

A cidade e o mar: reflexões sobre a região portuária do Rio de Janeiro

The city and the sea: reflexions about Rio de Janeiro's port region

La ciudad y el mar: reflexiones sobre la región portuaria de Rio de Janeiro

Alessandra de Figueiredo Tarcsay, doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal Fluminense. Professora do Centro Universitário Serra dos Órgãos (Unifeso), Teresópolis, RJ e professora tutora FGV-Online.

E-mail: atarcsay@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0003-3177-9646/>

Alessandra de Figueredo Porto, doutora em Comunicação pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Professora do Ibmec-RJ.

E-mail: alefporto@gmail.com  <https://orcid.org/0000-0002-1883-0681>

Maria Helena Carmo dos Santos, doutora em Comunicação pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Professora da Uerj e das Faculdades Integradas Hélio Alonso (Facha), Rio de Janeiro.

E-mail: mhcarumo@yahoo.com.br  <https://orcid.org/0000-0002-3562-7677>

Para citar este artigo: TARCSAY, A. de F.; PORTO, A. de F.; SANTOS, M. H. C. dos. A cidade e o mar: reflexões sobre a região portuária do Rio de Janeiro. *Cadernos de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo*, São Paulo, v. 23, n. 2, p. 232-246, 2023.

DOI 10.5935/cadernospos.v23n2p232-246

Submissão: 2023-03-19

Aceite: 2023-06-07



Resumo

O porto da cidade do Rio de Janeiro sofreu duas grandes transformações urbanas – a Reforma Passos (início do século XX) e o projeto Porto Maravilha (século XXI), esse como parte do legado dos Jogos Olímpicos Rio 2016. Entre esses dois momentos, as regiões portuárias no mundo passaram por processos de conversão para lugares de turismo e de lazer. No caso do Porto Maravilha, foram construídos espaços culturais, como Museu do Rio e Museu do Amanhã, além do Aquário Marinho do Rio (AquaRio) e de uma roda-gigante. Mas, e o meio ambiente, mais especificamente a Baía de Guanabara, como ela foi (é) impactada nesse projeto? Como a região portuária “dialoga” com a Baía de Guanabara? Nosso objetivo é, por meio de uma breve pesquisa histórica, entender de que forma a frente d’água foi incorporada ao projeto de renovação urbana.

Palavras-chave: Rio de Janeiro; Baía de Guanabara; Zona portuária; Porto Maravilha; Transformação urbana.

Abstract

The port of Rio de Janeiro faced two major urban transformations – the Passos Reform (early 20th century) and the Porto Maravilha project (21st century), the latter as part of the legacy of Rio 2016 Olympic Games. Port regions around the world have undergone conversion processes to tourism and leisure places. In Porto Maravilha, cultural spaces have been built, such as Museu do Rio and Museu do Amanhã, besides an Aquarium (AquaRio) and a huge ferris wheel. But and the environment, more specifically Guanabara Bay – how has it been impacted by this project? How does the port region ‘dialogue’ with Guanabara Bay? Through a brief historical research, we aim to understand how the waterfront has been incorporated into the urban renewal project.

Keywords: Rio de Janeiro; Guanabara Bay; Port; Porto Maravilha; Urban regeneration.

Resumen

El puerto de la ciudad de Río de Janeiro pasó por dos grandes transformaciones urbanas: la Reforma de Passos (principios del siglo XX) y el proyecto Porto Maravilha (siglo XXI), este último como parte del legado de los Juegos Olímpicos de Río 2016. Regiones portuarias en el mundo han pasado por procesos de conversión a lugares de turismo y ocio. En el caso de Porto Maravilha, se construyeron espacios culturales, como el Museu do Rio y el Museu do Amanhã, además del Acuario de Rio Marinho (AquaRio) y una noria. Pero, ¿qué pasa con el medio ambiente, más específicamente la Bahía de Guanabara, impactada por este proyecto? ¿Cómo ‘dialoga’ la región portuaria con la Bahía de Guanabara? Nuestro objetivo es, a través de una breve investigación histórica, comprender cómo se incorporó la costanera al proyecto de renovación urbana.

Palabras clave: Rio de Janeiro; Bahía de Guanabara; Puerto; Porto Maravilha; Transformación urbana.



