

**UFRRJ**  
**INSTITUTO DE AGRONOMIA/INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR**  
**CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA/PPGEO**

**DISSERTAÇÃO**

**Da imagem à imagem: Porto Maravilha e Museu do Amanhã no  
empreendedorismo urbano carioca no início do século XXI**

**Júlio César Dias do Nascimento**

**2018**



**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE AGRONOMIA/INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA/PPGGeo**

**DA IMAGEM À IMAGEM: PORTO MARAVILHA E MUSEU DO AMANHÃ  
NO EMPREENDEDORISMO URBANO CARIOCA NO INÍCIO DO SÉCULO XXI**

**JÚLIO CÉSAR DIAS DO NASCIMENTO**

Sob a orientação do Professor

**Guilherme Ribeiro**

Dissertação submetida como requisito parcial para obtenção do grau de **Mestre em Geografia**, no Curso de Pós-Graduação em Geografia, Área de Concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

Seropédica – RJ  
Outubro de 2018

Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro  
Biblioteca Central/ Seção de Processamento Técnico

Ficha catalográfica elaborada com  
os dados fornecidos pelo (a) autor (a):

N244i Nascimento, Júlio César Dias do, 1985-  
Da imagem à imagem: Porto Maravilha e Museu do  
Amanhã no empreendedorismo urbano carioca do início  
do século XXI / Júlio César Dias do Nascimento. -  
2018.  
111 f.: il.

Orientador: Guilherme Ribeiro.  
Dissertação (Mestrado). -- Universidade Federal  
Rural do Rio de Janeiro, Pós-graduação em Geografia,  
2018.

1. Museu do Amanhã. 2. Porto Maravilha. 3.  
Empreendedorismo urbano. 4. Imagem. 5. Contradições  
sócio-espaciais. I. Ribeiro, Guilherme, 1980-  
orient. II Universidade Federal Rural do Rio de  
Janeiro. Pós-graduação em Geografia III. Título.

**UNIVERSIDADE FEDERAL RURAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE AGRONOMIA/INSTITUTO MULTIDISCIPLINAR  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**JÚLIO CÉSAR DIAS DO NASCIMENTO**

Dissertação submetida à banca examinadora como requisito parcial para obtenção do título de **Mestre em Geografia**, no curso de Mestrado Acadêmico da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, área de concentração em Espaço, Questões Ambientais e Formação em Geografia.

DISSERTAÇÃO APROVADA EM 31/10/2018.

---

Prof. Dr. Guilherme Ribeiro (Orientador)

(Departamento de Geociências, Instituto de Agronomia - UFRRJ)

---

Prof. Dr. Márcio Rufino Silva

(Departamento de Geociências, Instituto de Agronomia - UFRRJ)

---

Prof. Dr. Luciano Ximenes Aragão

(Departamento de Geografia da PUC-RIO e da UERJ-FEBF)

À minha família.  
À memória da vereadora Marielle Franco.

## AGRADECIMENTOS

Primeiro agradeço imensamente ao professor Dr. Guilherme Ribeiro por ter me orientado neste mestrado, se tornando imprescindível para o que sou hoje no meio acadêmico. Muito obrigado professor pelas críticas, pelos elogios, pela confiança e dedicação em todas as orientações, conduzindo a construção desta pesquisa de forma paciente, humilde e tranquila. A soma de tudo me ajudou a ser um pesquisador melhor e buscar novos objetivos acadêmicos. Expresso minha gratidão aos professores Dr. Luciano Ximenes e Dr. Márcio Rufino, os quais colaboraram com essa pesquisa ao apontar caminhos quando participaram da banca de qualificação.

Agradeço enormemente aos professores do mestrado por suas contribuições e ensinamentos. Dois especiais agradecimentos: ao professor Dr. Leandro Dias de Oliveira, que em suas aulas buscou debater o tema de minha dissertação; e ao professor Dr. André Santos Rocha, que por meio de seu conhecimento e experiência me motivou e me ajudou a dar um direcionamento em minha dissertação.

Um cumprimento especial ao meu amigo e companheiro geográfico Enderson Albuquerque, pelas trocas de conhecimentos e de livros, alguns vitais para a escrita desta dissertação. Obrigado aos companheiros da turma de Mestrado, os quais tornaram as aulas ainda mais relevantes e os textos mais atrativos com suas contribuições intelectuais.

Sou extremamente grato aos diversos entrevistados que contribuíram com suas específicas sabedorias, experiências e opiniões. Não posso deixar de incluir um reconhecimento aos autores dos trabalhos que utilizei para elaboração dessa dissertação. Em especial, quero expor minha gratidão à vereadora do Rio de Janeiro Marielle Franco (PSOL), que prestou uma contribuição inenarrável a pesquisa, dando sua enriquecedora opinião sobre a temática. É com muito pesar que lamentamos seu assassinato por força de seus ideais.

Um trabalho da magnitude de uma dissertação de mestrado é fruto direto de pessoas que nos auxiliam e nos influenciam intelectualmente. Mas, acima de tudo, de pessoas as quais a mera existência nos ajuda e nos fortalece durante a produção acadêmica. Por isso meu agradecimento aos meus familiares que me apoiaram e entenderam o porquê do afastamento em alguns momentos e o isolamento devido às longas leituras e escrita. Ainda dentro do campo familiar agradeço ao meu filho Gabriel, que mesmo com seus 5 anos de idade, foi um grande companheiro nas horas da digitação e revisão desta dissertação.

## RESUMO

NASCIMENTO, Júlio César Dias. **Da imagem à imagem: Porto Maravilha e Museu do Amanhã no empreendedorismo urbano carioca no início do século XXI**. 2018. 111p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Instituto de Agronomia/Instituto Multidisciplinar, Departamento de Geografia, Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, Seropédica, RJ, 2018.

O objetivo desse trabalho é analisar as relações entre o Museu do Amanhã e a dinâmica urbana do centro do Rio de Janeiro no contexto do empreendedorismo urbano, de parcerias público-privadas e de estratégias de marketing. Amparado pelo materialismo histórico-dialético, investigo aspectos políticos, sociais e geográficos a fim de explorar a produção do espaço e suas contradições históricas. Envolvendo Governo Federal, Prefeitura Municipal e a Fundação Roberto Marinho, o Museu do Amanhã é parte de um projeto de desenvolvimento urbano nomeado Porto Maravilha cuja finalidade foi a de reconstruir a antiga área portuária do Pier Mauá para atrair o capital imobiliário. Às margens da Baía de Guanabara, o lugar foi escolhido para fundar um ambicioso edifício arquitetônico caracterizado por formas pós-modernas e por um acervo interativo particularmente consagrado à sustentabilidade ambiental. Entretanto, além de sofrer as consequências da poluição na própria Baía, esse espaço foi um dos mais importantes mercados mundiais de escravos até a segunda metade do século XIX. Atualmente, é cercado de favelas como o Morro da Conceição, Morro da Providência e Morro do Pinto, cujos moradores consistem em migrantes pobres, traficantes de drogas, descendentes de quilombos e trabalhadores negros que sempre foram negligenciados pelo poder público. Em face dessas questões, minha conclusão é a de que o Museu do Amanhã não somente oculta a história, mas embranquece-a. Sua arquitetura e seu acervo não são mais que imagens vazias forjadas em nome do espetáculo. Nele, não há espaço para contradições.

**Palavras-chave:** Museu do Amanhã, Porto Maravilha, empreendedorismo urbano, imagem, contradições sócio-espaciais.

## ABSTRACT

NASCIMENTO, Júlio César Dias. **From image to image: Porto Maravilha and Museum of Tomorrow in the Rio de Janeiro urban entrepreneurship at the beginning of the 21st century.** 2018. 111p. Dissertation (Master in Geography). Institute of Agronomy/Multidisciplinary Institute, Department of Geography, Rio de Janeiro Federal Rural University, Seropédica, RJ, 2018.

The aim of this work is to analyze the links between the Museum of Tomorrow and the Rio de Janeiro downtown urban dynamic in the context of the urban entrepreneurship, public-private partnerships and marketing strategies. Based on the historical and dialectical materialism, I investigate politics, social and geographical aspects in order to explore the production of space and its historical contradictions. Involving Federal Government, Municipality and the Roberto Marinho Foundation, Museum of Tomorrow is part of a project of urban development called Porto Maravilha whose goal was to restructure the Pier Mauá ancient port area for attracting the real estate capital. On the shores of Guanabara Bay, this site was chosen to found an ambitious architectural building characterized by postmodern forms and an interactive collection particularly devoted to environmental sustainability. But as well as suffering the consequences of pollution, this site was also one of the most important worldwide market slaves until the second half of the XIXth century. Actually, it is surrounded by slums (*favelas*) as Morro da Conceição, Morro da Providência and Morro do Pinto whose inhabitants consist of poor migrants, drug dealers, descending from maroons (*quilombolas*), and black workers that were always neglected by public authorities. In front of these issues, my conclusion is that the Museum of Tomorrow not only obliterates History but whitens it. Their architecture and their collection are nothing else than empty images forged in the name of spectacle. In it, there is no place for contradictions.

**Keywords:** Museum of Tomorrow, Porto Maravilha, urban entrepreneurship, image, social and spatial contradictions.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Mapa do estado do Rio de Janeiro .....	15
Figura 2: Mapa do Município do Rio de Janeiro .....	16
Figura 3: Puerto Madero (2017) .....	26
Figura 4: AEIU da Região do porto do Rio de Janeiro.....	41
Figura 5: Rua de acesso à Providência .....	44
Figura 6: Avenida Rodrigues Alves.....	44
Figura 7: Morro da Conceição, Providência e Morro do Pinto.....	45
Figura 8: Propriedade dos terrenos disponibilizados para o Porto Maravilha .....	51
Figura 9: Casa marcada para demolição na Providência .....	56
Figura 10: Mapa da Região Portuária e principais ocupações.....	59
Figura 11: Cubo Matéria, módulo Terra .....	64
Figura 12: Cubo do Pensamento, módulo Terra.....	65
Figura13: Museu do Amanhã com a Baía da Guanabara e a ponte Rio-Niterói ao fundo .....	70
Figura 14: Museu do Amanhã com a Região Portuária e área central ao fundo. ....	70
Figura15: Matéria de O Globo sobre o Porto Maravilha .....	75
Figura 16: Museu do Amanhã, um novo patrimônio da cidade .....	77
Figura 17: Lixo flutuante na Baía de Guanabara às margens do Museu do Amanhã .....	85
Figura 18: Circuito da celebração da História africana .....	92

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AEIU	Área de Especial Interesse Urbanístico
CDURP	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária
CEPAC	Certificados de Potencial Adicional de Construção
COI	Comitê Olímpico Internacional
DEM	Democratas (partido)
FGTS	Fundo de Garantia do Tempo de Serviço
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha
FINEP	Financiadora de Estudos e Projetos
FIST	Frente internacionalista dos sem-tetos
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IBRAM	Instituto Brasileiro de Museus
IDG	Instituto de Desenvolvimento e Gestão
IDH	Índice de Desenvolvimento Humano
IPN	Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos
MEL	Museu da Escravidão e da Liberdade
MDB	Movimento Democrático Brasileiro (partido)
MAR	Museu de Arte do Rio
ONG	Organização Não Governamental
PFL	Partido da Frente Liberal
PMDB	Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PPP	Parceria público-privada
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
SMH	Secretária Municipal de Habitação
STF	Superior Tribunal Federal
UNEGRO	União de Negros Pela Igualdade
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO .....</b>	<b>11</b>
<b>CAPÍTULO I O URBANO COMO MERCADORIA: UMA DISCUSSÃO CONCEITUAL PARA ENTENDERMOS O RIO DE JANEIRO DO SÉCULO XXI....</b>	<b>15</b>
1.1 Museu do Amanhã nas Interfaces do Urbano.....	17
1.1.1 O urbano em discussão .....	17
1.1.2 Museu do Amanhã: a marca de um urbano “reformado” .....	20
1.2 Museu do Amanhã, Empreendedorismo Urbano e Cultura de Mercado.....	24
1.2.1 Empreendedorismo urbano e urbanismo: o entrelaçamento de idéias entre David Harvey e Henri Lefebvre .....	24
1.2.2 Museu do Amanhã: a materialização do empreendedorismo urbano, do city marketing e da cultura de mercado.....	29
1.3 O Efeito dos Grandes Museus nos Projetos Urbanos e na Concepção do Museu do Amanhã .....	32
<b>CAPÍTULO II PORTO MARAVILHA, MUSEU DO AMANHÃ E AS CONTRADIÇÕES SOCIOESPACIAIS DA REGIÃO PORTUÁRIA.....</b>	<b>36</b>
2.1 Uma Breve Descrição da Relação Porto Maravilha-Museu do Amanhã .....	36
<b>2.2 Museu do Amanhã e Porto Maravilha: Peças de Afirmação do Capital e de Influência Política .....</b>	<b>42</b>
2.3 A Consolidação do Capital Concomitante à Falta de Desenvolvimento Social e aos Processos de Remoções.....	50
<b>CAPÍTULO III ANÁLISE GEOGRÁFICA DO MUSEU DO AMANHÃ .....</b>	<b>62</b>
3.1 A Geografia Presente no Conteúdo e Arquitetura do Museu .....	63
3.2 A Ação da Mídia na Potencialização do Museu como Simulacro .....	74
3.3 Interpretação Histórico-geográfica do museu em dois aspectos .....	80
3.3.1 Sustentabilidade x poluição da Baía de Guanabara e entorno.....	80
3.3.2 Embranquecimento da Região Portuária x História dos negros .....	86
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS .....</b>	<b>96</b>
<b>5 REFERÊNCIA BIBLIOGRÁFICA .....</b>	<b>99</b>

## INTRODUÇÃO

Nosso objeto de estudo é o Museu do Amanhã, esse estabelecimento cultural diferenciado que foge dos padrões tradicionais dos museus cariocas e vem apresentando um grande destaque na cidade do Rio de Janeiro neste início de século XXI, perante a mídia e a população, o que nos motivou a realização de um estudo a seu respeito. A partir dessa situação diversos questionamentos começaram a aflorar em nosso pensamento. Uma análise empírica foi realizada e se transformou no estopim para realização desta dissertação.

O Museu do Amanhã se localiza na Região Portuária do Rio de Janeiro que detém uma identidade histórica e cultural, sendo uma marca simbólica da cidade. Após experimentar anos de abandono do Estado a região foi tomada por um processo de reforma urbana chamada de projeto Porto Maravilha, intensamente influenciado pelo transito de ideias que tomaram a cidade a partir de 2009, quando ganhou o direito de sediar os Jogos Olímpicos de 2016. O museu em questão emergiu como ponto central dessa reforma, objetivando transformar a Região Portuária em um polo cultural, a conduzindo a um processo de valorização espacial e de atração de investimentos (VIANNA, 2016).

Nesse contexto, essa “nova” Região Portuária carioca, oriunda de um projeto mimético de modernização, emergiu como cenário de uma cidade em um novo patamar de desenvolvimento (FERREIRA, 2013), como uma metrópole que neste século XXI busca se inserir em uma dinâmica econômica global e se consolidar como um produto comercializável. Tal estratégia está relacionada à produção de um discurso carregado de ideologias relacionado aos interesses do capital. Tais discursos e suas imagens correspondentes são instrumentos fundamentais para a promoção e legitimação desses novos projetos de cidade nas quais a cultura e o lazer mercantilizados são promovidos como polos de atratividade geradores de renda (SANCHES, 2001).

O caminho de investigação escolhido para nossa dissertação foi orientado pelo questionamento central pautado na seguinte indagação: Qual o papel desempenhado pelo Museu do Amanhã, dentro da tríade analítica imagem, política e economia, na dinâmica urbana da Cidade do Rio de Janeiro no século XXI? Tal questão se propõe a entender como a construção material e imagética do museu, executada por agentes produtores do espaço urbano, mais do que ter provocado a distinção física entre as paisagens fomentou distinções sociais.

A partir dessa questão emergiram outros questionamentos, como por exemplo: Qual a gênese do Museu do Amanhã e como se dá sua relação com as ideias atuais de urbano e empreendedorismo urbano? Qual a relação do Museu do Amanhã, enquanto agente urbano, com as transformações ocorridas na Região Portuária carioca, com a política pública de valorização espacial e de atendimento ao capital e com o acobertamento dos problemas sociais? Como o Museu do Amanhã por força de sua potência imagética interfere na dinâmica espacial da Região Portuária e da cidade do Rio de Janeiro? Vale ressaltar que quando tratamos da imagem do museu não estamos nos restringindo ao seu aspecto visível, mas nos atentando a sua função dentro de um marketing urbano, ou seja, a construção de ideias e impressões ligadas à lógica de mercado.

A fim de responder nossa questão central e os questionamentos secundários o método de investigação escolhido para esse trabalho foi o materialismo histórico dialético, que nas ideias de Marx é marcado pela compreensão das categorias econômicas, como a expressão teórica de relações históricas de produção, correspondentes a determinada fase do desenvolvimento da produção material (SPOSITO, 2004, p. 43). Assim, ele enfatiza o caráter material e procura evidenciar que a realidade dos homens deve ser compreendida através de sua organização social, por meio da produção e reprodução da vida e por meio da História

(Idem).

O materialismo histórico dialético é marcado pela execução do pensamento através da materialidade histórica da vida dos homens em sociedade, isto é, trata-se de descobrir as leis fundamentais que definem a forma organizativa destes durante a história da humanidade (THALHEIMER, 1979). O princípio do contraditório, presente nesta lógica, indica que para pensar a realidade é necessário analisar a contradição e apreender o que dela é essencial.

Esse método é marcado pela refutação das opiniões do senso comum, se apegando as contradições para se chegar à verdade (SPOSITO, 2004). Nele ocorre o confronto de ideias e pontos de vista, com o espaço e o tempo sendo categorias essenciais na busca de contestações existentes no objeto de estudo. Assim, o materialismo histórico dialético combina com o propósito deste trabalho em apontar as transformações geradas pela atuação dos agentes políticos, econômicos e sociais destacados e os contrastes oriundos desse processo em nosso recorte espacial.

Além do método nossa investigação se delineou através de pesquisa bibliográfica, onde a literatura existente nos ajudou na construção teórica de nosso objeto de estudo, da análise empírica, além de entrevistas direcionadas e depoimentos informais. Em relação à pesquisa bibliográfica demos atenção para livros; revistas científicas; teses; dissertações; periódicos; mapas; gráficos, tanto no âmbito da Geografia, quanto das demais áreas das ciências humanas e sociais.

Nas entrevistas buscamos enriquecer nossa dissertação com análises e opiniões de pessoas envolvidas direta ou indiretamente com as questões surgidas a partir de nosso objeto de estudo. Entrevistamos turistas em visita ao Museu do Amanhã, moradores locais, pessoas ligadas a organizações e grupos defensores da igualdade racial e de combate a desigualdade social, e a vereadora Marielle Franco, figura pública que na câmara municipal combatia a forma excludente do projeto de reforma urbana da Região Portuária. A política foi assassinada no dia 14 de março deste ano.

Vale ressaltar que as entrevistas realizadas foram pautadas em questões abertas e fechadas. A maior parte destas foi realizada em campo. Por problema de agenda a entrevista com a vereadora Marielle Franco foi realizada via correio eletrônico, com seguidas discussões via redes sociais.

Quanto à análise empírica, executamos constantes visitas ao nosso objeto de estudo e seu entorno. Da mesma forma que comparecemos ao Museu do Amanhã também realizamos incursões às comunidades próximas, como o Morro da Providência, que só foi possível com a ajuda de lideranças comunitárias. Com isso praticamos uma das atividades essenciais de uma pesquisa geográfica, que é o trabalho de campo (COLTRINARI, 1998). Essa atividade instigada pelo aspecto visual contribuiu para a reflexão da realidade envolvendo o museu e o espaço em sua volta, permitindo descrições e daí uma análise espacial crítica. Ressalta-se que em uma pesquisa geográfica delineada por um objeto materializado no espaço não devemos nos restringir à acumulação de um saber meramente teórico, devemos atualizar e aperfeiçoar o conhecimento experimentando o trabalho de campo

O ineditismo da temática nos forçou a dar maior peso aos mecanismos operacionais para a construção de nossas análises. Por isso, determinados autores e conceitos são peças fundamentais. Dessa forma, em um primeiro momento nos concentramos no levantamento bibliográfico com o intuito de aprofundar a fundamentação teórica acerca da temática urbano, ponto de partida de nosso trabalho. Para essa etapa do trabalho fizemos uso das obras de autores que tiveram como centro de suas discussões esse tema, tais como Carlos (2004), Clark (1982), Corrêa (2000), Castells (1983), Berman (1940) e outros.

Mesmo utilizando-se de uma série de autores, nosso estudo se pautará em duas linhas conceituais chaves: o urbano de Henri Lefebvre (1999[1970]), explicitado em sua obra “A Revolução Urbana”, e empreendedorismo urbano de David Harvey, artigo construído e

alocado em seu livro “A produção capitalista do espaço (2005)”. O espaço denominado urbano, para Lefebvre (1999 [1970]) não se refere a uma materialidade física, mas sim um conjunto de manifestações do predomínio das atividades econômicas, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo, sendo um tecido social altamente complexo. O estudo de sua lógica e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições.

Já o conceito haveyano de empreendedorismo urbano, em síntese, significa gerir uma cidade de maneira similar a uma empresa, facilitando investimentos privados no âmbito local (HARVEY, 2005). Dentro deste modelo de gestão há o desenvolvimento de pontos no espaço que demonstrem qualidade de vida melhor, ambiente com características de conforto, requinte e com percepções diferenciais. Tais qualidades e evidências promovidas pelos poderes públicos e privados são mostradas como verdadeiros “cartões de visita” que tem por objetivo promover a publicidade das cidades e mostrar apenas os pontos, lugares, comércios, centros de consumo e diversão da melhor forma possível e assim chamar a atenção dos que possuem recursos financeiros para investir e consumir (Idem).

A partir da noção de empreendedorismo urbano exploraremos na dissertação a relação do Museu do Amanhã com a cultura de mercado e sua construção imagética. Nesta análise utilizamos de maneira direcionada autores de níveis destacados, como Otilia Arantes (2002 [2000]), Fernanda Sánchez (2001) Paola Jacques (2014), Guy Debord (2017) e Jean Baldrillard (1991). Em sua relação com a Região Portuária e com o Projeto Porto Maravilha fizemos uso de importantes teses e dissertações, com destaque para Betina Sarue (2015), Letícia Giannella (2015), Amanda Cavalieri Lima (2013) e Regina Coelho Valadão (2012).

Todo contexto apresentado anteriormente demarcou nossa dissertação perante seu o objetivo geral: Analisar o Museu do Amanhã perante a dinâmica urbana da cidade do Rio de Janeiro no século XXI, seguindo uma linha política, econômica e imagética, identificando suas especificidades e sua integração ao processo de empreendedorismo urbano com suas consequências socioespaciais. Ressalta-se que temos como meta aprofundar as nossas ideias e não apenas nos contentarmos em jogar nosso objeto de estudo em um contexto espacial repleto de simplificações. Para o alcance dessa meta e do objetivo geral esse trabalho foi organizado em três capítulos.

O primeiro capítulo visa esclarecer a gênese do Museu do Amanhã identificando os fatores que alavancaram sua constituição desde os projetos instigadores até a sua dinâmica atual. Abordamos este processo em três momentos. No primeiro momento tratamos do Museu do Amanhã como peça do urbano a partir de seu protagonismo na reforma urbana da Região Portuária. Na sequência estabeleceremos uma discussão do Museu do Amanhã e sua ligação ao conceito de empreendedorismo urbano com seus desdobramentos e sua relação com o aspecto cultural. Na parte final do capítulo analisaremos à questão envolvendo os grandes museus do mundo e a inspiração do Museu do Amanhã em projetos já existentes.

No segundo capítulo focaremos no viés político, econômico e social, com a análise de nosso objeto a partir de sua constituição como um agente urbano corroborante das transformações ocorridas na Região Portuária e como peça de uma política pública urbana de valorização espacial e de atendimento ao capital, transvertida num projeto de reforma urbana que ganhou notoriedade com o nome Porto Maravilha. Contextualizaremos tal quadro utilizando a comunidade Morro da Conceição e as favelas da Providência e do Morro do Pinto.

Neste capítulo também enfatizaremos a luta pelo espaço da população local de baixa renda, configurada em um contexto de acirramento de conflitos, marcadas, por exemplo, por processos de remoções. Temos aí a forte influência do capital que evita que determinados espaços se tornem habitações populares.

Por fim, no terceiro capítulo nos voltaremos para uma análise geográfica do Museu do Amanhã envolvendo a força de sua imagem, ponto fundamental para seu entendimento e de

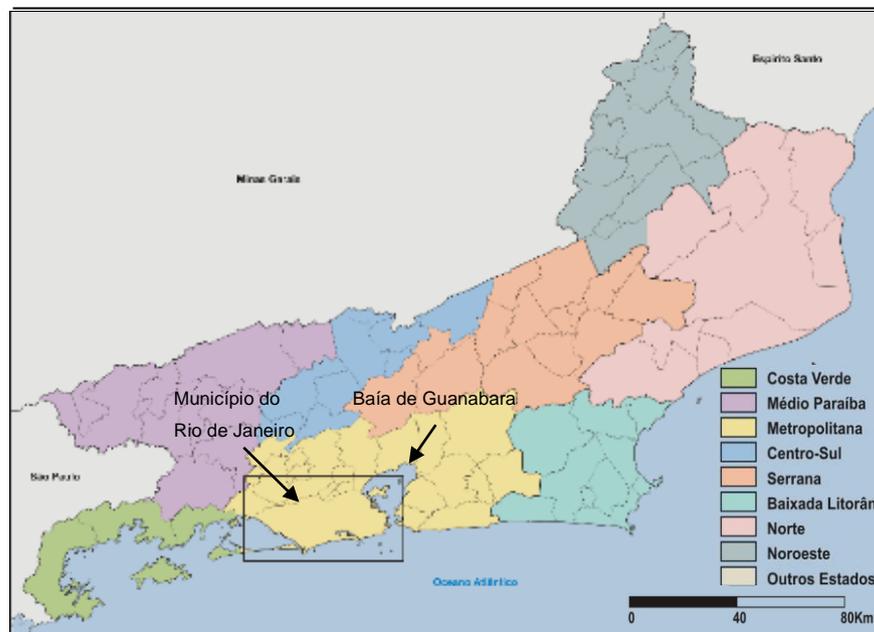
sua relação com a dinâmica atual do empreendedorismo urbano. Iniciaremos a abordagem deste capítulo partindo da máxima de Cosgrove (1998, p. 93) de que “a Geografia está em toda parte” e é reproduzida diariamente por cada um de nós. Daí buscaremos investigar nosso objeto de estudo na condição de simulacro sob influência da mídia, na qualidade de espetáculo e como um projeto sustentável e toda a contradição que emerge dessa condição. Além disso, focaremos no aspecto histórico da Região Portuária e de que forma a construção do Museu do Amanhã representou o pouco interesse, e até mesmo certo desdém, do Projeto Porto Maravilha com a questão histórica e cultural do negro na região.

