



AS FACES RE(PER)VERSAS DO MAR E OS PROCESSOS DE GENTRIFICAÇÃO DA ZONA PORTUÁRIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

THE RE(PER)VERSE FACES OF MAR AND THE GENTRIFICATION PROCESSES OF THE PORT AREA OF RIO DE JANEIRO CITY

Luiz Sérgio de Oliveira (Universidade Federal Fluminense)ⁱ

RESUMO

Este artigo propõe algumas reflexões sobre as implicações sociais e culturais do processo de revitalização da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro que tem o Museu de Arte do Rio (MAR) como um de seus pilares. Em nossa análise, são considerados tanto o processo de containerização do transporte marítimo em escala global, assim como a teoria do *rent gap* do geógrafo Neil Smith (1990). Por fim, sinalizamos para transformações em curso, decorrentes do processo de remodelação da cidade a partir da zona portuária, no encontro com as artes, artistas e as populações tradicionais da região.

PALAVRAS-CHAVE

Museu de Arte do Rio. Revitalização. Gentrificação. Zona portuária.

ABSTRACT

This paper proposes some reflections on the social and cultural implications of the revitalization process of the port area of Rio de Janeiro city, which has the Museu de Arte do Rio (MAR) as one of its pillars. In our analysis, both the process of containerization of maritime transport on a global scale, as well as the rent gap theory of the geographer Neil Smith (1990) are considered. Finally, we point to the ongoing transformations, resulting from the process of reshaping the city from the port area, in the encounter with the arts, artists and traditional populations of the region.

KEYWORDS

Museu de Arte do Rio. Revitalization. Gentrification. Portuary zone.

A cidade: o museu: a localização

Que interesses motivaram e orientaram a decisão da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro na criação do Museu de Arte do Rio (MAR) em 2013? Quais as metas e os objetivos desse museu inaugurado na zona portuária às vésperas das Olimpíadas do Rio de 2016? O que orientou a escolha da Praça Mauá, “ponto zero” do porto da cidade, para sua instalação? Essas são algumas questões que levantamos neste artigo, no sentido de problematizar suas implicações e seu impacto no entorno da região portuária, que inclui os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Morro da Conceição, Morro da Providência e Morro do Pinto. Essa área se tornou o foco central das ações e dos projetos de revitalização urbana, criados e propulsionados pela Prefeitura em uma modalidade de gestão e de financiamento público-privada sob a denominação de Porto Maravilha.

Essas interrogações se impõem quando se visa investigar a criação do Museu de Arte do Rio (MAR) e sua inserção na zona portuária da cidade, tendo como pano de fundo suas dimensões culturais, políticas e econômicas. Se por um lado, tais dimensões valorizam as relações com a história, tradições e populações de seu entorno, por outro lado, vinculam-se aos processos de transformações urbanas radicais projetadas pela municipalidade, com consequências previsíveis para as populações que, por gerações, habitam as ruas e as ladeiras da região.

A cidade do Rio de Janeiro concentra mais de cinquenta museusⁱⁱ, entre museus históricos, militares, religiosos, de ciências, casas-museu e museus de arte, além de incontáveis centros e espaços culturais. Desse conjunto de instituições que se autoneameiam e que se definem como museus, ao menos dez são dedicadas às artes visuais, entre as quais o Museu de Arte Moderna, o Museu Nacional de Belas Artes e o Museu Bispo do Rosário de Arte Contemporânea, conforme situação pesquisada referente ao início da década de 2010ⁱⁱⁱ. Poderíamos nos perguntar quais seriam as motivações para mais um museu na cidade e, em seguida, assumir como constatação o fato de que a criação do MAR se deu como uma ação da Prefeitura com vistas à revitalização do Centro da cidade e ao enfrentamento do processo histórico de esvaziamento de suas áreas centrais, processo iniciado ainda na primeira metade do século XIX com o deslocamento crescente de populações

residentes na região central nas direções norte e sul da cidade (ABREU, 1997; BENCHIMOL, 1992; CHALHOUB, 1996).