INTRODUÇÃO

Por ser comum a todos, a interação entre os povos sempre foi feita pelo mar, sendo os oceanos um dos grandes responsáveis pelos territórios formados na contemporaneidade. Para Polónia e Antunes (2016), os grandes fluxos de negócios e suas movimentações financeiras (tanto internas quanto externas) eram firmadas nos portos, áreas de vital importância no desenvolvimento do mundo contemporâneo. Como portas de entrada para outros povos, o interior dos portos possuía uma estrutura operacional com armazéns e arsenais de produção, e acabaram formando um sistema de forças econômicas, políticas, sociais e culturais. Honorato (2011) destaca a intensa quantidade de movimentação de pessoas nos portos, seja ela fixa – composta por moradores e trabalhadores locais –, seja transitória, formada pelos trabalhadores vindos das diversas partes do mundo, gerando assim uma rica troca de experiências vividas.

Ao longo do tempo – junto com a formação da própria cidade – foi se desenvolvendo uma “comunidade portuária”, ou seja, um conjunto heterogêneo de pessoas dentre os negociantes (grandes e pequenos), donos de negócios ligados à alimentação, hospedagem, entretenimento, bem como operários portuários (estivadores, arrumadores, mestres, etc.), operários, comerciários, trabalhadores avulsos, biscateiros. Enfim, toda gama de pessoas que depende, direta ou indiretamente, da atividade portuária e varia historicamente [...] (Honorato, 2011, p. 124).

Nesse contexto, cabe destacar que, no ano de 2001 (sob a gestão do prefeito César Maia), a zona portuária do Rio de Janeiro foi contemplada com um projeto de reestruturação que serviu como embrião do projeto “Porto Maravilha” (parte integrante do legado dos Jogos Olímpicos Rio 2016). Massey (2008) associa a evolução do espaço urbano com a história do local, moldados pelo homem com suas relações e diferenciações da cidade. Com isso, o lugar precisa ser avaliado de maneira contínua, e não somente por recortes temporais específicos. A cidade apresenta uma intensa rede de relações, com inúmeros processos de identificação, bem como diferenças socioeconômicas e preconceitos raciais que geram desigualdades e sérios problemas e conflitos nas cidades, como apontam Rosendahl e Corrêa (1998). Halbwachs (2006) destaca que a memória é social e coletiva e possui relação direta com a sociedade e o pensamento. Massey (2008) complementa o raciocínio ao afirmar que, pela sua complexidade, o espaço nunca terá todas as interconexões estabelecidas e todos os lugares interligados. Lugares com vasta riqueza histórica possuem marcas das suas comunidades, conforme ressaltam Santos e Coelho (2009). Sendo assim, regiões portuárias que sofrem processos de revitalização sem respeito às suas características identitárias (seguindo apenas os ditames e os aspectos impostos pela globalização) passam por um processo de descaracterização. Para a tecnocracia municipal, seria “global” a cidade que:



se configurasse como “nó” ou “ponto nodal” entre a economia nacional e o mercado mundial, congregando em seu território um grande número de empresas transnacionais cujas atividades econômicas se concentrassem no setor de serviços especializados e de alta tecnologia em detrimento das atividades industriais (Reis, 2017, p. 116).

A maior parte da população mundial – cerca de dois terços – vive a aproximadamente 50 quilômetros da costa, segundo a ONU. Sendo assim, a relação das cidades costeiras com o mar precisa mudar. É necessário rever seu planejamento perante o aumento do nível do mar em relação às extensas mudanças climáticas que vêm ocorrendo. Visando complementar o raciocínio, Marques (2003) destacou, no início do século XXI, que, atualmente, 40% das praias são fustigadas por algum processo erosivo e perdem terreno para o mar, enquanto em 10% da costa brasileira ocorre o inverso – a areia avança sobre o oceano, um fenômeno chamado de progradação –, de acordo com as conclusões do primeiro levantamento nacional sobre as alterações do perfil litorâneo¹.

Apesar de o mar ter importância no processo histórico da formação das cidades – inclusive pelo fato de possuir reservas de petróleo e gás e fornecer compostos medicinais provenientes de criaturas marinhas –, Beatley (2014) menciona que a sociedade ainda não compreende a real importância do mar, pois o seu ambiente ainda é desconhecido em muitos aspectos, apresentando-se como elemento da natureza que está perto e longe do homem ao mesmo tempo.