Todo esse quadro anterior, que será abordado na dissertação, parte de um ponto de manipulação simbólica marcado pela produção de um espaço ornamental gerado pelo projeto Porto Maravilha, aludindo uma imagem de melhoria da região em todos os segmentos, fato este que não ocorreu. O projeto não trouxe grandes mudanças para realidade sofrível dos cidadãos daquela região. A partir daí buscaremos realizar uma análise crítica deste quadro se respaldando em importantes depoimentos e reflexões.

# CAPÍTULO I

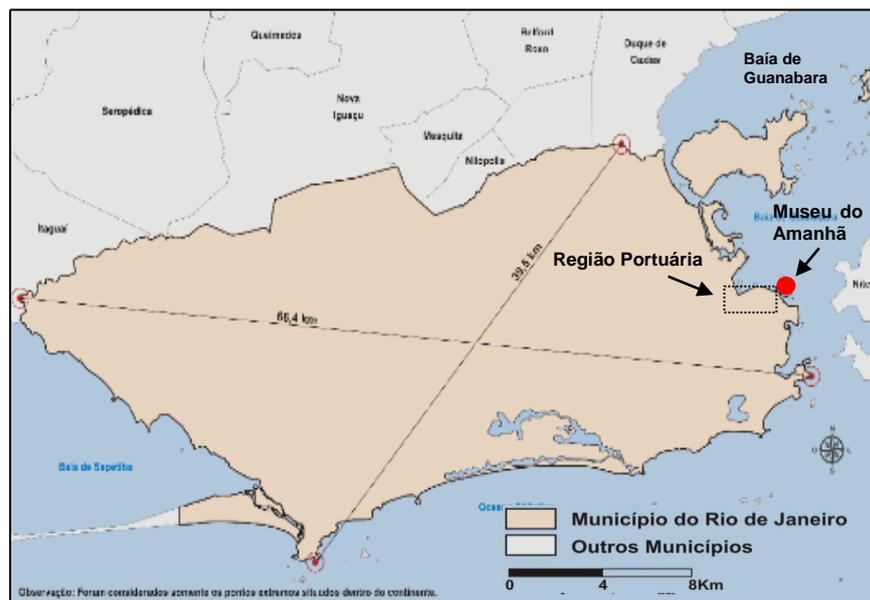
## O URBANO COMO MERCADORIA: UMA DISCUSSÃO CONCEITUAL PARA ENTENDERMOS O RIO DE JANEIRO DO SÉCULO XXI

Iniciaremos este capítulo realizando uma sucinta localização de nosso objeto de estudo, o Museu do Amanhã e o espaço no qual ele se encontra estabelecido. O referido empreendimento cultural está situado no município do Rio de Janeiro, mais precisamente na região administrativa da prefeitura denominada Região Portuária ou Zona Portuária. Essa região municipal situa-se na costa oeste da Baía de Guanabara, contígua a área central do município do Rio de Janeiro, englobando os bairros Saúde, Santo Cristo e Gamboa, tendo sido importante no desenvolvimento da cidade (CARDOSO et al., 1987). Em função disso é uma área de suma relevância para o entendimento histórico e geográfico da capital fluminense.



**Figura 1-** Mapa do estado do Rio de Janeiro

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Atlas escolar, 2018, adaptado pelo autor.



**Figura 2-** Mapa do Município do Rio de Janeiro

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Atlas escolar, 2018, adaptado pelo autor.

Após a localização de nosso recorte espacial, vale neste momento a execução de uma breve síntese sobre a construção do nosso objeto de estudo, que começou no fim de 2010, com a fundação de estacas para sua sustentação. Sua efetiva construção iniciou-se no primeiro semestre de 2011 (VIANNA, 2016). Durante as obras, foram utilizados mais de 22 mil toneladas de areia, 21 mil metros cúbicos de concreto estrutural e cerca de quatro mil toneladas de estruturas metálicas. Citamos este fato apenas para mensurar a grandeza de tal edificação e saber como ela foi concebida para ser vultosa e apreciável.

Com um edifício de arquitetura complexa, o Museu do Amanhã teve um atribulado processo de construção, com diversos prazos descumpridos. A última data prevista para a entrega foi 1º de março de 2015, no aniversário da cidade, mas um novo atraso aconteceu e a previsão refeita. Após cinco anos de obras, com três anos de atraso, o Museu do Amanhã foi finalmente inaugurado em 17 de dezembro de 2015 com a presença de representantes das três instâncias do executivo brasileiro: a então presidenta Dilma Rousseff (PT), o prefeito da cidade do Rio de Janeiro Eduardo Paes (PMDB<sup>1</sup>) e o governador do estado do Rio de Janeiro Luiz Fernando Pezão (PMDB). Desde então, o museu passou a se inserir na dinâmica urbana da cidade, sendo fundamental na reestruturação do espaço urbano da Região Portuária.

Sua formulação representou um dos vetores da reforma urbana da Região Portuária. Por isso, sua construção requereu a participação de diversos agentes ligados ao Estado. Além da prefeitura, o projeto contou com apoio da Secretaria Estadual do Ambiente e do Governo Federal através da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) e da Caixa Econômica Federal que, utilizando-se de um fundo composto pelo Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), custeou o preço final da edificação através da compra de CEPACs<sup>2</sup> e terrenos em toda região.

<sup>1</sup> O nome do partido mudou em 19 de dez de 2017 para MDB (Movimento Democrático Brasileiro). Como os fatos relatados envolvendo o partido ocorreram antes da data da alteração do nome utilizaremos a sigla PMDB.

<sup>2</sup>Cepacs (Certificados de Potencial Adicional de Construção) são valores imobiliários emitidos e comercializados pela prefeitura do Rio de Janeiro em contrapartida ao direito de construção acima do previsto na regulação urbana da cidade, dentro dos novos parâmetros estabelecidos na lei da Operação Urbana Consorciada, sendo utilizados para o financiamento das obras dentro de seu perímetro delimitado (SARUE, 2014). Eles funcionam como um “terreno virtual” que pode ser vendido na bolsa de valores.

Sua obra foi executada pelo consórcio Porto Novo<sup>3</sup>, sob comando da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária (CDURP)<sup>4</sup>, tendo um grande valor de investimento em seu custo final, fixado em R\$ 230 milhões, ante os 130 milhões de reais previstos no orçamento inicial (OLIVEIRA, 2017). O Museu do Amanhã contou também com o aporte de investimento privado como o banco espanhol Santander na condição de patrocinador máster, que destinou mais R\$ 65 milhões ao museu, sendo R\$ 35 milhões para a implantação da exposição permanente e R\$ 30 milhões para a operação e a manutenção do espaço por dez anos (VIANNA, 2016). Tudo isso vislumbrando a associação de suas marcas a esse empreendimento cultural de grande alcance publicitário na capital fluminense.

Apesar de deter uma arquitetura de destaque, o Museu do Amanhã é muito mais que uma complexa estrutura arquitetônica: é a representação de uma política pública direcionada à reforma urbana da Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Dentro de uma análise geográfica multiescalar que propomos realizar para compreensão da sua reprodução naquele espaço traçaremos um diálogo deste com uma escala espacial e conceitual de urbano.

O objetivo neste capítulo é esclarecer a gênese do Museu do Amanhã identificando os fatores que alavancaram sua constituição desde os projetos instigadores até a sua dinâmica atual. Na formulação deste trabalho, essa periodização será um elemento primordial e sustentáculo de diversas respostas. Separamos este processo em três momentos distintos: o primeiro abordará a emergência do Museu do Amanhã no urbano carioca por meio de seu protagonismo na reforma urbana da Região Portuária; o segundo será direcionado a uma discussão do Museu do Amanhã e sua ligação ao conceito de *empreendedorismo urbano* com seus desdobramentos e sua relação com aspecto cultural e, por fim, o terceiro diz respeito à questão envolvendo os grandes museus do mundo e a inspiração do Museu do Amanhã em projetos já existentes.

## **1.1 Museu do Amanhã nas Interfaces do Urbano**

O Museu do Amanhã emergiu na cidade do Rio de Janeiro em meio ao dinamismo urbano envolto no projeto de reforma urbana da Região Portuária. Sua construção vislumbrava agitar o mercado econômico da região e da cidade, além de proporcionar uma nova visão sobre aquele local, passando a imagem de um lugar renovado e pronto para o desenvolvimento.

Em função disso, no transcorrer desta seção realizaremos uma análise quanto à relação existente entre a concepção do Museu do Amanhã e a dinâmica urbana da Região Portuária, considerando a reforma ocorrida naquele local recentemente. Dessa maneira, acreditamos ser possível construir uma válida reflexão sobre a contemporânea produção daquele espaço, com vista a atender prioritariamente a demanda do capital. De início, como forma de dar riqueza a nossa pesquisa, discutiremos teoricamente para abordar conceitualmente o urbano de acordo com algumas visões.

### **1.1.1 O urbano em discussão**

Harvey (2005[2001]) observa que as relações estabelecidas entre o capitalismo e o urbano podem nos dizer muito sobre os atuais processos de transformação das cidades e o que está em curso nelas pelo mundo. O espaço urbano é produzido dentro de uma lógica

---

<sup>3</sup> O Consórcio Porto Novo é formada pelas construtoras OAS Ltda., Norberto Odebrecht Brasil S.A. e pela Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A. (SARUE, 2016).

<sup>4</sup> Cdurp (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária) é uma empresa mista controlada pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, criada por lei em 2009 para coordenar o projeto Porto Maravilha e o consórcio Porto Novo. A Cdurp é a própria PPP na Região Portuária do Rio de Janeiro (SARUE, 2016).

econômica, mas socialmente vivenciado, sendo fragmentado, articulado e condicionante das ações sociais e reflexo destas, em uma interação dialética (LEFEBVRE, 1999[1970]; CARLOS, 2004). Além disso, ele pode ser compreendido como um conjunto de símbolos e como um campo de lutas envolvendo as classes sociais.

Analisar o urbano na atualidade é, primordialmente, associá-lo às mudanças significativas que ocorreram na fase atual de desenvolvimento do capitalismo e do avanço expressivo do fenômeno da globalização. Segundo Harvey (2002 [1989]) nessa fase capitalista definida pelo autor como acumulação flexível, iniciada na década de 1970, há uma contribuição intensa para novas configurações socioespaciais calcadas na celeridade dos processos de privatização, mercadificação e fragmentação dos espaços urbanos. Há ainda uma relação direta na flexibilização do trabalho, dos produtos e padrões de consumo, isto é, uma ampliação do capital a nível mundial (Idem).

Nesse contexto, as grandes cidades se tomaram lócus dessa grande mudança ocorrida nas últimas décadas. As novas estratégias do capital passaram a tomar o espaço e a orientar a reprodução das relações no urbano com a prevalência dos interesses privados nos mais diversos setores econômicos da sociedade (CARLOS, 2017). Assim, o urbano se caracterizou como condição geral de realização do processo de reprodução do capital, além de ser produto desse processo (CARLOS, 1994). Ademais, este tecido passou a congregiar materialidades e imaterialidades, o que pressupõe ações que envolvem os agentes que o produzem e o consomem, construindo-o e modificando-o conforme suas práticas. Antes de adentrarmos no discurso propriamente dito envolvendo reformas e transformações no urbano e sua relação com o nosso objeto de nossa análise, cabe uma reflexão a respeito do que vem a ser urbano.

Convém inicialmente entender que o urbano não é a mesma coisa que cidade, tendo em vista que nas ciências humanas esses dois conceitos não devem ser tratados como sinônimos. Diferenciá-los é vital para a compreensão do espaço em seu aspecto concreto e social. Cidade é um espaço marcado por uma aglomeração humana, a qual se apresenta relativamente organizada em ruas, marcada pela presença de atividades econômicas não agrícolas e que, na maioria dos casos, funcionam como um campo magnético que atrai, reúne e concentra pessoas (ROLNIK, 2001).

Lefebvre (1999[1970]) propõe pensar a cidade como um espaço contínuo, perpassando diversas fases e transformações, mas constituindo sempre a centralidade de uma organização social. Na história, para o autor em questão, surge inicialmente uma cidade política configurada como um espaço não produtivo, mas que mantinha o poder e o domínio sobre o campo. Em seguida ela se transforma em uma cidade mercantil, onde predomina o comércio e ocorre a formação de uma classe burguesa. E, finalmente, constitui-se a cidade industrial, marcada pela entrada da produção no bojo do espaço citadino, trazendo consigo a classe trabalhadora, o proletário.

Daí em diante, Lefebvre (Idem) explica que a cidade passa a ser marcada pela imposição da produção e do valor no seu espaço. Nessa conjuntura ela se transforma num produto da industrialização, promovendo a expansão de um tecido socioespacial denominado urbano, revelador de intensos contrastes socioeconômicos. A expansão desse tecido domina e absorve o campo, construindo uma “Sociedade Urbana”. O que ocorre, portanto, é um estilhaçamento das cidades antigas e daquele modo de vida e organização urbana a partir do surgimento da indústria. O uso e o valor de uso<sup>5</sup> passam a dar lugar à troca e ao valor de troca<sup>6</sup>, transformando a cidade obra em cidade produto.

Ao contrário da cidade, o urbano não se refere a uma materialidade física, mas sim a

---

<sup>5</sup> Valor de uso é a qualidade que possui um objeto ou espaço para satisfazer uma necessidade, determinado por suas condições naturais (LEFEBVRE, 1999 [1970]).

<sup>6</sup> Valor de troca é a transformação de um objeto ou espaço em mercadoria (LEFEBVRE, 1999[1970]).

um conjunto de manifestações do predomínio das atividades econômicas, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo (LEFEBVRE, 1999[1970]). Para Lefebvre (Idem) o urbano, que é representado pelas relações sociais a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, é um tecido social que não se desvincula de uma morfologia, ou seja, ele precisa estar ligado ao plano concreto para a materialização dessas relações. Para ele o urbano não se refere ao habitar, mas ao modo de viver pautado na produção e consumo que se espalha pelo mundo pós industrialização (LEFEBVRE, 2001[1968]). Esse tecido não se manifesta apenas em grandes cidades, mas também em suas periferias e lugares afastados.

Cabe ainda ressaltar que de induzido pela industrialização, ele tornou-se indutor das relações de produção, manifestando-se no curso da explosão da cidade, reconsiderando certos aspectos dela que passaram despercebidos por muito tempo (LEFEBVRE, 1999[1970]). Interessa-nos entender que apesar da distinção conceitual, não se pode fazer uma separação absoluta entre espaço urbano e cidade. A cidade é o concreto, o conjunto de redes, enfim, a materialidade visível do urbano que se apresenta como abstrato, e, ao mesmo tempo, dá sentido e natureza à cidade. O espaço urbano é uma abstração, isto é, um processo que abrange a reprodução do capital por meio de relações que se materializam na cidade. Dessa maneira, a cidade é uma forma de apropriação do espaço urbano (CARLOS, 1994). O urbano se desenvolverá a partir da dinâmica das forças produtivas plenamente desenvolvidas ali, e mais especificamente da grande aglomeração.

O Museu do Amanhã é o retrato dessa conexão mútua entre cidade e urbano. Ele representa a cidade numa realidade presente, imediata e arquitetônica. Por outro lado ele também representa o urbano “com sua realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento” (LEFEBVRE, 2001[1968], p. 54). Porém ressalta-se que o urbano não consegue se passar sem uma morfologia material, já que o mesmo não é um espírito ou uma alma (LEFEBVRE, 2001[1968]).

O urbano é um processo socioespacial e demográfico, interligado ao crescimento das cidades, especialmente, como locais de concentração de pessoas, inseridas dentro de uma dinâmica produção capitalista (CLARK, 1982). O crescimento da aglomeração populacional nas cidades é fruto do modo de produção capitalista, que através dos meios e unidades de produção leva a uma profunda divisão espacial do trabalho, ocasionando a concentração da força de trabalho no seu espaço (CARLOS, 2003). Com isso, a partir da dinâmica das forças produtivas plenamente desenvolvidas nesse espaço, e mais especificamente da grande aglomeração, emergirá o tecido urbano, que se espalhará para além do espaço inicial das cidades. Neste sentido “o urbano é mais que um modo de produzir, é também um modo de consumir, pensar, sentir, enfim é um modo de vida” (CARLOS, 1994, p.181).

No âmbito da sociedade capitalista o espaço urbano tornou-se o lugar onde se evidenciam os múltiplos processos de reprodução das relações sociais e capitalistas de produção, constituindo na base física da cidade o cenário em que tais processos se realizam. Desta forma, ele passa a ser “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem o espaço” (CORRÊA, 2000[1995], p. 11). O urbano é mutável já que a ação da sociedade e dos agentes econômicos sujeitam este tecido a uma constante transformação.

Brenner e Schmid (apud CASTRIOTA, 2016), em consonância com Lefebvre e vislumbrando o quadro socioeconômico e espacial e urbano mundial recente, constroem a ideia de urbanização completa da sociedade, idéia similar a de Lefebvre (1999[1970]). Para esses autores, o processo de urbanização planetária acompanha o desenvolvimento capitalista, tendo início a partir de 1980, seguindo a consolidação do processo global de neoliberalização. Os novos incentivos à expansão da infraestrutura urbano-industrial criaram novos padrões e trajetórias de reestruturação socioespacial que se cristalizaram, rapidamente, por todo o planeta, materializando a urbanização em todas as partes do mundo (Idem).

A consolidação de uma sociedade urbana mundial, é verdade, se inicia nas décadas finais do século XX (Ibidem), mas as grandes mudanças no urbano são marcantes muito antes desse período. Além das próprias relações sociais serem um dos vetores de constituição e transformação do urbano, a figura do Estado, antes mesmo da força do capital ganhar tamanha proporção como a de hoje, sempre foi engrenagem para esses fatos. Muitas cidades, ainda no século XIX, já experimentavam reformas em seu espaço urbano.

### **1.1.2 Museu do Amanhã: a marca de um urbano “reformado”**

O urbano como lócus do modo de reprodução capitalista (CASTELLS, 1983; CARLOS, 1994), deu ao Estado capitalista a principal incumbência em conduzir o planejamento da infraestrutura necessária para essa reprodução, tendendo sempre estar a serviço das classes privilegiadas e/ou dos interesses do capital produtivo. A partir daí políticas públicas urbanas começaram a ser planejadas e implementadas, com ações e decisões tomadas pelos governos (nacionais, estaduais ou municipais) isto é, intervenção dos aparelhos de Estado sobre a organização do espaço (CASTELLS, 1983). Mas essa atuação do Estado não se dá apenas no campo da estruturação espacial, também ocorre na viabilização de aportes financeiros e na flexibilização de leis e regulações (VAINER, 2012[2000]).

Nessa aliança entre capital produtivo, classes privilegiadas e Estado, as políticas públicas urbanas acabaram direcionando para o urbano um planejamento cuja primazia se volta para uma preocupação plástica, onde verdadeiros cenários começam a ser constituídos encabeçados pelo poder público, mas direcionados a grupos econômicos privilegiados em detrimento de pontos relacionados ao atendimento das questões sociais. Reformas urbanas são conduzidas com base no “jogo de mercado” com seus mecanismos de valorização diferenciada do solo urbano, estabelecendo-se estritamente condicionada aos interesses capitalistas.

Esse quadro de reforma urbana conduzida pelo Estado perdura pelo mundo ao menos desde meados do século XIX. No fim dos anos de 1850 e ao longo de toda década seguinte uma reforma urbana aflorou como ícone de modelagem do espaço. Estamos falando da reforma conduzida por Haussmann em Paris, quando este era prefeito da cidade. Nomeado para o cargo pelo Imperador francês Napoleão III, ele implantou um dos primeiros e principais casos históricos de emersão de uma reforma pautada em um quadro estético e de embelezamento de uma cidade, com reflexo direto em seu espaço apresentando-se altamente revolucionário para a vida urbana da época (BERMAN, 1982).

Berman explica que um amplo sistema de planejamento urbano tomou a capital francesa naquele período. Isso incluiu a construção de mercados centrais, pontes, esgoto, fornecimento de água, grandes parques e monumentos culturais. Essa reforma urbana destruiu bairros inteiros, deslocando milhares de pessoas. Para Harvey (2002[1989]) o projeto de Haussmann para Paris foi um exemplo de destruição criativa, onde a reconstrução da cidade (que destruiu formas do passado) simbolizou modernidade e desenvolvimento. Sendo uma reforma genuinamente conduzida pelo Estado, parte de sua missão era ajudar a resolver os problemas do capital excedente e do desemprego na cidade através de um projeto de urbanização. Para completar também era objetivo da reforma estruturar a cidade para ações militares de defesa ou de controle de manifestações populares.

O prefeito nomeado pelo Imperador Napoleão III deu a Paris novas bases econômicas, e estéticas, onde as ruas tornara-se verdadeiras atrações com calçadas largas, arborizadas e assentos. Eram luxuosas, sempre contando com algum tipo de atração e algum monumento que nutrisse uma sensação de clímax. Era o padrão Haussmann tornando parte da capital francesa um espaço de contemplação. Esse padrão de planejamento urbano acabou sendo seguido por algumas outras cidades, sendo propagado como uma referência que deu certo. Por

volta de 1880 foi aclamado popularmente com o título de urbanismo moderno, pois promoveu a transição da Paris com características medievais (densa, apertada, sem iluminação e suja) àquela tomada como representativa do conceito de cidade moderna sendo reconhecido por gerações de pintores, escritores e fotógrafos modernos (BERMAN,1982).

Com o urbanismo moderno de Haussmann o interesse pela paisagem urbana se tornou preponderante. As reformas passaram a conduzir o espaço de forma contínua, uniforme, reduzindo-o à ordem e à geometria, estendendo os limites e, finalmente, associando-o ao movimento e ao tempo. Essas intervenções eram apresentadas sob a forma de propostas “curativas” que enfrentavam as enfermidades da própria cidade (BERMAN, 1982). Determinadas formas com sua arquitetura corroboraram para a configuração de uma nova ordem ou para a imposição de novos comportamentos, mas não trouxeram uma unidade socioespacial, o caminho rumou para o oposto, despejando os mais pobres num turbilhão permanente de desintegração e mudança, de luta e contradição.

Após algumas décadas de implementação a matriz de planejamento urbano haussmaniana, que espacializou o modernismo pelas ruas de Paris e orientou o crescimento das cidades nos países centrais do mundo capitalista (BERMAN, 1982), começou a ser aplicada de maneira seletiva em alguns países periféricos, como é o caso do Brasil e de outros países da América Latina. A importação dos padrões do chamado "primeiro mundo", aplicados a uma parte da cidade (ou da sociedade) contribuiu para que este modelo no Brasil fosse marcado por uma modernização incompleta e/ou excludente (ARANTES, 2002 [2000]).

Segundo Abreu (2008 [1987], p. 60) “a existência de uma área central, ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços” não combinava mais com a importância cada vez maior da então capital fluminense no contexto internacional, assim como a falta de obras de destaque , que, por exemplo, davam “status” às cidades rivais platinas, como Buenos Aires. Ainda segundo o autor, era necessário acabar com a imagem de que a cidade era sinônimo de epidemias e de condições insalubres e transformá-la em um verdadeiro símbolo de uma nova cidade (ABREU, 2008[1987]). Assim, o Rio de Janeiro foi a primeira cidade brasileira a firmar uma remodelação urbana baseada no modelo de Paris do século XIX foi a cidade do Rio de Janeiro.

Dá surge em 1903 a grande reforma urbana de embelezamento e saneamento da cidade, além de modernizadora, proposta pelas administrações federal e distrital representadas pelo Presidente Rodrigues Alves e pelo prefeito do Distrito Federal Pereira Passos. As iniciativas para essa mudança foram inspiradas na reforma de Haussmann realizada em Paris. As ideias trazidas da Europa apontavam para o alto grau de insalubridade na cidade do Rio de Janeiro e uma série de mudanças foram propostas e rapidamente colocadas em prática, o que demonstrava o desejo das classes dirigentes de retomar o controle da área central, removendo usos e pessoas vistas como indesejáveis.

Conhecida pelo nome de Reforma Pereira Passos – nome do prefeito na época – ela promoveu a abertura e o alargamento de ruas, além da construção de praças e outras obras de embelezamento, como monumentos arquitetônicos de cunho cultural, como o Museu Nacional de Belas Artes e o Teatro Municipal Nacional (SOUZA, 2005). Suas palavras de ordem foram “modernizar, higienizar, civilizar, renovar, reformar, regenerar a cidade” (CARDOSO et al., 1987). Segundo Abreu (2008[1987]) essa reforma representava enfim a chegada do capitalismo à cidade com transformações e formas constituídas em favor da concentração e acumulação de capital.

Embora não relacionadas diretamente com a administração de Pereira Passos, por terem sido financiadas e construídas pela União, outras grandes obras foram realizadas na cidade nesse período, como, por exemplo, a construção da Avenida Central (atual Rio Branco), que para abertura foram demolidas em torno de três mil casas, muitas delas com

famílias numerosas (ABREU, 2008[1987]). Outras obras do governo federal nessa época foram a construção do Porto do Rio de Janeiro e a abertura das avenidas que lhe davam acesso (Francisco Bicalho e Rodrigues Alves), tudo construído sobre aterro.

Essa mais recente reestruturação urbana da Região Portuária, mesmo estando em sintonia com a lógica de uma cidade globalizada com intervenções urbanas a partir de parcerias público-privadas mediadas pelo Estado, diferente de reformas do século XIX e do início do XX, extremamente dependentes do poder político e econômico do Estado, reúne traços similares ao modernismo da reforma Haussmann e por consequência da Reforma Pereira Passos. Esse modelo de planejamento pautado no embelezamento da cidade aplicou-se a região Portuária do Rio de Janeiro, iniciada em 1999 e consolidada no decorrer do século XXI, com um desenho urbanístico prioritariamente ligado a uma estruturação estética, sendo o Museu do Amanhã protagonista desse processo. Tal qual na Paris do século XIX a recente transformação urbanística da Região Portuária contemplou a construção de passeios públicos, reurbanização de ruas, edificação de empreendimentos culturais etc.