As políticas sanitárias implementadas ainda no século XIX contribuíram para o esgarçamento da ocupação dos espaços urbanos da cidade do Rio de Janeiro. Práticas higienistas de controle social e de caráter civilizatório foram levadas a cabo nas áreas centrais da cidade (MOURA, 1995; ABREU, 1997; CARVALHO, J. M. 2019), já que “era preciso, dizia-se, intervir radicalmente na cidade para eliminar tais habitações coletivas [cortiços] e afastar do centro da capital as ‘classes perigosas’ que nele residiam. Classes duplamente perigosas, porque propagavam a doença e desafiavam as políticas de controle social no meio urbano”. (CHALHOUB 1996, p. 8)

Essas políticas e práticas acarretaram em despejos, desocupações, demolições e deslocamentos das populações pobres que residiam na área central da cidade, dando início ao desenho social da ocupação dos espaços da cidade do Rio de Janeiro como conhecemos nos dias atuais. Em tal configuração, as populações mais pobres se deslocaram para os morros da região central e das regiões próximas, e para os subúrbios da zona norte, seguindo as linhas férreas da Leopoldina e da Central do Brasil. Enquanto isso, a zona sul se expandia acompanhando a orla do mar para além da baía de Guanabara (Glória, Flamengo, Catete e Botafogo) em direção à Copacabana, Ipanema e Leblon e, mais tarde, já a partir da década de 1970 com a ocupação da Barra da Tijuca, a zona oeste que se imagina como extensão da zona sul carioca, a “novíssima zona sul” (LEITÃO, 1990, p. 9) ou a “antichidade carioca” (SÁNCHEZ, 2009).

Ao longo de um longo processo de esvaziamento residencial do Centro da cidade e de acomodação das populações nos novos bairros que iam sendo desbravados e constituídos, se delineavam as partições sociais potencialmente imiscíveis do espaço urbano que outorgam a fisionomia social da cidade do Rio de Janeiro dos dias de hoje. Conforme apontado por Bruno Carvalho, “no início do século XIX, já ficava evidente que a aristocracia escolheria outras áreas ainda mais retiradas. As chácaras de frente para o mar em Botafogo começaram a levar a cidade em direção à futura zona sul, até hoje preferida pelos mais ricos” (CARVALHO, B. 2019, 53). Ou, em outras palavras, de Maurício de Almeida Abreu:

[...] no decorrer do século XIX [ocorre] a separação, gradual a princípio, e acelerada depois, dos usos e classes sociais que se amontoavam no antigo espaço colonial. Essa separação só foi possível, entretanto, devido à introdução do bonde de burro e do trem a vapor que, a partir de 1870, constituíram-se grandes impulsionadores do crescimento físico da cidade. Um crescimento que segue a direção das “frentes pioneiras urbanas” já esboçadas desde o século XVIII, mas que é agora qualitativamente diferente, já que os usos e classes “nobres” tomam a direção dos bairros servidos por bondes (em especial aqueles da zona sul), enquanto que para o subúrbio passam a se deslocar os usos “sujos” e as classes menos privilegiadas. (ABREU, 1997, p. 36-37)

Essas políticas e ações do município, movimentos que se alongaram por grande parte dos séculos XIX e XX, desembocaram na quase completa desocupação das áreas centrais da cidade, que fora dos horários convencionais de trabalho – à noite e nos finais de semana – se tornaram uma terra abandonada, uma quase área-de-exclusão, uma terra sem vitalidade que ocupasse seus espaços públicos.

A partir da década de 1980, entretanto, esse cenário começou a mudar. Quase todos os sucessivos prefeitos municipais têm aceitado como desafio a revitalização das áreas centrais da cidade do Rio de Janeiro e têm procurado investir em sua reativação para diferentes usos, incluindo o uso residencial. Ainda que em 1984, com a criação da lei municipal do Corredor Cultural, começasse a ser dada uma atenção especial à valorização e à preservação do patrimônio cultural edificado na região, foi somente com a abertura dos espaços de exposição do Paço Imperial (1985) e, principalmente, com a inauguração do Centro Cultural Banco do Brasil (1989), “símbolo da revitalização do centro histórico da cidade do Rio de Janeiro e da valorização da arte e cultura no país” (CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL, s/d.), que teve início a reocupação das áreas centrais da cidade, para além dos horários comerciais. Com esses novos espaços culturais localizados na área mais central da cidade, a região começa a se firmar como o principal eixo de lazer e de entretenimento cultural na cidade. Com isso, a região passava a ser visitada, frequentada e usada para além dos horários comerciais. No entanto, a ocupação residencial da região permanecia na dimensão de projetos que se delineavam e que começavam a ganhar corpo, avançando (ainda sob a forma de projetos) em áreas antes exclusivas do comércio e dos serviços, assim como nas áreas esquecidas, degradadas e semiabandonadas da zona portuária.