Desse modo, o presente artigo busca refletir como o Rio de Janeiro interage com o mar (nesse caso, a Baía de Guanabara), partindo do exemplo da região portuária da cidade – especificamente o projeto Porto Maravilha. O estudo também apresenta contribuições no que tange aos discursos e práticas comunicacionais referentes ao Porto Maravilha, no tocante à introdução de novas paisagens para o “cardápio turístico do Rio de Janeiro”, partindo da premissa de que o processo de transformação urbana na região portuária objetivou torná-la “referência para a cidade” (site Porto Maravilha²), e esse discurso passa necessariamente por uma apropriação da cultura como valor, seja via resgate da história, seja pela invenção de uma nova paisagem cultural. Como ponto importante de reflexão deste artigo, interessa-nos entender como (ou se) o processo de regeneração urbana da área degradada do porto incluiu a sua frente d’água – a Baía de Guanabara, melhorando “a conexão entre a cidade e o mar”, a exemplo do discurso do projeto da frente marítima de Gênova, na Itália (Florian, 2022).

Cabe reiterar que este artigo é parte integrante da tese de doutorado intitulada “A cidade e o mar: intervenções urbanísticas de valorização com o foco em Aquário”, defendida por Alessandra de Figueiredo Tarcsay em agosto de 2021 no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) da Universidade

1 Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/as-praias-perdidas/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

2 Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/>. Acesso em: 23 fev. 2023.



Federal Fluminense (UFF), que recebeu fomento da Capes (Coordenação de Aperfeiçoamento Pessoal de Nível Superior) por um período de praticamente dois anos, ao longo do doutoramento.

A Baía de Guanabara: a “boca banguela” da cidade do Rio de Janeiro

Rodeada de seus rochedos e ilhas, com formações geológicas de milhares de anos, cheia de enseadas e manguezais nos tempos em que suas águas eram límpidas, com a Mata Atlântica espalhando verde por todos os cantos e vasta fauna terrestre e marítima, a baía de Guanabara sempre foi objeto de deslumbre por parte dos que a avistavam pela primeira vez³.

Banhando a capital fluminense e vários municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, a Baía de Guanabara também abriga o Pão de Açúcar, que “tornou-se um ponto de referência fundamental para a identificação da cidade, por estar localizado na ponta mais extrema, do lado esquerdo da entrada da Baía de Guanabara” (Perrotta, 2015, p. 172). Segundo o *site* Rio Memórias, ao se referir à paisagem da cidade, o antropólogo Claude Lévi-Strauss definiu a Baía de Guanabara como uma “boca banguela”, conforme se observa a seguir:

Depois disso, sinto-me tanto mais embaraçado para falar do Rio de Janeiro, que me desagrade, a despeito da sua beleza tantas vezes celebrada. Como direi? Parece-me que a paisagem do Rio não está na escala das suas próprias dimensões. O Pão de Açúcar, o Corcovado, todos esses pontos tão louvados parecem ao viajante que penetra na baía como tocos de dentes perdidos nos quatro cantos de uma boca banguela⁴.

Nesse contexto, vale frisar a origem tupi guarani da palavra “guanã”, que pode ser traduzida como “o seio de onde brota o mar”. Ou seja,

a língua deu nome à Baía de Guanabara, que banha e faz história no estado do Rio de Janeiro. As águas (que acompanharam a ocupação de povos indígenas tupinambás e tamoios e viram a chegada dos portugueses em terras brasileiras) também ajudaram a construir a identidade carioca, mas hoje são o retrato das consequências que a construção de um modelo de metrópole globalizada pode

3 Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/da-mais-bela-a-boca-banguela-a-baia-de-guanabara-sob-olhares-do-mundo/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

4 Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/da-mais-bela-a-boca-banguela-a-baia-de-guanabara-sob-olhares-do-mundo/>. Acesso em: 23 fev. 2023.



trazer para a natureza que a rodeia. O descaso e a intervenção humana mancharam um dos maiores cartões postais do Rio⁵.

A problemática das questões ambientais da Baía de Guanabara é complexa. Sua urbanização acelerada afetou negativamente os ambientes naturais, tanto terrestres quanto aquáticos, visto que agentes externos contaminam os organismos locais, alterando o ar, o solo e a água da região. A partir de 1960, o crescimento demográfico da região fluminense sofreu um *boom* quanto à urbanização e à industrialização, e, devido a uma ineficiência na coleta de muitos municípios no entorno, as praias, as ilhas e os fundos da baía acabaram recebendo uma quantidade intensa de resíduos (Amador, 2013).

