

Porto Maravilha: entre a imagem e a memória*

Bianca Teixeira Moret Pacheco,
Maria Cristina da Silva Schicchi**

Resumo Este artigo discute as contradições existentes entre as propostas e ações do projeto Porto Maravilha (RJ) implementadas no centro do Rio de Janeiro e as propostas de preservação da memória do território reivindicada por grupos minoritários envolvidos. Os objetos de análise são as intervenções urbanas recentes na área, como a construção de edifícios culturais voltados para o turismo nacional e internacional e a patrimonialização do Cais do Valongo, que guarda relação com a memória coletiva de grupos de afrodescendentes. Através da análise dos roteiros turísticos propostos para a área, concluiu-se que a valorização e o incentivo ao turismo cultural relacionado às memórias locais se tornaram apenas discursos diante da quantidade de roteiros turísticos privados que priorizam a visita aos locais para consumo e entretenimento e de uma tímida atuação do poder público.

Palavras-chave: turismo cultural, patrimônio cultural, Porto Maravilha.

Porto Maravilha: entre imagen y memoria

Resumen Este artículo discute las contradicciones entre las propuestas y acciones del Proyecto Porto Maravilha (RJ) implementadas en el centro del Río de Janeiro y las propuestas de preservación de la memoria del territorio reclamada por los grupos minoritarios involucrados. Los objetos de análisis son las recientes intervenciones urbanísticas en la zona, como la construcción de edificios culturales dirigidos al turismo nacional e internacional y la patrimonialización del Cais do Valongo, que guarda relación con la memoria colectiva de grupos de afrodescendientes. A través del análisis de los itinerarios turísticos propuestos para la zona se concluyó que la valorización e incentivo al turismo cultural relacionado con las memorias locales se convirtieron sólo en discursos ante la cantidad de itinerarios turísticos privados que priorizan la visita a los sitios de consumo y entretenimiento y de una débil actuación del poder público.

Palabras clave: turismo cultural, patrimonio cultural, Porto Maravilha.

Porto Maravilha: between image and memory

Abstract This article discusses the contradictions between the proposals and implemented actions of the Porto Maravilha project (RJ) in downtown Rio de Janeiro and the proposals for the preservation of the territory's memory claimed by the minority groups involved. The objects of analysis are the recent urban interventions in the area, such as the construction of cultural buildings aimed at the tourism national and international public and the patrimonialization of Cais do Valongo which keeps a relationship with the collective memory of the afrodescendant groups. Through the analysis of tourist itineraries proposed for the area it was concluded that the valorization and incentive to cultural tourism related to the local memories was only in the speech, faced the sheer quantity of private tourist itineraries that prioritize consumption and entertainment and a timid government activity.

Keywords: cultural tourism, cultural heritage, Porto Maravilha.

O objetivo deste artigo é apontar e discutir as contradições do Projeto Porto Maravilha ao lidar com as questões imagéticas e de memória da região portuária, que se estende para outras localidades centrais da cidade do Rio de Janeiro, buscando entender em que medida a construção de uma imagem a ser projetada internacionalmente, seguindo “modelos bem-sucedidos” de projetos urbanos implementados por ocasião da realização de grandes eventos, acabou por se sobrepor às ações para implementação do turismo cultural na área, com objetivo de valorizar e preservar a memória e o patrimônio cultural existente.

A escolha de realizar uma análise crítica do alcance das intervenções realizadas em favor da preservação do patrimônio cultural, tendo a memória afrodescendente como objeto de estudo, teve, portanto, o intuito de estabelecer um contraponto às propostas que objetivaram a mudança de imagem da área, embora as contradições do projeto não se limitem a esta questão. Os dados acerca do funcionamento do Circuito de Herança Africana e das problemáticas envolvidas na patrimonialização do Cais do Valongo foram coletados através de entrevistas com a diretora do Instituto Pretos Novos e da consulta a outros trabalhos acadêmicos que tratam do assunto, bem como do dossiê de candidatura do Cais do Valongo a Patrimônio da Humanidade.

Para alcançar o objetivo proposto, além da análise histórico-crítica da área e da análise documental do projeto, foram analisados roteiros turísticos que incorporam várias localidades na área portuária e seu entorno. A coleta foi feita no site do TripAdvisor (tripadvisor.com.br) e no site do próprio projeto Porto Maravilha (portomaravilha.com.br), incluindo, assim, tanto os roteiros particulares quanto aquele relacionado ao projeto oficial.

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

** Bianca Teixeira Moret Pacheco é Turismóloga, Mestranda em Arquitetura e Urbanismo no PROSURB-ARQ da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-8636-1832>>. Maria Cristina da Silva Schicchi é Arquiteta e Urbanista, Professora e Pesquisadora do POSURB-ARQ e da FAU da PUC-Campinas, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-4267-2601>>.

O site do TripAdvisor foi escolhido por sua relevância em termos da abrangência de ofertas de itinerários e pela compilação de roteiros que faz como parte de seus serviços, unindo os viajantes em busca de atividades na cidade aos agentes da indústria turística que desejam promover seus roteiros turísticos.

Os itinerários dos roteiros foram pesquisados a partir de palavras-chaves pré-definidas (Porto Maravilha; Porto; Boulevard Olímpico; Rio de Janeiro) e aqueles que não citavam nenhum dos equipamentos culturais, atrativos turísticos ou lugares dentro da área portuária e central da cidade foram eliminados. Após a eliminação destes, restaram 134 roteiros para análise, que foram divididos em dois grupos: o dos que se limitavam à área de estudo (região portuária e centro histórico), 53 no total, e o dos que, além da área de estudo, abrangem outros lugares da cidade, totalizando 81.

Posteriormente, foram listados e mapeados todos os pontos de parada (equipamentos culturais e lugares) presentes nos roteiros, totalizando 153 pontos. Foi elaborada uma tabela que relaciona cada roteiro com os atrativos, de forma a quantificar o número de roteiros que passam por cada ponto, para, então, apontar quais são os equipamentos

culturais e lugares mais procurados pelos turistas e divulgados pelos agentes da indústria turística. O resultado deste cruzamento permitiu, posteriormente, aferir quais locais ligados à memória de grupos e comunidades locais estavam presentes.

Assim, além dos 134 roteiros, foram analisados os locais significativos ligados à memória do território, sendo aprofundado o caso do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana – o único roteiro listado no site do projeto Porto Maravilha -, criado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, através da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP), e atualmente administrado pelo Instituto dos Pretos Novos. Neste artigo, apresenta-se o cruzamento das informações deste circuito com as dos circuitos realizados por agentes privados.

Os dados coletados serviram de base para a compreensão dos processos e das dinâmicas presentes na área e, também, para compreender quais foram/são os efeitos das intervenções realizadas no fortalecimento do turismo cultural e na preservação dos patrimônios culturais.

O Projeto Porto Maravilha: breve contextualização

As intervenções urbanas realizadas na zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, a partir do ano de 2009, no âmbito do Projeto Porto Maravilha, tiveram como referências várias outras cidades do mundo que utilizaram a realização de megaeventos (como os esportivos e as exposições universais) como elementos catalisadores de grandes projetos de intervenção urbana. É o caso da cidade de Barcelona, para os Jogos Olímpicos de 1992 – claramente sinalizada no projeto proposto para a capital carioca –, além das intervenções em Londres, Baltimore e Buenos Aires implementadas a partir de meados dos anos 1980.