Nos anos mais recentes, com o incremento das atividades e das oportunidades de lazer cultural na região central da cidade, que criaram um eixo de lazer, de artes e de cultura que integra a Lapa (Circo Voador, Fundação Progresso), Cinelândia (Teatro Municipal, Museu Nacional de Belas Artes), Centro Cultural Banco do Brasil (Paço Imperial, Casa França-Brasil, Centro Cultural dos Correios) e a região portuária da Praça Mauá (Museu de Arte do Rio, Museu do Amanhã, ArtRio, AquaRio, Pequena África, Boulevard Olímpico), todas essas microrregiões, com uma grande diversidade de bares e restaurantes, parecem aumentar as chances de a cidade avançar no chamado retorno ao Centro da cidade. Esse processo de reocupação pode atrair, em especial, as camadas mais jovens da população, que buscam os benefícios de reunir, em uma mesma zona da cidade, o tripé da vida moderna: trabalho, lazer e domicílio (HOCHSTENBACH, BOTERMAN, 2018; LEY, 1996).

No caso do Rio de Janeiro, esses jovens, vindos das bordas da cidade representadas pelos bairros mais distantes tanto da zona norte quanto da zona oeste, além de cidades vizinhas, podem se favorecer da proximidade do mercado profissional. Suprime-se, assim, distâncias e tempos dos deslocamentos diários entre locais de trabalho e domicílio, o que garante maior disponibilidade para o lazer cultural que, no Rio de Janeiro contemporâneo, tem seu epicentro na região central da cidade. Os recentes lançamentos de empreendimentos imobiliários na região portuária da cidade parecem confirmar essa tendência que aponta para a reocupação das áreas centrais da cidade.^{iv}

É neste cenário social de investimentos, revitalização e deslocamentos que buscamos entender as implicações da criação do Museu de Arte do Rio (MAR), cuja instalação na Praça Mauá, em frente ao Museu do Amanhã, funciona como um pórtico para a “nova” zona portuária da cidade. A região contém a Pequena África, composta por comunidades e bairros distinguidos pelas marcas da autenticidade de suas raízes fincadas, em especial, nas tradições afro-brasileiras, mas que também preservam traços dos imigrantes ibéricos que ocuparam a região. Por suas qualidades culturais e turísticas, assim como pelos investimentos em seus projetos de revitalização e redensolvimento urbano, a região tem atraído uma legião

crescente de turistas, nacionais e estrangeiros, confirmando a tendência do deslocamento do eixo de lazer cultural da cidade.

No entanto, para além dessa nova ocupação/exploração turística e dos recentes empreendimentos imobiliários na região, situação que podemos entender como uma fase de ensaios, as populações tradicionais, que por gerações habitam a zona portuária, começam a sentir o impacto e as consequências dos investimentos e dos projetos levados a cabo pela Prefeitura da cidade em uma parceria público-privada: “no discurso da prefeitura, esta operação financeira é uma ‘grande e criativa’ forma de financiar a revitalização da zona portuária, apoiada na maior parceria público-privada (PPP) do país” (MONTEIRO, ANDRADE 2012, p. 23). A previsão inicial do projeto era de que 30 anos^v seriam consumidos pela implementação plena do projeto de revitalização/redesenvolvimento da região portuária e que atrairia “novos investimentos dos setores turístico e comercial e, sobretudo, imobiliários, além de 100 mil novos residentes (atualmente a área possui cerca de 30 mil moradores)” (MONTEIRO, ANDRADE, 2012, p. 23).

O museu: a opção descolonial: a Pequena África

O Museu de Arte do Rio (MAR) é uma das âncoras do processo de revitalização da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. Mas o MAR não é apenas isso. Ou pelo menos tem tentado resistir a ser reduzido à condição de um dos equipamentos do projeto de desenvolvimento urbano da zona portuária, liderado pela Prefeitura, e o primeiro a ser entregue à cidade.