A reforma urbana da Região Portuária carioca valeu-se de um espírito antigo de mudança dessa área, incorporando as expectativas de preparação da cidade para sediar um evento de grande ordem, no caso as Olimpíadas de 2016. Com isso não enfrentou grande resistência midiática nem popular (VALADÃO, 2012; FERREIRA, 2013).

Ela se consolidou pelas mãos do Estado com a função do planejamento, mas com agentes e atores envolvidos (empreiteiras, promotores imobiliários etc.). A maior parte das alterações ocorridas esteve direcionada às questões econômicas, sem muito se ater aos aspectos socioespaciais da região, marcado por uma população de baixo poder aquisitivo e habitações precárias (GIANELLA, 2015). Cabe uma observação neste momento advertindo que a operação e materialização dessa reforma urbana será tratada no capítulo 2, já com o nome Porto Maravilha, quando direcionaremos nossa escala de análise do urbano para uma escala local.

O surgimento do Museu do Amanhã e sua consolidação como pilar principal dessa reforma se deu alinhado, acima de tudo, a um papel ideológico, pois além de sua função cultural, urbana e econômica, ele ajuda a encobrir a máquina seletiva que comanda os investimentos naquele espaço, que se apresenta estritamente restritiva. Trata-se de um fenômeno cada vez mais frequente, quando Estado e capital privado estão unidos numa coalizão sociopolítica que visa adequar o espaço urbano à atual dinâmica econômica (SANCHEZ, 2001).

Mesmo com mais de um século de diferença da Reforma Haussmann para o Rio do século XXI a busca de uma nova estrutura urbana delineou essas três reformas. Esse “novo urbano” nos três casos deixou em segundo plano os pobres, tendo inclusive parte sendo removida por ação das obras sem a devida assistência. Tal quadro é o retrato do urbano dominado por processos de modernização excludente, marcados por uma reestruturação voltada para um suporte econômico dominante concomitante a manutenção de quadros sociais degradantes em função da pobreza.

Nessa imagem de construção do “novo”, a “hausmannização” destruiu a cidade medieval, no caso europeu, e colonial no caso do Rio de Janeiro do início do século XX. Na reforma urbana da Região Portuária, que adentrou o século XXI, a gestão municipal da capital fluminense buscou a quebra de uma imagem de cidade exclusiva do sistema-mundo e posicionar essa fração da cidade para a atração de fluxo de investimentos e negócios em uma integração a economia-mundo capitalista, condições características das chamadas cidades globais. Veremos nas discussões que se sucedem que tal fato não se consolidou até o momento. O que de comum aproximam esses projetos é a busca de um planejamento urbano como símbolos de modernidade.

Na nova configuração do urbano portuário o pensamento inicial de construção do

Museu do Amanhã seria nos Armazéns 5 e 6 cedidos pela Companhia Docas<sup>7</sup> para o plano de revitalização<sup>8</sup> da Região Portuária do Rio de Janeiro. O Pier Mauá<sup>9</sup>, cedido à Prefeitura do Rio pela União, estava sendo preparado para o início da obra de um parque urbano, com um contrato já assinado entre a empresa OAS e a administração municipal. A prefeitura sob gestão do prefeito Eduardo Paes, no entanto, fez questão que o projeto fosse mudado e que o museu fosse fixado no Pier Mauá, local que marcou a modernização do porto do Rio de Janeiro nos anos de 1948/49 como parte do projeto de ampliação do porto do Rio que tinha como um dos objetivos na época a preparação da cidade para receber os estrangeiros na Copa do Mundo de 1950 (VALADÃO, 2012).

A fixação do Museu do Amanhã no Pier Mauá foi estratégica, já que lhe deu um direcionamento relevante em relação a sua imagem. Essa localização, diferente da pensada anteriormente, o harmonizou com a Baía de Guanabara, projetando uma forma quase que posta sobre o mar. Como disse o arquiteto Santiago Calatrava: “a ideia é que o edifício fosse o mais etéreo possível, quase flutuando sobre o mar, como um barco, um pássaro ou uma planta” (MUSEU DO AMANHÃ, s.d). Toda essa configuração contribuiu diretamente para o resgate e valorização do contato da Região Portuária do Rio de Janeiro com a mencionada baía, que para a cidade foi tão marcante durante anos. Era uma tentativa de ressuscitar a apreciação positiva da paisagem e as particularidades do urbano da região de algumas décadas atrás.

A localização no Pier Mauá permitiu ao Museu do Amanhã uma confluência com importantes espaços da cidade, como a histórica Praça Mauá, o enobrecido terminal marítimo da cidade, além do reconhecido centro histórico, comercial e financeiro do município. Além dos benefícios anteriores, sua localização no pier determinou sua integração à Orla Prefeito Luiz Paulo Conde<sup>10</sup>, um passeio público situado na orla da Baía de Guanabara, que surgiu com a função de ressuscitar a paisagem oceânica do centro e da Região Portuária do Rio, passando a integrar museus, centros culturais e espaços de interesses públicos, como o Museu de Arte do Rio, Centro Cultural Banco do Brasil, Centro Cultural dos Correios, Armazém da Utopia, Museu Histórico Nacional entre outros. Toda essa conjuntura anterior contribuiu para que ele surgisse com vantagens provenientes de investimentos urbanos acumulados ao longo do tempo, já se erguendo notabilizado por sua localização, mas não deixando de cumprir uma de suas principais funções: a de valorizar todo o espaço em seu entorno.

Nesse processo diversas mudanças ocorreram neste espaço portuário. Dentre as principais, um novo perfil de frequentador foi delineado para região (FERREIRA, 2013), sendo o Museu do Amanhã um dos catalisadores dessa ação. Buscou-se um público com poder de compra apto ao consumo dos novos serviços ali instalados como, por exemplo, os diversos estabelecimentos culturais e de entretenimento. Tudo isso vislumbrando o potencial de exploração turística dessa nova área, buscando seu enobrecimento a partir da mercadificação da cultura e do lazer.

Observamos em campo que algumas atividades volumosas e típicas da Região Portuária antes da reforma, como a prostituição, o tráfico de drogas, a venda de mercadorias

---

<sup>7</sup>Empresa operada pelo Governo Federal com o intuito de administrar os portos presentes no país.

<sup>8</sup> Recuperação e reestruturação urbanística de áreas degradadas, originando espaços renovados para exploração comercial, cultural, de lazer e/ou residencial (ARANTES, 2002 [2000]); VAINER, 2002 [2000]).

<sup>9</sup>Apesar de o nome Pier Mauá ter caído no senso comum em função de sua ligação com a Praça Mauá, seu nome oficial é Oscar Weinschenck, nome do engenheiro responsável por sua construção (REVISTA PORTO MARAVILHA, 2011).

<sup>10</sup> Esse passeio público é um conjunto paisagístico que visa ressuscitar uma dose de vislumbramento com a Baía de Guanabara. Tem 3,5 Km de extensão que vai desde a Praça da Misericórdia, próxima ao Aterro do Flamengo, ao Armazém 8 do Cais do Porto, sempre margeando a Baía de Guanabara. Cabe ressaltar que essa condição só foi possível de se alcançar graças à demolição do Elevado da Perimetral que bloqueava a vista da cidade para o mar (PORTO MARAVILHA, 2017).

em bancas irregulares, além da mendicância, acabaram enfraquecidas, funcionando de maneira mais discreta devido ao esquema de segurança e fiscalização que tomou a Região Portuária carioca por meio do aparato do Estado. O habitante local de baixo poder aquisitivo acabou à margem do que ocorre na região, à medida que se produziu um espaço voltado a população de fora.

Mesmo com esse aparato no controle da região na região, pequenos espaços de resistência, fissuras e conflitos se mantiveram. Existe a presença de um bom número de ambulantes irregulares, meninos das comunidades que pulam nas águas da Baía de Guanabara em meio a turistas, pessoas em situação de mendicância que se higienizam no pequeno lago do Museu do Amanhã e o ponto de prostituição e de venda de drogas que permanece na pequena ruela atrás do edifício A Noite<sup>11</sup> (MOURA, 2017). Apesar de a informação ser referenciada por Moura (2017), em pesquisa de campo na Praça Mauá ouvimos funcionários de estabelecimentos comerciais locais que, de maneira anônima, nos confirmaram essas informações.

Essa reforma urbana que tomou a Região Portuária assentou o Museu do Amanhã na condição de centralidade desse espaço. Tal fato, entre outras coisas, foi consequência de um modelo de gestão e planejamento urbano<sup>12</sup> que vem se consolidando no mundo onde grandes empreendimentos culturais vem surgindo como dinamizadores do espaço urbano. Essa circunstância faz parte de um modelo de planejar e gerir a cidade denominado por Harvey (2005 [2001]) como *empreendedorismo urbano*, que tem como um de seus preceitos principais a busca por estratégias de promoção do espaço.

## **1.2 Museu do Amanhã, Empreendedorismo Urbano e Cultura de Mercado**

Todo esse quadro de evidência do Museu do Amanhã no urbano carioca alcançado nos últimos anos nos levou a entender o porquê de tamanho destaque. Uma das linhas que buscamos para esse entendimento refere-se à sua ligação a consolidação das transformações na Região Portuária, pautado em um planejamento ligado ao empreendedorismo urbano, que entre outras coisas transformou a cultura num instrumento de promoção espacial.

Nas relações típicas do empreendedorismo urbano, grandes projetos são tomados por um novo padrão de planejamento, inspirado em conceitos e técnicas empresariais, onde o urbanismo pautado exclusivamente num arranjo espacial visualmente agradável das cidades acaba sendo superado (VAINER, 2002[2000]). Na sequência mergulharemos numa discussão envolvendo o conceito harveyano de empreendedorismo urbano, enriquecendo-o através de um paralelo com o conceito de urbanismo debatido por Lefebvre.

### **1.2.1 Empreendedorismo urbano e urbanismo: o entrelaçamento de ideias entre David Harvey e Henri Lefebvre**

Esta seção é peça importante em relação ao suporte teórico-conceitual em nossa obra, que tem como um dos pontos chaves a análise do Museu do Amanhã na tríade analítica política, economia e imagem, com foco na reconstrução espacial da Região Portuária. Desta

---

<sup>11</sup> Apesar da citação de uma fonte científica, confirmamos esse quadro em pesquisa de campo através de observações e entrevistas informais com funcionários de estabelecimentos locais, que não quiseram se identificar.

<sup>12</sup>O planejamento urbano é uma atividade que se remete ao futuro, uma vez que busca prever a evolução dos processos, problemas e dificuldades gerados no momento atual que está relacionada à administração de situações imediatas, rotineiras e que demandam curto prazo de tempo (SOUZA, 2000). Já a gestão urbana é uma atividade do presente (Idem).

forma, se faz mister a compreensão dos conceitos de empreendedorismo urbano<sup>13</sup> e urbanismo, nas visões de David Harvey e Henri Lefebvre respectivamente, pois é daí que surge na geografia urbana um quadro reflexivo da apropriação do urbano pelo capital.

Neste início de abordagem é importante compreender que no final da década de 1960, quando ocorre uma das crises do capitalismo, que adentrou a década de 1970, várias estratégias de produção e reprodução do capital foram idealizadas e postas em prática em todas as escalas econômicas em resposta a ela (BOTELHO, 2004).

Essa tensão que tomou o capitalismo nas décadas de 1960 e 1970 refere-se à crise do fordismo, um modelo de produção, e porque não falar em modo de vida, onde a rigidez na produção não acompanhou a evolução técnica, que acabou por torná-lo pouco lucrativo (Harvey, 2002[1989]). A partir de então a busca primordial por lucro permaneceu, mas a forma de obtê-lo transformou a produção num sistema flexível. Cria-se uma urgência no retorno do capital e do sistema em absorver suas demandas. Tudo isso teve como resultado o modelo denominado por Harvey (2002[1989]) de acumulação flexível.

A adoção de novas políticas urbanas foram uma das respostas a essa crise, onde a partir da década de 1980 emergiram nas cidades inovações e/ou novas formas de gestões executadas pelos poderes públicos municipais (HARVEY, 2005 [2001]). Estudioso deste assunto, David Harvey (1996) explicou que em muitas delas ocorreu a passagem de ações políticas de gerenciamento urbano – mero ato de governar a cidade – para o empreendedorismo urbano – um comportamento empresarial na administração da cidade.

O destaque atingido pelas cidades, nas últimas décadas, na conjuntura internacional, concentrando 80% do produto bruto mundial (CAPEL, 2017), fez com que o chamado empreendedorismo urbano chegasse a muitas. Isso, com o objetivo de se valorizarem através da produção de imagens positivas de si mesmas, voltadas à lógica mundial de competição interurbana, que visa, entre outras coisas, a atração de investimentos (HARVEY, 2005[2001]).

Nessa busca pela valorização as facetas de uma cidade devem ser direcionadas ao consumo e ao entretenimento, que são fundamentais para promoção urbana. Ele diz ainda que dentro da lógica do empreendedorismo urbano a cidade, acima de tudo, deve parecer sempre um lugar atraente para assim buscar investidores (HARVEY, 2005[2001]). Sob esse conceito em questão ele define a cidade como uma mercadoria que deve ser administrada sempre como uma cidade-empresa (Idem).

O empreendedorismo urbano se configura como um modo de planejar e gerir a cidade, voltado a atender diversos mercados como o financeiro, o cultural, o turístico, o das corporações multinacionais, o do consumo de alto padrão, entre outros. Segundo Harvey (Idem) esse novo processo urbano tem a finalidade de valorizar as iniciativas locais, articulando-as com os interesses do capital internacional e financeiro. Algumas das principais estratégias por trás do empreendedorismo urbano são: explorar as vantagens específicas para a produção de bens e serviços, ou seja, vantagens que vêm dos recursos básicos (o que as cidades possuem de recursos a serem explorados) ou da localização da cidade; e transformar a cidade em lugar inovador, excitante, criativo e seguro para viver.

Com isso diversas cidades pelo mundo passaram a investir na recuperação de áreas degradadas como parte de uma estratégia de *city marketing*<sup>14</sup>(marketing urbano). Logo, muitas

---

<sup>13</sup>A primeira tradução do artigo de Harvey “*From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in the late capitalism*”, no ano de 1996, pesquisadores brasileiros adotaram como tradução de *entrepreneurialism*”, o termo empresariamento, formando na tradução o conceito “empresariamento urbano”. Mas nas traduções seguintes o termo empresariamento foi substituído pelo termo empreendedorismo, formando o conceito empreendedorismo urbano. Até hoje o conceito traduzido é utilizado nas duas formas.

<sup>14</sup>City marketing, chamado por vezes de marketing urbano, é um importante instrumento do planejamento urbano, que dá forma ao espaço através de representações e imagens positivas da cidade (SÁNCHEZ, 1999).

buscaram melhorias em áreas portuárias deterioradas, objetivando atrair consumidores e investidores para esses espaços, criando novas opções para o capital em seus limites. Além disso, voltaram-se para construções de complexos turísticos e de lazer, centros de exposição, museus, shopping centers, revitalização de centros históricos. Todos esses exemplos são intervenções que compõem o repertório de ações do modelo empreendedorista, acentuando a competição entre cidades (HARVEY, 2005[2001]).

No empreendedorismo urbano a formação de alianças e coligações voltadas para o desenvolvimento econômico das cidades se faz presente tendo por finalidade tentar atrair fontes externas de financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes geradoras de emprego, no sentido de tornar as cidades mais atrativas para o desenvolvimento capitalista, nas quais os governos e a administração urbana desempenham um papel de agilizadores dos interesses estratégicos do desenvolvimento capitalista. Este conceito traz o casamento entre a gestão da cidade e a aplicabilidade de um planejamento urbano.

Podemos citar casos concretos de planejamentos conduzidos por algumas cidades seguindo o ideário do empreendedorismo urbano. Como exemplos clássicos e bem sucedidos desse modelo tem-se o caso de Baltimore, com a renovação de sua frente marítima (Harborplace), Boston (Quincy Market) e Barcelona, com seus projetos de renovação da frente marítima (Port Vell) e de seu centro histórico (BOTELHO, 2004).

Somos tentados a citar neste momento o exemplo do Puerto Madero em Buenos Aires (Argentina), que de maneira presencial e empírica constatamos como um dos exemplos mais marcantes de empreendedorismo urbano, que culminou com um dos projetos de renovação urbana mais bem sucedido do mundo. Executado em menos de duas décadas, esse projeto iniciado no final do século XX e início do XXI salvou uma grande área da capital argentina da decadência e deterioração (GIACOMET, 2008). A partir da imagem, a seguir, é possível constatar um dos fatores mais marcantes deste projeto na capital argentina que é a constituição de grandes edificações no entorno da antiga estrutura portuária para servirem a diversas atividades econômicas, como hotelaria e escritórios de grandes empresas.



**Figura 3-** Puerto Madero (2017).

Fonte: O autor, 2017.

Na capital argentina, a revitalização de seu porto fluvial (Puerto Madero) e a área ao

redor tornou aquele espaço um dos mais caros da cidade, pois seu planejamento aliou altos investimentos a uma repaginação da paisagem, outrora degradada, mas com conteúdo histórico de altíssimo nível. Hotéis luxuosos foram construídos com projetos de alto padrão, armazéns abandonados foram transformados em bares, restaurantes, cinemas, escritórios e residências de alto padrão, para um público consumidor de alto poder aquisitivo (GIACOMET, 2011). No entanto, esse projeto deixou algumas lacunas, como o descaso com as populações de baixa renda, presentes a alguns metros da área do Puerto Madero, que constituem comunidades carentes de serviços e infraestrutura e que lutam há anos para permanecerem em suas habitações e não serem despejados por força do mercado imobiliário (ROLNIK, 2011). No caso do Rio de Janeiro o Porto Maravilha, dentro de suas especificidades, traz algumas características semelhantes a desse projeto.

No século XXI, percebe-se que cada vez mais os governantes procuram construir uma marca para suas cidades; no entanto, o sucesso de uma determinada cidade acaba provocando um movimento que objetiva copiar aquilo que teria dado certo, levando a homogeneização das formas-conteúdo, pois acreditam que assim atrairiam investidores (FERREIRA, RUA E MATOS, 2015). Assim, modelos de reformas similares passam a ser propagados pelo mundo com o espaço ganhando importância.

A cidade ou região dotada de um empreendedorismo urbano coloca em destaque a dimensão economicista do espaço urbano, algo que, em grande medida, atrita com a acepção de cidade, que no passado fora o espaço de uso e que agora é produzida e reproduzida como lugar de consumo e, ao mesmo tempo, como consumo de lugar, ideia que Lefebvre evidencia em várias passagens de seus livros que tratam da temática urbana (LEFEBVRE, 1999[1970]; 2001[1991]). Dessa forma, a instauração da cidade nessa lógica empreendedora constitui uma negação radical da cidade enquanto espaço democrático.

Para além dos pontos apresentados anteriormente, é de fundamental importância entender que essa acepção de gestão empresarial agregada à noção de cidade carregada pelo empreendedorismo urbano suscita algumas ponderações. Uma delas se refere à noção de cidade gerida dentro de uma lógica empresarial. Se a cidade é uma empresa, cabe considerar que toda esta possuiu um ou mais proprietários. Dessa forma, o lucro de uma instituição empresarial é repartido entre seus donos e seus acionistas. Entretanto esse eventual lucro proveniente de sua “(re) produção” não parece beneficiar seus verdadeiros donos, a população. Isso porque nesse modelo a população em geral, os quais estamos aqui considerando como os verdadeiros proprietários da cidade, não são beneficiados na mesma proporção que o grande capital. Nesse sentido, a cidade-empresa produz uma cidade da lógica invertida no qual o lucro não beneficia seus reais donos, a população como um todo.

O empreendedorismo urbano levantado por Harvey (2005[2001]) é uma ideia que traz fortes traços de similitude com Lefebvre no que tange sua exposição sobre urbanismo. Percebemos que mesmo se tratando de um estudo anterior ao de David Harvey e pautado na realidade europeia, constatamos que grande parte do que Lefebvre apresentou sobre esse tema pode ser facilmente transposto a realidade urbana atual, inclusive com pontos semelhantes a ideologia, mais do que atual, de empreendedorismo urbano.

Antes de adentrarmos mais especificamente nos estudos de Lefebvre em relação ao urbanismo, cabe definirmos de uma maneira geral esse conceito tão conexo a geografia recentemente. Urbanismo é um campo do conhecimento, ora considerado como ciência ora como técnica, que tem a cidade como principal objeto de estudo e intervenção (SOUZA E STEIGLEDER, 2014). Surge como campo do conhecimento no final do século XIX, na Europa, período pós-revolução industrial, em busca de transformações necessárias à realidade caótica das cidades. No entanto, uma maior maturidade teórica só foi alcançada no século XX (SOUZA E STEIGLEDER, 2014). E é nesse sentido que as imagens de transformação das cidades, ideias e teorias começavam a ser transferidas, como um discurso do instrumento

regulador, ordenador e embelezador das cidades.

Lefebvre (1999[1970]) define o urbanismo como uma superestrutura de ordenação das formas urbanas no espaço. Esse conceito lefebvriano, assim como o empreendedorismo urbano harveyano trata, em parte, da construção de um espaço urbano vendido como “felicidade”, estilo de vida e status, um fetichismo da satisfação. Para ele o urbanismo busca se construir enquanto representações ideológicas e institucionais, se configurando como uma estratégia do capital, levando a cidade a se definir como uma rede de circulação e consumo (LEFEBVRE, 2001[1991]; 1999 [1970]).

O urbanismo lefebvriano é uma ferramenta para a regulamentação e a administração do espaço urbano construído com o objetivo de atender aos anseios do capital. As intervenções urbanas executadas muitas das vezes implicam na destruição, física ou simbólica, de uma série de práticas e de estruturas que já existiam, ou seja, implicam em grande alteração na cidade (LEFEBVRE, 1999[1970]). Através do urbanismo o poder público e o poder econômico conseguem reorganizar a cidade. Segundo Lefebvre (1999[1970]) essa ferramenta a serviço do capital é uma estratégia de dominação com o objetivo de controlar cada vez mais a qualidade de vida e as relações sociais, eliminando a cidade espontânea e a cidade histórica.

O urbanismo fundamenta-se numa logística fundamentada em uma estratégia que destrói e reduz os espaços diferenciais do urbano e do habitar (LEFEBVRE, 1999[1970]). Esse modo de estruturação urbana vende o espaço representando um quadro de cidade renovada, onde o próprio urbanista não vê a si mesmo nas relações de produção, executando uma tarefa obedecendo a um comando.

Essa estrutura de ordenação urbana encobre a verdadeira existência do espaço como uma criação social. De acordo com Lefebvre a partir de uma aparência positiva, humanista e tecnológica, o urbanismo oculta uma gigantesca operação capitalista: a transformação do espaço numa mercadoria. E o Estado participa de sua constituição a partir de uma política de espaço voltada à promoção do urbano. Trata-se de criar meios para deixar o caminho livre para os promotores capitalistas usufruírem lucrativamente do setor imobiliário.

David Harvey traz em seu conceito de empreendedorismo urbano uma linha de tangeamento sobre a cidade e sua forma de lidar com planejamento urbano de uma maneira semelhante à de Lefebvre na década de 1970. Vale ressaltar que muitas das ideias construídas por Harvey foram declaradamente influenciadas pelas teorias do autor francês.

Por meio de conceitos diferentes, tanto um quanto o outro tratam da questão do espaço urbano enquanto mercadoria. Eles traduzem o mesmo sentido de fazer da cidade um ambiente construído para produzir e desenvolver grandes investimentos. Ambos traçam estratégias que objetivam levar ao espaço traços que não deixem margem para o depreciativo, sempre se pautando na construção de uma perfectibilidade estrutural que reflete na constituição de uma estrutura fetichizada do espaço. Neste sentido, para os dois o espaço passa a ser comprado e vendido tal qual um produto.

O grande ponto que Harvey traz sobre o empreendedorismo urbano que não é tratado por Lefebvre em sua crítica ao urbanismo, é a formação das parcerias público-privadas<sup>15</sup>. Nos últimos anos elas vêm ganhando espaço nos grandes planejamentos urbanos, com o Estado em boa parte das vezes buscando tal iniciativa.

Segundo Harvey (1996, p. 53), um dos objetivos dessas parcerias é “muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico”. Essas parcerias são estabelecidas visando à criação, execução e gestão de projetos em que, na

---

<sup>15</sup> Coalizão entre instituições governamentais e empresariais na consecução de objetivos comuns específicos (COMPANS, 2004).

maioria das vezes, o Estado (e, indiretamente, todos nós, pagadores de impostos) assume os riscos e custos, enquanto o setor privado fica com a gestão e os benefícios, ou seja, os lucros dos projetos (SOUZA E RODRIGUES, 2004).

Além disso, o marketing urbano também é outro ponto que salta nas análises de Harvey, colocando tal elemento como uma ramificação do empreendedorismo urbano. Lefebvre (1999[1970]) não aborda de maneira explícita tal ferramenta de promoção urbana. No campo do empreendedorismo urbano ele é um dos pilares principais.

Ao traçar uma análise do Museu do Amanhã e, por extensão, da Região Portuária do Rio de Janeiro esses dois conceitos levantados anteriormente são de grande valia. Mas não resta dúvida que a teoria de Harvey contempla de uma forma mais completa nosso objeto de estudo nos pontos referentes a construção de uma imagem para promoção espacial e econômica de um espaço recriado e foco de expansão do setor imobiliário.

### **1.2.2 Museu do Amanhã: a materialização do empreendedorismo urbano, do city marketing e da cultura de mercado**

A ideia que sustenta o conceito de empreendedorismo urbano atualmente no mundo é fruto da fase capitalista de "acumulação flexível", em que dominam as "novas" dinâmicas econômicas da globalização, onde as cidades se tornaram mais competitivas, transformando-se em produtos que serão vistos, vendidos e comercializados (HARVEY, 2005[2001]; 2002[1989]). Essa relação "cidade-mercadoria" está cada vez mais sendo utilizada no desenvolvimento e planejamento urbano das cidades de grande porte ou turísticas, adquirindo, segundo Sánchez (1999), uma centralidade no conjunto das novas políticas urbanas, tornando-se o principal instrumento para alavancar os diversos processos de promoção das cidades na atualidade.

Neste contexto, há uma clara colaboração entre o governo municipal e os setores empresariais visando promover a cidade como forma de beneficiamento e lucro de seus negócios (SANCHES, 1999). Nessa confluência de interesses as estratégias de marketing urbano tornam-se fundamentais para a divulgação dos atributos citadinos. A questão imagética ganha força, merecendo destaque pelos diferentes setores da administração pública e setor privado.