Apesar das notícias ocorridas nas redes sociais relatando a impressão de águas mais limpas durante a pandemia causada pela Covid-19, o que houve, segundo Bragança (2020), na verdade, foi o fato de ser época de ciclos de maré cheia, em que as águas podem aparentar estar mais limpas. O coordenador do Laboratório de Hidrobiologia da UFRJ, Rodolfo Paranhos, menciona, em entrevista à Daniele Bragança, que, além da maré cheia, aconteceram duas ressacas na Baía em abril de 2020. Os inúmeros despejos de esgoto e lixo permaneceram ocorrendo.

Sergio Ricardo, membro fundador do Movimento Baía Viva, em artigo para o *Diário do Rio* (Ricardo, 2020), pontuou que, além do ciclo da maré, o que pode ter levado a essa impressão foi a considerável diminuição do fluxo marítimo – são em torno de 10.000 navios/ano na Baía. Caso tenha ocorrido uma possível redução de resíduos industriais e petrolíferos, esses dados só poderiam ser comprovados por relatórios de amostras de água do Inea, que, na época, estavam suspensos.

As fontes de contaminação são inúmeras: esgoto não tratado que descarrega matéria orgânica e micro-organismos patogênicos, metais pesados, resíduos sólidos visíveis e em número elevado. Tal situação é observada nos rios que desaguam na Baía e em suas praias; o descaso afeta todos. O recente relatório disponibilizado pelo Inea (2022) apresentou uma média para a qualidade da água da Baía de Guanabara durante o período de 2014-2021, em que nenhum dos 13 pontos de análise apresentou índices bom e ótimo: sete pontos obtiveram péssimo índice de qualidade, nove, situação ruim e cinco, regulares. Ou seja, com o relatório apresentado⁶, comprova-se que a situação somente piorou ao longo dos anos.

Salienta-se que os portos, no século XX, passaram a se desenvolver separadamente da cidade. Com o avanço da tecnologia, as atividades marítimas sofreram grandes mudanças, como a exigência de um menor número de trabalhadores, o que levou ao abandono e à degradação de diversos portos pelo mundo, como apontam Monié e Vasconcelos (2012). Nesse sentido, cabe a indagação: diante da nova

5 Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/da-mais-bela-a-boca-banguela-a-baia-de-guanabara-sob-olhares-do-mundo/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

6 Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Boletim-IQA-M%C3%A9dio-RH-V-Ba%C3%ADa-de-Guanabara-2014-2021.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2023.



realidade, como os projetos de reestruturação das regiões portuárias voltados para o turismo atenderão às comunidades locais?

Polónia (2018) afirma que é importante que as transformações urbanas em regiões portuárias entendam e respeitem seu modelo de construção, sua formação histórica e evolução ao longo dos anos. É necessário que projetos de revitalização em regiões portuárias fujam de características globalizadas, mas que respeitem seu patrimônio construído, sua cultura, religião e economia vigente. Se esses fatores não forem analisados e compreendidos, a problemática dessas regiões tende a piorar. O Quadro 1 ilustra os fatores de linhas de investigação políticas perante sua governança, fatores urbanos e ambientais. Observa-se que os itens discriminados devem atuar em conjunto, ou seja, ao comungar seu espaço com a cidade, o porto precisa atender aos seguintes fatores: às conexões políticas locais, ao planejamento urbano adequado e às constituições geoeconômicas e geomorfológicas (Quadro 1).



Quadro 1: Linhas de Investigação Políticas – Cidades e Portos. Fonte: adaptado de Tarcsay (2021), com base em Polónia (2018).

Contudo, a gentrificação e o apagamento de muitas práticas existentes na área que compreende a zona portuária comumente eclodem sob as exigências da “cidade global”, conforme será tratado a seguir.

As transformações ocorridas na região portuária do Rio de Janeiro e o Porto Maravilha

É evidente a ligação do município do Rio de Janeiro com o mar. O litoral da cidade possibilitava que as embarcações parassem na costa, facilitando o embarque/desembarque dos produtos, o que levou à sua fundação no século XVI. Com isso, ao longo do tempo, a comunidade portuária foi se estabelecendo no local, como cita Honorato (2011). Na área central da cidade, a função portuária passou a estar sempre presente e, ao mesmo tempo que foi suscetível aos ataques no início de sua colonização, foi ganhando destaque ao ser o maior exportador de ouro

do país. Analisando o lado sombrio e triste da sua história, a cidade também obteve destaque com o comércio negreiro.