Inaugurado em março de 2013, o MAR tem procurado desenvolver políticas e ações que contemplem o compromisso com a contemporaneidade, além de uma atenção especial ao seu entorno geográfico, cultural, social, histórico e político, avocando para suas ações e manifestações as perspectivas da descolonialidade. Esses compromissos aparecem explicitados na literatura produzida pelo Museu de Arte do Rio, nas quais se apresenta como uma instituição que

promove uma leitura transversal da história da cidade, seu tecido social, sua vida simbólica, conflitos, contradições, desafios e

expectativas sociais, [ressaltando que suas] exposições unem dimensões históricas e contemporâneas da arte por meio de mostras de longa e curta duração, de âmbito nacional e internacional. (MUSEU DE ARTE DO RIO, s/d. a)

Mesmo antes de sua inauguração, durante o período de obras para a instalação nos dois prédios que compõem a estrutura física do museu, o MAR já havia implementado o programa “Vizinhos do MAR” junto à comunidade do entorno:

Programa de articulação e relação continuada desenvolvido pelo MAR junto aos moradores e instituições da região portuária. Visa promover a democracia cultural, o pertencimento e a apropriação do museu, de suas exposições e programas, pelos moradores da região, a partir do agenciamento coletivo de saberes, práticas e potencialidades do território. (MUSEU DE ARTE DO RIO, s/d. b)

Entretanto, é possível questionar se o programa “Vizinhos do MAR” e suas ações não colocam o MAR em uma situação de ambiguidades, na medida em que acaba por angariar uma centralidade ampliada, eventualmente complexa, para ações de caráter conciliatório. Ações estas que, ao fim e ao cabo, teriam a finalidade de se apresentar e se oferecer às comunidades da região como instituição parceira, mesmo que tenha uma vinculação inquebrantável com os projetos de revitalização e de redesenvolvimento urbano da região (leia-se processos de gentrificação).

Assim agindo, o MAR realiza um movimento pendular que toca em um lado sem excluir o outro lado. Como as duas faces de uma mesma moeda, inexoravelmente atadas e indivisíveis, nos remetendo à formulação do teórico argentino da descolonialidade Walter Dignolo, a respeito de a modernidade encontrar na colonialidade o seu lado mais sombrio, sua pauta oculta e o reverso de uma mesma moeda (MIGNOLO, 2017). Uma colonialidade que está em nós encarnada, que se apresenta nos pequenos gestos da vida cotidiana e contra a qual precisamos resistir e lutar, como forma de extirpar de nosso meio uma colonialidade renitente. O Museu de Arte do Rio, incrustado em uma das bordas da zona portuária da cidade, região conhecida como Pequena África e que compreende os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (MOURA, 1995; GUIMARÃES, 2014), foi criado já em um tempo regido por essa dimensão crítica e friccional dos embates com a colonialidade, o que acaba por marcar e orientar as políticas, os projetos e as ações do museu.

A região portuária está profundamente marcada e identificada pela longa história da escravidão no Brasil, contendo o Cais do Valongo, por onde chegaram quase 900 mil negros escravizados^{vi}, e onde também se instalaram os negros libertos a partir da segunda metade do século XIX. Enquanto o crescimento da cidade do Rio de Janeiro, em sua faceta mais nobre, se deu em direção à região sul a partir do centro imperial representado pelo Largo do Paço (atualmente conhecido como Praça XV), a zona portuária era transformada em uma região de refugos, o que incluía o comércio de escravos: “o marquês do Lavradio, vice-rei do Brasil, relegou o comércio de homens a uma área afastada da zona urbanizada, num pequeno vale espremido entre o morro da Conceição e o do Livramento, a rua do Valongo”. (FONSECA, 2019, p. 173)

A zona portuária, na qual o Museu de Arte do Rio está inserido, está profundamente marcada e identificada com as tradições culturais dos negros, libertos ou “pretos novos”. No entanto, para amplificar ainda mais sua riqueza cultural, é necessário anotar que a região portuária também foi ocupada por imigrantes ibéricos, “em especial aldeões portugueses que se instalaram na região a partir de meados do século XIX.” Cabendo destacar que essa presença “tem suas marcas e testemunho nas fachadas das construções residenciais com portais e adornos em granito, além de um urbanismo de ruas estreitas e sinuosas morro acima” (OLIVEIRA, 2020, p. 3164). Em sua pesquisa sobre a dinâmica demográfica da ocupação da região portuária da cidade do Rio de Janeiro no século XIX, Thiago V. M. Fonseca delinea o perfil do imigrante português que aportou à época nessas terras da baía de Guanabara:

Vindos das zonas rurais do norte, pobres, analfabetos e, no geral, endividados em sua terra natal, esses imigrantes já possuíam alguma experiência com o trabalho urbano (artesanal, manufatureiro e industrial), pois praticavam ofícios de transformação como complemento de renda. Homens muito jovens procurando ocupação no comércio: esse era o perfil do imigrante português no Rio de Janeiro do século XIX. (FONSECA, 2019, p. 193)

Diante de tamanha riqueza decalcada nos calçamentos em granito de suas ladeiras e escadas, destacamos, uma vez mais, que o Museu de Arte do Rio, em sua relação com as comunidades de seu entorno, tem outra (outras?) face reversa^{vii}. Neste ponto, destacamos que parte relevante do gigantesco processo de redensolvimento e de requalificação urbana da zona portuária resulta em

transformações que começam a emergir, se manifestando na instalação de novos ateliês de artistas, de novas galerias de arte e de outros espaços culturais na região. Algo precedido pela ocupação por artistas e artesãos da Fábrica Bhering, localizada em uma das ladeiras de Santo Cristo cujas atividades ganharam novo impulso nesse período pós-MAR:

A Fábrica Bhering é hoje considerada um alto lugar da cultura na cidade do Rio de Janeiro, além de contribuir para o processo de requalificação da Zona Portuária da cidade. A originalidade deste espaço convertido de uma antiga fábrica de produtos alimentícios (balas e chocolates) em um centro de ateliês e galerias artísticas é relativamente recente, tendo sido iniciada em 2009 e ganhado força nos últimos 4 anos, após o tombamento da Fábrica realizado pela Prefeitura em 2012. (VALVERDE, 2017, p. 24)

Transformações na região são perceptíveis para olhares atentos diante de novos (tipos de) bares que se instalam na região, acompanhando um fluxo diferenciado de pessoas que circulam pelas calçadas e pelas ruas da zona portuária, entre ateliês recém-instalados e novos espaços de arte que atraem um novo tipo de passante. Essas mudanças do perfil do/a frequentador/a confirmam que novos tempos e novas realidades se acercam da zona portuária, levados pelos trilhos do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), aquele que é tido como emblema dos processos de modernização e de requalificação urbana ao redor do mundo.

O processo de remodelação da cidade, tendo como pretexto a recepção de um megaevento esportivo, com seus atletas, profissionais de apoio, profissionais das mídias e aficionados, encontra na cidade de Barcelona o modelo perfeito do final do milênio (GOLD, GOLD, 2008; GARCIA-RAMON, ALBET, 2000). A experiência de Barcelona permanece no imaginário de urbanistas e de gestores de políticas municipais que a veem como paradigma a orientar a remodelação das cidades anfitriãs de grandes eventos esportivos e a alavancar reformas estruturais dessas cidades, com ênfase nos meios de deslocamento das pessoas e de sua conexão, políticas de ocupação do solo, habitação, realocação de populações, implantação de novos equipamentos de cultura, lazer e turismo. Receita seguida *ipsis litteris* nas reformas propostas e em curso na cidade do Rio de Janeiro.

A remodelação das cidades tem se valido da construção de obras arquitetônicas icônicas que funcionam, com seus gestos grandiloquentes, como marco expressivo do triunfo da ultramodernidade (BOSI, 1992). Como exemplo, o Guggenheim Bilbao.

É também o caso do Museu do Amanhã, concepção arquitetônica do espanhol Santiago Calatrava, erguido no píer da Praça Mauá, no mesmo ponto em que o ex-prefeito Cesar Maia tentou construir uma filial da franquia Guggenheim, com projeto arquitetônico de Jean Nouvel, arquiteto francês também mundialmente famoso.

A repetição da lógica de emergência do ultramoderno ou do novo moderno parece incluir sua própria obsolescência. Como se apontasse para o destino incontornável de todos os processos de modernização, também o porto do Rio de Janeiro já se apresentava obsoleto menos de 80 anos depois da reforma grandiosa realizada na gestão Pereira Passos-Rodrigues Alves. Encarcerado em processos arcaicos de transporte marítimo, o porto do Rio não acompanhou as mudanças ocorridas nos meios de transporte do comércio internacional, com a introdução do contêiner intermodal. Apenas nos anos 1980, o porto sofreu as adaptações necessárias para se integrar à rede internacional de transporte baseado no contêiner intermodal, que permite a circulação de mercadorias entre diferentes meios de transporte – marítimo, ferroviário e rodoviário – sem que elas sejam manipuladas ou expostas, garantindo maior segurança, maior rapidez e custos menores.