Essa prática, objeto de discussões a partir dos anos 2000, surgiu de uma mudança de paradigma de gestão urbana ocorrida entre as décadas de 1970 e 1980 (SABATÉ e TIRONI, 2008); com a assunção das doutrinas neoliberais no final dos anos 1970, intensificou-se o processo de competição entre cidades, que tornaram-se locais ideais para a experimentação de políticas de redesenvolvimento urbano, a partir de um conjunto de estratégias como o marketing territorial, as parcerias público-privadas e as novas formas de promoção local (THEODORE et al., 2009). Harvey (1996) denominou esse processo de “empresariamento urbano”, ou seja, uma nova forma de gestão urbana, que se utiliza de conceitos da gestão empresarial para atuar na imagem da cidade e projetá-la no mercado internacional de forma competitiva:

Desde seu surgimento, no final da década de 1970, as doutrinas neoliberais se utilizaram para justificar diversos projetos, primeiro nos países do mundo industrializado mais antigo e depois nos países do hemisfério sul, como: a desregulação do controle do Estado sobre a indústria; as ofensivas contra o trabalho organizado; a redução de impostos corporativos; a contração ou privatização dos recursos e serviços públicos; o dismantelamento dos programas de bem-estar social; a ampliação da mobilidade do capital internacional; e a intensificação da competição entre localidades.

A criação dessa nova imagem, impulsionada pela realização de eventos de grande porte, segundo Hall (2006, p. 63) e Roche (1994), gera legados sociais, econômicos e físicos

que impactam a vida dos moradores locais em longo prazo, para além da curta duração do evento. Por isso, a realização destes eventos é frequentemente justificada pelos governantes como sendo uma oportunidade para atender às demandas econômicas e culturais da população local (ROCHE, 1994), além de possibilitar intervenções em locais em processo de desvitalização ou de declínio (MOURA, et al., 2006).

No entanto, o ato de buscar sediar um evento de tal porte é considerado arriscado, uma vez que exige um grande dispêndio de recursos só para competir com outras cidades pela nomeação (BURBANK et al., 2002) – ou seja, os gastos já começam a existir antes de a cidade saber se vai sediar, ou não, o evento.

Frequentemente, como no caso da capital carioca, as áreas de interesse para a realização destes grandes projetos são as áreas portuárias que se encontram desativadas ou obsoletas, mas que ainda possuem “potencialidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias” (DEL RIO, 2001) e uma qualidade especial do ambiente urbano, visto que concentram grande parte do patrimônio cultural urbano e, portanto, do potencial de atração de turistas e investimentos.

Os projetos de revitalização de áreas portuárias e frentes marítimas, frequentemente, se apoiam na refuncionalização turística (PAES, 2017), investindo na realização do turismo cultural, recreativo, de compras e de negócios (DEL RIO, 2001).

Pio (2013) lembra que as atividades culturais ocupam lugar de destaque em revitalizações de espaços urbanos “degradados”, sendo comum, nestes projetos, apostar na implantação de equipamentos culturais assinados por arquitetos de renome internacional como dinamizadores do desenvolvimento urbano.

Portanto, com a nomeação da cidade do Rio de Janeiro para sede da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016, surgiu a oportunidade de promover intervenções de revitalização com vistas à refuncionalização turística da área portuária da cidade, dita degradada e desocupada, com o objetivo de atrair turistas, habitantes e investimentos privados.

Através da Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio, conhecida como Projeto Porto Maravilha, a Prefeitura, apoiada politicamente pelos governos federal e estadual, se juntou ao setor privado para dar andamento às intervenções. O projeto previa diversos eixos de atuação: infraestrutura, habitação, comércio e indústria, cultura e entretenimento.

A operação foi dividida em duas fases: a primeira foi financiada pela própria Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e, a segunda, através de uma parceria público-privada, a partir dos recursos arrecadados com a venda dos Certificados de Potencial de Construção (CEPACs), que foram comprados em lote único pela Caixa Econômica Federal (CEF) através de recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS). Ao comprar estes certificados, a CEF criou o Fundo de Investimento Imobiliário do Porto Maravilha (FIIPM), através do qual realizou os repasses para a concessionária Porto Novo, contratada da CDURP para a realização de serviços e manutenção na região do porto.

No entanto, a parceria público-privada não foi desenvolvida como o esperado, com vários momentos de descontinuidade de gestão da OUC, marcados por faltas de repasse, conflitos de interesse entre os setores público e privado e o fracasso do modelo de financiamento da operação. Segundo Ferreira e Fix (2001) e Werneck et al. (2020), a modelagem financeira da operação através da venda de CEPACs, por si só, poderia comprometer os objetivos da operação urbana, na medida em que condiciona as intervenções do projeto aos interesses do setor privado.

A estagnação na venda dos CEPACs, atribuída à crise econômica e política pela qual o país e, particularmente, o estado do Rio de Janeiro vêm passando nos últimos anos, gerou o impedimento do desenvolvimento imobiliário da área (WERNECK et al., 2018); além disso, por razão dessa estagnação, a CEF não possuía recursos para fazer os repasses para a Concessionária Porto Novo que, em diversos momentos, interrompeu os serviços na área, até romper definitivamente a parceria, em 2020. Por isso, embora se verifique a valorização imobiliária da região, a crise do setor imobiliário, agravada em 2017, levou à iliquidez da OUC (WERNECK et al., 2018).

Portanto, entre períodos de suspensões de contrato e liberações de recursos para manter o projeto funcionando, a operação passou a ser financiada com recursos públicos (WERNECK et al., 2020), de forma que, assim como aconteceu em Barcelona (COMPANS, 2004), os riscos e as consequências envolvidos no projeto recaíram sobre o poder público.

A herança afro-brasileira e o projeto

Entre os patrimônios culturais analisados, destacou-se, como objeto de estudo, o Sítio Arqueológico do Cais do Valongo (Figura 1), que recebeu o Título de Patrimônio da Humanidade em 2017, concedido pela UNESCO a partir do *terceiro e do sexto* critérios do Guia Operacional para a Implementação da Convenção do Patrimônio Mundial.

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

O cais foi “redescoberto” em 2011, durante a realização de obras de infraestrutura na área, que deixaram descobertos vários vestígios arqueológicos do antigo porto de chegada dos negros escravizados. Estima-se que, por ali, chegaram 550 mil africanos e, portanto, considera-se que o cais foi o principal porto de entrada destes nas Américas (LIMA et al., 2016).

O Cais funcionou de 1811 a 1831 e foi desativado na ocasião da proibição do tráfico negreiro transatlântico (VASSALLO e CICALO, 2015); em 1843, com a vinda da princesa Tereza Cristina de Bourbon, o cais foi reformado e transformado no Cais da Imperatriz (LIMA et al., 2016; VASSALLO e CICALO, 2015), relegando o Cais do Valongo ao esquecimento.



Figura 1: Cais do Valongo. Fonte: foto do autor, 2019.

Já no início do século XX, no âmbito das intervenções promovidas pelo então prefeito Pereira Passos e das obras para a construção do Porto do Rio de Janeiro (LIMA et al., 2016), a área foi aterrada e transformada na Praça do Jornal do Comércio.

Embora já se soubesse da existência do cais, não era possível precisar o seu local exato (LIMA et al., 2016). O projeto Porto Maravilha, inicialmente, não previa nenhuma ação de valorização do passado e da memória afrodescendente ou, ainda, de procura pelos cais (VASSALLO e CICALO, 2015); no entanto, a partir de pedidos de pesquisadores (PINHEIRO e CARNEIRO, 2016) e, com a autorização e o apoio técnico do IPHAN, foram feitas escavações no local para buscar o Cais do Valongo.

Essa descoberta suscitou uma questão simbólica importante, acerca do que deveria ser feito com o sítio arqueológico (OLIVEIRA, 2018). Foi gerado um consenso entre os diversos agentes envolvidos - poder público, representantes do movimento negro e da sociedade civil -, em torno da necessidade de preservação da memória local; além disso, a oficialização da candidatura do sítio histórico a patrimônio da humanidade da UNESCO, aumentou o interesse da prefeitura na sua preservação.