Vale frisar que, com o passar dos anos, o visual natural da Baía de Guanabara foi drasticamente alterado, com a drenagem de várzeas e mangues e o consequente impacto nos rios e nos lagos. Na região portuária, o terreno era acidentado, com a presença de ilhas, falésias e enseadas, que eram inicialmente habitadas por pescadores. Ao longo do século XVIII, Amador (1997) menciona a existência da construção de trapiches e de armazéns na cidade do Rio de Janeiro, juntamente com os ancoradouros protegidos em suas enseadas, como o do Valongo, que recebia as pessoas escravizadas.

Com a chegada da corte portuguesa em 1808, o cenário na região foi se alterando gradativamente. Honorato (2011) destaca a preocupação de Dom João VI em estimular o desenvolvimento dos transportes, de uma manufatura de construção naval e da melhoria dos chamados portos nativos, principalmente com a livre circulação de navios após a abertura dos portos, em 28 de janeiro de 1808. Apesar disso, a região portuária não cresceu expressivamente, e as mudanças foram ocorrendo aos poucos. Nesse processo de transformação urbana, Amador (1997) ressalta que os prejuízos ambientais foram inúmeros, com os aterros e as dissecações, a diminuição da quantidade de enseadas, gamboas, estuários, praias, ilhas e ilhotas, que foram desfiguradas ou destruídas (e muitas ilhas acabaram incorporadas ao continente pelos aterros). No final do século XIX e início do século XX, o Rio de Janeiro comandava as atividades portuárias do país. Para Rabha (2006), a região sofreu sua primeira grande mudança com a reforma de Pereira Passos, que afetou diversas regiões da cidade (inclusive trazendo para a área portuária um enorme aterro com pedaços do Morro do Castelo) e foi responsável pelo deslocamento das operações portuárias para o bairro do Caju, local que já possuía pontos de atracação mais modernos para a época.

Santos (2011) destaca que, na ocasião, a preocupação era o crescimento de casos de gripe espanhola e de malária nos portos – como ocorreu em Santos, que sofreu uma interdição em suas operações em decorrência das doenças. Por ser muito estrangulada, a região do porto não suportava as grandes embarcações. A população local, numerosa no início do século XX e muito concentrada nos morros (como o da Providência), foi ignorada. Tal época ficou conhecida como a “era das demolições” (Honorato, 2011) e chegara com a preocupação de abrir e alargar vias.

Rabha (2006, p. 252) salienta que

as instalações do Cais da Gamboa foram a grande obra portuária do início do século XX, com 3.150m, 20 berços, calado de 7 a 10.30m, com 18 armazéns internos com 60.000 m² e 16.000 m² de área descoberta, mas ficaram defasadas frente aos conceitos mais modernos de operação e logística portuária.



Na década de 1970, as mudanças na logística operacional do porto levaram a uma evasão de usuários e a um menor número de funcionários, o que acarretou o isolamento da área em relação ao restante da cidade. Um século depois das transformações sofridas nas regiões portuárias ao redor do mundo, surgiu outro cenário para o porto do Rio, como ressalta Honorato (2011). As estruturas tradicionais consolidadas, antes necessárias, foram substituídas por contêineres e pela implantação de uma nova logística dos transportes. O calado da baía, com 10 metros, podendo chegar a 13 metros com esforço e dragagem, passou a ser um limitador operacional dos grandes granoleiros e petroleiros. A partir de então, oleodutos foram construídos para abastecer a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), pertencente ao sistema Petrobras. Localizada às margens da Baía de Guanabara, no município de mesmo nome, é importante frisar que a Reduc é uma das empresas que mais poluem a baía, sendo responsável pelo depósito irregular de óleos e outras substâncias tóxicas em suas águas. Em 2019, o Ministério Público Federal chegou a pedir a condenação da Reduc pela poluição ocasionada pela empresa no local⁷.

Após tentativas e projetos para revitalizar a região, a liberação dos diversos armazéns na costa pela Companhia Docas do Rio de Janeiro resultou na implantação do projeto “Porto Maravilha” (Figura 1). Para Santos e Porto (2021, p. 38), no século XXI, a região do porto da cidade passou por um novo processo de reestruturação na gestão do ex-prefeito César Maia, que serviu de embrião do projeto Porto Maravilha, parte integrante do legado dos Jogos Olímpicos Rio 2016.