As cidades estão sendo tratadas como uma grande possibilidade de geração e ampliação crescente do lucro. O que está em destaque é um produto inédito, ou seja, ela própria que não se vende se não for acompanhada de uma adequada política de *image-making*<sup>16</sup> (ARANTES, 2002 [2000]). Esse processo de venda da cidade, a partir da constituição de uma imagem objetiva atrair, cada vez mais, significativas parcelas de capital para dinamização de sua economia.

Vender a cidade se transformou num papel dos governos que, para isso, fazem uso do marketing urbano, determinante no processo de planejamento e gestão das cidades (VAINER, 2002[2000]). A cidade incorpora os valores de produtividade, competitividade e subordinação das políticas urbanas à lógica do mercado, por isso a expressão *city marketing*, ferramenta do planejamento e da gestão pública, estaria associada a processos de reforma do espaço urbano, a fim de adequá-lo às demandas do mercado (COMPANS, 2004).

Dentro desse processo de promoção e valorização espacial o empreendedorismo urbano serve-se da cultura como mercadoria (HARVEY, 2002 [1989]), construindo nas cidades um terreno fértil de onde podem emergir qualidades especiais que aumentem a capacidade de atrair recursos e consumidores. Segundo Arantes (2002 [2000]) isso reflete a estratégia das cidades em associar esse elemento de cunho social ao dinheiro e ao poder. A

---

<sup>16</sup> Venda da Imagem de cidade (ARANTES, 2002).

cultura nesse contexto econômico se transforma num ícone do consumo, marcada por uma fetichização que simula e cria realidades. Nossa intenção é mostrar que nas cidades envolvidas pelas estratégias do empreendedorismo urbano a cultura e a economia se entrelaçam.

Neste ponto é importante uma pequena compreensão do que vem a ser essa cultura tomada pelo mercado como um produto a ser consumido, que ultrapassa uma das primeiras ideias referentes a esse conceito formulado pelo antropólogo inglês Edward Taylor que a resumia como hábitos e costumes adquirido pelo homem como membro de uma sociedade (LARAIA, 1989). Lembremos que no viés geográfico o conceito de cultura é, reconhecidamente, de difícil compreensão. McDowell (1996) assenta tal condição afirmando ser um conceito notoriamente escorregadio e difícil de ser definido, que vive uma eterna metamorfose conceitual. Mesmo diante desse quadro a autora traz uma definição geográfica que nos compreendemos se enquadrar como a cultura apropriada pelo mercado. Ela afirma:

Cultura é um conjunto de ideias, hábitos e crenças que dá forma às ações das pessoas e à sua produção de artefatos materiais, incluindo a paisagem e o ambiente construído. A cultura é socialmente definida e socialmente determinada. Ideias e valores, que são eles próprios específicos no tempo e no espaço (MACDOWELL, 1996, p.161).

A cultura assim descrita se porta a um sistema de significação mediante o qual necessariamente uma dada ordem social é comunicada, reproduzida, vivenciada e estudada. Nessa conjuntura, o capital com seu sistema de transformação da cultura em produto faz o uso planejado de signos que destituem seu objeto de finalidade, tornando-a simplesmente algo a ser comprado (BAUDRILLARD, 1991[1981]). Com isso ela passa a ser concebida como uma “cultura-econômica”, um complexo midiático-mercantil que se tornou um importante motor de crescimento para determinados países, pensada restritamente em termos de mercado, de racionalização, acúmulo de negócios e lucratividade.

Essa confluência entre cultura e capital a tornou um dos segmentos que mais cresce e mais gera renda no mundo (ARANTES,2002[2000]). Ela está baseada no uso de recursos inesgotáveis, como a criatividade. Apresenta um uso intenso de inovações e impacta o desenvolvimento de novas tecnologias. Seus produtos geram a sensação de bem-estar, por vezes encobrendo vínculos sociais e identidade.

Essa cultura transformada em mercadoria é fruto de um tempo marcado pela prevalência de uma cultura-mundo (LIPOVETSKY e SERROY, 2011). Novas formas de capital cultural e uma série mais extensa de experiências simbólicas estão em oferta num campo de cidades mundiais cada vez mais globalizado, isto é, mais facilmente acessível por meio das finanças (dinheiro), comunicações (viagens) e informação (radiodifusão, publicações, mídia).

Cultura-mundo significa o fim da heterogeneidade tradicional da esfera cultural e a universalização da cultura mercantil, apoderando-se das esferas da vida social, dos modos de existência, da quase totalidade das atividades humanas. Com a cultura-mundo, dissemina-se em todo o globo a cultura da tecnociência do mercado, do indivíduo, das mídias e do consumo. Com ela, emerge uma infinidade de novos problemas que põem em jogo questões envolvendo a ecologia, imigração, crise econômica, miséria do terceiro mundo, terrorismo, mas também existenciais como identidade, crenças, crise dos sentidos e distúrbios da personalidade (LIPOVETSKY e SERROY, 2011).

A “cultura” se tornou central no processo de configuração urbana. Segundo Arantes (2000) sob o manto cultural o empreendedorismo urbano opera coalizões urbanas voltadas para o crescimento econômico, das quais participariam classes rentistas (incorporadoras,

corretores, banqueiros, entre outros), mídia, políticos, universidades, empresas esportivas, câmaras de comércio, planejadores urbanos e promotores (animadores) culturais (ARANTES, 2002[2000]).

Os grandes museus são exemplos de como a cultura se transformou em uma “nova mola propulsora” do desenvolvimento econômico das cidades, um dos mais poderosos meios de reestruturação urbana (ARANTES, 2002[2000]). Eles vêm se tornando uma das formas mais sofisticadas de promoção das cidades, dotando esses espaços de grandes atributos. Além disso, têm municiado o urbano de notável qualidade imagética, estabelecendo marcas e acrescentando novas identidades a seus espaços, configurando-se como peças quase que indispensáveis no empreendedorismo urbano.

A cidade do Rio de Janeiro, na figura da prefeitura e agentes econômicos, até alguns anos atrás pouco atentou para o desenvolvimento de planos urbanos e econômicos pautado no uso de museus para promoção espacial. Mesmo com a presença em grande número desses estabelecimentos culturais na cidade, onde podemos destacar o Museu Nacional da Quinta da Boa Vista, o maior museu de História Natural da América Latina, o Museu da República, o Museu Histórico Nacional, o Museu do Itamaraty, o Museu Nacional de Belas-Artes, Museu de Arte Moderna, Palácio Tiradentes, Centro Cultural Banco do Brasil, Caixa Cultural da Caixa Econômica, Centro Cultural dos Correios e Instituto Moreira Sales, pouco se aproveitou dessa estrutura para atração de investimentos e consumidores (ARAÚJO, 2015). Araújo (2015) explica que muitos destes museus foram constituídos ainda na época do Rio de Janeiro como capital e que, mesmo após a transferência para Brasília, garantiu a presença de um grande número de museus na cidade.

O *city marketing* carioca sempre esteve voltado prioritariamente para a construção de uma imagem direcionada ao enaltecimento de seus aspectos naturais, como as praias, o carnaval e alguns pontos turísticos como o Cristo Redentor e o Pão de Açúcar. Somente quando se iniciou a recente reforma urbana na Região Portuária Carioca a Prefeitura buscou, entre outras coisas, a constituição de um polo cultural e de entretenimento para o desenvolvimento de uma nova imagem e promoção da região e da cidade. Nesse plano, o sítio da Praça Mauá foi requalificado e escolhido para sediar dois novos museus, redesenhando uma nova frente marítima da cidade (SOUZA, 2015).

Um desses novos museus construídos foi o Museu do Amanhã, nosso objeto de estudo, e o outro foi o Museu de Arte do Rio, conhecido popularmente por sua sigla MAR. Este último foi construído em dois prédios heterogêneos: o Palacete Dom João VI, tombado pelo município, que abriga as salas de exposição, e o edifício vizinho, uma construção mais recente que substituiu o terminal rodoviário da Praça Mauá. Esses prédios são interligados por uma passarela suspensa. Inaugurado em março de 2013, na comemoração dos 448 anos da cidade do Rio de Janeiro, o MAR é uma iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho, sendo um espaço voltado para cultura visual, exposição de arte e projetos de articulação entre educação e arte (SOUZA, 2015).

Dentro de um viés de entendimento da relação entre urbano, empreendedorismo urbano e o da cultura mundial é de grande valia compreender a expressão adquirida pelos grandes museus nas últimas décadas (SILVA, 2017). Eles têm sido reconhecidos pela riqueza de suas coleções, acervos e em alguns casos por sua arquitetura, usufruem de ampla notoriedade, despertam enorme interesse e atraem multidões (Idem).

Os grandes museus tornaram-se trunfos importantes que as cidades orgulhosamente exibem. No caso do Rio de Janeiro o Museu do Amanhã surgiu inspirado nesse quadro, com o intuito de inserir a cidade no grupo de metrópoles mundiais dotadas de um desses empreendimentos culturais, dinâmicos e promotores do *city marketing*.

### 1.3 O Efeito dos Grandes Museus nos Projetos Urbanos e na Concepção do Museu do Amanhã

O assunto “museu” está na pauta mundial há alguns anos, com muitos em estágios de ampliações, restaures e reformas, além de novas construções em andamento em várias cidades, o que tem colocado essa forma como um dos marcos do sistema de circulação cultural de massa, num ritual de vinculação da mesma ao entretenimento e ao consumo (HARVEY, 2002 [1989]). Por consequência, muitos vêm se constituindo em marcos urbanos, apresentando um simbolismo e grande capacidade de atração de pessoas e investimentos. Alguns, inclusive, vêm sendo implantados como analogia “a dar vida ao espaço” durante os chamados processos de revitalização urbana (HOFFMAN, 2014).

Desde sua fixação nas principais cidades da Europa no século XVIII, os museus, em sua maior parte, sempre se apresentaram como formas diferenciadas, de considerável significado nos grandes centros urbanos. Nas últimas décadas, observou-se que boa parte dos novos museus tem se inserido em grandes projetos urbanos cuja proposta vincula-se a mudança de perfil socioeconômico de cidades ou regiões (HOFFMAN, 2014), com muitas se alinhando ao sistema de gestão e planejamento do empreendedorismo urbano. O caso mais marcante de início dessa vinculação foi a construção da filial do Museu norte-americano Guggenheim na cidade espanhola de Bilbao. Inaugurado em 1997, foi um museu pautado em uma arquitetura pós-moderna, criado para ser um elemento de promoção do mesmo e da cidade, em um rico acervo artístico direcionado ao entretenimento (VALENÇA, 2016).

O efeito econômico e cultural do Guggenheim Bilbao foi imediatamente inflando o projeto de revitalização urbana da cidade, de modo que deu a ela uma imagem pujante e identificada com a produção cultural, atraindo a atenção do mundo, inserindo Bilbao no rol de cidade turística (VALENÇA, 2016). Algumas cidades procuraram produzir um espetáculo de magnitude similar a fim de atrair novos fluxos de consumidores e capital como, por exemplo, Valência, Sevilha e Madri (Espanha); Porto e Lisboa (Portugal); Liverpool e Manchester (Reino Unido); Berlim (Alemanha); Abu Dhabi (Emirados Árabes Unidos); Dubai (Catar); Kuala Lumpur (Malásia); Seul (Coreia do Sul) e Taipé (Taiwan) (Idem).

Essa busca pela afirmação de um projeto urbano a partir de uma arquitetura icônica com função cultural difundiu-se, fazendo com que esse modelo provocasse o chamado “Efeito Bilbao” (VALENÇA, 2016). A profusão desse efeito foi considerada fundamental para o surgimento de novos museus (MEIRA, 2014). As cidades viam nesses espaços a chance de melhorar os resultados em seus projetos urbanos, miravam a oportunidade de se tornarem conhecidas internacionalmente e se colocarem no contexto global como polos culturais (VALENÇA, 2016).

A construção de grandes museus pelo mundo inflacionou a concepção positiva de governos e empresas sobre o papel destes espaços no desenvolvimento de planos urbanísticos pelas cidades (ARANTES, 2002[2000]). A partir disso, diversos estabelecimentos culturais desse tipo passaram a emergir com uma estrutura grandiosa, dotados de uma arquitetura inovadora. Tudo isso formulado por renomados arquitetos, que passaram a ser requisitados por prefeitos que buscavam em seus trabalhos a promoção cultural, urbana e econômica de suas cidades, favorecendo em boa parte o setor privado.

Movido por essa lógica mundial, a gestão do Prefeito César Maia<sup>17</sup> no início dos anos 2000 elaborou um projeto de revitalização para Região Portuária do Rio de Janeiro baseado na construção de um museu que agisse como força atrativa de investimentos para esta área

---

<sup>17</sup>Eleito prefeito da Cidade do Rio de Janeiro em 2000 para exercer o mandato de 2001-2004 e reeleito para o mesmo cargo em 2004 para exercer o mandato 2005-2008. O partido era o PFL, que a partir de 2007 passou a se chamar DEM (Democratas).

(FALCÃO, 2003; SARUÊ, 2014). A proposta voltava-se a erguer na região uma filial do museu norte-americano Guggenheim. A ideia avançou e o projeto Guggenheim Rio de Janeiro foi apresentado pelo arquiteto francês Jean Nouvel em 2003, dotado de uma forma estética direcionada ao espetáculo e de uma estrutura interna voltada ao consumo. Sua localização se daria no Pier Mauá.

Uma estrutura grandiosa e chamativa a serviço da arte: este seria o grande apelo do Guggenheim entre nós. Sua edificação garantiria integração entre arquitetura e marketing. Por fim, a marca em si do museu completaria sua atratividade. Soma-se a esses fatores o acervo de arte moderna e contemporânea consagrados no mundo, que seriam trazidos de sua sede em Nova York e de suas diversas filiais, contando com obras de brilhantes e renomados artistas como Picasso, Kardinsky, Monet, Katherine S. Dreier, Van Gogh e muitos outros.

O Guggenheim seria o ponto inicial para o desenvolvimento de um plano de recuperação urbana da Região Portuária carioca. Esse plano, chamado de Porto do Rio, foi lançado no início de 2001 pelo Instituto Pereira Passos<sup>18</sup>, e de acordo com o discurso presente nele, a revitalização da Região Portuária representaria o passaporte estratégico, que permitiria referendar sua inserção no circuito internacional das cidades mundiais (PARADEDA, 2015). Era intenção da administração municipal do prefeito César Maia constituir uma associação entre a implantação do museu e a reformulação urbana da Região Portuária (FALCÃO, 2003).

Cabe lembrar que a Região Portuária carioca, naquele momento, se encontrava abandonada pelo poder público há décadas, fruto da transferência gradativa das classes mais abastadas para a Zona Sul do Rio de Janeiro iniciada na segunda metade do século XX (ABREU, 2008[1987]). Além disso, houve a modernização portuária, que acarretou na containerização, culminando com a presença de armazéns espacialmente significativos, mas abandonados; a proliferação de habitações de baixa renda e a introdução de rodovias, entre elas um elevado chamado Perimetral, que transformou a região numa área de passagem (CARDOSO, et al., 1987). A Perimetral, construída as margens da Baía de Guanabara, acima e ao longo da Avenida Rodrigues Alves, projetou uma vultosa sombra, literal e metafórica, sobre os bairros portuários da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, deixando-os abandonados, à margem dos investimentos públicos (PARADEDA, 2015).

Buscando apoio da população e da mídia, a prefeitura promoveu vários eventos para apresentar o projeto Guggenheim aos habitantes da cidade no sentido de fazer prevalecer uma forma de pensar coletiva e favorável à sua edificação. Mas esse governo nunca contou com a colaboração da população carioca para dar continuidade ao projeto. Mesmo assim, a prefeitura prosseguiu com o plano de instalação do Guggenheim com o acordo de intenção do projeto sendo assinado no ano de 2003. A reportagem do Jornal Estadão de 30 de abril de 2003 explica com clareza tal situação:

O contrato para a construção de uma filial carioca do Museu Guggenheim foi assinado nesta quarta-feira em Nova York pelo prefeito do Rio, Cesar Maia, e o diretor da Fundação Guggenheim, Thomas Krens. A abertura do Guggenheim no Rio é motivo de polêmica na cidade. Há quem o veja como proposta oportunista de um museu americano em dificuldades financeiras e os que defendem o novo museu como mola mestra para a revitalização do centro histórico carioca. O custo do projeto tem divergências. Segundo o prefeito carioca, o Guggenheim ficaria em torno de US\$ 130 milhões. Mas a previsão de Thomas Krens é bem maior: entre US\$ 200 e US\$ 250 milhões. O que há de certeza é que a conta será paga pelo cofre do município. Cesar

---

<sup>18</sup> Instituto Pereira Passos, antigo IPLAN, é uma autarquia da prefeitura municipal do Rio de Janeiro, responsável pelo planejamento urbano da cidade. O Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP) foi criado pela Lei nº 2689 de 1 de dezembro de 1998.

Maia disse que as licitações para as obras devem ocorrer até o fim de junho. Se começarem no segundo semestre deste ano, como prevê o prefeito, as obras do Guggenheim podem terminar em 2006. César Maia explicou a diferença de previsões de custo da obra deve-se "à tropicalização dos custos". Segundo ele, mão-de-obra e materiais de construção são mais baratos no Brasil do que nos EUA. A Fundação Guggenheim teria baseado seus cálculos nos custos de construção do Guggenheim Bilbao, na Espanha. O Diário Oficial do Rio publicou o contrato com a estimativa de custos em US\$ 133,6 milhões. (ESTADÃO, 2003)

No contrato firmado com a Fundação Guggenheim a prefeitura seria obrigada a arcar com os custos de execução do projeto, além da cobertura de custos operacionais do museu que não viessem a ser arrecadados em receita durante 10 anos. Para César Maia, o Museu Guggenheim Rio de Janeiro seria um catalisador de investimentos e projetos para a Região Portuária do Rio (CAMARGO, 2011). Enquanto o prefeito era dotado de um inabalável otimismo em defesa do plano proposto e afirmava que em quatro ou cinco anos o capital estaria recuperado (O GLOBO, 2003), para parte da imprensa e grande parte da população carioca e vereadores de oposição o plano seria uma proposta cara e os recursos aplicados poderiam ser investidos em outros objetivos, como a construção de habitações, de escolas e o atendimento à saúde.

Outro ponto muito criticado pela imprensa e vereadores de oposição seria a cobrança pelo uso da marca Guggenheim, onde as alegações levantadas eram de que a própria cidade do Rio de Janeiro já seria uma marca forte, com a capacidade de agregar ainda mais valor à marca do museu e não o contrário (CAMARGO, 2011). Sofrendo com tanta objeção o desdobramento dessa situação culminou com a entrada na justiça de uma ação popular contra a construção do museu, liderada na época pelo então vereador Eliomar Coelho (PT), cujo julgamento deu-lhe ganho de causa em primeira instância (ESTADÃO, 2003). A prefeitura recorreu e o processo teve continuidade nas instâncias superiores.

Logo o debate se intensificou na imprensa, com diversos veículos de informação posicionando-se contra o Guggenheim e realizando manifestações públicas e políticas contra sua construção. Vereadores, artistas plásticos, produtores culturais, arquitetos e engenheiros fizeram, em frente ao Copacabana Palace, um ato público propondo um plebiscito no qual a população poderia manifestar-se sobre sua instalação no Cais do Porto (O GLOBO, 2003b).

Uma liminar concedida pelo juiz João Marcos Fantinato, da 8ª Vara de Fazenda Pública do Rio de Janeiro, em maio de 2003, resolveu em parte esse problema suspendendo o contrato assinado entre a Prefeitura do Rio e a Fundação Guggenheim. A medida judicial impediu, ainda, que a prefeitura efetuasse o pagamento à fundação e ao arquiteto francês Jean Nouvel pela elaboração do plano executivo de construção do museu (JORNAL DO BRASIL, 2003). Com o embargo judicial e a perduração da rejeição popular, a prefeitura optou por deixar de lado a construção do Guggenheim, percebendo que o desenvolvimento de qualquer grande planejamento que envolvesse a revitalização da Região Portuária necessitaria do mínimo de colaboração entre Governos (estadual, federal e municipal), população e mídia.

Junto à negativa judicial e rejeição popular do Guggenheim Rio, ocorreu o engavetamento do Projeto de revitalização da Região Portuária Porto do Rio. Além desses, outros fatores, como a prioridade dada pelos incorporadores imobiliários à Barra da Tijuca e à Zona Sul, fizeram com que os projetos do "Porto do Rio" não fossem realizados, além da decisão explícita do ex-prefeito César Maia de não executar o plano, após ter o projeto do Museu Guggenheim no pier Mauá bloqueado na justiça (PARADEDADA, 2015).

Vale ressaltar que nesse período de críticas e contestação jurídica a prefeitura do Rio

de Janeiro direcionou sua atenção a atender outra região com o projeto Cidade da Música<sup>19</sup>. Esse equipamento cultural de proporções monumentais foi construído na Barra da Tijuca, uma região que na época se encontrava em expansão, mas que na visão do então prefeito sofria com a falta de um comércio de entretenimento (CAMARGO, 2011). Para ele, esse complexo cultural daria à Barra da Tijuca uma nova dimensão, uma imagem para além da construída de um bairro de emergentes (Idem). A ideia desta administração era que a Cidade da Música se transformasse num polo de cultura, um dos pontos turísticos mais visitados do município, o que não aconteceu até hoje, e apagasse toda polêmica gerada pelo Guggenheim Rio.

Apesar da intenção de construção de um mega empreendimento cultural na Região Portuária do Rio de Janeiro ter naufragado na gestão do prefeito César Maia, frente a todos os problemas já relatados, esse modelo de intervenção urbanística na região foi ressuscitado anos depois, tendo desta vez continuidade (SARUÊ, 2014). Tal proposta foi aproveitada, em grande parte, pelo prefeito Eduardo Paes<sup>20</sup>, pautado também em outros exemplos semelhantes no mundo.

Assim como quando a gestão César Maia buscou a construção de um museu que mudasse o patamar da Região Portuária e o amarrasse a uma reestruturação urbana ampla, a administração de Eduardo Paes concretizou tal projeto, com alguns pontos diferentes, considerando até a defasagem do tempo e apoio político. Ao contrário de Maia, que buscava acima de tudo uma marca (Guggenheim), Paes a dispensou e se voltou exclusivamente para concepção de um museu que fugisse completamente do padrão clássico.

A gestão Eduardo Paes buscou a construção de um empreendimento cultural de grande porte com exposições diferenciadas das habituais visualizadas em museus tradicionais, que instigassem a visitação. Além disso, sua edificação com designer expressivo seria uma atração à parte. Era interesse da prefeitura tornar o Museu do Amanhã uma das principais atrações da cidade, o atrelando a “nova” Região Portuária.

Neste capítulo tratamos de buscar a gênese do Museu do Amanhã e a realização de uma análise do mesmo perante uma escala espacial e conceitual de urbano. No capítulo seguinte buscaremos efetuar um diálogo entre o Museu do Amanhã e seu espaço circundante. Realizaremos uma análise do nosso objeto de estudo como parte importante do Projeto Porto Maravilha. Além disso, analisaremos pontos de contradições envolvendo a política pública urbana que culminou com sua construção e a revitalização da Região Portuária.

---

<sup>19</sup> A Cidade da Música foi projetada pelo francês Christian de Portzamparc. A pedra fundamental do projeto foi lançada em fevereiro 2002 e sua inauguração se deu em 28 de dezembro de 2008, a 3 dias do final da terceira gestão de Maia. Com orçamento estourado em milhões de reais a obra foi inaugurada sem ser concluída, dando essa função a gestão seguinte (CAMARGO, 2011), que como uma dos primeiros atos em relação ao projeto, modificou seu nome para Cidade das Artes.

<sup>20</sup> Eleito prefeito da Cidade do Rio de Janeiro em 2008 para exercer o mandato de 2009-2012 e reeleito para o mesmo cargo em 2012 para exercer o mandato 2013-2016.

## CAPÍTULO II

### PORTO MARAVILHA, MUSEU DO AMANHÃ E AS CONTRADIÇÕES SOCIOESPACIAIS DA REGIÃO PORTUÁRIA

No primeiro capítulo desta dissertação buscamos a gênese do Museu do Amanhã a partir da dinâmica do urbano com todas as suas conexões a economia e a política. Trouxemos também traços de comparação com a tentativa de implantação de uma filial do Guggenheim na cidade, que entendemos ter sido uma das inspirações para construção do museu em discussão nesta dissertação. Era intenção da gestão César Maia naquele momento construir uma obra de destaque que chamasse a atenção da mídia e da população, que servisse de vitrine política e fosse capaz de impulsionar economicamente a Região Portuária.

Neste capítulo continuaremos a focar no viés político e econômico, só que delinearemos a análise de nosso objeto a sua constituição como um agente urbano corroborante das transformações ocorridas na Região Portuária e como peça de uma política pública urbana de valorização espacial e de atendimento ao capital, transvertida num projeto de reforma urbana que ganhou notoriedade com o nome Porto Maravilha.

Durante os Jogos Olímpicos, com boa parte do projeto Porto Maravilha já concluído, a presença do principal Boulevard Olímpico na Região Portuária sem dúvida foi uma alavanca da gestão municipal em relação ao projeto e ao Museu do Amanhã. As Olimpíadas foram a oportunidade perfeita para divulgar a área, que passou por uma drástica intervenção urbanística. Entre *foodtrucks*, telões que exibiam atletas e diversas outras atividades no Boulevard Olímpico, o ar que se respirava na época era de um espaço de infraestrutura diferenciada, com sensação de segurança e agregador de diferentes povos e classes.

Com o fim dos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro e o seu relativo sucesso perante a mídia, com diversos órgãos de imprensa do mundo o classificando desta maneira, o Porto Maravilha e o Museu do Amanhã seguiram a mesma linha de aprovação, reunindo poucas vozes e veículos de comunicação que os contestassem ou ao menos levantassem pontos contraditórios ligados a sua implementação na Região Portuária. As obras de 8 bilhões de reais, financiadas pelo Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) e tocadas pela concessionária Porto Novo foram colocadas em prática sem nenhuma participação da população local (SARUE, 2016). Boa parte das intervenções urbanas foram direcionadas para atender as demandas dos grupos políticos e econômicos envolvido no projeto. Desta forma, apesar do grande montante de dinheiro destinado a essa intervenção urbana para o megaevento olímpico, que poderiam melhorar as condições de moradia dos menos favorecidos na região, o que se concretizou foi uma crescente subordinação dos interesses públicos aos interesses de entidades privadas e perpetrado por um governo que deu as costas para a sociedade.