No dossiê de tombamento, destaca-se que, como consequência do processo de tráfico e escravização de africanos nas Américas, foi gerada uma “multiplicidade cultural e étnica que é indissociável das identidades nacionais do continente americano” (IPHAN, 2016), que se reflete, até hoje, nas memórias sociais e práticas culturais presentes.

Além disso, o sítio é considerado um exemplo maior do que se convencionou chamar de “sítio histórico sensível”, isto é, aquele carregado de memórias dolorosas, frutos de

tragédias ou de eventos traumáticos; por isso, considera-se que o sítio atende ao sexto critério do Guia Operacional da UNESCO, que exige que o patrimônio esteja “diretamente ou materialmente associado a acontecimentos e tradições vivas, ideias ou crenças, obras artísticas e literárias de significação universal excepcional”, que, neste caso, “pela sua magnitude, coloca-se como o mais contundente lugar de memória da diáspora africana fora da África” (IPHAN, 2016).

Segundo Paula e Herédia (2018), a divulgação da descoberta do cais levou à mobilização da comunidade, e lideranças religiosas de matriz africana foram chamadas para o local, quando “identificaram a presença de marcas de dor e sofrimento e diagnosticaram a necessidade de uma limpeza espiritual no local” (PAULA E HERÉDIA, 2018); em 2012, então, foi realizada a primeira cerimônia de lavagem simbólica do Cais. As críticas que essa cerimônia passou a receber da comunidade negra, ao se tornar um evento anual, são fortes indícios de que o sítio é palco de uma *disputa de memória*.

Para Candau (2011), as semelhanças permitem que as pessoas se identifiquem como parte de um mesmo grupo e que produzam diversas representações quanto à origem, história e natureza desse grupo. Para Vale et al. (2005), no entanto, a simples existência da identidade não é suficiente, sendo necessário que essa identidade seja legitimada e transformada em uma tradição, e a forma mais moderna da expressão da tradição é a patrimonialização, na medida em que esta “tradicionaliza” e assegura a essência do patrimônio. Por isso, para os autores, os lugares de memória são “estruturas de apelo” para a identidade de grupos ou de indivíduos, e a patrimonialização tem o papel de “autenticar uma narrativa coletiva de um passado compartilhado” (VALE et al., 2005).

Contudo, pode haver outros caminhos para assegurar a valorização e autenticação deste passado de grupos. Conforme aponta Poulot (2009, p. 229), a Carta de Burra, redigida em 1979 pelo Comitê Australiano no ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), ao introduzir a noção de “significação cultural”, possibilitou a valorização dos patrimônios autóctones, a ampliação das categorias de preservação e da participação de atores no processo de patrimonialização.

Essa perspectiva de valorização e de reconhecimento dos patrimônios por suas “comunidades de interpretação” - neste caso, a comunidade afrodescendente -, é essencial não só para atender a todos os critérios da lista da UNESCO para o patrimônio mundial, como também para nivelar a disputa entre os interesses divergentes acerca da gestão e da proteção dos bens, como ocorre na área do projeto Porto Maravilha entre os empreendedores, o poder público e os grupos envolvidos com a memória afro-brasileira.

No entanto, isso não impede que o desígnio destes patrimônios seja tencionado e ameaçado em seu processo de gestão pelas necessidades econômicas de sua preservação, como aponta o próprio autor:

Atualmente, nas nossas sociedades de consumo e cultura de massa, o uso do patrimônio, sua interpretação, até mesmo sua simulação – daqui em diante, por dispositivos virtuais -, passam por ser o instrumento de um desenvolvimento local ou nacional, em função do turismo e das práticas mercantis do saber e do lazer. (POULOT, 2009, p. 200)

A declaração do cais como patrimonial mundial e o seu potencial de atração de turistas e investidores internacionais fizeram com que o poder público se interessasse pela

preservação dessa memória, com vistas à sua turistificação. Em conjunto com a CDURP, a prefeitura criou o Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana, através do Decreto Municipal 34.803 de 29 de novembro de 2011 e da criação do Grupo de Trabalho Curatorial do Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana. Esse circuito foi o único, na área, a ser oficialmente promovido pela prefeitura.

Ao ser enquadrado a partir da perspectiva de um grupo hegemônico, que institucionalizou e que utiliza esse patrimônio para seu próprio interesse (POLLAK, 1992), o Cais do Valongo tornou-se um exemplo típico desse fenômeno, na medida em que a memória coletiva ali foi recriada a partir de um consenso da sociedade global e do poder público, acerca de sua importância para a sociedade brasileira e para a história da escravidão.

Dito de outra forma, a memória coletiva segue as leis das memórias individuais, que são suscetíveis aos marcos de pensamento da sociedade global e que se aproximam e se distanciam segundo múltiplas combinações que elaboram configurações memoriais “mais ou menos estáveis, duráveis e homogêneas” (CANDAUI, 2019, p. 49). É a partir dessa institucionalização que essa memória, negligenciada através dos séculos, acaba por se transformar em um produto turístico (MCKERCHER e DU CROSS, 2002).

O patrimônio cultural e os roteiros turísticos propostos para a área

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

Molina (2003) afirma que o momento atual da atividade turística pode ser denominado de pós-turismo, sendo caracterizado pela implementação de produtos competitivos com capacidade crescente de inserção no mercado, pelas tecnologias avançadas e pelos espaços lúdicos criados. O autor destaca, ainda, os parques temáticos como produtos típicos do pós-turismo, que gera espaços com grande especialização funcional lúdica, voltados ao entretenimento, à cultura e ao lazer, ou seja, espaços que propõem uma experiência, não a simples transmissão de conhecimento ou de cultura. Nesse sentido, conforme afirma Sotratti (2011, p. 254):

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

Sant’Anna (2017) aponta que a utilização do patrimônio cultural como produto turístico fez com que, no final do século XX, prevalecesse sua característica econômica, em detrimento das outras; nesse sentido, o patrimônio passou a se conformar como necessário nas estratégias de valorização imobiliária de bairros antigos degradados de várias cidades do mundo, o que torna a relação turismo-patrimônio algo paradoxal: se, por um lado, o crescimento do turismo incentiva a valorização e a proteção do patrimônio cultural, por outro, a atividade pode gerar efeitos negativos no patrimônio, na medida em que massifica a visitação e aumenta os usos indevidos dos bens (MCKERCHER e DU CROSS, 2002).

A preocupação acerca dos efeitos dessa relação paradoxal está presente na Carta do Turismo Cultural do ICOMOS (1976), que ressalta o potencial destrutivo do turismo cultural sobre os bens patrimoniais.

Por ser uma atividade comercial, a atividade turística tem grande potencial de geração de capital e, embora os turistas possam viajar por inúmeras razões, as motivações de envolvimento dos agentes na indústria turística costumam buscar um único objetivo: os benefícios econômicos que a atividade gera (MCKERCHER e DU CROSS, 2002). Por isso, embora exista uma variedade de roteiros turísticos na cidade do Rio de Janeiro que incluem a área portuária, é pequeno o número daqueles que incorporam a visita aos vestígios históricos e que elaboram, com mais profundidade, as narrativas da memória da escravidão.

Figura 2: Mapa com delimitação da área de estudo (em vermelho), que abrange o centro histórico e parte da área portuária. Fonte: Intervenção dos autores sobre mapa dos circuitos do Patrimônio Cultural Carioca. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6440213/4172808/mapa_1__Centro_e_Porto.compressed.pdf>. Acesso 10/11/2021.

Numa primeira aproximação, ao analisar os 134 roteiros presentes no site do *TripAdvisor*, constatou-se que 53 desses abrangiam, em seus percursos, os equipamentos dentro da área de estudo (Figura 2), enquanto os 81 restantes abrangiam, também ou apenas, outras partes da cidade. Os gráficos 1 e 2 mostram, respectivamente, os equipamentos mais e menos incluídos nos roteiros dentro da área de estudo, de forma que é possível observar cada situação comparativamente, com destaque para os patrimônios e sítios relacionados à memória afrodescendente.