Para isso, mudanças do plano diretor, de 1992, o instrumento básico da política urbana para desenvolvimento municipal, foram implantadas na região do Porto, em 2009, pela Lei Complementar n. 101. Assim, instituiu-se a Operação Urbana Consorciada (OUC) do Porto do Rio de Janeiro, tendo sido a primeira aprovada pela Câmara Municipal. Sua execução baseou-se num plano urbanístico flexível, em que haja concessões e benefícios, no recebimento de contrapartidas e na participação da sociedade civil. Nela, ocorre uma intervenção urbanística e a regulação do mercado imobiliário. Sua natureza, de ordem jurídica, é de procedimento, e seu conteúdo possibilita-lhe adquirir o título de “empreendimento urbano” (Castriota, 2009).

Uma parceria público-privada (PPP), em que a remuneração do privado se dá por contraprestações públicas, foi estabelecida. Instituída pelo município, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) é a gestora da prefeitura na OUC Porto Maravilha. Cabe à Cdurp a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo – composta pelas empresas Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, responsável pela execução das obras e serviços na região do Porto do Rio.

7 Disponível em: <https://www.mpf.mp.br/rj/sala-de-imprensa/noticias-rj/mpf-pede-a-condenacao-da-reduc-pr-poluicao-na-baia-de-guanabara>. Acesso em: 23 fev. 2023.



linhas propostas inicialmente. Desse modo, o VLT é praticamente usado por trabalhadores em sua hora de almoço, como cita Franco (2017).

O VLT também é um importante integrador de diversas estruturas e monumentos voltados para o turismo, como o MAR (Museu de Arte do Rio), Museu do Amanhã e AquaRio. Santos e Porto (2021, p. 48-49) mencionam que os museus “parecem reatualizar a imagem do porto e da cidade do Rio de Janeiro pelo viés do consumo turístico, considerando o fluxo de visitantes nas duas instituições e a ocupação da Praça Mauá”. As principais edificações voltadas para o turismo estão marcadas diretamente no mapa, como o Circuito Histórico e Arqueológico da Herança Africana, inaugurado em novembro de 2011 como parte de uma política de valorização da memória e proteção deste patrimônio cultural.

No entanto, não há muitas estruturas de apoio comercial, residencial e social na região, o que não gera conexões ao novo espaço. Em um cenário de forte crise econômico-financeira, os Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), criados com a promessa de incentivo ao investimento imobiliário do setor privado, não ocorreram como o esperado. De acordo com Mesentier e Moreira (2014), tal fato se deu juntamente com a valorização dos monumentos como bens culturais, sendo tratados como pequenos parques temáticos e atraindo diversos turistas de diferentes regiões, o que ocasionou um processo de gentrificação. A resignificação da área só foi possível devido à desapropriação da população local na região, visando “chamar a atenção do público consumidor”. Sant’Anna (2017) aborda a importância em entender que um local voltado apenas para atração turística não busca preservar a região, mas sim “se aproveitar” da história e da beleza do patrimônio para moldá-la de acordo com os seus interesses.

O processo de regeneração urbana da área portuária da cidade do Rio de Janeiro não contempla uma ação integradora, que inclui as dimensões social, cultural, econômica, ambiental e urbano-territorial (Vilares, 2003; Moura *et al.*, 2006). Esses problemas multifacetados das áreas urbanas (Moura *et al.*, 2006) não foram (ou parece que serão) resolvidos. Temos, por exemplo, a crônica poluição da Baía da Guanabara, o processo de gentrificação dos bairros portuários e a “invenção” de novas paisagens, como a nova Praça Mauá.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Segundo o censo realizado em 2010, a região metropolitana do Rio de Janeiro é a maior aglomeração costeira urbana, com 11,5 milhões de habitantes, segundo menciona Nobre (2011). Mas a cidade do Rio de Janeiro sofre com a desigualdade socioeconômica e, em seu processo evolutivo, deslocou a população de menor poder aquisitivo para longe do centro urbano, sem infraestrutura sanitária, fazendo com que o esgoto muitas vezes seja despejado nos rios e na Baía, que também sofre com inúmeros “lixões” ao redor.



Se, por um lado, o Porto Maravilha aglutinou uma série de intervenções para transformar o espaço urbano em um polo turístico, com âncoras de entretenimento e de lazer, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, e um “toque” de cultura local, com o Circuito Histórico e Arqueológico de Celebração da Herança Africana, e sofreu mudanças abruptas na relação viária, impondo uma nova malha urbana ocupacional, por outro, o projeto não incluiu um novo olhar para a Baía de Guanabara, nem para o próprio porto. O porto comercial, propriedade da União, não foi incorporado no perímetro de ação da PPP. Parte do legado olímpico, assim como o Porto Maravilha, a despoluição da Baía de Guanabara não aconteceu. Infelizmente, não se observa a integração, na operação urbanística da região, de serviços de logística do porto, da memória social e cultural e de projetos voltados ao meio ambiente, além do desenvolvimento local, mantendo-se a população residente antes do Porto Maravilha.