Era intenção da prefeitura do Rio de Janeiro ao formular o plano de revitalização da Região Portuária a construção de um empreendimento cultural que servisse de “âncora” ao projeto (VALADÃO, 2012; VIANNA, 2016) e ajudasse a tirar de foco as contradições socioespaciais da região. Mesmo com a construção do Museu do Amanhã, tal feito não foi atingido em sua plenitude já que era esperado que um planejamento urbano dessa magnitude deixasse transparecer naquele espaço muitos contrastes relacionados às questões sociais, que serão abordadas na sequência deste capítulo.

#### **2.1 Uma Breve Descrição da Relação Porto Maravilha-Museu do Amanhã**

O espetáculo é tão essencial para a nova dinâmica urbana que um dos meios mais eficazes para intensificar a imagem mundial de uma cidade é sediar eventos globais, tais como

mostras, conferências e grandes eventos esportivos internacionais. Desta forma, antes de adentrarmos na análise da relação do Museu do Amanhã, Porto Maravilha e Região Portuária é fundamental traçarmos uma síntese referente à ligação destes pontos com os Jogos Olímpicos Rio 2016.

Esses jogos impulsionaram toda operação urbana que culminou com o desenvolvimento da recente reforma urbana na Região Portuária, vinculada a lógica do empreendedorismo urbano. A postura empreendedora tomada pelos governantes das cidades e dos países envolvidos na busca pelos Jogos Olímpicos de Verão é uma das ferramentas para o desenvolvimento urbano e econômico e, ao mesmo tempo, um motivo para intervenções urbanas, uma vez que esses megaeventos apresentam grande força simbólica perante a população capaz de estimular iniciativas de regeneração urbana em determinadas partes das cidades-sede.

O empreendedorismo urbano desenvolvido na Região Portuária está intimamente relacionado à candidatura do Rio de Janeiro à sede de megaeventos esportivos internacionais, seguindo o exemplo operacional da cidade de Barcelona (MASCARENHAS, 2012). O chamado “modelo Barcelona” é pautado, basicamente, na requalificação urbana de áreas degradadas, com baixa expressão de centralidade, no aprimoramento no que diz respeito à mobilidade urbana e nas ações de city-marketing. É um modelo de transformação do espaço urbano que busca também investir na produção de espaços públicos e incentivar áreas de uso misto (residencial, de negócios, cultural), que inspirou diversas cidades em diferentes países, independente do fato de serem sedes de um megaevento esportivo internacional (MOLINA, 2014).

Os Jogos Olímpicos de Verão e as Copas do Mundo de Futebol Masculino são os principais eventos mundiais. Segundo Mascarenhas (2011) esses dois eventos são incomparáveis com outros, não sendo mensuráveis apenas pela mobilização de praticamente todas as nações do mundo, afiliadas às respectivas entidades organizadoras internacionais e desejosas de participação no certame, mas de acordo com a dimensão simbólica adquirida são capazes de atrair as atenções em todo o planeta. Esses eventos promovem fantásticos rituais periódicos, sem parâmetro de comparação com nenhum outro fenômeno social.

Como a copa do mundo de futebol masculino é diluída territorialmente em um país inteiro, em alguns casos até em mais de um, não resta dúvida que para uma cidade os Jogos Olímpicos de Verão se apresentam com uma dimensão muito maior. As cidades sedes dos jogos ficam por cerca de três semanas sob olhares do mundo, sendo o foco principal da mídia mundial.

A partir de 1980, o Comitê Olímpico Internacional (COI) adotou a estratégia de incorporar progressivamente o setor privado na promoção dos jogos, um caráter decididamente neoliberal à realização do evento esportivo (MASCARENHAS, 2011). Nos anos noventa, tornou-se hegemônica a prática de organização de megaeventos em conjunto com planejamento urbano, com vistas a melhorar a posição destas cidades na economia globalizada. A realização de jogos internacionais como estratégia de desenvolvimento econômico, que inclui a renovação da infraestrutura urbana e o investimento imobiliário, se converteu no enfoque contemporâneo dos megaeventos por parte das cidades e dos Estados (ROLNIK, 2010).

Os Jogos Olímpicos têm sido grandes propulsores de transformações urbanas. A sua recente transformação em espetáculo mundial garante grandes investimentos e visibilidade. Assim, cidades contempladas com tal evento acabam se comprometendo a conduzir políticas públicas urbanas vislumbrando seu bom andamento. Tal situação envolve o desenvolvimento de infraestrutura de transporte e telecomunicações; estádios, arenas e equipamentos olímpicos; estabelecimentos culturais para atendimento ao público visitante; edifícios; praças; monumentos; entre outros equipamentos urbanos.

Esse suporte estrutural voltado a atender atletas, expectadores e imprensa no evento deve ser programado com grande antecedência, pois planejamentos ou execuções inadequadas podem prejudicar a imagem da realização dos Jogos. Dentro desse contexto, é obrigação das prefeituras buscarem os recursos necessários para suprir as demandas do evento.

Entre 2004 e 2016 os princípios neoliberais de gigantismo dos Jogos Olímpicos, pautados num modelo “espetacular” e “perdulário”, aumentaram os gastos deste evento, fazendo com que parte das despesas acabasse nas mãos do Estado (MASCARENHAS, 2016). Mas esse fato não se colocou como grande empecilho para que as cidades desistissem de uma candidatura olímpica. Mesmo com os gastos nas alturas o número de cidades candidatas aos Jogos Olímpicos não diminuiu e as imposições do COI criaram cada vez mais dificuldades.

O COI estabelece para as cidades que desejam sediar eventos olímpicos um rigoroso pacote de exigências, que muitas vezes fere princípios básicos de autonomia dos Estados nacionais, inclusive com mudanças de leis. Mas as cidades e os países interessados acabam superando essa situação em busca dessa alavanca para a dinamização de suas economias e redefinição de suas imagens no competitivo cenário internacional (MASCARENHAS, 2016).

O processo de reforma urbana na Região Portuária do Rio de Janeiro e a combinada construção do Museu do Amanhã estão relacionados ao movimento olímpico que se enraizou na cidade a partir de 2008, quando o Rio de Janeiro foi anunciado como cidade finalista a sediar os Jogos Olímpicos de 2016 ao lado de Chicago, Tóquio e Madrid. Foi a primeira vez que passou da primeira fase do processo de escolha do COI. Nas duas tentativas anteriores, nos Jogos de 2004 e 2012, a cidade saiu da disputa logo no início (MASCARENHAS, 2016).

O prefeito Eduardo Paes, vitorioso nas eleições municipais de 2008, assumiu a gestão da cidade em 2009 na condição de finalista à sede Olímpica. Em 02 de outubro de 2009, no décimo mês de mandato de Paes, o COI divulgou o resultado da cidade sede da XXXI Olimpíadas. O Rio de Janeiro derrotou por 66 votos a 32 a cidade de Madrid e ganhou o direito a sediar os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Foi a primeira cidade da América do Sul a receber uma edição olímpica.

O projeto dos Jogos Olímpicos 2016 foi capitalizado pelos administradores públicos federal, estadual e municipal. A união dessas três instâncias, concomitante com o bom momento da economia do Brasil na época, foram peças fundamentais para a escolha da cidade como sede das Olimpíadas de 2016. O discurso dessa união foi fortemente utilizado na campanha vitoriosa, já tendo sido utilizado anteriormente na campanha para o Brasil tornar-se a sede da Copa do Mundo de 2014 (VALADÃO, 2012).

Os anteriores projetos olímpicos da cidade foram sendo prejudicados por um histórico de conflito político que refletia na limitação de repasses estaduais e federais ao município, impactando em obras e serviços públicos. Esse fato, de certa forma, sempre corroborou para que estes sofressem com a falta de infraestrutura na cidade (MASCARENHAS, 2012). Apesar de o prefeito César Maia ter mantido uma boa relação política com as outras instâncias de governo no que se referia ao projeto de Olimpíada Rio-2016, foi o governo Eduardo Paes que aglutinou de maneira mais efetiva o apoio do governo do estado, sob comando de seu partido, o PMDB, e do Governo Federal, sob governança do PT, que detinha o cargo de vice-prefeito em sua administração. Essa situação política sem dúvida foi vital para a conquista do direito de sediar os Jogos Olímpicos de 2016.

O governo brasileiro e a prefeitura do Rio enxergavam na realização dos Jogos Olímpicos a chance de promoção tanto da cidade como do país. Dessa forma, não fugiram da submissão ao COI e nem aos elevados investimentos, onde boa parte traria pouco retorno à população. Os Jogos no Rio deixavam clara sua aptidão em ser um megaevento deficitário no que se refere ao atendimento da população da cidade, tendo em vista que os investimentos se materializaram de maneira seletiva no espaço. O maior exemplo desta seletividade foi a escolha da Barra da Tijuca como centralidade, uma região pouco carente de infraestrutura e

que não necessitava receber tamanho investimento (MASCARENHAS, 2016; GUIMARÃES, 2015). Houve uma absoluta abdicação pela periferia metropolitana, o que indicava que esse megaevento pouco iria contribuir para uma mudança estrutural completa da cidade.

Apesar dos já conhecidos elevados custos dos Jogos Olímpicos, cuja previsão inicial chegava a R\$ 40 bilhões, a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro persistiu na concepção de uma Olimpíada ostentadora (MASCARENHAS, 2016). Dentro dessa conjuntura, diversas intervenções urbanísticas foram programadas pela cidade objetivando atender as demandas olímpicas, como, por exemplo, a expansão da linha 4 do metrô, o *Bus Rapid Transite* (BRT) e do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), o complexo esportivo de Deodoro, o Parque Olímpico da Barra da Tijuca, etc. Esse conjunto de obras realizado em favor desse megaevento esportivo é chamado de urbanismo olímpico (Idem).

A cidade do Rio de Janeiro tomou para si dois grandes projetos urbanos: (1) a construção de novas formas na Barra da Tijuca e (2) a revitalização da Região Portuária. Nos dois casos se inaugurou novos fluxos que promoveram processos espaciais reconfiguradores do tecido urbano. Em relação à Região Portuária a intenção foi reestruturar uma área muito próxima do principal centro financeiro e de serviços da cidade. Investimentos públicos e privados da ordem de bilhões de dólares foram destinados às duas áreas cariocas com cronogramas determinados pelos Jogos Olímpicos.

Vislumbrando a realização de uma Olimpíada de destaque, a prefeitura direcionou um mega projeto de reforma urbana à Região Portuária. Assim, um investimento misto (público e privado) na ordem de 8 bilhões foi encaminhado à região e adjacências (SARUE, 2015). Tudo isso respaldado pela Lei Complementar Municipal 101 (23 de novembro de 2009) que criou a Operação Urbana Consorciada<sup>21</sup> Região do porto do Rio de Janeiro, responsável pela execução do mega projeto. Essa Operação e a própria reforma por razões de imagem e *city marketing* recebeu o nome fantasia de Projeto Porto Maravilha (GIANNELLA, 2013).

Parte do investimento do projeto Porto Maravilha baseou-se em recursos oriundos do leilão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACS) da Região Portuária do Rio de Janeiro. A legislação urbanística do município define tipo, tamanho e altura permitidos aos imóveis construídos em cada terreno de cada bairro. Determina assim o chamado potencial de construção por área. Para a recuperação de regiões degradadas, o Estatuto das Cidades (Lei Federal nº 10.257/2001) prevê a criação de operações urbanas consorciadas em que o município estabelece regras específicas para novas construções. Por essa lei, empreendedores podem construir imóveis maiores a partir da compra de CEPACs.

A prefeitura do Rio de Janeiro colocou todo um estoque de CEPAC sem leilão de maneira única e indivisível. De maneira já pré estabelecida por acordo entre município e União, o vencedor do leilão foi o FIIPM<sup>22</sup> (fundo de investimento imobiliário Porto Maravilha), criado pelo FGTS e administrado pela Caixa Econômica Federal, que arrematou o estoque de CEPACs do Porto Maravilha por R\$ 3,5 bilhões. Esses recursos garantiram o pagamento das obras grandes e mais custosas (SARUE, 2016). Diante desses recursos levantados junto à Caixa, o projeto se estruturou a partir de uma PPP construída a partir da formação da CDURP<sup>23</sup>, cuja principal função foi a de manter uma articulação dos órgãos públicos com as empresas privadas. Essa PPP foi conduzida para a realização de obras de

---

<sup>21</sup> Operação Urbana Consorciada (OUC) é um instrumento de intervenção urbana previsto no Estatuto da Cidade em seu art. 32 (LEI 10257 DE 10 DE JULHO DE 2001).

<sup>22</sup> O FIIPM é um veículo de investimentos criado pela Caixa Econômica Federal com recursos do FGTS para participar e investir no processo de revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. O FIIPM comprou todos os Cepacs em leilão (SARUE, 2015).

<sup>23</sup> A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) é a própria parceria público-privada na no Projeto Porto Maravilha (SARUE, 2016). Foi instituída pela Lei complementar nº 102, que a CDURP é a gestora da prefeitura na Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha.

infraestrutura e a concessão administrativa de serviços públicos na região, excluindo o de segurança pública (SARUÊ, 2015).

Essa PPP aplicada à operação Porto Maravilha tem uma marca típica na maioria desse tipo de parceria, ou seja, há o resguardo dos interesses privados e todo o ônus financeiro fica a cargo do poder público. Nessa PPP, onde o orçamento municipal estaria blindado com a venda de CEPACs em lote único ao FGTS, a prefeitura teve que entrar com verba pública municipal para a obtenção desses títulos emitidos pelo próprio município, com vistas a angariar recursos – até então privados – para as intervenções na própria operação urbana, visto que esses títulos estavam encalhados e, portanto, não gerando recursos para a obra (WERNECK, 2016). Essa PPP nada inovadora é um modelo de incorporação simplista, que traz segurança total para o empreendedor.

O Projeto Porto Maravilha não tinha previsão de implantação e originalmente não estava ligado às Olimpíadas, mas passou a estar uma vez que muitas obras foram feitas sob o pretexto olímpico com o discurso de servirem de legado para o município (LIMA, 2013). Era um projeto que não fazia parte da lista do que parecia possível, já que há pelo menos 30 anos tentava-se revitalizar a Região Portuária. Projetos urbanos para a região sempre esbarravam em questões técnicas, fundiárias e, principalmente, financeiras (SARUE, 2015). Finalmente, em 2009, o projeto foi colocado em prática graças ao apelo olímpico, que o tornou viável do ponto de vista ambiental e financeiro, situando-o dentro do urbanismo olímpico carioca.

O resultado foi a valorização e notoriedade da Região Portuária carioca durante as Olimpíadas. Tal situação pode ser exemplificada pela localização do centro de mídia, vila de árbitros e centro operacional de tecnologia, que não estavam previstos para serem fixados nesta região no planejamento olímpico inicial; a criação do Boulevard Olímpico na Região Portuária, ponto de concentração de atrações e turistas durante o evento e, sem dúvida, pela presença da Pira Olímpica, o maior símbolo de ocorrência dos Jogos Olímpicos numa cidade.

Todo processo de intervenção urbana envolto no Projeto Porto Maravilha direcionou-se à chamada Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) do Porto do Rio, compreendida por cinco milhões de metros quadrados da Região Portuária do Rio de Janeiro e partes do centro e bairros vizinhos, tendo como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho (LIMA, 2013; SARUE, 2015). Essa área de atuação foi criada pela Lei Complementar Nº 101, de 23 de novembro de 2009, que modificou o Plano Diretor municipal e autorizou o poder executivo a instituir um conjunto de obras no entorno do Porto do Rio. A AEIU da Região Portuária do Rio de Janeiro, estabelecida por essa lei, engloba na íntegra os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do Centro, Caju, Cidade Nova e São Cristóvão.



**Figura 4-** AEIU da Região do porto do Rio de Janeiro.

Fonte: [www.portomaravilha.com.br](http://www.portomaravilha.com.br), 2017, adaptado pelo autor

O Projeto Porto Maravilha levou a uma reinvenção da Região Portuária do Rio, com numerosas mudanças estruturais, como a construção de 4 km de túneis, a reurbanização de 70 quilômetros de pavimento e 650 metros quadrados de calçamento, a reconstrução de 700km de redes de infraestrutura urbana (contemplando água, esgoto e drenagem, gás, energia elétrica, telecomunicação), construção de 3 estações de tratamento de esgoto, 17 km de ciclovia, plantio de 15.000 árvores e a demolição do Elevado da Perimetral (XAVIER, 2012). Além disso, por meio da CDURP são prestados na região de forma contínua os serviços de conservação e manutenção do sistema viário, das áreas verdes, das praças, dos pontos turísticos, dos monumentos, da sinalização de trânsito, iluminação pública, além da criação de bicicletário, execução de serviço de limpeza e implantação de coleta seletiva. Outro destaque do projeto é o VLT, transporte que se apresenta como uma alternativa dentro da área central e Região Portuária da cidade (MOTA, 2013).

O Porto Maravilha marca dentro de uma evolução urbana da cidade um novo quadro de refuncionalização da Região Portuária, que já foi uma área com atividades ligadas ao porto, mas que com o passar do tempo foi se modificando. Nos últimos anos prédios envelhecidos, antigos armazéns e terrenos abandonados vem sendo tomados por investidores e empreiteiras para dar espaço a hotéis, empreendimentos imobiliários, estabelecimentos culturais e outras formas. O Museu do Amanhã é a imagem concreta desse quadro na região, já que transformou o pier Mauá, um espaço que anteriormente à sua construção encontrava-se abandonado e em desuso na principal centralidade da Região Portuária. Essas transformações seguem parâmetros do empreendedorismo urbano onde o importante é que o espaço ofereça atrativos para suprir as demandas da lógica de mercado.

Essa política urbana, materializada na Região Portuária do Rio de Janeiro, por força das Olimpíadas de 2016, não se mostrou nem um pouco preocupada em utilizar esse megaevento para redistribuir, na região em questão e na cidade do Rio de Janeiro, benfeitorias urbanas para a população de baixa renda e desprovida de serviços e estruturas urbana básicas. Nas próximas seções deste capítulo mergulharemos nesta análise abordando a afirmação do capital na Região Portuária carioca e a renúncia do projeto com a população local de baixa renda.

## 2.2 Museu do Amanhã e Porto Maravilha: Peças de Afirmação do Capital e de Influência Política

As sucessivas modernizações capitalistas, tecnológicas e organizacionais associadas às profundas desigualdades na distribuição de renda no espaço urbano, sobretudo dos países periféricos, revelam um espaço cada vez mais dividido em relação a investimentos do capital privado. O mercado vem se tornando seletivo em suas ações, voltando-se prioritariamente para espaços onde o retorno financeiro é rápido e com baixa chance de prejuízo. Desta forma, espaços que não contemplem essas características acabam se tornando dependentes da ação parcial do Estado. Esses fatos atestam um quadro caótico onde a morfologia urbana vai assumindo contornos de classe (ARAGÃO, 2015).

Em uma sociedade capitalista, a cidade e o espaço em geral não pertencem aos seus habitantes e não são modelados de acordo com seus interesses, mas sim de acordo com os interesses, às vezes contraditórios, de uma série de agentes. Em geral, esses agentes são: os proprietários dos meios de produção; proprietários de terra; Promotores imobiliários e empresas de construção, e, finalmente, os órgãos públicos (CAPEL, 1974).

Logo, percebemos que as contradições, com isso, vão se acumulando levando a uma desigual e conflitante reprodução do espaço urbano (ARAGÃO, 2015), onde as grandes intervenções urbanas acabam sendo conduzidas por planos estratégicos geridos pelo Estado, mas em favor do empresariado. Esta é uma das características perversas do empreendedorismo urbano, o qual conceituamos no capítulo 1.

Quem sugere que a resolução dessas contradições cabe ao Estado, não verifica que este, na verdade, direciona a maior parte de suas políticas públicas em favor do capital, enxergando nessa estratégia a errônea concepção de que o caminho para o desenvolvimento da cidade passa por aí. Assim, o chamado Estado democrático do direito torna-se ficção, adaptando-se às exigências das grandes corporações (ARAGÃO, 2015). Veremos no transcorrer desta seção a parceria do Estado com o capital privado em um projeto de construção de um polo de desenvolvimento econômico na Região Portuária do Rio de Janeiro.

Nesta região o plano estratégico teve como sustentáculo a constituição do Museu do Amanhã. Sua criação seguiu concepções e propósitos estéticos, voltado a promover aquele espaço perante aos investidores e consumidores. Sua construção e a conseqüente implantação do projeto Porto Maravilha fez com que aquela região se vinculasse à acumulação e à circulação de capital (GIONELLA, 2013; SARUÊ, 2015). Assim, sua reforma já nasceu marcada pela contraposição entre os interesses do capital e os interesses sociais. Os ideais de igualdade e justiça social não estão na pauta principal do projeto.

O Museu do Amanhã é um objeto urbano que dentro do Porto Maravilha confirmou a lógica seletiva do capital e seu atrelamento à mercadificação da Região Portuária do Rio de Janeiro. Segundo Rolnik (2016) a construção desse museu foi parte de um plano de financiamento de um mega projeto imobiliário na região. Para a urbanista, esse museu é uma peça importante de valorização do solo urbano da Região Portuária já que a mesma possuía há alguns anos baixos valores de mercado (ROLNIK, 2016).

O museu em questão nasceu como um projeto de modernização da Região Portuária, legitimado por um discurso de mudança do quadro de degradação e abandono que este espaço vinha passando. Essa subvalorização anterior à implantação do Porto Maravilha favoreceu as incorporadoras a investirem na região. Com isso, o Museu do Amanhã, enquanto carro-chefe desse projeto, situou-se junto desses interesses econômicos, pois sua construção foi planejada pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro e por um comando empresarial, entre outras coisas, para promoção espacial da região.

O Museu do Amanhã foi constituído por meio da ação dos poderes políticos e econômicos, representando junto ao Projeto Porto Maravilha a associação entre capital e

Estado, onde por meio de uma PPP se estabeleceu no espaço público da Região Portuária. Sua construção representou uma desejada organização espacial, que repetiu o sucesso de outros projetos urbanos similares no mundo.

Tais projetos, como já vimos anteriormente, parecem claros e corretos porque são projeções visuais sobre o papel e sobre um plano de um espaço, desde o início postivos (LEFEBVRE, 1999[1991]). Mas a dialética nos coloca na linha de entendimento oposta. O citado museu produziu seletividades naquele espaço, além de uma sociabilidade fictícia, marcada pelo afastamento social da população local em relação a ele. Na seção seguinte retomaremos essa relação do Museu do Amanhã com a população local.

O plano de utilização do museu como elemento de impulso da reforma da Região Portuária revelou resultados bastante questionáveis do ponto de vista local e social. O Museu do Amanhã constituiu-se a partir de uma imagem fetiche e rentável, portanto, sem lugar para expressão de pobreza, medo, insegurança, entre outros fenômenos considerados nocivos em uma cidade. Temos assim, uma inflação do domínio estético em detrimento de políticas públicas direcionadas ao atendimento da população de baixa renda.

Observando o Museu do Amanhã e a área em seu entorno percebemos que a ação voltada para o processo de revitalização da Região Portuária não foi homogênea, foi delineada de maneira prioritária a determinadas áreas. Em pesquisa de campo, observamos essa condição do Projeto Porto Maravilha, sempre privilegiando intervenções urbanísticas prioritariamente voltadas para valorização espacial, acarretando num quadro de contraste socioespacial, onde comunidades acabaram ficando à margem do projeto. Em outras palavras, essa revitalização impositiva gerada pelo Porto Maravilha corroborou para exclusão de grande parte da população da região aos seus benefícios.

Com o Porto Maravilha, a Região Portuária transformou-se em uma área marcada pela diferença social e simbólica. Uma parte foi “enobrecida” em detrimento da outra. Nesse contexto, temos o Museu do Amanhã, Praça Mauá e Orla Luiz Paulo Conde (Avenida Rodrigues Alves) com uma imagem de renovação e futurismo, discrepando com espaços muito próximos na mesma região, como a comunidade do Morro da Conceição<sup>24</sup> a apenas alguns passos da porta principal do Museu do Amanhã, as favelas Morro do Pinto e da Providência<sup>25</sup>, que passam uma imagem arcaica de áreas atrasadas em função das suas condições socioespaciais precárias. Tal quadro poder ser constatado por meio da comparação das imagens a seguir.

---

<sup>24</sup> Apesar da de concentrar uma grande quantidade de pessoas em estado de pobreza e deter em parte de seus limites habitações precárias, por força de sua história e arquitetura o Morro da Conceição não é concebido pela mídia carioca como uma favela (LIMA, 2013).

<sup>25</sup> A favela da Providência em razão de sua localização também é noticiada pela mídia carioca e conhecida pelos cariocas como Morro da Providência.



**Figura 5** - Rua de acesso à Providência.  
Fonte: O autor, 2017.



**Figura 6** - Avenida Rodrigues Alves.  
Fonte: O autor, 2017.

A leitura dessas imagens denuncia todo um quadro de acumulação de capital e a produção e requalificação desigual do espaço urbano, que discorremos anteriormente. Enquanto a Figura 5 apresenta uma realidade presente nas favelas da Região Portuária com infraestrutura, serviços e habitações precárias, a Figura 6 difere desse quadro, destacando um ambiente com prédios luxuosos, rua e calçada pavimentadas, jardim e o VLT, um meio de transporte moderno, que se apresenta como uma novidade na cidade. As imagens apresentam dois quadros: um de repulsa em função da falta de materialidade do que consideramos ideal e outra de atratividade, que propositalmente apresenta uma estética vislumbrando o consumo e os investimentos privados.

Estas três comunidades localizadas na Região Portuária do Rio de Janeiro, Morro da Conceição, Providência e Morro do Pinto, são elementos importantes na análise envolvendo a região. Desta forma, apresentaremos uma breve síntese sobre elas, de forma a contextualizar e discutir essa discrepante realidade presente neste espaço urbano.

O Morro da Conceição situa-se em frente a Praça Mauá, a poucos metros do Museu do Amanhã, sendo habitado por uma população pobre e muito antiga, descendente dos portugueses que ali chegaram no século XIX e de negros descendentes de escravos (GUIMARÃES, 2014). O Morro do Pinto é uma favela situada no bairro do Santo Cristo, na Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Suas primeiras ocupações ocorreram em 1875, nos terrenos que pertenceram ao Barão de Mauá, onde Antonio Pinto realizou um grande loteamento abrindo seis ruas e quatro travessas (PORTAL GEORIO, s/d).