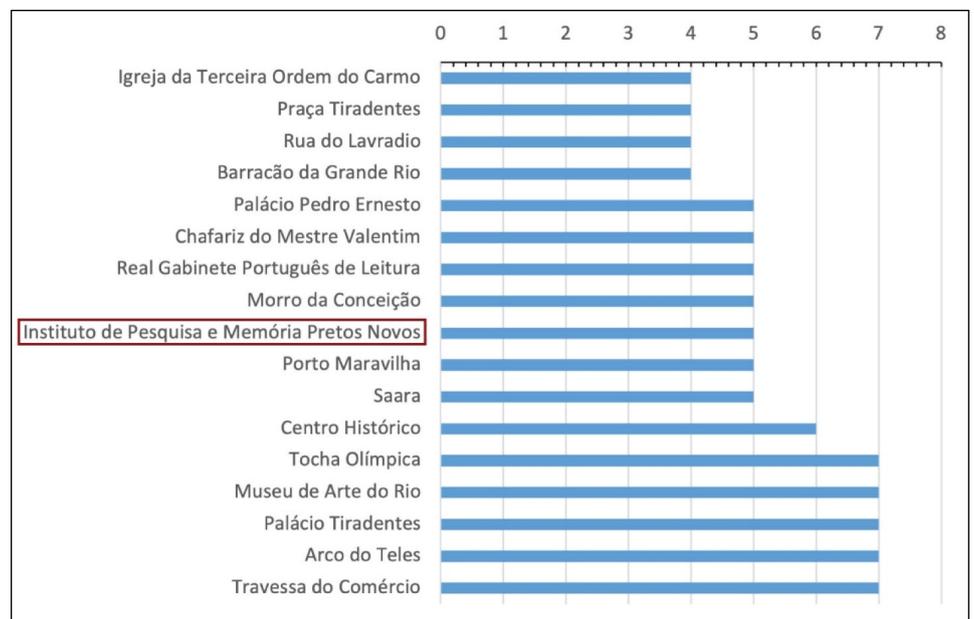
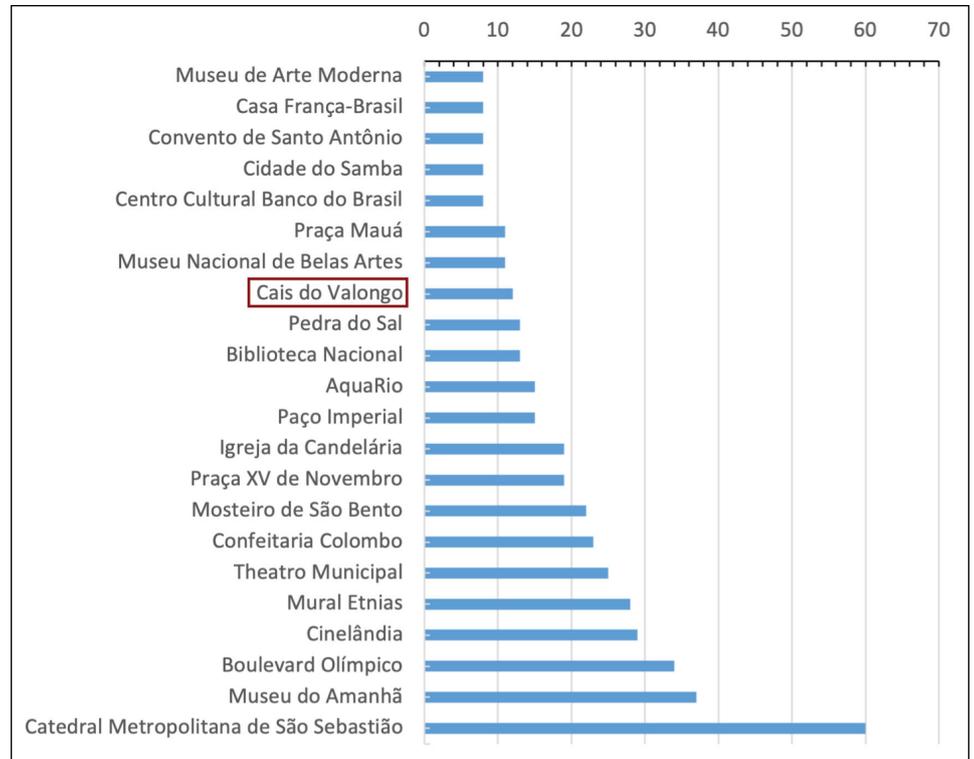


Gráfico 1 (em cima): Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo (mais incluídos). Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: <tripadvisor.com.br>. Acesso em: 12/04/2020.

Gráfico 2 (embaixo): Quantificação de roteiros por equipamento dentro da área de estudo (menos incluídos). Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal TripAdvisor. Disponível em: <tripadvisor.com.br>. Acesso em: 12/04/2020.

A Catedral Metropolitana, muito presente até mesmo nos roteiros que abrangem toda a cidade, consolida-se como o único ponto na área de estudo que faz parte de 27 (ou 32,05%) dos percursos que extrapolam as áreas central e portuária. A visita à Catedral é frequentemente associada à visita ao Cristo Redentor, Pão de Açúcar, Sambódromo e Maracanã.

Embora esses 5 lugares não sejam tão próximos uns dos outros, são todos de grande relevância para o Rio de Janeiro e para o imaginário criado sobre a cidade. A Catedral, projeto moderno com características brutalistas, atrai os interessados pela arquitetura e pela história da igreja. O Cristo Redentor e o Pão de Açúcar, conforme visto anteriormente, constituem os principais mirantes da paisagem cultural carioca - que também possui o título de Patrimônio da Humanidade -, visitados tanto por turistas estrangeiros quanto por turistas nacionais; da mesma forma, o Maracanã e o Sambódromo remetem a símbolos tradicionais mundialmente conhecidos da cultura brasileira, ou seja, o futebol e o samba.

Entre os equipamentos que se encontram dentro da área do projeto Porto Maravilha - que coincide com a área de estudo -, destacam-se o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio (MAR) (Figura 3), ambos considerados âncoras do projeto. O Museu do Amanhã é o exemplo de um modelo de equipamento/empreendimento cultural de massa concebido para funcionar como catalisador de processos de revitalização (DEL RIO, 2001) e, por isso, tem como uma de suas principais características ter sido projetado por um arquiteto de renome, o espanhol Santiago Calatrava. Essa condição de "âncora" da transformação da imagem foi sendo adquirida na medida em que a instalação do museu, que, inicialmente, seria feita nos armazéns 05 e 06, foi deslocada para um lugar de maior destaque: o Píer Mauá.

O MAR, por sua vez, foi instalado de forma a conectar dois edifícios de períodos e estilos diferentes: o Palacete Dom João VI, edifício eclético e tombado, e um edifício modernista onde funcionava o terminal rodoviário.

Os dois museus foram instalados na Praça Mauá, local onde foram feitos os maiores investimentos da AEIU. Werneck et al. (2020) ressaltam que os investimentos voltados à construção destes equipamentos culturais tendem a produzir uma elitização do espaço, na medida em que o público-alvo desses equipamentos não são os moradores da região, mas turistas estrangeiros e de classes de maior renda.

Embora ambos os equipamentos sejam voltados para o mesmo público, o Museu do Amanhã é visitado por um número muito maior de roteiros do que o MAR. Essa projeção do Museu do Amanhã se deve às suas características já citadas, isto é, ao fato de ser um edifício inserido no circuito mundial de projetos arquitetônicos emblemáticos, por ter sido projetado por um arquiteto de renome e por suas proporções monumentais.