A implantação do transporte de mercadorias com o uso de contêineres, desenvolvido por Malcolm McLean a partir da década de 1950, revolucionou o comércio internacional, em especial o dos produtos manufaturados. Antes indispensáveis para o armazenamento de mercadorias nos movimentos de importação e de exportação, os inúmeros galpões e armazéns construídos nas zonas portuárias ao redor do mundo se tornaram absolutamente obsoletos, sendo deixados em desuso a partir da “containerização” (HEIN, SCHUBERT 2021; KOSTOPOULOU, 2013). Neste sentido, armazéns e galpões foram abandonados por total falta de utilidade, levando extensas áreas das cidades portuárias para um profundo estado de estagnação, depressão e degradação. O que fazer com essas áreas degradadas? Como reintegrá-las à organicidade das cidades? Como fazer com que sirvam ao enriquecimento social das populações?

Se considerarmos a localização e a época em que esses portos foram erguidos e ampliados, em conjugação com os processos de expansão das cidades ao longo das décadas que se seguiram, veremos que se trata, na maioria das vezes, de

zonas centrais que acabam funcionando como áreas de sombra, como é o caso da cidade do Rio de Janeiro, à espera de serem “iluminadas” com novos usos e novas destinações.

É justamente no processo de requalificação dessa extensa área urbana de 5 milhões de metros quadrados, dos quais aproximadamente 2,5 milhões correspondem especificamente à área do porto, que a Prefeitura tem colocado seus esforços com a parceria do mercado imobiliário. O interesse do mercado imobiliário nesta parceria se orienta pelo potencial de lucro dos investimentos na região, em consonância com a teoria do geógrafo e antropólogo Neil Smith conhecida como *rent gap*, que identifica situações vantajosas de grandes lucros para investimentos em áreas degradadas. Diante das disparidades entre o valor potencial do solo (passível de requalificação) e o valor praticado do solo em situação de degradação, induz-se a realização de investimentos quando essa diferença de valores “se torna suficientemente grande para que o redesenvolvimento e a gentrificação se tornem possíveis” (SMITH 1990, p. 200, tradução nossa). A zona portuária da cidade do Rio de Janeiro parece se enquadrar perfeitamente nessa situação.

A teoria do *rent gap*, amplamente usada nos estudos sobre gentrificação, nos ajuda a entender o potencial para os investimentos privados que as áreas degradadas da região portuária da cidade do Rio de Janeiro começam a atrair. Diante das complexidades que se adensam no deslocamento entre o trabalho e os locais de domicílio de uma cidade que se alonga em direção à zona oeste, aos subúrbios distantes e a outras cidades da região, a localização central da zona portuária do Rio de Janeiro, degradada, abandonada e esquecida há décadas, contrasta com o potencial de desenvolvimento da região onde “residem” trabalho e lazer, consignado pela concentração de equipamentos culturais e de entretenimento.

Populações: isolamento: rompimento

Neste cenário, a degradação continuada da região potencializa as possibilidades de rendimentos e de lucros significativos para o investimento privado nos processos de revitalização planejados e executados pela Prefeitura em suas parcerias público-privadas. No entanto, as consequências sociais para esses processos, contra as quais se tenta resistir, são a gentrificação, o deslocamento de gentes e de populações tradicionais que vivem nessas regiões que, quase inevitavelmente, acompanham a revitalização e a requalificação de áreas degradadas das cidades contemporâneas.

Cabe lembrar que metade ou mais dos 5 milhões de metros quadrados que compõem a área abarcada pelo projeto Porto Maravilha são ocupados por populações que habitam a região portuária há décadas. A partir do incremento das ações da Prefeitura na região, tais populações podem ser deslocadas para regiões distantes da cidade ou, ao contrário, podem permanecer na região e acabar por se verem isoladas em “sua” própria região, deslocados em um novo contexto sociocultural em relação ao qual os laços culturais e identitários terão sido irremediavelmente rompidos. Talvez seja essa a forma mais perversa da gentrificação.