Vale salientar que, ao não abarcar o porto dentro dos seus limites, o projeto Porto Maravilha deixa de repensar a relação cidade/porto. Além disso, o processo de formação e evolução urbana da região portuária não se preocupou de modo adequado com as questões ambientais, que precisam estar presentes em qualquer planejamento urbano, independentemente do objetivo almejado (Bush; Doyon, 2019), e isso é um desafio para a melhoria da qualidade de vida das cidades. Cidades com acelerado crescimento, como apontam Modai-Snir e Van Ham (2018), geram profunda desigualdade social, acarretando inúmeros impactos ambientais, como se observa no município do Rio de Janeiro. Logo, um processo de reestruturação urbana, como o Porto Maravilha, precisa ser planejado de forma integrada, considerando os vieses social, cultural e ambiental. A questão que se coloca para futuras pesquisas é: com a crise econômico-financeira que atingiu a cidade do Rio de Janeiro após os Jogos Olímpicos e a pandemia de Covid-19 (essa que reconfigurou os espaços de trabalho nas regiões central e portuária), o que será do projeto Porto Maravilha?

REFERÊNCIAS

- AMADOR, E. S. *Baía de Guanabara e ecossistemas periféricos*. Rio de Janeiro: Imprensa, 1997.
- AMADOR, E. S. *Baía de Guanabara: ocupação histórica e avaliação ambiental*. Rio de Janeiro: Interciência, 2013.
- BEATLEY, T. *Blue urbanism: exploring connections between cities and oceans*. Washington, DC: Island Press, 2014.
- BRAGANÇA, D. Baía de Guanabara com águas cristalinas não é por causa da quarentena. *O Eco*, abr. 2020. Disponível em: <https://www.oeco.org.br/noticias/baia-de-guanabara-com-aguas-cristalinas-nao-e-por-causa-da-quarentena/>. Acesso em: 20 fev. 2023.



- BUSH, J.; DOYON, A. Building urban resilience with nature-based solutions: how can urban planning contribute? *Cities* 95, 2019. Disponível em: www.elsevier.com/locate/cities. Acesso em: 20 fev. 2023.
- CASTRIOTA, L. B. *Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos*. São Paulo: Annablume, 2009.
- FLORIAN, M.-C. Projeto de regeneração urbana de Renzo Piano transforma a orla marítima de Gênova. *ArchDaily*, 4 nov. 2022. Disponível em: https://www.archdaily.com.br/br/991536/projeto-de-regeneracao-urbana-de-renzo-piano-transforma-a-orla-maritima-de-genova?ad_campaign=normal-tag. Acesso em: 23 maio 2023.
- FRANCO, L. Incompleto após um ano, VLT do Rio vira transporte do horário do almoço. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, 2017. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2017/06/1890862-apos-um-ano-vlt-vira-transporte-do-horario-do-almoco-para-os-cariocas.shtml>. Acesso em: 23 fev. 2023.
- HALBWACHS, M. *A memória coletiva*. Tradução Beatriz Sidou. São Paulo: Centauro, 2006.
- HONORATO, C. Porto do Rio de Janeiro: entre o passado e o futuro. In: SANTOS, F. G. (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, Editora da Uesc, 2011. p. 123-144.
- INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (INEA). *Boletim consolidado de qualidade das águas da Baía de Guanabara*. Resultados referentes aos anos de 2014-2021. Inea, 2022. Disponível em: <http://www.inea.rj.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Boletim-IQA-M%C3%A9dio-RH-V-Ba%C3%ADa-de-Guanabara-2014-2021.pdf>. Acesso em: 23 fev. 2023.
- MARQUES, F. As praias perdidas: erosão e recuo do mar redesenham o litoral brasileiro. *Pesquisa Fapesp*, n. 92, out. 2003. Disponível em: <https://revistapesquisa.fapesp.br/as-praias-perdidas/>. Acesso em: 23 fev. 2023.
- MASSEY, D. B. *Pelo espaço: uma nova política de especialidade*. Tradução: Hilda Pareto e Rogério Haesbaert. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.
- MESSENTIER, L. M.; MOREIRA, C. Produção da paisagem e grandes projetos de intervenção urbana: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro Olímpico. *RBEUR*, v. 16, n. 1, p. 35-50, 2014. Disponível em: <http://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/4822>. Acesso em: 23 fev. 2023.
- MODAI-SNIR, T.; VAN HAM, M. Neighbourhood change and spatial polarization: the roles of increasing inequality and divergent urban development. *Cities* 82, Elsevier, 108-118, 2018. Disponível em: www.elsevier.com/locate/cities. Acesso em: 20 fev. 2023.



MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. *Revista Franco-brasileira de Geografia, Confins*, 2012. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/7685>. Acesso em: 23 fev. 2023.

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, p. 15-34, 2006.

NOBRE, C. *Megacidades, vulnerabilidades e mudanças climáticas: Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Relatório Região Metropolitana do Rio de Janeiro, 2011.

PANERAI, P. *Análise urbana*. Brasília: Edu-UnB, 2006.

PERROTTA, I. *Promenades do Rio: a turistificação da cidade pelos guias de viagem de 1873 a 1939*. Rio de Janeiro: Rio450/Hybris Design, 2015.

POLÓNIA, A. *Cultura, espaço e memória*, 2018. Disponível em: <http://www.citcem.org/>. Acesso em: 25 jan. 2023.

POLÓNIA, A.; ANTUNES, C. Port-cities in the First Global Age, Portuguese agents, networks and interactions. In: POLÓNIA, A.; ANTUNES, C. (org.). *Seaports in the First Global Age: Portuguese agents, connections and networks*. Porto: U.Porto Press, 2016.

RABHA, N. M. C. E. *Centro do Rio: perdas e ganhos na história carioca*. Rio de Janeiro: PPGG/UFRJ, 2006.

REIS, P. Rio de Janeiro, a marca de uma cidade criativa? Conceitos e casos que nos levam a entender a cidade e sua marca pelo olhar da economia criativa. In: FIGUEIREDO, J. L.; JESUS, D. S. V. (org.). *Cidades criativas: aspectos setoriais e territoriais*. Rio de Janeiro: E-Papers, 2017. p. 115-131.

RICARDO, S. Por que botos reaparecem na Baía de Guanabara? *Diário do Rio*, 20 maio 2020. Disponível em: <https://diariodorio.com/sergio-ricardo-por-que-os-botos-reapareceram-na-baia-de-guanabara/>. Acesso em: abr. 2023.

RIOMEMÓRIAS. *Da mais bela à boca banguela: a Baía de Guanabara sob olhares do mundo*. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/damais-bela-a-boca-banguela-a-baia-de-guanabara-sob-olhares-do-mundo/>. Acesso em: 23 fev. 2023.

ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, L. *Paisagem, tempo e cultura*. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1998.



- SANT'ANNA, M. *A cidade-atração: patrimônio e valorização de áreas centrais no Brasil dos anos 90*. Salvador: EDUFBA-PPG-AU/UFBA, 2017.
- SANTOS, F. S. D. Práticas e saberes sobre cura na comunidade portuária do Rio de Janeiro no século XX. In: SANTOS, F. G. (org.). *Portos e cidades: movimentos portuários, Atlântico e diáspora africana*. Ilhéus: Editus, Editora da Uesc, 2011. p. 145-178.
- SANTOS, M. H. C.; PORTO, A. F. Do porto do Rio ao Porto Maravilha: serviços, cultura e lazer na área portuária carioca. In: AZEVEDO, A.; GAUZISKI, D. (org.). *O porto do Rio e outras espacialidades cariocas*. Rio de Janeiro: Estudos Americanos, 2021. p. 38-55.
- SANTOS, T. C.; COELHO, C. D. O capital genético das redes de espaço público: *mutações e persistências*. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL ORDEM, DESORDEM E ORDENAMENTO, 2009. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2009.
- TARCSAY, A. F. A Cidade e o Mar: Intervenções Urbanísticas de Valorização com o Foco em Aquário. Alessandra de Figueiredo Tarcsay; Thereza Christina Couto Carvalho, orientadora. Tese doutorado – Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2021. 370 f.: il. DOI: <http://dx.doi.org/10.22409/PPGAU.2021.d.01889191710>.
- VILARES, E. Back to the City: o discurso e as metodologias da regeneração urbana. *Cidades, Comunidades e Territórios*, n. 7, p. 100-109, 2003.