Outra intervenção de grande relevância do projeto foi a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) (Figura 4), também implantado através de uma parceria público-privada. Segundo o Projeto Funcional do VLT, o objetivo de sua implantação era revitalizar o espaço urbano, interligando os principais eixos de transporte (Aeroporto Santos Dumont, estação das barcas, Praça Mauá, Central do Brasil e estações de metrô) às áreas central e portuária e aos equipamentos culturais e atrativos turísticos localizados nas áreas de grande circulação.



Figura 3 (em cima): Visão do Museu do Amanhã a partir do Museu de Arte do Rio (MAR). Fonte: foto do autor, 2020.

Figura 4 (embaixo): VLT. Fonte: foto do autor, 2021.

Nesse sentido, a importância do modal para a presente análise é o fato de ter um papel secundário, mas não menos importante, a ele atribuído no projeto, de funcionar como um conector urbano turístico para a área e interligar os equipamentos culturais, através de suas principais paradas no centro histórico e expandido.

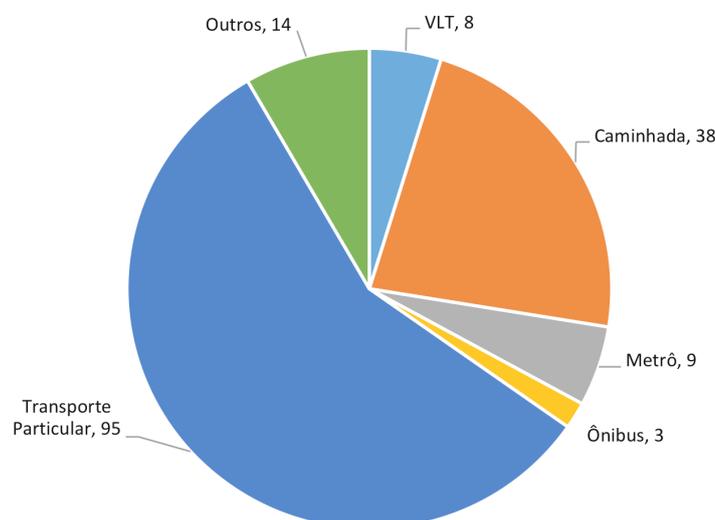
O VLT, posteriormente aos Jogos Olímpicos e após cinco anos de funcionamento, apresenta características muito distintas nos diversos trechos de seu percurso. Embora atravessasse os setores centrais onde estão concentrados vários dos equipamentos culturais previstos no projeto, o VLT não se tornou um modal utilizado intensamente pelos circuitos turísticos, pois há poucos circuitos realizados através do transporte público ou mesmo a pé, o que permitiria a utilização do VLT para o deslocamento entre os equipamentos, por conta de suas paradas estratégicas ao longo do percurso da área portuária.

Ao contrário, a maioria dos circuitos turísticos são realizados através de vans ou automóveis, que são meios mais flexíveis porque permitem que os condutores possam levar os turistas a visitar pontos distantes entre si no mesmo roteiro, de modo a conhecer, por exemplo, os pontos turísticos mais visitados - como o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar - e o centro em um único dia.

Esta lógica de percorrer longas distâncias e de visitação ponto a ponto impossibilita, muitas vezes, a inclusão no roteiro de áreas como o Cais do Valongo, de outros equipamentos culturais ligados à herança afrodescendente e dos vários pontos de produo artística presentes na área, pois esses pressupõem a permanência do visitante no local por mais tempo, além do deslocamento a p . Ou seja, embora haja um transporte adequado   lógica de percursos mais curtos e a possibilidade de subida e descida em vários pontos do percurso, este não foi apropriado pela logística dos circuitos t rísticos.

O gráfico 3 mostra que, dos 134 roteiros analisados, 95 (70,90%) utilizam transporte particular (van, minivan com ar-condicionado, veículo particular, SUV com ar-condicionado, carro de luxo com ar condicionado); 38 (28,36%) são realizados através de caminhada; 9 (6,72%) utilizam metrô; 8 (5,97%) utilizam VLT; 4 (2,99%) utilizam bicicleta; 3 (2,24%) utilizam ônibus; e 14 (7,46%) utilizam outros meios (corrida, scooter elétrica, e-bike, ônibus panorâmico, bonde de Santa Teresa).

Gráfico 3: Quantifica o de meios de transporte utilizados em cada roteiro. Fonte: Elabora o própria sobre dados coletados no portal *TripAdvisor*. Disponível em: <tripadvisor.com.br>. Acesso em: 12/04/2020.



A instalação de VLTs também foi realizada em outros projetos de revitalização urbana, como nas Docklands (em Londres) e em Dublin (ALOUCHE, 2008). Contudo, embora sua tecnologia esteja associada ao potencial de atração que os centros tradicionais possuem para o turismo internacional e para uma recuperação econômica de seus espaços culturais e, como lembra Brasileiro (2018), se insira e se integre ao ambiente urbano como uma alternativa sustentável de transporte, estas qualidades não foram exploradas ou integradas às demais ações implementadas pelo Projeto Porto Maravilha.

Finalmente, por atender a uma área limitada, como destaca Izaga (2017), o VLT teve muito mais efeito sobre a valorização imobiliária das áreas por ele percorridas do que uma contribuição efetiva para a rede de transporte público. A análise dos modais utilizados pelos roteiros mostra que, de 134 roteiros propostos para a área, apenas 8 utilizam o VLT em alguma parte do percurso e menos de 30 utilizam transporte público coletivo em geral.

Entre os lugares mais visitados a partir do percurso feito por esse transporte estão o Mural Etnias, o maior grafite do mundo – característica sempre mencionada pelos roteiros que promovem a visitação do local -, e o próprio Boulevard Olímpico, que abrange a área entre os armazéns do Porto e a Praça Mauá, onde o painel de arte urbana está inserido.

Além destes, outros equipamentos presentes nesses roteiros são o Theatro Municipal, a Biblioteca Nacional, a Praça XV e o Mosteiro de São Bento, além do AquaRio, o maior aquário da América Latina, também instalado no Boulevard Olímpico.

Os aquários também são itens padrão de programas de revitaliza o de áreas portuárias, se fazendo presentes em cidades como Boston e Baltimore, nos Estados Unidos (DEL RIO, 2001) e em Barcelona, na Espanha, devido não são ao seu caráter atrativo e recreativo, mas, principalmente, porque permitem a reconexão entre a cidade e o mar, através das áreas portuárias que haviam se tornado locais inóspitos e pouco atrativos para a circula o de pessoas, que disputavam o espaço com o trânsito intenso de veículos de carga e descarga de mercadorias.

Conclui-se, portanto, que os equipamentos mais visitados dentro da área de estudo se dividem, basicamente, em duas categorias: patrimônios históricos e culturais, e edifícios de escala urbana com novas fun oes ligadas ao turismo de museus, que muitas vezes são similares a modelos internacionais, mas que ganham mais proje o internacional por seu caráter cultural local.

Os roteiros e a memória afrodescendente

O Cais do Valongo e a Pedra do Sal são os principais lugares relacionados à memória afrodescendente incluídos na área do projeto Porto Maravilha. Há muitos outros lugares e equipamentos relacionados à memória afro-brasileira na área de estudo, porém, a patrimonializa o destes dois sítios – o Cais do Valongo como Patrimônio da Humanidade pela UNESCO em 2017 e a Pedra do Sal, tombada desde 1987 pelo Instituto Estadual do Patrimônio Cultural (INEPAC) - confere a



Figura 5: Imagem aérea da área de estudo, que inclui parte do perímetro definido pelo percurso do VLT (em vermelho) e parte da área delimitada pela OUC Porto Maravilha, com a distribuição dos equipamentos ligados à memória afrodescendente.