Situada no morro de mesmo nome, a Providência localiza-se entre os bairros da Gamboa e Santo Cristo, próxima a famosa estação ferroviária Central do Brasil, sendo uma das maiores favelas da cidade. Sua história inicia-se em 1897, quando soldados republicanos regressos da Guerra de Canudos fixaram-se naquela localidade, dando início à sua ocupação e constituindo-se na primeira favela do Rio de Janeiro (GIANELLA, 2015), onde persiste sob precárias condições sociais e de infraestrutura. O mapa a seguir, moldado para o enriquecimento das informações anteriores, destaca a localização destas comunidades dentro da Região Portuária e perante o Museu do Amanhã.



**Figura 7** - Morro da Conceição, Providência e Morro do Pinto  
Fonte: [www.portomaravilha.com.br](http://www.portomaravilha.com.br), 2017, adaptado pelo autor

Vale ressaltar neste momento que o foco de nossa dissertação sobre as favelas não objetiva confirmar o estereótipo clássico e discriminatório que se faz no Rio de Janeiro desses espaços, como localidades marcadas pela ilegalidade, pelo tráfico de drogas, pela violência e desordem urbana desencadeada pelos pobres. Não é de nosso interesse também a realização de uma análise depreciativa envolvendo as dicotomias “asfalto – favela” e “centro – periferia”, ou seja, uma cidade partida por questões políticas, sociais e econômicas. Nossa intenção em relação às favelas da Região Portuária é a realização de uma análise envolvendo as políticas públicas de Estado aplicadas na Região Portuária do Rio de Janeiro e a ação direcionada do capital nesse espaço urbano.

As favelas da Região Portuária anexas ao Projeto Porto Maravilha representam um urbano que reflete o que Oliveira (2013[2003]) coloca como quadro contraditório da economia e sociedade brasileira, pautado num desenvolvimento sempre direcionado à concentração de renda. Segundo o sociólogo brasileiro, em todos os ápices de crescimento econômico, o abismo da desigualdade social cresceu no Brasil, comprovando que a distribuição de renda nunca foi prioridade no país. O Estado priorizou os interesses dos grandes proprietários rurais e negócios urbano-industriais (Idem). A maioria da população não participou da mudança social.

Nesse mesmo tema o arquiteto e urbanista João Sette Whitaker Ferreira (2017) expõem que no país a concentração indecente da riqueza se reproduz na injusta divisão espacial urbana. Para o urbanista, os investimentos de maneira ostensiva ocorrem exclusivamente nas áreas dos mais ricos, aonde a elite conduz o crescimento da cidade (FERREIRA, 2017). A desigualdade espacial, fruto da desigualdade social, se relaciona com a localização dos grupos sociais no espaço tendo reflexo no acesso desigual a serviços e equipamentos urbanos.

Podemos comparar a atual Região Portuária do Rio de Janeiro com a reflexão do “ornitorrinco” de Francisco de Oliveira (2013[2003]), onde ele explicita que a sociedade brasileira tinha tudo para evoluir, mas manteve-se estática com seu padrão de desenvolvimento pautado na intensificação da desigualdade. O autor recorreu ao estranho animal dotado de bico de pato – considerado ao mesmo tempo réptil, pássaro e mamífero – como metáfora do Brasil enquanto Estado, que tem um impasse evolutivo no campo socioeconômico similar a um ser malformado. O problema brasileiro não é a falta de crescimento, mas a estrutura que leva o país a ser uma das sociedades mais desiguais do mundo (OLIVEIRA, 2013[2003]). Tal circunstância, segundo Oliveira (1982), cria um urbano marcado por uma organização de classes, onde o Estado direciona investimentos para atender as pautas das classes médias e empresariais, deixando em segundo plano as classes populares. Tal fato confirma a inseparabilidade da prática social com a prática espacial.

A Região Portuária com suas contradições socioespaciais é uma representação dessa metáfora do ornitorrinco de Francisco de Oliveira, que por meio da ação seletiva do Estado e do capital prolifera a concentração de renda e de benfeitorias urbanas numa parte da região. Temos nesse espaço um quadro que reflete uma pujança econômica, com os equipamentos culturais e de entretenimento, edificações e infraestrutura urbana exclusiva, que representam uma classe empresarial dominante e concentradora de renda. Temos, ainda, com essa metáfora a apresentação de um panorama urbanístico de segregação e desigualdade social.

Em oposição a esse quadro, temos na região uma grande concentração de população em favelas como as já citadas, Providência e Morro do Pinto, além de ocupações prediais irregulares inaptas à moradia. Viver nessas formas urbanas no Rio de Janeiro é conviver com a violência, institucional ou não, física ou simbólica, com a carência de saneamento básico, com a ausência de coleta de lixo regular, com a escassez de água encanada, com a falta de mobilidade, enfim, com tensões e constrangimentos cotidianos de toda ordem (BURGOS, 2017). Nessas comunidades e ocupações se desenha uma realidade social e espacial onde a vida é precarizada.

Essas favelas juntamente a outros espaços de natureza semelhante corroboram para o seguinte quadro quantitativo: as classes desfavorecidas e pobres compõem a maior parcela da população da Região Portuária, sendo displicentemente segregados (LIMA, 2013). Joana Paradedá (2015) em sua expressiva tese abarcando o Porto Maravilha realizou um importante estudo sobre a variável social da Região Portuária. Pautada no censo demográfico 2010 ela verificou que cerca de 17% da população da região está na condição de extrema pobreza e cerca de 35% na condição de pobreza. Números esses muito piores que o do município, que apresenta esses grupos sociais, respectivamente com 9,5% e 20,9% (PARADEDÁ, 2015). Os

números confirmam o quadro crônico de pobreza que percebemos empiricamente quando adentramos principalmente em prédios e terrenos ocupados por sem tetos e nas favelas da região.

Mesmo a par desses dados a prefeitura do Rio de Janeiro, gestora principal desse projeto bilionário que é o Porto Maravilha, não fez mais do que continuar a excluir os menos favorecidos. Pouco se fez para melhoria da qualidade de vida desses moradores, como promover a regularização da sua moradia e dar maior acesso aos serviços e equipamentos urbanos. Um número insuficiente de obras foi realizado em favor das comunidades da Região Portuária, sem contar o claro direcionamento do projeto pela busca de mudanças no perfil de população da região. Desde o início o projeto se mostrou restritivo à classe mais pobre.

Objetivando enriquecer nossa pesquisa, buscamos trazer uma voz política de peso, conhecedora e capaz de analisar todo esse quadro apresentado anteriormente. Essa voz é da vereadora, socióloga e ativista dos direitos humanos Marielle Franco, que para nossa tristeza, foi brutalmente assassinada a tiros aos 38 anos no bairro Estácio, no Centro do Rio.

Seu último evento foi a mediação de um debate de título: “Jovens Negras Movendo as Estruturas”, organizado pelo PSOL, que tinha por objetivo discutir as dificuldades das mulheres negras na sociedade atual. Esperamos que sua luta pelos direitos humanos, pelas causas dos negros, dos favelados e das mulheres permaneça viva. Temos o compromisso de não deixar que a memória e briga dessa mulher negra e favelada, como gostava de ser intitulada, não se apague.

Formada pela PUC-RJ e Mestre em Administração Pública pela UFF, onde defendeu uma tese acadêmica criticando as UPPs, ela foi eleita em 2016 pelo PSOL para seu primeiro mandato, sendo a quinta mais votada do município do Rio de Janeiro com 46402 votos. Passou grande parte de sua vida no complexo de favelas da Maré, sendo muito combativa nas questões sociais e raciais. Assim, sua opinião é de vital importância em nossa análise, e impossível de ser desconsiderada.

Sobre a esse quadro de imposição do capital na Região Portuária por meio do Projeto Porto Maravilha e do Museu do Amanhã e o consequente quadro de segregação espacial Marielle Franco explicou que:

A operação urbana do Porto Maravilha desde o início mostrava seu verdadeiro foco, gerar novas oportunidades para o processo de especulação imobiliária e para o lucro das empreiteiras envolvidas. Por isso, a PPP que se estabeleceu tem sido mais vantajosa para garantir um processo de gentrificação dos bairros portuários do que melhorar a qualidade de vida de seus moradores. É importante ressaltar que ali não havia investimentos há mais de 30 anos e mesmo com esses promovidos por essa operação urbana, no geral, a realidade social pouco se alterou. A precariedade de serviços básicos nas favelas da Região Portuária pouco se modificou. Em resumo, o Porto Maravilha é um projeto direcionando a satisfazer economicamente as empreiteiras e outras empresas mantendo o pobre favelado da região na mesma condição degradante de sempre. A bancada do PSOL tem denunciado desde a gestão passada essa situação e vem lutando para dar um novo direcionamento à Região Portuária. Como exemplo temos nos empenhados para que os imóveis públicos sejam direcionados para moradia de cidadãos sem habitação ou de habitação precária. Mas o que temos assistido é justamente o contrário (FRANCO, 2017).

A ideia do governo Eduardo Paes e dos empresários envolvidos no Porto Maravilha era potencializar economicamente a Região Portuária, atraindo uma diversidade de empreendimentos comerciais e empresas para região. Mas tal intenção não se concretizou até

o momento. Segundo Botelho (2017) isso se deu pelo fato de os investimentos em edificações terem desacelerado assim que as inaugurações do mercado imobiliário encontraram dificuldades para conseguir novos consumidores. Este mercado não se desenvolveu da forma que se esperava em função da formação de um excedente de imóveis.

As mais que propagadas obras da Região Portuária do Rio de Janeiro, com destaque para as de mobilidade e o Museu do Amanhã que ajudaram a construir uma imagem exuberante da região, não foram suficientes para impulsionar a construção em grande quantidade de empreendimentos comerciais. Para se ter uma noção dessa frustração, existem atualmente cerca de 22% de escritórios vazios na Região Portuária aguardando compradores e até mesmo a venda de CEPACs mostrou-se muito abaixo do que se esperava (BOTELHO, 2017). Percebe-se que o Porto Maravilha não concretizou um de seus principais objetivos: o de transformar a Região Portuária num polo de acolhimento de um mercado imobiliário de alta renda.

Mesmo não alcançando os objetivos esperados, o Porto Maravilha enquanto marca de um urbanismo Olímpico e de um empreendedorismo urbano, concretizou-se como uma reforma urbana que passou longe de ser avaliada como negativa para o mercado, já que com ele se formou na Região Portuária uma grande reserva fundiária em estado de especulação junto aos direitos adicionais de construção, os CEPACs. Com a infraestrutura da área já recuperada pelo Estado e iniciativa privada, caracterizada pela presença de elementos de valorização do solo, a tendência é que, ainda que de maneira lenta, as terras e os CEPACs sejam absorvidos pelo mercado financeiro e imobiliário. Como consequência é grande a possibilidade de que com o tempo esses bairros, habilitados ainda por uma classe social de baixa renda, sejam “invadidos” por pessoas de uma classe social de poder aquisitivo superior.

O Porto Maravilha vai além de um mero projeto urbanístico, ele é marcado como um projeto financeiro, com diversos atores e fluxos envolvidos. A ação do capital privado na Região Portuária permitiu que alguns empreendimentos, para fins comerciais e residenciais de luxo, fossem construídos, ainda que com algumas dificuldades de comercialização, para fins de especulação imobiliária. Alguns desses empreendimentos merecem destaque como por exemplo: o Holiday Inn, 594 quartos de hotel na Via D1, no bairro Santo Cristo; o Vista Guanabara, na avenida Barão de Tefé no bairro Gamboa; o Marriot, 168 quartos de hotel, na rua Equador, Santo Cristo; o Port Corporate Tower, 22 andares, sendo 18 andares exclusivamente de escritórios, no Santo Cristo; Prédio da Biblioteca Nacional Cais do Porto, na rua Rodrigues Alves, filial da biblioteca nacional na Região Portuária, que conta com teatro, sala multimídia, restaurante livraria e diversos outros estabelecimentos construídos nesta região.

Esses empreendimentos imobiliários projetados para a Região Portuária não são somente elementos aleatórios presentes no contexto do Porto Maravilha, mas trata-se da construção de um poder hegemônico ligado a um conjunto constituído pelo capital financeiro, produtivo e pelo Estado. A decisão sobre os rumos do projeto encontra-se nas mãos desse grupo onde o Estado é o facilitador para a atuação dos demais sujeitos, é a chamada governança urbana, que se encontra implícita no modelo de empreendedorismo urbano, onde as decisões da cidade são tomadas conforme um complexo conjunto de interesses do capital (HARVEY, 2005 [2001]).

Esse Estado direcionado a atender aos interesses do capital acabou refletindo no quadro político do município do Rio de Janeiro. Nas duas campanhas eleitorais para prefeitura (2008 e 2012), a candidatura de Eduardo Paes obteve um financiamento muito superior aos dos seus concorrentes. Segundo Faulhaber e Azevedo (2016), grande parte das doações de campanha dirigidas à sua candidatura foi proveniente de empresas que atuam no mercado imobiliário da cidade. Em 2008 a campanha do PMDB, voltada para a eleição de Paes,

conseguiu arrecadar algo em torno de R\$ 11 milhões, tendo como alguns de seus doadores Eike Batista (R\$ 500mil), Construtora OAS (R\$ 350 mil), Banco Itaú (R\$ 300 mil), Construtora Carioca Engenharia (R\$ 300 mil), a financeira imobiliária Financilar (R\$ 280 mil), Gerdau metalúrgica (R\$ 200 mil), Rossi Imobiliária (R\$ 200 mil), dentre outras (FAULHABER E AZEVEDO 2016).

Em 2012 muitas empresas mantiveram-se como doadoras, já que obtiveram contrato milionário com a prefeitura e outras surgiram como colaboradoras oficiais da reeleição do prefeito Eduardo Paes buscando vantagens mais a frente. Como exemplo temos: a construtora Carvalho Hosken, que doou R\$ 650 mil, sendo responsável por executar as obras do Parque Olímpico, e a construtora Cyrela que contribuiu com R\$ 500 mil e construiu o campo de golfe das Olimpíadas de 2016 (FAULHABER E AZEVEDO 2016). Nessa estrutura eleitoral brasileira, onde as campanhas eleitorais eram bancadas, em parte, por doações de empresas, formavam-se coalizões de interesses econômicos e políticos. É como se o aparelho do Estado fosse gerido por força dos interesses do capital, tendo o contexto social banalizado ou negligenciado. Desde 2015 o Superior Tribunal Federal (STF) determinou o fim das doações eleitorais de empresas, permitindo apenas doações de pessoas físicas. Esse fato, no entanto, não determinou o fim da influência de empresas em campanhas eleitorais, só fez com que a doação passasse a ser feita diretamente pelos empresários e executivos enquanto pessoa física.

Desde o início do Porto Maravilha, a Região Portuária foi concedida às construtoras Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, que constituíram a concessionária Porto Novo para participarem da PPP gestora do Porto Maravilha, a CEDURP, responsável pela execução das obras e administração desse espaço (SARUE, 2015). Essas construtoras atuam em conjunto com as financeiras para garantir visibilidade e lucro ao projeto. Se tivéssemos acesso aos nomes dos diretores e presidentes de cada uma dessas instituições vinculadas ao capital financeiro e produtivo, veríamos que estamos falando de cerca de vinte pessoas que estão definindo o futuro da histórica Região Portuária (GIANELLA, 2015).

Cabe neste momento atentarmos para o fato dessas três construtoras estarem envolvidas em esquemas de corrupção, fato já confessado por seus executivos na Operação Lava Jato<sup>26</sup>. Os donos da Carioca Engenharia, Ricardo Pernambuco e Ricardo Pernambuco Jr., e o ex-presidente da Odebrecht Infraestrutura, Benedicto Jr., confirmaram pagamento de propina ao ex-deputado federal peemedebista Eduardo Cunha em nome do consórcio Porto Rio pelas obras da Região Portuária (FOLHA DE S.PAULO, 2017). Foram desviados da obra milhões de reais (Idem), que se aplicado em favor do social poderia, por exemplo, suprir parte da demanda por habitação da população carente da região.

O empreendedorismo urbano se apresenta como um modelo de governança pautado num conjunto de ações com efeitos nas instituições, bem como nos ambientes urbanos construídos, que visa potencializar a vida econômica através da criação de novos padrões e estruturas urbanas (HARVEY, 2005 [2001]). De acordo com Harvey (2005 [2001]), todas as cidades vinculadas a esse modelo de governança estão direcionadas ao simples objetivo de receber investimentos, acréscimos econômicos e um desenvolvimento voltado para a lucratividade.

Para além, percebemos que o empreendedorismo urbano que se aplicou à Região Portuária foi o modelo periférico, uma reprodução do modelo estrangeiro levantado por Harvey (2005 [2001]), só que com pouquíssimo envolvimento e participação da população nas tomadas de decisão e nos rumos das gestões e do planejamento das cidades, além de um claro favorecimento da elite local (SILVA, 2012). Na capital fluminense, esse empreendedorismo urbano intensificou o processo de valorações distintas do espaço, baseadas

---

<sup>26</sup>Conjunto de investigações em andamento, que ocorrem desde março de 2014, executadas pela Polícia Federal do Brasil.

em padrões de consumo diferenciados, o que representou um retrocesso da parte dedicada ao capital público social (saúde, educação, moradia). Essa conjuntura política e econômica corroborou para a formação de um quadro socioespacial marcado por contrastes e deterioração da vida social, cuja discussão ganhará um fôlego na seção seguinte.

### **2.3 A Consolidação do Capital Concomitante à Falta de Desenvolvimento Social e aos Processos de Remoções**

Neste subcapítulo continuaremos com o foco direcionado às contradições socioespaciais na Região Portuária sob o prisma da ação seletiva do capital, mas traçando um paralelo com a população local de baixa renda. Seguindo nossa base teórico-conceitual, proporcionada pelo empreendedorismo urbano harveyano, partiremos de uma análise de prevalência de um pensamento capitalista acumulativo em que institui a abordagem da cidade como máquina de crescimento, para que fique às claras que nem sempre os direitos e interesses da população são considerados nas estratégias dos projetos urbanos conduzidos pelos gestores citadinos.

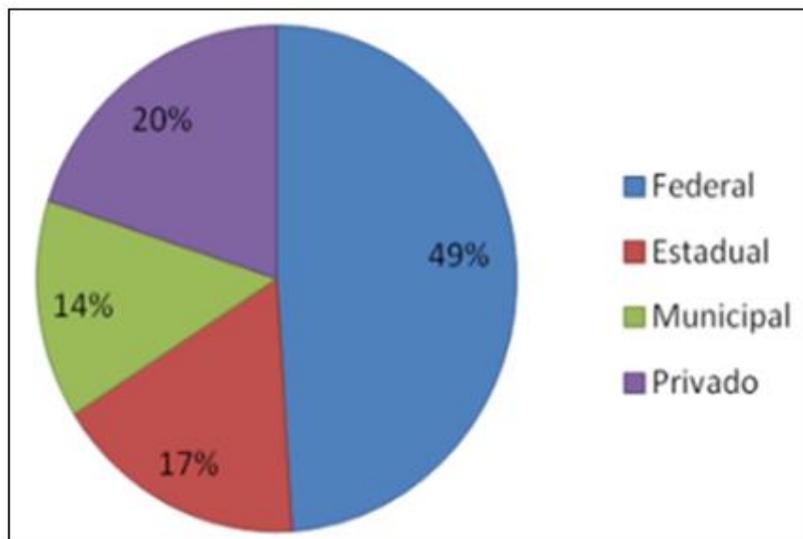
Esses gestores, em conjunto com investidores e financiadores do setor imobiliário e de serviços, estão alinhados a atividades que favoreçam o crescimento econômico em detrimento de uma melhoria nas condições de vida dos cidadãos. A pujança econômica da nova Região Portuária e das forças produtivas não provocou um desenvolvimento social. O Projeto Porto Maravilha, inserido nesse contexto, apresentou uma contradição fundamental: ao mesmo tempo em que seus promotores se apossaram em divulgar imagens daquilo que se tornaria atração de investidores e de usuários, existia uma população local carente de habitações, infraestrutura e serviços.

Este Estado é copiosamente da classe dominante. Isso porque em nome dos interesses comuns ele se coloca acima da sociedade e com esse status acaba se voltando para viabilizar e dar suporte a acumulação de capital (ARAGÃO, 2015). Ele gera contradições quando seleciona áreas para implantação de equipamentos, infraestrutura e serviços públicos.

Em complemento a essa circunstância entendemos que em espaços voltados exclusivamente a atender ao capital ocorra a predominância de uma realidade sem cidadãos, um espaço direcionado exclusivamente para o consumo (SANTOS, 2014[1987]). Desta forma, percebemos que boa parte da população alcançada pelo Projeto Porto Maravilha não foi vista enquanto cidadãos daquela esfera, mas sim como um mero aspecto numérico, desprovida de alguns direitos tidos como básicos. Vale ressaltar que as prestações desiguais nos serviços públicos corroboram com as desigualdades socioespaciais.

Dentro de uma visão urbana e social, o quadro anterior nos permite traçar um paralelo com a análise lefebvriana do direito à cidade. Lefebvre (2001[1968]) defende um direito de não exclusão da sociedade urbana, de suas qualidades e benefícios da vida no espaço citadino. O que este direito coloca em questão não são somente coisas, mas algo mais vago, porém, essencial: a vida cotidiana na cidade, ou seja, uma cidade feita de satisfação e prazer, de encontros, ludicidade e imprevisibilidade, com direito a habitá-la e a praticá-la (LEFEBVRE, 2001[1968]).

O projeto Porto Maravilha transformou as terras, majoritariamente públicas, em espaços voltados para o capital privado, destituindo as classes populares que delas se utilizavam e assim praticavam, ainda que precariamente, um dos preceitos básicos do direito à cidade que é a habitação. Da totalidade dos terrenos disponibilizados para o Projeto Porto Maravilha e direcionados aos interesses empresariais, portanto, colocados no circuito de valorização imobiliária promovidos pelo capital, 80% eram de propriedade do Estado em suas três instâncias (GIANNELLA, 2015), conforme demonstra gráfico abaixo.



**FIGURA 8** - Propriedade dos terrenos disponibilizados para o Porto Maravilha.  
Fonte: GIANELLA, 2015.

Os terrenos públicos que o Estado deveria prioritariamente destinar à construção de habitações de interesse social foram repassados – por um mecanismo que envolve a reprodução do capital na esfera financeira – para o capital privado, concentrando-se nas mãos de poucas empreiteiras, incorporadoras e financeiras. Essa conjuntura privatizante do Porto Maravilha, que retrata uma negação à população local de baixa renda, é reflexo do que Henri Lefebvre já explicitava décadas atrás sobre o ato de viver a cidade perante o urbano direcionado ao lucro, mas nunca foi tão atual dentro desse dinamismo urbano e econômico intrínseco ao projeto.

No livro *Direito à Cidade*, o autor distinguiu o ato de viver a cidade entre *habitar* e *habitat*. Habitar é participar, se apropriar de uma vida social, de uma comunidade, de uma aldeia ou cidade de acordo com o que deseja (LEFEBVRE, 2001[1991]). É o ato de viver a cidade em sua plenitude, sendo uma prática ao mesmo tempo funcional, multifuncional e transfuncional (Idem). Não podemos deixar de situar que esse atributo da cidade é milenar e foi se desvitalizando conforme se consolidava, na mesma, a lógica da produção industrial (1999[1970]).

Quando a cotidianidade urbana se entrelaça ao capital, parcela da população menos privilegiada tem sua condição de usuário restrita ao ato de morar, denominado por Lefebvre (2001[1991]) de *habitat*. Seu padrão social passa a ser mensurado pela condição de proprietário de uma casa, isto é, a moradia reduzida à função. Em síntese, o *habitat* é uma imposição, uma “soma de coações”, algo “instaurado pelo alto”, um atentado à diversidade de maneiras de viver, uma redução do ser humano a algumas de suas funções básicas como comer, dormir e reproduzir, um atentado ao bem-estar social (Idem). O próprio Estado é um agente disseminador da lógica do *habitat*, tendo em vista que as atuais políticas de construção de moradia se configuram como programas de gestões, que administram e gerenciam não apenas os projetos, mas à vida das pessoas, limitando-as a esse direito.

O habitar é marcado pelo direito à cidade, o direito de não exclusão da sociedade e da vida urbana. Em espaços tomados pela lógica mercadológica essa prática foi cooptada pelo *habitat*. É o caso da Região Portuária do Rio de Janeiro com sua prática de mercado que consolidou sua população de baixa renda sob condições de *habitat*, apresentando um quadro social limitador do direito à cidade, que entre outras coisas é composto por acesso ao trabalho, à saúde, à habitação, aos transportes, ao lazer, à cultura, à educação, à informação, aos

serviços e a todos os demais direitos que ela pode proporcionar, onde tudo deveria ser usufruído de maneira igualitária.

David Harvey advogando o direito à cidade e pautando-se em Karl Marx afirma que se há algum tipo de direito de propriedade no regime capitalista ele é um direito coletivo, “direito de propriedade coletiva ou associado, e não individual” (HARVEY, 2014, p. 150). O direito coletivo à cidade implica na utilização social do espaço, apropriação pelo corpo, transformando o espaço público em locais comuns e políticos.

Para enriquecimento deste assunto não podemos deixar de citar que Henri Lefebvre (1999 [1970]; 2001[1968]) que vislumbrando mudanças nesse quadro social argumentou que o direito à cidade é uma possibilidade que só existiria com a conflagração de alterações na dinâmica do tecido urbano, onde este voltasse a ser mais um espaço da convivência e menos de reprodução do capital e do poder do Estado, ou seja, da volta da primazia do valor de uso sobre o valor de troca e da obra sobre o produto (LEFEBVRE, 1999 [1970]; 2001[1968]). O direito à cidade só emergirá com a união e força política das parcelas menos privilegiadas, numa luta anticapitalista para sua realização. Debates e discussões abertas sobre o que se está fazendo e qual seria a melhor maneira de se alcançar esse direito deveriam ser realizados (HARVEY, 2014), mas até o momento, há de se reconhecer que pouco se avançou nessa direção, sendo um quadro que entendemos, ainda, não ter lugar, sendo um atributo utópico.

Em consonância com Lefebvre (2001[1991]) Santos (2014[1987]) denomina a população condicionada ao habitat como cidadãos “mutilados” ou “não-cidadãos”, de modo que para ele o sujeito só pode ser considerado cidadão se portar direitos. Para ele, a divisão social de classes perpetua no espaço e por meio dele as desigualdades, sendo habitado por não-cidadãos, assim chamados por muitas das vezes não terem acesso aos serviços, que por direito deveriam ser ofertados. São sujeitos oprimidos pela lógica excludente capitalista, distantes do direito à cidade. Ele afirma que nesse tipo de espaço o que existe na verdade são consumidores, onde todo investimento feito pelo Estado ou pelas empresas visam atender o capital (SANTOS 2014[1987]).