Notas

ⁱ **Luiz Sérgio de Oliveira** é artista e professor titular do Departamento de Poéticas Contemporâneas da Universidade Federal Fluminense. Doutor em Artes Visuais (UFRJ), é mestre em Arte pela Universidade de Nova York (NYU). É professor do Programa de Pós-Graduação em Estudos Contemporâneos das Artes (PPGCA-UFF), e o Editor da Revista Poiésis. É membro do Grupo de Estudos sobre Arte Pública no Brasil (GEAP-BR), vinculado ao GEAP Latinoamérica. E-mail: luizsergio@id.uff.br; luizsergiodeoliveira.br@gmail.com.

ⁱⁱ Conforme levantamento feito em alguns sites na internet, a saber: <<https://www.museusdorio.com.br>>; <<https://www.viajali.com.br/museus-do-rio-de-janeiro>>; <<https://www.riodejaneiroaqui.com/portugues/museus-centro-rio.html>>; <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smc/museus>>; <<https://diariodoporto.com.br/77-museus-de-graca-no-rio>>. Acesso em: 8 ago. 2021.

ⁱⁱⁱ Museu de Arte Contemporânea de Niterói, instituição que abriga a Coleção João Satamini, dedicada à arte brasileira, fica a apenas 30 minutos do Centro do Rio de Janeiro, do outro lado da Baía de Guanabara. Ao contrário do MAR, que foi criado sem acervo ou coleção museológica, o MAC-Niterói teve seu projeto de criação concebido a partir dos entendimentos que levaram ao acolhimento da Coleção João Satamini ainda no começo dos anos 1990.

^{iv} De acordo com notícias na mídia, os 427 apartamentos da primeira torre do empreendimento da Cury Construtora no bairro do Santo Cristo foram vendidos em menos de um mês (as primeiras 360 unidades foram vendidas em apenas 4 dias). O projeto, que tem o nome de Rio Wonder, prevê ainda a construção de outras duas torres de 20 andares, totalizando 1.224 unidades. Diante do sucesso do empreendimento, a construtora comprou outro terreno da Prefeitura na região para a construção de um condomínio residencial com até três

quartos e 800 unidades. Como apontou Leonardo Mesquita, vice-presidente da Cury, o sucesso das vendas do Rio Wonder foi fundamental para o novo empreendimento:

“As vendas foram muito acima do que esperávamos. Houve gente comprando de todo lugar do Rio, o que mostrou o desejo do carioca de estar perto do centro”. (*O Globo*, 7 jul. 2021; *O Globo*, 5 jul. 2021; *Diário do Rio.com*, 4 jul. 2021)

^v Seguramente essa previsão inicial não se sustentará diante da crise econômica que tomou conta do país a partir de meados da década de 2010, da crise gerada pela pandemia da Covid-19 a comprometer os primeiros anos da década de 2020, além de uma interrupção do projeto político do Prefeito Eduardo Paes e de seu grupo, como consequência da eleição e da gestão do Prefeito Marcelo Crivela entre 2017 e 2020.

^{vi} Informação do *Slaves Voyages* (<http://www.slavevoyages.org>), citada por Fonseca 2019, 174.

^{vii} Tomamos aqui emprestado o conceito das “retas reversas”, conforme usado na Geometria Espacial, campo de estudos da Matemática, entendendo que “retas reversas são retas que não têm interseção entre elas e que não são paralelas. Isto significa que elas estão em planos diferentes”. Disponível em: <http://www.uel.br/projetos/matessencial/basico/geometria/elementos3d.html>. Acesso em 10 jul. 2021.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Iplanrio, 1997.

BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um Haussmann tropical** - A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BOSI, Alfredo. **Dialética da colonização**. São Paulo: Companhia das Letras, 1992.

CARVALHO, Bruno. **Cidade porosa: dois séculos de história cultural do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Objetiva, 2019.

CARVALHO, José Murilo de. **Os Bestializados: o Rio de Janeiro e a República que não foi**. São Paulo: Companhia das Letras, 2019.

CENTRO CULTURAL BANCO DO BRASIL. CBBB - página oficial. Disponível em: <https://ccbb.com.br/rio-de-janeiro/>. Acesso em 11 ago. 2021.

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na Corte Imperial**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

FONSECA, Thiago Vinícius Mantuano da. A região portuária do Rio de Janeiro no século XIX: aspectos demográficos e sociais. **Almanack**, Guarulhos, n. 21, p. 166-204, abr. 2019. <https://doi.org/10.1590/2236-463320192105>.