Legenda: 1. Centro Cultural José Bonifácio; 2. Cemitério dos Pretos Novos; 3. Cais do Valongo; 4. Pedra do Sal; 5. Jardim Suspenso do Valongo; 6. Largo do Depósito; 7. Prata Preta; 8. Lazareto; 9. Casa de Machado de Assis; 10. Docas Dom Pedro II; 11. Casa da Tia Ciata; 12. Centro Cultural Pequena África; 13. Largo de São Francisco da Prainha; 14. Morro da Conceição; 15. Revolta da Vacina; 16. Museu da História e da Cultura Afro-brasileira (MUHCAB); 17. Praça da Harmonia; 18. Estátua de Mercedes Baptista; 19. Casa do Nando; 20. Igreja de Nossa Senhora do Rosário dos Homens Pretos e São Benedito; 21. Museu do Negro.
Fonte: Elaboração própria, 2020.

eles uma posição de destaque internacional que os diferencia dos outros, em termos de reconhecimento.

Evidência disso são dois equipamentos que remetem à memória africana e que quase não aparecem nos roteiros, sendo abrangidos por apenas 5 dos 134 roteiros analisados: o Morro da Conceição e o Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos - onde também fica o Cemitério dos Pretos Novos. Além destes, há o Centro Cultural José Bonifácio, o Jardim Suspenso do Valongo, o Centro Cultural Pequena África, as Docas Dom Pedro II, o Largo de São Francisco da Prainha e outros que fazem parte do Circuito de Herança Africana, que será abordado adiante (Ver Figura 5). É importante destacar que este circuito não está presente em nenhum dos roteiros do *TripAdvisor*, e, por isso não é mencionado no gráfico 1, apresentado anteriormente; no entanto, como foi dito antes, ele é o único promovido oficialmente pela municipalidade.

Os roteiros analisados foram classificados entre os que se concentram na história e memória local e pressupõem uma permanência no local, incluindo visitas a exposições e museus, e os que privilegiam lugares de visitação aberta ou de consumo, espaços públicos, mirantes, restaurantes, passeios etc. (gráfico 4). Como o foco do artigo é a memória afrodescendente, foi realizada uma subclassificação nos roteiros que tratam da história e da memória afro-brasileira.

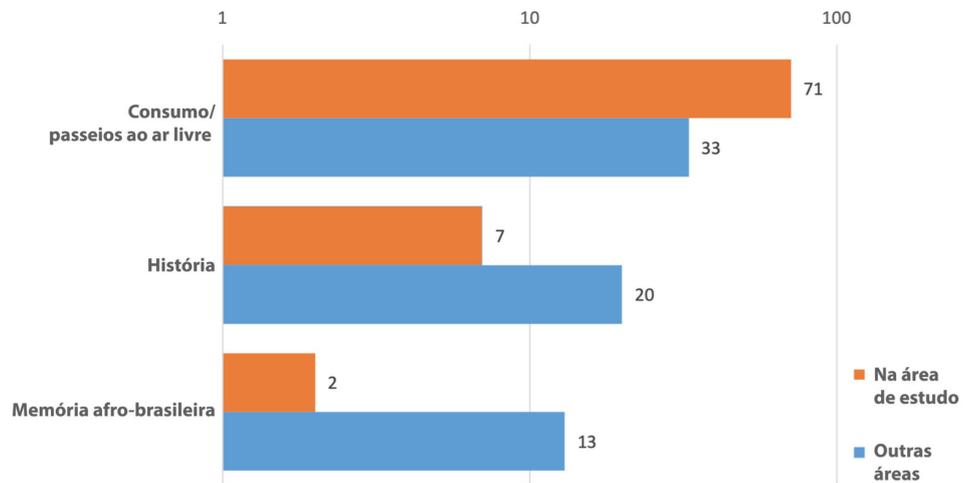
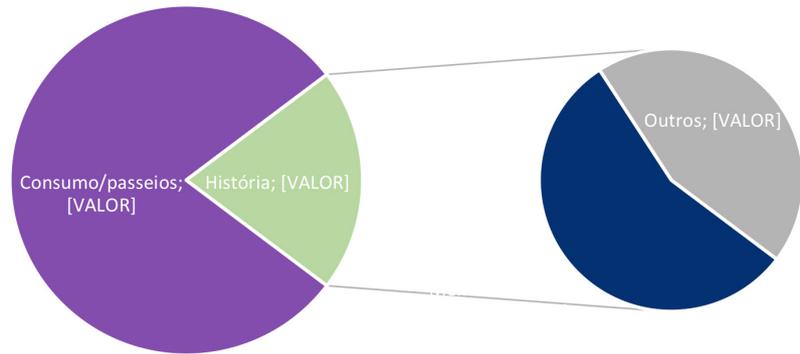


Gráfico 4 (em cima): Classificação dos roteiros em relação ao tema de interesse do turista. Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal *TripAdvisor*. Disponível em: < tripadvisor.com.br >. Acesso em: 12/04/2020.

Gráfico 5 (embaixo): Tema dos roteiros, divididos entre os que se localizam na área de estudo ou em outras áreas da cidade. Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal *TripAdvisor*. Disponível em: < tripadvisor.com.br >. Acesso em: 12/04/2020.

Constata-se que a grande maioria dos roteiros (77,6%) tem como foco passeios ao ar livre, com objetivo de conhecer o lugar “de passagem”, ou mesmo com paradas estratégicas para consumo de produtos do local, enquanto menos de 20% dos roteiros contempla visitas a locais relacionados à história ou à memória da região portuária e ao centro histórico da cidade. Os roteiros que tratam da memória afro-brasileira são, ainda, em menor quantidade, constituindo menos de 15% do total.

No gráfico 5 é possível observar que os roteiros que têm como interesse as atividades de consumo ou de passeios ao ar livre são, também, os que mais incluem em seus itinerários os atrativos situados em pontos mais distantes como, por exemplo, o Cristo Redentor, o Pão de Açúcar, o Maracanã, o Sambódromo e a Catedral Metropolitana.

A intersecção com os roteiros que possuem como foco a história e as memórias locais é mais comum com os roteiros que se limitam às regiões central e portuária, que também pressupõem uma permanência maior na região, pois o próprio centro, por

concentrar os patrimônios e centros culturais ligados à história da cidade, funciona como um museu a céu aberto.

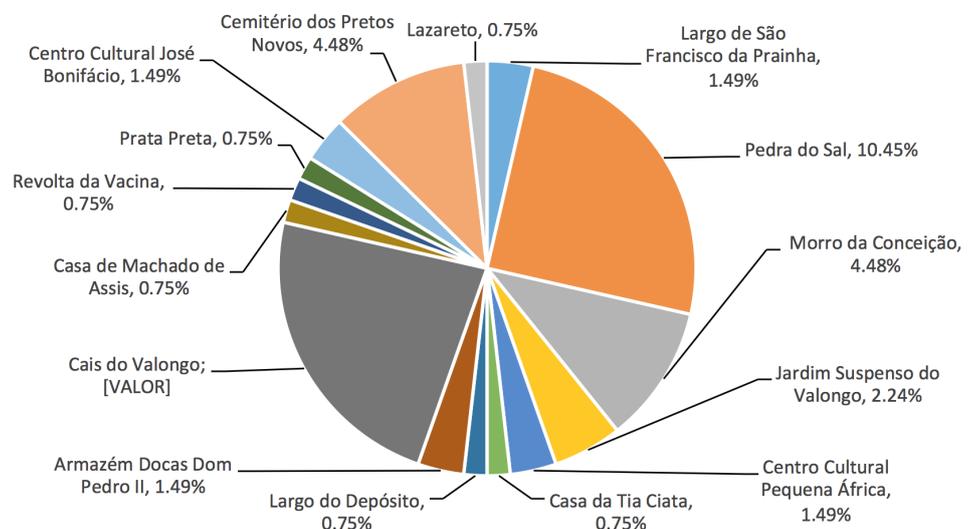
O Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana é, também, o único listado no site oficial do projeto Porto Maravilha. Atualmente, o circuito é administrado pelo Instituto Pretos Novos; quando criado, o circuito possuía 6 paradas – Cais do Valongo e Cais da Imperatriz, Pedra do Sal, Jardim Suspenso do Valongo, Largo do Depósito, Cemitério dos Pretos Novos e Centro Cultural José Bonifácio -. Já sob a nova administração, foram adicionadas outras 9 paradas – Lazareto, Largo de São Francisco da Prainha, Morro da Conceição, Casa da Tia Ciata, Armazém Docas Dom Pedro II, Casa de Machado de Assis, Revolta da Vacina, Prata Preta, Centro Cultural Pequena África -, totalizando 15 paradas, que são pontos de interesse para visitação (gráfico 6).