O Museu do Amanhã e a nova Região Portuária são uma reprodução desse espaço composto de não-cidadãos, de modo que espelha uma urbanização concentradora e excludente, representa um desenvolvimento sem distribuição de renda e direitos. Essa é a marca de um urbano tomado pela desigualdade e segregação, tendo como expressão máxima a presença de áreas constituídas por favelas. Assim, a cotidiana vida desse pobre é alimentada pela simples necessidade de continuar existindo (SANTOS, 2000).

É de fundamental relevância compreender que o discurso político da Prefeitura do Rio de Janeiro precedente ao Porto Maravilha era a introdução de uma reforma urbana democrática que seria direcionada através da participação popular. Tal fato, na verdade, não seria uma mera “bondade”, mas sim uma obrigação constitucional do Estatuto das cidades<sup>27</sup>, que desde 2001 obriga a participação popular em projetos urbanos da magnitude do Porto Maravilha (FERREIRA, 2013). Somente assim, segundo o estatuto, seria possível a construção de um espaço que atenda aos anseios da população de maneira homogênea (Idem).

Mas essa idéia de uma reforma democrática ficou no discurso. Segundo Valadão (2012) essa chamada participação popular no Porto Maravilha se traduziu em reuniões impositivas onde foram apresentados pontos do projeto sem espaço para o debate. As diversas colocações feitas pelos moradores, como implantação de serviços e infraestrutura voltados a população de baixa renda da região, dificilmente eram atendidas. A consequência desse fato foi a constituição na Região Portuária carioca de um cidadão sem nenhum envolvimento com

---

<sup>27</sup>O Estatuto da Cidade é a denominação oficial da lei 10.257 de 10 de julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição brasileira. Seus princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade.

a nova realidade que estava emergindo, logo sem nenhuma identificação com esta.

Esse fato totalmente controverso, em relação ao discurso, a lei e prática, nos fez buscar fontes de importância incontestável na região para averiguação desta situação. Ahamos de vital importância escutar a opinião de moradores no que diz respeito a esse assunto. Nessa busca encantamo-nos por um projeto cultural envolvendo jovens e crianças desenvolvido na Região Portuária chamado “Entre o Céu e a Favela”, que foca principalmente em um público do Morro da Providência e Morro do Pinto, duas comunidades inseridas no Projeto Porto Maravilha. Visualizamos em sua coordenadora, Cíntia Santana, que também é moradora local, uma figura de potencial credibilidade para tratarmos do assunto das reuniões, onde questões eram levantadas, mas nenhuma atendida, desfazendo-se a ideia de um projeto de apoio popular.

Apesar de não ter sido chamada participei de alguns encontros. Nesses eram exposto os planos de obras a moradores presentes, onde alguns questionavam pontos do projeto. Aconteciam diversas contestações ao Projeto Porto Maravilha com diversas questões sendo levantadas, mas muitas vezes as respostas não eram dadas. Em outras reuniões havia uma abertura maior para questionar alguns problemas, mas nada parecia se resolver por meio das reuniões. Participei de três encontros no total, mas nada foi alterado por força dos moradores, nenhum de nossos pedidos foi atendido. Tudo a meu ver parecia uma grande encenação (SANTANA, 2017).

Mesmo com a aplicação do projeto Porto Maravilha, grande parte da Região Portuária continuou carente de infraestrutura e serviços tidos como básicos para população, um retrato da seletividade do capital no espaço urbano, que passou a estar numa condição prioritária de negociação, venda e consumo. Esse fato acabou acarretando na precarização social, onde muitos equipamentos urbanos foram instalados na região por empresas e pelo Estado, mas com retorno voltado prioritariamente para o empresariado e população externa.

Buscamos nessa dissertação a materialização desta contextualização através de exemplos locais. Com isso procuramos o depoimento de moradores para traçarmos um paralelo incontestável do teórico com o empírico. Entre alguns dos cidadãos locais que entrevistamos, destacamos as declarações da produtora cultural Ellen Cristina, habitante do Morro da Providência, que entrevistamos na Praça Américo Brum, um dos pontos de centralidade da favela. Suas declarações ratificaram no Projeto Porto Maravilha a seletividade do capital e a consequente construção de uma realidade de cidadãos mutilados:

A princípio acreditei que seria uma mudança positiva para os moradores, houve alguns pontos que realmente fizeram a diferença, como a retirada da perimetral. De resto nada foi pensado para o morador da favela e nem nos nossos vizinhos. Muitos comerciantes “seculares” foram à falência e o Porto Maravilha só fortaleceu as grandes potências da região. Algumas obras da prefeitura só contemplaram parte da comunidade nos locais mais visíveis, “*Por que será?*” O Morro da Providência continua ainda com muitos becos com uma população sob miseráveis condições de sobrevivência. A meu ver o Porto Maravilha, do ponto de vista social, foi um projeto fracassado, pois não tinha como objetivo melhorar a condição de vida dos moradores (CRISTINA, 2017).

Parte da Região Portuária foi transformada pelo Porto Maravilha em um espaço de consumo e consumo de espaço. Parcela do solo da região, codificado pelo empreendedorismo urbano, revestiu-se de mercadoria por conta das diversas intervenções direcionadas a

valorização inerente a um sistema de especulação, incorporação, construção e financiamentos imobiliários. O projeto não levou o morador a criar vínculo com a região revitalizada, de modo que os serviços e edificações ali emergidos são pouco aproveitados por eles.

A prefeitura não conduziu os investimentos na Região Portuária a partir de um plano coletivo pautado na participação popular. O que ocorreu foram decisões hegemônicas realizadas de cima para baixo, com a prevalência da racionalidade técnica e a associação do Estado com o corpo empresarial interessado em investir no espaço.

Assim, espaços materializados a partir de uma série de gerações estão se perdendo por força dessa ação, constituindo uma sensação de estranhamento da população local com esse “novo” espaço emergido. Para completar esse quadro de afastamento, o Museu do Amanhã, a centralidade simbólica do projeto, tudo que fez foi se distanciar das comunidades da região, não situando essas pessoas como público-alvo.

O Museu do Amanhã se estabeleceu como um produto a ser gerido na condição de uma empresa privada, e como tal, os administradores não estabeleceram nenhum tipo de projeto visando a inclusão cultural de moradores das favelas. Em pesquisa de campo realizada no Morro da Providência percebemos que é grande o número de pessoas que ainda não visitaram o museu e que não demonstram interesse em visitá-lo, mantendo inclusive uma rejeição ao espaço por não se identificar com o mesmo.

Apelando novamente à importante participação em nossa pesquisa de Cíntia Santana, ela afirmou desconhecer qualquer tipo de projeto de estímulo à visita do Museu do Amanhã nas comunidades da Providência e Morro do Pinto. Santana, como percebemos em nossa pesquisa empírica, apresenta uma opinião similar a de muitos moradores da favela. Quando perguntada sobre sua opinião a respeito do Museu do Amanhã, ela descreve:

Acho que não combina com o local na sua aparência física, sinto que destoa da história local que temos, além disso, não concordo com o valor que foi gasto na sua construção, sendo que há museus mais antigos na região que estão falindo por falta de verba. Apesar de não ter ido ao museu, acredito que todo museu tem sua importância. Mas a forma como foi feito, o local construído e sem pensar na história local e na sua população foi um desrespeito. Sempre que o vejo sinto que o construíram em cima da minha história e aí não a empatia que resolve. Se quiserem que nós entremos no museu tem que subir a favela. Tudo que queremos é fazer da favela um lugar cheio de cultura e frequentado por todos (SANTANA, 2017).

O citado museu foi ofertado por sua publicidade como meio de entretenimento e cultura, cujo discurso oficial dizia estar direcionado a todas as classes sociais, mas como vimos anteriormente, tal fato não aconteceu. Além disso, o valor da entrada (R\$ 20,00), a distância e o preço do transporte até o local são limitadores da população mais pobre, que não tem outra escolha se não a de ficar sem acesso a equipamentos culturais. Forma-se aí uma exclusão planejada, onde o pobre “democraticamente” tem a opção de acesso ao museu, mas emergem uma série de limitadores para tal feito.

Sobre o Museu do Amanhã e a propagação do incentivo a cultura na região existe um fato estarrecedor. Quase 3/4 do dinheiro destinado ao incentivo da cultura na Região portuária, R\$ 89,9 milhões de um total de R\$ 122,7 milhões, foi investido apenas em duas instituições, o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio (JORNAL DO BRASIL, 2017), desprezando projetos culturais nas favelas da Região Portuária. Inclusive parte da verba que deveria ser encaminhada para obras no Morro Pinto foi realocada nas obras do Museu do Amanhã e depois, por ordem do Tribunal de Contas do Município, corrigida (Idem). Pouco também foi destinado à história e cultura africana da região, que abordaremos com mais

profundidade no capítulo 3.

Rememoremos que a Região Portuária do Rio de Janeiro pós-Projeto Porto Maravilha e Museu do Amanhã são a representação da forma urbana da cidade do Rio de Janeiro, marcada pela contraposição entre os interesses do capital e os interesses sociais. Uma cidade que foi durante muito tempo o mais importante foco político do país e onde todas as intervenções urbanas que ocorreram foram voltadas para atender a grupos sociais dominantes, não ocorrendo políticas habitacionais eficazes para suprir a demanda da população pobre. Esta falta de preocupação com a questão habitacional deixou como marca no espaço urbano carioca um aparente caos, uma desordem. Tal fato é consequência da reprodução do capital no Brasil, típica de um país periférico marcado por um elevado grau de concentração de renda (OLIVEIRA, 2003).

A prefeitura do Rio de Janeiro, mesmo que de maneira oficial tenha criado alguns projetos voltados para cuidar das questões envolvendo os problemas sociais da região, o Projeto Porto Maravilha voltou-se prioritariamente para as questões direcionadas a viabilização dos interesses do capital. Assim, diversos moradores da Região Portuária do Rio de Janeiro que habitavam terrenos públicos viram-se obrigados a se deslocarem de maneira forçada para outros espaços em função das diversas intervenções urbanísticas que valorizaram seu solo e acarretaram num rearranjo estrutural daquele espaço. Acrescenta-se a esse fato que o Projeto Porto Maravilha entrou em contradição com um de seus principais objetivos, relatado em sua página oficial: “requalificar com inclusão e participação social” (PORTO MARAVILHA, s/d).

Diversos terrenos públicos, que estavam sob posse de grupos e famílias, foram repassados à iniciativa privada (GIANELLA, 2015; SARUE, 2015). Desde o início da operação Porto Maravilha em 2009, o processo de remoção na Região Portuária se acentuou. Ressalta-se que as remoções se intensificaram por toda cidade do Rio de Janeiro no período de obras para a realização das Olimpíadas de 2016 (FAULHABER e AZEVEDO, 2016). Tal fato corroborou para que proprietários fundiários, promotores imobiliários, agentes financeiros e empreiteiras, com auxílio do Estado, remodelassem o espaço urbano da cidade de acordo com suas predileções.

A ação do Estado em favor de grupos privilegiados e classes dominantes não são restritivas, sua ação ocorre mesmo que para isso tenha que promover atos drásticos contra a população, como é o caso das remoções, só para citar um exemplo. No caso do Rio de Janeiro é importante ter clareza que a ação da prefeitura sobre determinadas regiões foi de encontro aos interesses da construção civil, das empreiteiras e do setor imobiliário. As favelas e algumas ocupações, que já há alguns anos vinham resistindo a essa lógica imobiliária, sofreram com fortíssima intervenção, com muitas habitações desses espaços entrando num estágio de expropriação.

Segundo Faulhaber e Azevedo (2015) mais de 67.000 pessoas tiveram suas casas demolidas na cidade do Rio de Janeiro apenas entre 2009 e 2013, período de obras olímpicas. De acordo com os autores, este número é maior do que os que perderam suas habitações durante os governos de Pereira Passos e Lacerda juntos, sendo os mais notáveis em relação a processos de remoções na história do Rio de Janeiro. Nessa cidade olímpica tomada por especulações, parte da população é expropriada de suas moradias, cujas máquinas derrubaram suas histórias, onde o pagamento de indenizações irrisórias ou alugueis sociais vergonhosos, não solucionam a dor da partida forçada (LIMA, 2013).

O maior processo de remoção na cidade do Rio de Janeiro no período de preparação da cidade para as Olimpíadas de 2016 foi o da Vila Autódromo, constituída no entorno do hoje extinto autódromo de Jacarepaguá. Esse conjunto de habitações precárias com mais de

40 anos, vizinha ao Parque Olímpico<sup>28</sup>, foi retirado daquele local sob a argumentação do bom funcionamento da dinâmica do evento no local. Mesmo que o projeto original aprovado mantivesse esta comunidade, é entendido, entre os seguidores mais próximos do caso, que a comunidade foi usada como moeda de troca para convencer os empresários a realizarem as obras do Parque Olímpico, que seria reaproveitado para empreendimentos de luxo após os jogos (GUIMARÃES, 2015). Com números expressivos, a Vila Recreio II, na Zona Oeste do Rio, foi outra comunidade excluída de seu espaço, com o discurso de construção do BRT Transoeste, um corredor de ônibus articulado que liga a Barra da Tijuca à Santa Cruz (Idem).

Com o objetivo de transformar a Providência em uma atração turística para os megaeventos previstos para a cidade e a tempo de eliminar do espaço urbano aquilo que dificultaria a atração de investidores, iniciaram-se as remoções na Região Portuária. A partir deste momento, a população pobre, negra e favelada, que habitava os terrenos que no entender da Secretaria Municipal de Habitação representava um atraso nas obras do Porto Maravilha, começou a ser desapropriada de suas habitações (GIANELLA, 2015).

Em nenhum momento se considerou o quadro caótico de concentração de terras do país nas mãos de poucos. O que se queria mesmo era construir na Região Portuária uma imagem de desenvolvimento, ou seja, um espaço que em termos estéticos salta aos olhos de quem a vê.

Na Providência a Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro, responsável pela negociação, no caso de as pessoas estarem disposta a isso, e comunicação da retirada da família do imóvel demarcava as casas a serem demolidas com sua sigla “SMH”, pressionando os resistentes, que acabavam recorrendo à justiça na busca de indenizações. Era a vida de um cidadão definida em uma marca. A imagem a seguir retirada do Documentário Casas Marcadas (2012) traz um exemplo dessa demarcação.



**Figura 9** - Casa marcada para demolição na Providência  
Fonte: Documentário Casas Marcadas, 2012, adaptado pelo autor, 2018.

Diversas residências foram demolidas na Providência sob argumento de estarem

---

<sup>28</sup> É um complexo esportivo e de lazer construído para os Jogos Olímpicos de 2016. Foi estabelecido na Zona Oeste da cidade. Nele estão situados 3 arenas esportivas, 1 velódromo e 1 parque aquático.

situadas em área de risco ou para dar espaço ao teleférico da comunidade, que seguia uma lógica de promoção e valorização daquele espaço, já que o objetivo principal de sua construção foi atender ao turismo na região (RODRIGUES, 2014). O teleférico, por exemplo, possui um número limitado de passageiros que nunca atendeu de forma expressiva as necessidades dos moradores, bem como a disposição das estações em determinados pontos do morro não facilitou seu acesso (Idem). Com isso, entende-se que esse meio de transporte foi construído com fins políticos e econômicos e não para atender às necessidades da comunidade.

O Estado vislumbrou o lançamento do teleférico do Morro da Providência objetivando resultados imediatos no que tange sua imagem de “união” da cidade com a favela. Sua função limitada à questão imagética não melhorou a vida dos moradores, pois não veio acompanhada de infraestrutura e reformas nas casas. O teleférico atualmente se encontra fora de uso, estando em processo de degradação, destruição e inutilidade, representando uma grande perda nos valores ali investidos, sendo, inclusive, desconfigurado pelos moradores, que pouco se apegaram a essa obra.

Além do teleférico, outro elemento utilizado na Providência para execução das demolições provém do argumento, a partir de laudos técnicos, de risco de deslizamento e desabamento, visto que a presente favela se localiza num relevo íngreme (FAULHABER e AZEVEDO, 2016). Mas um forte movimento de resistência se formou na comunidade, tendo inclusive virado tema de muitos documentários e matérias jornalísticas, onde muitos moradores, ainda que com outro lugar de moradia garantido pela prefeitura, não aceitavam essa argumentação e não abriram mão do lado histórico e afetivo de seus lares.

No premiado documentário “Casas Marcadas<sup>29</sup>” (2012), onde moradores da Providência dão seus depoimentos sobre o processo de remoção e como suas vidas estão sendo afetadas pela política pública unilateral da Secretaria Municipal de Obras, nos deparamos com um depoimento marcante sobre esse quadro de resistência na favela. Estamos nos referindo às palavras da moradora Márcia Regina de Deus, que dentre outras coisas criticou a forma truculenta e sem participação popular que as obras começaram. Ela retrata no documentário que, “as pessoas tem que encarar essa injustiça, eu vou até o fim. Eu não sou contra a obra, sou contra o modo como ela entrou. Não fizemos parte do planejamento. Temos que resistir. Vamos lutar por nossos direitos” (DOCUMENTÁRIO CASAS MARCADAS, 2012).

A resistência fez com muitos casos acabassem parando na justiça, paralisando o andamento das obras. Mas com uma estratégia devassa a prefeitura por meio da Secretaria Municipal de Habitação partiu para negociações individuais com cada morador objetivando desmobilizar a resistência coletiva e destravar a obra (FAULHABER e AZEVEDO, 2016). De fato, isso gerou um enfraquecimento da resistência, dando prosseguimento aos “bota abaixo” da favela. O que se viu na Providência foi a ausência total de participação dos moradores sobre o conteúdo e o andamento das obras.

Acresce-se que boa parte dos discursos envolvendo o processo de remoção na cidade do Rio de Janeiro nesses anos de preparação para os megaeventos esportivos foi calcado em três eixos de discurso: o da ocupação irregular, logo uma ilegalidade jurídica; a roupagem ideológica do argumento ambiental; e a pregação do progresso, com a priorização das obras de infraestrutura (FAULHABER e AZEVEDO, 2016). Todos esses discursos poderiam ser quebrados e o direito à moradia mantido por ação de um Estado democrático e voltado para o atendimento das classes menos favorecidas. Mas o que ocorreu foi uma ação coordenada com

---

<sup>29</sup> O documentário “Casas Marcadas”, cuja temática aborda as remoções de casas no morro da Providência, recebeu o prêmio de Menção Honrosa no 12º Festival Internacional de Cinema de Arquivo (Recine) em dezembro de 2012.

a justiça, conduzindo à derrota de grupos sociais de baixo poder aquisitivo em processos movidos em sua maior parte pela prefeitura da cidade, culminando com a demolição de suas residências.

Em nossa pesquisa de campo, estivemos de frente com uma cidadã que representa uma das muitas famílias obrigadas a largarem seus lares por força de agentes financeiros do Porto Maravilha e do Estado numa ação de subserviência a estes. Refiro-me a Maria de Fátima Lima, uma das centenas de moradores e moradoras que tiveram suas casas demolidas por força dessa reforma urbana que tomou a Região Portuária. A cidadã em questão é uma profissional autônoma de 40 anos, que teve, junto com sua família, que cortar todo um laço afetivo e histórico com a Providência e deixar a favela por exigência da Prefeitura do Rio de Janeiro com respaldo da justiça. A moradora teve sua casa demolida para dar espaço ao Teleférico da Providência, muito criticado por parte da comunidade. Em uma entrevista mesclada de emoção e sentimento de injustiça ela estabeleceu as seguintes conclusões a respeito do Projeto Porto Maravilha:

O Porto Maravilha instalou um teleférico antes de atender outros problemas graves e urgentes, numa obra superfaturada e suspeita. Gastou-se milhões e não se importaram com o fato da Providência ter um dos piores índices de pobreza da cidade. Feito para a elite, para o lucro das empreiteiras, para corrupção, para a especulação imobiliária e mais uma infinidade de interessados. O que menos se visou com essa obra foi o morador, que há décadas aguarda por melhorias. Quando o planejamento da obra do teleférico é colocado em prática diversos moradores têm suas casas demolidas e são removidos para longe. Eu sou um exemplo, tive que sair da minha casa que eu tanto gostava. Moro no Santo Cristo por determinação judicial. Esse projeto é excludente, elitista e busca a higienização local para que empresas possam atuar em paz (LIMA, 2017).

Além das remoções na Providência, diversos grupos de sem-teto que se encontravam em posse de terrenos e prédios públicos em ruas e avenidas de destaque, na orla da Região Portuária ou em sua proximidade, viram-se obrigados a se retirarem de suas moradias, por meio do instrumento jurídico de reintegração de posse. Foram removidas de suas habitações por meio desse processo diversas famílias, se destacando pela questão numérica e de resistência esses três grupos: a ocupação Quilombo das Guerreiras, a ocupação Zumbi dos Palmares e a ocupação Flor do Asfalto (GIANNELLA, 2015). A seguir destacamos a localização dessas três ocupações dentro da Região Portuária e em relação ao Museu do Amanhã.



**FIGURA 10** - Mapa da Região Portuária e principais ocupações.  
Fonte: Fonte: [www.portomaravilha.com.br](http://www.portomaravilha.com.br), 2017, adaptado pelo autor

O capital não deixa que as pessoas subvertam determinados imóveis a condição de habitações populares. Assim que um imóvel é ocupado, seu proprietário (Estado ou proprietário privado), ao perceber que existe um movimento de ocupação organizado que prevê ali a criação de habitações coletivas e populares, promove a reintegração de posse, mesmo que a função social da propriedade não seja cumprida depois desse processo (GIANNELLA, 2015). A Ocupação Zumbi dos Palmares é exemplo, pois se trata de uma ocupação com cerca de 130 famílias que foi desmantelada ainda em meados de 2010. As famílias ocupavam um edifício situado na Rua Venezuela, pertencente ao Instituto Nacional de Segurança Social (INSS), e, até o momento, com sete anos passados, o edifício encontra-se vazio e sem uso.

Buscando embasar nossa pesquisa, procuramos a voz de uma instituição de destaque que representasse grupos de sem-teto na cidade. Com isso pretendemos saber a posição dessas organizações e o suporte que esses grupos recebem. A partir de então, agendamos com André de Paula, advogado e líder da Frente Internacionalista dos Sem-Teto (FIST), uma visita à ocupação Frei Caneca, localizada num prédio abandonado na rua da Graça, no centro do Rio de Janeiro, de onde o entrevistamos.

A FIST defende atualmente 11 ocupações no estado do Rio de Janeiro, fundamentado no direito inalienável à moradia digna para todos. Além disso, a instituição se posiciona contra os despejos oriundos de reformas urbanas, como o Porto Maravilha. Colocando-se combativos às questões envolvendo as remoções deste projeto, o advogado afirma:

As obras do Porto Maravilha, que levaram ao embelezamento da Região Portuária, culminaram com o favorecimento aos turistas, hotéis e construtoras, o que fez com que diversos moradores perdessem suas casas por meio de remoções. O déficit habitacional aumentou. Esses sem-teto removidos não foram realocados em prédios abandonados, que hoje no Rio de Janeiro são cerca de 5 mil, foram indenizados com quantias ridículas, engrossando o número de sem tetos na rua que para fugir dessas intempéries e falta de laço acabam partindo para o uso de drogas. Antes de criar qualquer projeto de habitação popular os governantes deveriam utilizar esses prédios

abandonados, que estão em estágio de especulação imobiliária, para cobrir o grande déficit de habitações que existe no território fluminense. Nosso objetivo principal envolvendo essas ocupações é dar suporte jurídico e estabelecer uma coesão de forças. Se uma ocupação é derrotada na justiça e ocorre a chamada reintegração de posse, buscamos encaixar, dentro do possível, essas famílias em outras ocupações (PAULA, 2017).

Além das remoções forçadas outra confrontação entre capital e população local na Região Portuária envolve a saída de moradores locais por conta da valorização do espaço, onde em alguns casos isso ocorre por razão do aumento do ônus tributário decorrente da regularização do imóvel (GIANNELLA, 2013). Tudo isso acaba criando junto aos moradores um sistema gradativo de desligamento até culminar com a venda do imóvel a investidores ou a uma classe de poder aquisitivo maior.

A favela da Providência, alguns bairros da Região Portuária e principalmente o Morro da Conceição vem passando, ainda que de maneira tímida, por tal situação. A geógrafa Amanda Cavaliere Lima (2013) pesquisando o Morro da Conceição constatou que este tem sofrido um movimento de atração de uma população de poder aquisitivo maior que o da população local. Tudo isso pautado num discurso apreciativo e uma visão contemplativa do espaço, que como já relatado, se encontra a alguns metros da Praça Mauá e do Museu do Amanhã, pontos mais visitados da nova Região Portuária. Vem ocorrendo a substituição da população local por uma população de classe média desejosa da experiência de morar ou lançar empreendimentos comerciais em um ambiente bucólico e charmoso (GIANNELLA, 2013).

O Morro da Conceição que tinha como uma de suas características principais um vínculo de longa data dos moradores com o lugar, cada vez mais observa essa situação ser quebrada com a chegada de pessoas de fora, que vem ingressando na comunidade para viver de maneira temporária ou definitiva. Outra consequência da mudança de perfil de habitante na comunidade é o grande número de domicílios alugados, onde os proprietários vislumbram com esse tipo de serviço a arrecadação de uma renda que dificilmente conseguiriam habitando seus imóveis (GUIMARÃES, 2014).

O projeto de transformação da Região Portuária contribuiu para que a proposta de reprodução daquele espaço atendesse, principalmente, aos interesses do empresariado. Em alguns exemplos e pontos levantados anteriormente percebemos a ausência de um dos principais pontos do direito à cidade levantados por Lefebvre (2001[1991]): o ato de morar.

É preciso pensar essa dinâmica criticamente, contribuindo para mudar a maneira da população local de agir na luta pela transformação do espaço e na luta pelo direito à cidade. Faz-se necessário uma recuperação coletiva do espaço urbano por grupos excluídos que vivem em locais de infraestrutura e serviços precários.

Esse processo só seria possível a partir de fortes lideranças comunitárias e/ou políticas, que não se formaram em nenhum desses campos. O que existe hoje é um grupo político de esquerda na câmara municipal representado por vereadores do PSOL, que reivindica mudanças na estruturação do Projeto Porto Maravilha – confirmado pela vereadora Marielle Franco em entrevista para a nossa dissertação – direcionando-o mais às questões sociais. Mas o que ocorre é que o partido não tem força suficiente na câmara para realização de tal feito. Quanto às lideranças comunitárias, não se constituiu nenhum nome forte para conduzir um processo concreto de oposição a esse modelo segregador de política pública urbana implantado na Região Portuária do Rio de Janeiro.