GARCIA-RAMON, Maria-Dolors; ALBET, Abel. Pre-Olympic and Post-Olympic Barcelona, a 'Model' for Urban Regeneration Today? (Commentary). **Environment and Planning A**, v. 32, p. 1331-1334, fev. 2000.

GOLD, John R.; GOLD, Margaret M. Olympic Cities: Regeneration, City Rebranding and Changing Urban Agendas. **Geography Compass**, v. 2, n. 1, p. 300-318, 2008.

GUIMARÃES, Roberta Sampaio. **A utopia da Pequena África: projetos urbanísticos, patrimônios e conflitos na Zona Portuária carioca**. Rio de Janeiro: FGV, 2014.

HEIN, Carola; SCHUBERT, Dirk. Resilience and Path Dependence: A Comparative Study of the Port Cities of London, Hamburg, and Philadelphia. **Journal of Urban History**, v. 47, n. 2, p. 389-419, 2021.

HOCHSTENBACH, Cody; BOTERMAN, Willem. Age, life course and generations in gentrification processes. In: LEES, Loretta; PHILLIPS, Martin (ed.). **Handbook of Gentrification Studies**. Cheltenham e Northampton (Inglaterra): Edward Elgar Publishing, 2018. p. 170-185.

KOSTOPOULOU, Stella. On the Revitalized Waterfront: Creative Milieu for Creative Tourism. **Sustainability**, n. 5, p. 4578-4593, 2013.

LEITÃO, Gerônimo Emílio Almeida. 1990. **O Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá - 1970/1988**: um estudo das relações existentes entre o Estado e o Capital Imobiliário no processo de produção do espaço urbano (Dissertação de Mestrado). Programa de Pós-Graduação em Geografia, UFRJ, Rio de Janeiro, 1990.

LEY, David. **The New Middle Class and the Remaking of the Central City**. Oxford: Oxford University Press, 1996.

MIGNOLO, Walter D. Colonialidade: o lado mais escuro da modernidade. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, v. 32, n. 94, p. 1-18, 2017.

MONTEIRO, João Carlos C. dos Santos; ANDRADE, Julia Santos C. de. Porto Maravilha a contrapelo: disputas soterradas pelo grande projeto urbano. **E-Metropolis**, v. 3, n. 8, p. 21-31, 2012.

MOURA, Roberto. **Tia Ciata e a Pequena África no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1995.

MUSEU DE ARTE DO RIO. **O MAR, o museu** (página oficial do museu na internet), (s/d. a). Disponível em: <<http://museudeartedorio.org.br/o-mar/o-museu/>>. Acesso em: 16 ago. 2021.

MUSEU DE ARTE DO RIO. **Escola do Olhar, Vizinhos do Mar** (página oficial do museu na internet), (s/d. b). Disponível em: <<https://museudeartedorio.org.br/escola-do-olhar/vizinhos-do-mar/>>. Acesso em: 4 jul. 2021.

OLIVEIRA, Luiz Sérgio de. O Museu de Arte do Rio (MAR) e os usos sujos da cidade: a Pequena África e a zona portuária. In: RODRIGUES, Manoela dos Anjos; ROCHA, Cleomar (Org.). **Anais do 29º Encontro Nacional da Associação Nacional dos Pesquisadores em Artes Plásticas**. Goiânia: ANPAP, 2020. p. 3159-3170. Disponível em: <http://anpap.org.br/anais/2020/pdf/Luiz_Sergio_de_Oliveira_ANPAP_2020_ArtigoFinal-285.pdf>. Acesso em 8 ago. 2021.

SMITH, Neil. **Uneven Development**: Nature, Capital, and the Production of Space. Athens, Georgia: The University of Georgia Press, 1990 [1984].

VALVERDE, Rodrigo Ramos Hospodar Felipe. A fantástica fábrica de chocolates: oportunidades e desafios de uma indústria cultural na antiga fábrica Bhering, Rio de Janeiro.

31º
Encontro
Nacional
da Anpap



exis
tên
cias *anpap.*

Boletim Campineiro de Geografia, v. 7, n. 1, p. 23-45, 2017. Disponível em:
<<https://www.academia.edu/35710397>>. Acesso em: 5 jul. 2021.