De acordo com a análise dos roteiros, além deste circuito considerado oficial, outros 15 passam por equipamentos ligados à memória afrodescendente. Também foi constatado que os lugares e equipamentos relativos à memória africana são pouco visitados pelos roteiros com foco geral na história da cidade. Eles aparecem, apenas, nos roteiros que têm como interesse transmitir conhecimento sobre a memória afro-brasileira presente no território, a partir do que se infere que o público interessado também é restrito e, normalmente, não se enquadra no perfil médio do turista que utiliza os roteiros oferecidos. Portanto, os roteiros evidenciam esta segregação: a história da escravidão e da memória afrodescendente não é incluída nas narrativas como parte da história da cidade do Rio de Janeiro e do Brasil colonial, pois é considerada a memória de grupos específicos.

Contudo, após membros do Instituto Pretos Novos observarem que nem todos os pontos do circuito eram visitados da mesma forma, a atual presidente fez diversas reclamações junto à administração da CDURP que, em 2015, direcionou uma verba¹ para que o IPN – sede do circuito - fizesse a divulgação de seu acervo.

¹ Segundo informações obtidas em conversa com a diretoria do Instituto Pretos Novos, em julho de 2020, essa verba era da ordem de apenas R\$ 6.000,00 (seis mil reais) por ano.

Gráfico 6: Quantificação de roteiros que visitam as 15 paradas do Circuito de Herança Africana.³¹ Fonte: Elaboração própria sobre dados coletados no portal *TripAdvisor*. Disponível em: <tripadvisor.com.br>. Acesso em: 12/04/2020.



Embora bastante modesto, este incentivo permite que a administração do IPN possa organizar passeios gratuitos para a população e possa, principalmente, divulgar o circuito para as escolas da rede pública, implementando um dos objetivos do Instituto: o de disseminar o conhecimento sobre a história e o patrimônio afro-brasileiro. Além disso, como citado, foram adicionadas mais 9 paradas de grande relevância para a história africana presente no território, totalizando 15.

A patrimonialização e a institucionalização do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo projetaram esse patrimônio internacionalmente; por isso, o Cais do Valongo é um dos pontos de destaque do Circuito de Herança Africana e um dos mais visitados por roteiros privados. No entanto, em relação ao número total de circuitos, é ainda muito reduzido o número de percursos que incluem o Cais do Valongo como local de importância, o que evidencia que a memória coletiva do povo negro geralmente não é associada à Paisagem Cultural Urbana, considerada patrimônio mundial pela UNESCO, mas apenas ao território da zona portuária.

Por fim, os dados analisados nos roteiros evidenciam, também, a falta de critérios na eleição dos elementos incluídos no processo de tombamento e institucionalização do Cais do Valongo e na criação do Circuito da Herança Africana. Os monitores responsáveis pelo circuito não conduzem os visitantes a todos os pontos de interesse sugeridos pelo roteiro. Estabelece-se uma hierarquia entre os pontos, privilegiando o patrimônio institucionalizado e excluindo outros lugares também importantes para a memória do Cais, como o Jardim Suspenso do Valongo ou o Centro Cultural Pequena África, seja pela dificuldade de acesso a estes, tendo em vista a logística de deslocamento por carro ou van, seja porque não constituem atrativos visuais imediatos, passíveis de criação de marketing para a área portuária.

Dessa forma, embora haja iniciativas de incorporar o Sítio Arqueológico do Valongo nas ações de valorização e construção da imagem da área, seu tombamento e reconhecimento como patrimônio mundial não foram necessariamente efetivos para o resguardo dessa metamemória (CANDAU, 2011). O fato de ser desconhecido, ou mesmo preterido, pelos agentes da indústria do turismo e pelo próprio poder público comprova o esvaziamento do discurso de inclusão deste patrimônio como parte das ações de valorização e fortalecimento do turismo cultural local, considerando, ainda, que, em termos de relevância, o reconhecimento do Sítio Arqueológico do Cais do Valongo se equipara ao da Paisagem Cultural Urbana do Rio de Janeiro, na qual também está incluído.

Considerações Finais

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

O patrimônio cultural, nestes casos, é visto como um recurso, que confere ao espaço urbano uma qualidade especial. Por isso, um dos objetivos dos programas e projetos

propostos é o de encontrar áreas específicas da cidade, desvitalizadas ou subutilizadas, consideradas oportunidades para empreender projetos de revitalização. Tais áreas apresentam uma densidade histórica e, ao mesmo tempo, uma obsolescência funcional e econômica, caracterizada pela presença de construções remanescentes desocupadas ou mesmo degradadas, de forma que justifique atribuir novos usos relacionados à atividade turística.

Com a finalidade de obter a valorização das áreas, as intervenções propostas se apoiam em modelos internacionais de intervenção, onde o planejamento estratégico e o marketing urbano, em especial, atuam como elementos propulsores de mudanças. No caso do Rio de Janeiro, como em outras cidades, as parcerias público-privadas e a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção foram os instrumentos utilizados para viabilização do projeto Porto Maravilha.

No início da implantação do projeto, as obras de infraestrutura urbana revelaram vestígios arqueológicos ocultos no Cais do Valongo, um sítio de extrema importância para a diáspora africana, configurando-se como um lugar de memória da população afrodescendente. Ao ser exposto, o sítio e essa memória revelada passaram a tensionar os planos inicialmente pensados e as narrativas mais genéricas propostas para a área portuária, em geral adotadas em projetos de redesenvolvimento, em que novos usos e funcionalidades são atribuídos aos edifícios como forma de recriação da imagem das áreas.

Após manifestações da comunidade afrodescendente e dos técnicos envolvidos com a preservação da área portuária, que faz parte da paisagem cultural da cidade, chegou-se a um consenso entre os diversos agentes envolvidos de que a patrimonialização e a preservação do Cais eram medidas necessárias, também, para a consolidação internacional da imagem da área. Contudo, na prática, a visitação a estes patrimônios é ainda bastante restrita, o que evidencia a exclusão dessa memória como parte da história da cidade, do país e da humanidade, ao não ser relacionada à paisagem cultural urbana da cidade, considerada patrimônio mundial.

Também foi possível constatar, a partir da pesquisa, que a ausência de um planejamento por parte do poder público, através de políticas municipais de turismo - uma vez que esta é uma das atividades econômicas principais do município -, que envolva os entes locais para os quais o Cais é uma referência cultural permanente, limita a expansão das atividades educativas associadas às atividades turísticas voltadas à população, sendo um fator de desgaste e de risco de descaracterização daquele sítio, ao não se estabelecer um controle ou promover a sua inserção nos circuitos turísticos mais gerais.

A análise dos roteiros disponíveis do Site do *TripAdvisor* mostrou que, embora o discurso do projeto Porto Maravilha fosse de que um dos objetivos era atrair turistas e investidores para a área, o turismo da cidade ainda se concentra nos equipamentos e recintos já conhecidos e consolidados nos roteiros realizados tradicionalmente na cidade, como o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar, sendo a zona portuária e toda a história ali presente um lugar inserido de forma complementar na atividade turística da cidade.

Por fim, o conjunto de problemas evidenciados nesta pesquisa sobre o projeto Porto Maravilha aponta que o modelo internacional de gestão de cidades em torno da

oportunidade de realização de eventos como estratégia para implementação de grandes projetos urbanos, no caso do Rio de Janeiro, esvaziou-se no seu objetivo cultural quando o discurso de que tais ações promovem a preservação da memória local e a melhoria das condições de vida da população das cidades não foram efetivamente realizadas.

Referências bibliográficas

- ALOUICHE, P. L. VLT: um transporte moderno, sustentável e urbanisticamente correto para as cidades brasileiras. *Revista dos Transportes Públicos*, n. 118, p. 35-44, 2008.
- BURBANK, J.; e ANDRANOVICH, G.; HEYING, C. Mega-events, urban development, and public policy. *Review of Policy Research*, v. 19, n. 3, p. 179–202, 2002.
- DE IZAGA, F. G. ST 3 Os infortúnios da Perimetral e as aspirações das vias urbanas nas novas dinâmicas territoriais do Rio de Janeiro pós grandes eventos. *Anais ENANPUR 17*. São Paulo, n. 1, 2017. Disponível em: <<https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/issue/view/6>>. Acesso em: 27 nov.2021.
- DEL RIO, V. Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*. 015.6, ano 02, ago.2001. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>> Acesso em: 27 nov.2021.
- DE MESENTIER, L. M. Patrimônio e competição na metrópole contemporânea. *Revista Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, 1, n. 1, 2013.
- FERREIRA, J. S. W; FIX, M. A urbanização e o falso milagre do CEPAC. *Folha de S. Paulo*, São Paulo, v. 17 abr. 2001. Opinião, Tendências/Debates. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz1704200110.htm>> Acesso em: 27 nov.2021.
- GEERTS, W. Top 100 City Destinations 2028: Highlights. *Euromonitor Intenacional*, 17 dez. 2018. Disponível em: <https://go.euromonitor.com/white-paper-travel-2018-100-cities.html?utm_source=blog&utm_medium=blog&utm_campaign=CT_WP_18_12_04_100%20Cities&utm_content=organic> Acesso em: 27 nov.2021.
- HALL, C. M. Urban entrepreneurship, corporate interests and sports mega-events: the thin policies of competitiveness within the hard outcomes of neoliberalism. *The Sociological Review*, v. 54, n. 2_suppl, p. 59–70, 2006.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & debates*, 16, n. 39, p. 48-64, 1996.
- LIMA, T. A.; SENE, G. M.; SOUZA, M. A. T. Em busca do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material*, v. 24, n. 1, p. 299–391, 2016. Disponível em: <revistas.usp.br/anaismp/article/view/119850> Acesso em: 27 nov.2021.
- MOURA, D.; GUERRA, I.; SEIXAS, J.; FREITAS, M. J. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito operativo. *Cidades, Comunidades e Territórios*, n. 12-13, Dez. 2006. Disponível em: <<https://repositorio.iscte-iul.pt/handle/10071/3428>> Acesso em: 27 nov.2021.
- PAES, M. T. D. Gentrificação, preservação patrimonial e turismo: os novos sentidos da paisagem urbana na renovação das cidades. *GEOUSP Espaço E Tempo* (Online), v.21, n. 3, 2017, p. 667-684. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/geousp/article/view/128345>> Acesso em: 27 nov.2021.
- PINHEIRO, M. L.; CARNEIRO, S. S. Revitalização urbana, patrimônio e memórias no Rio de Janeiro: usos e apropriações do Cais do Valongo. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 29, n. 57, p. 67–86, 2016. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/eh/a/bwHWWZyVVPfdNwtWg9dQVzz/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 27 nov.2021.
- PIO, L. G. Cultura, patrimônio e museu no Porto Maravilha. *Revista Intratextos*, 4, n. 1, p. 8-26, 2013. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/intratextos/article/view/8565/7024>> Acesso em: 27 nov.2021.

- OLIVEIRA, M. A. S. A. Memória e identidade em processos de turistificação de lugares: o caso do Cais do Valongo (RJ-Brasil)/Memory and identity in touring processes of places: the case of the Cais do Valongo (RJ-Brazil). *Patrimônio e Memória*, v. 14, n. 2, p. 49–74, 2018. Disponível em: <<https://pem.assis.unesp.br/index.php/pem/article/view/874>> Acesso em: 27 nov.2021.
- RABIA, Y. Top 100 City Destinations: 2019 Edition. *Euromonitor International*, 2019. Disponível em: <<https://go.euromonitor.com/white-paper-travel-2019-100-cities.html>> Acesso em: 27 nov.2021.
- ROCHE, M. Mega-events and urban policy. *Annals of Tourism Research*, v. 21, n. 1, p. 1–19, 1994. Disponível em: <<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0160738394900027>> Acesso em: 27 nov.2021.
- SABATÉ, J.; TIRONI, M. Globalización y estrategias urbanísticas: un balance del desarrollo reciente de Barcelona. *Cuaderno Urbano: Espacio, Cultura, Sociedad*, v.7 n.7, 233-260, 2008. Disponível em: <<https://revistas.unne.edu.ar/index.php/crn/article/view/996>> Acesso em: 27 nov.2021.
- SANTOS JUNIOR, O.; WERNECK, M.; RAMOS, P. Contradições do experimento neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. *Revista de Urbanismo*, 42, 1-16, 2020. <<https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.54265>>. Disponível em: <https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-50512020000100102&lang=pt> Acesso em: 10 de fevereiro de 2021.
- SOTRATTI, M. A. A produção turística das cidades atuais: imagens e representações simbólicas de espaços e lugares. *Geo UERJ*, v. 2, n. 22, p. 250-271, 2011. Disponível em: <<https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/geouerj/article/view/2454/1728>> Acesso em: 27 nov.2021.
- TAVARES BRASILEIRO, F., 2018, VLT: construindo um novo significado para a área central do Rio de Janeiro. *Actas X Seminario Internacional de Investigación em Urbanismo, Barcelona-Córdoba, junio 2018*. Disponível em: <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/132153/19BCN_TavaresFlavio.pdf?sequence=1&isAllowed=y> Acesso em: 27 nov.2021.
- THEODORE, N; PECK, J; BRENNER, N. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. *Temas Sociales* 66, v. 66, p. 1–11, mar.2009. Disponível em: <http://barcelonacomuns.pbworks.com/w/file/64059073/2009_Urbanismo_neoliberal_brenner-peck-.pdf> Acesso em: 27 nov.2021.
- VASSALLO, S.; CICALO, A. Por onde os africanos chegaram: o Cais do Valongo e a institucionalização da memória do tráfico negreiro na região portuária do Rio de Janeiro. *Horizontes Antropológicos*, 21, n. 43, p. 239-271, Jan_Jun 2015. Disponível em: <<https://www.scielo.br/ha/a/9GddDnyKHmFvLTyw6Zr35WB/abstract/?lang=pt>> Acesso em: 27 nov.2021.
- WERNECK, M.; NOVAES, P. R.; SANTOS JR, O. A. S. A estagnação da dinâmica imobiliária e a crise da operação urbana do Porto Maravilha Mariana da Gama e Silva Werneck (Informe crítico). Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, *Observatório das Metrôpoles*, 2018.

Recebido [Mar. 22, 2021]

Aprovado [Fev. 06, 2022]