Com um plano de força coletiva conduzido por moradores e alcançando o movimento político da cidade, a grande chave de mudança dessa lógica voltada aos interesses privados do Porto Maravilha seria a introdução, de fato, de um projeto aberto à participação da população

local. A partir daí, os moradores e o Estado no desenrolar de um debate público e aberto, direcionariam o projeto ao atendimento às classes menos favorecidas da região, encaminhando, por exemplo, parte dos muitos terrenos e prédios abandonados, para habitações populares, combatendo o déficit habitacional, um dos principais problemas brasileiros (SILVA, 2015) e por consequência também a cidade do Rio de Janeiro.

Participar não se limita apenas em opinar sobre um determinado projeto, refere-se a intervir na produção espacial. É necessário impor os desejos e lutar contra o autoritarismo do empresariado que, com o apoio do Estado, se acha o único preparado a pensar o espaço.

Todo esse quadro de contradição envolvendo o Museu do Amanhã, Porto Maravilha e os pobres da Região Portuária, transcritos neste capítulo nos remete a entender o quanto a questão imagética é vital no contexto político, econômico e urbano, tendo um poder alienante capaz de interferir numa realidade social, produzindo seletividades e afastamentos sociais.

“Ler uma imagem” é ter capacidade de interpretar o espaço urbano, pelos nossos diversos tipos de representações e signos visuais que nos acompanham ao longo de nossa história como humanidade. Projetado, planejado e executado para difusão de uma representação positiva da cidade, o Museu do Amanhã, explorando o seu potencial simbólico, proporcionou uma nova visão da Região Portuária, como um lugar renovado e pronto para o futuro.

O Museu do Amanhã potencializou a Região Portuária por meio de sua imagem, construindo uma realidade voltada à valorização espacial, a atração de investidores com estímulo à apropriação do espaço e incentivo na região de atividades ligadas a cultura e ao entretenimento, que de certa forma contribuíram para camuflar o abismo social presente na mesma. Por isso, no capítulo seguinte, voltaremos para uma análise geográfica envolvendo a investigação dessa imagem, ponto fundamental para entendimento de nosso objeto de estudo e sua relação com a dinâmica atual do empreendedorismo urbano.

### CAPÍTULO III ANÁLISE GEOGRÁFICA DO MUSEU DO AMANHÃ

Em uma primeira abordagem deste capítulo partiremos da máxima de Cosgrove (1998, p. 93) de que “a Geografia está em toda parte” e é reproduzida diariamente por cada um de nós. Para onde quer que direcionemos nosso olhar e até mesmo outros sentidos estamos nos deparando com a ideia de espaço geográfico. Voltando essa análise à nossa dissertação é possível afirmarmos que o Museu do Amanhã, com sua forma e todo seu acervo inundado de simbologias, firma um diálogo enriquecedor com a Geografia, revelando em suas entrelinhas uma espacialização sob forte influência do sistema econômico e de uma política pública voltada a seu favorecimento. A consequência deste fato é a utilização de sua imagem em favor desta conjuntura.

Ao analisar nosso objeto de estudo, o Museu do Amanhã, não podemos desvinculá-lo da Região Portuária e da Cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, a evidência material do campo é uma importante ferramenta, que deve ser interpretada de forma crítica para efetivamente executarmos uma análise geográfica enriquecedora (COSGROVE, 1998). Assim, o entendimento da dinâmica espacial a qual o museu está inserido é indispensável neste processo de formulação da dissertação.

Como já explicitado nos capítulos anteriores, um conjunto de obras e serviços, com recursos públicos e privados, envolvendo transporte, infraestrutura urbana, empreendimentos imobiliários e cultura, tomou a Região Portuária do Rio de Janeiro sob o prisma do empreendedorismo urbano, resultado da dinâmica do capitalismo ao final do século XX, onde as cidades, na condição de mercadorias, foram ajustadas à ordem econômica mundial (Harvey, 2002[1989]). O Museu do Amanhã é uma representação desse conceito pensado por Harvey, cuja cidade é colocada à venda a partir de uma imagem e de um urbano atraentes (HARVEY 2005[2001]). Deste modo, entendendo a Geografia como uma leitora do mundo, um mundo além do físico e do real (COSGROVE, 1998), não limitaremos nossa dissertação a uma análise do espaço concreto, buscaremos nos alongar pelo aspecto imagético, ou seja, nos debruçaremos sobre ideias e impressões construídas junto e para o mercado.

Segundo Baudrillard (1991[1981]) na sociedade atual as imagens produzidas pelas técnicas de marketing chegam aos mais distantes lugares, transformando-se num produto. Nesse processo, a mensagem sobre determinado objeto, veiculada através dos diferentes meios de comunicação, está impregnada de uma cuidadosa dosagem de discurso de consumo.

A Geografia de hoje não permite brechas para o entendimento de um espaço sem a realização de uma leitura imagética (COSGROVE, 1998), marcada por trazer à tona novas formas de entender o mundo. Assim sua aplicação concebe reflexões, pelo seu caráter polissêmico e desafiador, gerando questionamentos sobre diferentes temporalidades, ações política, econômicas, sociais e culturais. “O nosso tempo prefere a imagem à coisa, a cópia ao original, a representação à realidade” (DEBORD, 2017[1992], P. 37).

Dentro da dinâmica gestora do empreendedorismo urbano, o *city marketing* constitui-se como um importante instrumento de planejamento urbano, já que dá forma ao espaço através de representações. Este século XXI é marcado pela ação dos governantes procurando uma marca para suas cidades (FERREIRA, 2017), casando a administração pública com a valorização da imagem.

Em uma cidade global já dominada por um mercado cultural consolidado e sem grandes disparidades sociais, como algumas metrópoles europeias e dos Estados Unidos, a construção de um museu do porte do Museu do Amanhã provavelmente não teria o mesmo impacto visual, político e econômico do que o alcançado no Rio de Janeiro. Na capital fluminense, ainda marcada por problemas sociais e com uma segregação espacial consolidada,

esse museu se tornou um ícone deste século no competitivo mercado global das cidades, se colocando como oportunidade de valorização para além de seu rótulo clássico. Para gestão do prefeito Eduardo Paes o Museu do Amanhã, junto com a revitalização da Região Portuária, representou a chance de trazer para cidade novos negócios e assim intensificar e dinamizar sua economia (OLIVEIRA, 2017).

O Museu do Amanhã é uma peça de um conjunto espetacular proposto para a renovada Região Portuária, encapsulando um modelo de cidade ideal, posto em prática, no âmbito do projeto Porto Maravilha, em uma porção espacial dessa região. Se um dos objetivos do museu foi dar um ar de modernização ao Rio de Janeiro, tal fato logo é apagado se analisarmos o espaço em sua volta, formado por bairros e comunidades compostos por um quadro social degradante, marcado por habitações com estruturas precárias e tamanhos reduzidos, o que comprova que esta forma é completamente alheia ao seu entorno, ou seja, não representa o espaço o qual está inserido.

Após essa síntese introdutória seguiremos com a análise geográfica do Museu do Amanhã a partir de sua forma, conteúdo e projeção imagética (simbólica) no espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, especificamente na Região Portuária, e em favor do capital. Dentro desse contexto, pautaremos o capítulo em três vetores principais: A Geografia presente no conteúdo e arquitetura do museu; a ação da mídia na potencialização do museu como simulacro; e a interpretação histórico-geográfica do museu.

### **3.1 A Geografia Presente no Conteúdo e Arquitetura do Museu**

Inicialmente acreditamos ser importante trazer nesta seção um pequeno apanhado de ideias envolvendo a relação existente entre o Museu do Amanhã e a Geografia. Achamos fundamental compreendermos tanto a linguagem quanto a mensagem transmitidas pelo museu através de seu acervo permanente e os pontos que o colocam dentro de uma linguagem geográfica. De início, traremos um breve apanhado teórico sobre esse acervo.

A exposição permanente do Museu do Amanhã foi idealizada pelo doutor em cosmologia Luiz Alberto Oliveira junto a uma equipe de consultores que trabalharam na concepção de seu conteúdo. Seu acervo é dividido em 5 grandes narrativas que percorrem 5 pavilhões: Cosmos, Terra, Antropoceno, Amanhãs e Nós (OLIVEIRA, 2015). Elas trazem a experiência da vida na Terra com ângulos e recortes temporais distintos.

O primeiro módulo de visitação da exposição principal é o Cosmos. Nesse momento os visitantes assistem a uma obra audiovisual com cerca de 8 minutos, em 360 graus que faz uma narrativa sobre a formação do Universo e da vida na Terra com sobreposições de animações digitais e imagens captadas em câmera que causam grande impacto sensorial ao público (OLIVEIRA, 2015).

Na segunda etapa da visitação, no módulo Terra, o público se depara com a seguinte pergunta "Quem somos? Para essa seção foram construídos três grandes cubos de sete metros de altura. Um deles fala sobre a vida como matéria, o planeta Terra e as movimentações que fazem o globo funcionar, como o fluxo dos ventos, dos oceanos e das placas tectônicas. Um outro cubo é designado para representar a vida, mostra uma esquematização do DNA dos seres vivos e expõe imagens de diversos organismos que compõem um ecossistema, como animais e plantas. Um terceiro cubo representa o pensamento e exhibe, na parte interna, imagens e ilustrações que retratam em diversos momentos, ações e sentimentos da vida humana no planeta (OLIVEIRA, 2015).

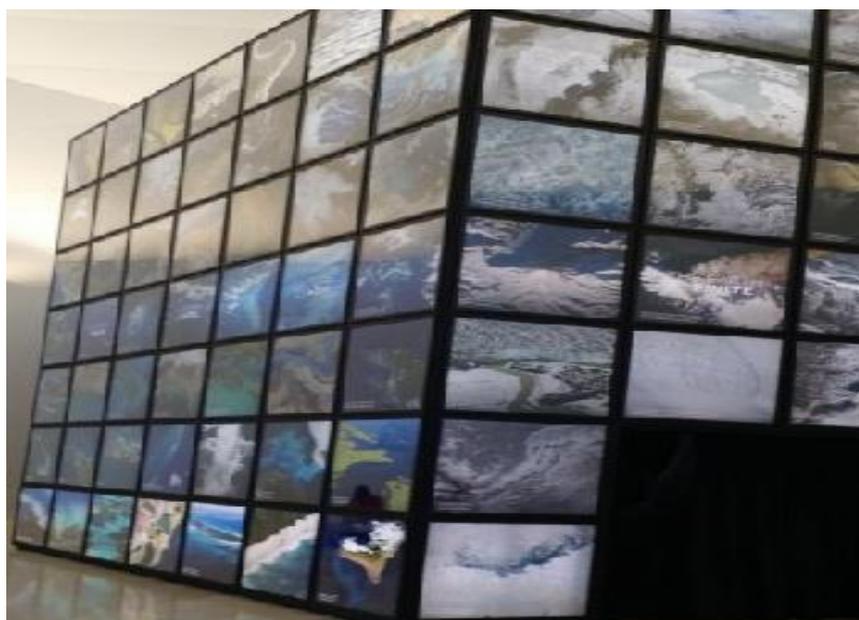
Num terceiro momento a exposição é denominada de Antropoceno e é direcionada ao entendimento da ação do homem no planeta Terra, traçando um panorama atual e trazendo dados sobre os impactos ambientais e sociais desse choque entre humanos e o planeta (BESSERMAN, 2015). O nome "antropoceno" foi retirado de um termo inventado por Paul

Crutzen, vencedor do Prêmio Nobel de Química de 1995. O prefixo grego *antropo* está relacionado com o ser humano e o sufixo *ceno* relembra as eras geológicas (OLIVEIRA, 2015). A partir daí podemos definir antropoceno como o período atual de influência da humanidade na Terra.

A quarta parte da visita a mostra principal do museu tem o título “Amanhãs” e fala sobre o mundo e a vida na Terra no futuro, tentando responder à pergunta: “Para onde Vamos?” Construído em formato de origami, o pavilhão conta com mais de treze telas que revelam informações e ao mesmo tempo fazem uma estimativa de como será o planeta e a vida no futuro, apresentando conceitos como o da hiperconectividade e resgatando a importância da sustentabilidade (OLIVEIRA, 2015). O visitante é convidado a interagir com jogos, sendo que um deles - denominado "O jogo das Civilizações" - tem como ideia fazer com que os participantes gerenciem os recursos do planeta pelos próximos 50 anos, a fim de garantir a preservação da humanidade. Neste ponto são tratados temas como população, cidades conectadas, cérebro, biodiversidade, energia, transformações e futuro.

No quinto e último pavilhão o título "Nós" já chama a atenção. Nessa etapa o visitante entra numa espécie de oca, que simboliza a casa do conhecimento indígena. O objetivo desse recorte da exposição é fazer com que o visitante reflita sobre si mesmo, e sobre como suas ações têm impactos para a sociedade e para o planeta. Ao centro da oca, encontra-se a única peça museográfica da exposição principal do museu, uma churinga (um objeto que tinha por objetivo medir o tempo) feita de madeira, achada em um antiquário em Paris (OLIVEIRA, 2015). O objeto é cheio de significado para as tribos aborígenes da Austrália. As inscrições feitas na peça de 2 metros de altura remetem a uma ligação entre o passado, o presente e o futuro, e são desenhos que se correlacionam com a proposta principal do Museu do Amanhã (Idem).

Essa exibição principal que se inicia com o Universo através da ideia de cosmos e termina no homem como ser social e cultural estabelece uma reflexão sobre nossa origem e nosso destino. A tecnologia espraia-se pelo museu, correlacionando a multimídia a uma exposição espetáculo, que culmina num espaço onde a informação é transformada em narrativas visuais e sonoras que, entre outras coisas, buscam traçar uma relação de conectividade do visitante com o planeta. As figuras 11 e 12 mostram parte dessa realidade.



**FIGURA 11-** Cubo Matéria, módulo Terra.

Fonte: O autor, 2016.



**FIGURA 12** - Cubo do Pensamento, módulo Terra.  
Fonte: O autor, 2016.

O conteúdo e recursos utilizados situam o Museu do Amanhã no grupo do que chamamos de terceira geração de museus do mundo. A primeira geração é formada por aqueles espaços que se voltam para o passado e mostram coleções de peças antigas (reíquias), focando na apresentação de acervos e coleções de objetos, onde o visitante é passivo, pois deve contemplar sem tocar. Como exemplo existe os museus de história natural (CARLETTI, 2016), onde no Rio de Janeiro temos o Museu de História Natural da Quinta da Boa Vista, que segue exatamente este padrão.

Os de segunda geração difundem as evidências do presente, sendo fruto de temáticas científicas e industriais, tendo como foco o uso da tecnologia aplicada, com o propósito de utilidade pública e de ensino. São aqueles que explicam como os fenômenos da natureza acontecem através da exibição de experimentos do tipo “como a energia se transforma em luz” (CARLETTI, 2016; ROCHA, 2007).

Já os museus de terceira geração são aqueles que apresentam uma narrativa, estabelecendo uma ligação com algum aspecto da atualidade (CARLETTI, 2016; ROCHA, 2007). Nessa geração de museus as ideias substituem os objetos, ou seja, a preocupação que vigora é com a transmissão de conhecimento acima da contemplação de objetos ou com a história do desenvolvimento científico. O objetivo é demonstrar ideias e conceitos, principalmente por meio de exibições e aparatos interativos. O Museu do Amanhã tem essas características: conjuga o rigor da ciência e a linguagem expressiva da arte em ambientes com instalações audiovisuais e jogos, criados a partir de estudos científicos desenvolvidos por especialistas e dados divulgados por instituições do mundo inteiro.

Sua linguagem estética baseada na alta tecnologia possui como objetivo facilitar a mediação, a comunicação e o diálogo do museu com o público, tornando a instituição cada vez mais atraente, visando expandir seu raio de influência. Insere-se, portanto, na proposta que vem ganhando força pelo mundo nos últimos anos de fazer do museu um espaço lúdico e voltado não só para cultura, mas também ao lazer, diversão e entretenimento (LUPO, 2017).

O Museu do Amanhã com seus recursos técnico-científicos tornou-se um empreendimento cultural direcionado ao atendimento de um público consumidor de entretenimento. Mas dentro de uma análise científica seu conteúdo não deve ser

compreendido exclusivamente sob um viés técnico e econômico. Sua análise deve ser voltada à forma como esse conteúdo é transmitido e às mensagens nele presentes.

Pautado em nossas pesquisas de campo e considerando o enorme público do museu, constatamos que seu tipo de acervo atrai o visitante. O lúdico combinado com recursos tecnológicos modernos, utilizados pela instituição, eleva o prazer da visita. A subjetividade exposta sobre a relação homem-Terra faz com que as pessoas adquiram no exercício de sua imaginação uma nova visão, ainda que temporária, sobre o planeta e seu futuro na condição de habitar da humanidade. O museu sintetiza a humanidade como peça de transformação do planeta, um espaço geográfico em escala global, e a depender de suas ações no mundo pode se tornar inabitável para as futuras gerações. Alguns cidadãos saem da exposição comovidos com as ações antrópicas sobre o planeta, prometendo realizar algum tipo de mudança. Um desses casos é o do vendedor Fernando Pereira (2018), de 32 anos, que após o fim da visita explicou:

Foi uma visita muito interessante onde aprendi bastante. O uso de recursos tecnológicos e jogos, como o jogo das civilizações<sup>30</sup>, me fizeram curtir bastante a exposição. Eu assisti vídeos sobre diversos temas: como o surgimento do universo e da humanidade, os oceanos, os animais, as mudanças no planeta em relação ao clima e outros. Pude entender, por exemplo, a dinâmica do planeta Terra e o quanto minhas ações e a de outros interferem nele e pode afetar as futuras gerações terrestres. No fim o museu me conduziu a entender que nós seres humanos temos que nos preocupar com o futuro do planeta e lutar pelo meio ambiente, além de lutarmos por uma boa convivência entre os povos pelo mundo (PEREIRA, 2017).

Este subcapítulo versa sobre a consolidação do diálogo da Geografia com diversos saberes, linguagens e atrativos presentes no Museu do Amanhã. O espaço geográfico retratado pelo museu é abstrato e sem classes, uma representação referenciada por seus recursos técnicos avançados, uma construção cognitiva e mental. Ele apresenta-nos algumas visões das mudanças geradas pelo homem no cotidiano do planeta.

Essas mudanças demonstram como o homem se transformou e transformou o meio em que vive. De acordo com a narrativa do museu hoje existem bilhões de indivíduos que consomem os recursos naturais e descartam inúmeros resíduos. Sendo assim, através de pesquisas científicas, vai aparecendo estes dados e o quanto a temperatura vem aumentando globalmente, convergindo em uma influência nas mudanças climáticas (VIANNA, 2016).

O Museu do Amanhã pauta seu acervo principal na capacidade que o homem tem em afetar o planeta em escala global. O museu trabalha com a interseção de cinco tendências: mudanças no clima; aumento da população e longevidade; integração e diversificação crescente de pessoas, povos e regiões; crescimento do número, variedade e capacidade dos artefatos e diminuição da biodiversidade.

Esse museu possui um conteúdo que, dentre outras coisas, se atém à Geografia quando busca compreender o significado que a espécie humana dá à sua estadia no planeta. A Terra é percebida como o mundo humano, o mundo no qual a humanidade desenvolve sua história como uma obra. São 7 bilhões de seres humanos vivendo na superfície do planeta, nosso único habitat. Apesar das diferenças de gênero, crenças, cultura e hábitos, analisando a escala global somos todos iguais se considerarmos a realidade envolvendo a interação com a Terra. O museu explora essa condição e prolifera em sua exposição uma série de conhecimentos

---

<sup>30</sup> Jogo em que o visitante tem a oportunidade de tomar decisões planetárias que afetam o clima, a biodiversidade, as populações e as cidades. A decisão do jogador influencia na estabilidade social e na sustentabilidade do planeta. O jogo é o visitante vivendo o mundo.

relacionados à ciência geográfica.

O Museu do Amanhã traz uma narrativa da Terra, situando seu visitante na condição de um protagonista, que observa, pensa e vive esse mundo, que faz sua viagem descobrindo novos sentimentos a partir das realidades expostas. Um lugar, no caso o museu, até então desconhecido torna-se um ambiente que traz novas emoções e sensações. Podemos comparar tal situação ao livro “Palomar” do escritor italiano Ítalo Calvino (1994 [1983]). Nessa obra literária o escritor cria uma ficção, fundamentada na narrativa do personagem “Palomar”, para promover o conhecimento do mundo, com as ideias fundamentadas no visível e nas experiências cotidianas que se transformam em conhecimento. E é por meio de indagações sobre o mundo físico, de situações cotidianas e de questões existenciais que o personagem tenta encontrar a compreensão. Podemos perceber tal situação no trecho da obra a seguir:

Mas como é possível observar alguma coisa deixando à parte o eu? De quem são os olhos que olham? Em geral se pensa que o eu é algo que nos está saliente dos olhos como o balcão de uma janela e contempla o mundo que se estende em toda a sua vastidão diante dele. Logo: há uma janela que se debruça sobre o mundo. Do lado de lá está o mundo; mas e do lado de cá? Também o mundo: que outra coisa queríamos que fosse? Com um pequeno esforço de concentração, Palomar consegue deslocar o mundo dali de frente e colocá-lo debruçado no balcão. Então, fora da janela, que resta? Também lá está o mundo que está olhando a outra parte do mundo? Ou antes, dado que há um mundo do lado de cá e um mundo do lado de lá da janela, talvez o eu não seja mais que a própria janela através da qual o mundo contempla o mundo. Para contemplar-se a si mesmo o mundo tem necessidade dos olhos (e dos óculos) do senhor Palomar (CALVINO, 1994 [1983], p.102).

“Palomar” é fundamentado na vida diária de um observador, tentando conferir harmonia às coisas (objetos, espaços, pessoas) a partir de reflexões sobre as cenas que visualiza. Tanto o Museu do Amanhã quanto o livro em questão apresentam o planeta em uma relação de descrição e diálogo. Nutrem seus respectivos públicos (leitores) de informações, reflexões e questionamentos a partir da experiência de vida na Terra. Além disso, buscam sintetizar um mundo desarmônico e caótico, a partir do entendimento deste vinculado a si mesmo. De diferente podemos destacar que o Museu do Amanhã consegue construir um universo a ser exposto de maneira a impressionar seus visitantes. Já na complexidade da descrição imbuída na escrita do livro, percebemos nas entrelinhas de “Palomar” que o planeta para Calvino (1994[1983]) é subjetivo, está em cada um, sendo este injusto e enganador. Esse quadro de comparação que estabelecemos entre esses dois objetos de conhecimento nos serviu de ferramenta para o entendimento de nosso objeto de estudo, o compreendendo como uma narrativa imagética de um mundo concreto (espaço geográfico), que leva cada um dos visitantes a uma construção simbólica deste.

O Museu do Amanhã potencializa uma linguagem simbólica e inseparável de ligação do homem com o mundo, do hoje com o amanhã, levando o indivíduo a criar uma imagem do planeta ao seu redor. O museu tem como prerrogativa permitir ao visitante pensar o planeta nos próximos 50 anos, sempre tendo como ponto de partida as ações praticadas na atualidade. O curador do museu Luiz Alberto Oliveira explica sinteticamente essa situação da seguinte forma:

Não queremos pensar o amanhã segundo uma visão futurista ou tecnocrática e sim criar uma visão humanista do futuro a partir de cenários plausíveis, construídos sobre escolhas e experiências individuais e coletivas. O objetivo é refletir sobre o presente, sobre a repercussão das nossas escolhas atuais

para as gerações futuras. Trata-se, então, de ver o presente como um ponto de confluência entre passado e futuro (VIANNA, 2016).

Toda essa simbologia representada pelo Museu do Amanhã a partir de sua linguagem visionária e conteúdo atrativo, atende a uma lógica de mercado e se estende para uma percepção visual, onde se construiu uma aparência de destaque a começar por sua arquitetura pós-moderna. Desta forma, entendemos sua forma como peça importante na amplificação de seu potencial imagético no urbano carioca.

Parte da projeção imagética (simbólica) do Museu do Amanhã se deu por força do empreendedorismo urbano, que tem como uma de suas ferramentas principais dotar as cidades de atributos atrativos, como a construção de formas detentora de um simbolismo capazes de se constituírem em cartão postal (assunto abordado no capítulo 1). Essas formas não necessariamente teriam que se destacar pela função a que se destinam, mas aparecer bem no cenário urbano da cidade. A utilização de uma arquitetura icônica é um recurso quase que infalível para garantir tal resultado (VALENÇA, 2016).

Pautado em atividades de campo e consultando alguns grupos de pessoas percebemos o quanto a arquitetura de destaque do Museu do Amanhã o leva a ter um grande apelo visual, inclusive com muitos cidadãos frequentando o seu entorno para admirar e para fotografar, sem necessariamente visitar seu acervo. Muitos acabam tirando selfies para publicarem em redes sociais, proliferando, assim, uma espécie de propaganda interpessoal do museu.

Por força de sua arquitetura também observamos junto a esses grupos diversos comentários meritórios sobre o Museu do Amanhã com a utilização de adjetivos como *fabuloso*, *fantástico*, *formidável*, *espetacular*, *extraordinário* entre outros. A maioria que conversei, sendo grande parte de moradores da cidade, só que de fora da Região Portuária, sempre procuravam colocar o Museu do Amanhã na condição de ícone da cidade, o que comprova que o marketing urbano intrínseco a sua forma acabou alcançando toda capital fluminense. Em uma de nossas pesquisas de campo nos deparamos com um exemplo desse tipo. Foi a auxiliar de consultório dentário Alice Bernardino (2018), de 45 anos, moradora do bairro Engenho de Dentro que sobre a estética do museu afirmou:

O Museu do Amanhã tem uma arquitetura muito linda, diferente das que vemos por aí. Já viajei por algumas cidades importantes do Brasil, mas duvido que exista um museu de grande porte, chamativo e com esse desenho arquitetônico por alguma cidade brasileira. Esse museu me faz ter orgulho de ser carioca e de que apesar dos muitos problemas a cidade caminha para frente. Já trouxe aqui (parte de fora do museu) muitas colegas e familiares para conhecer essa estrutura maravilhosa.

Uma arquitetura bem planejada, executada e de especial qualidade é capaz de projetar um espaço para além de seus limites. Pode se tornar um símbolo a ser reverenciado, ainda que seja pelo olhar em detrimento da experiência. Nas cidades, esse tipo de arquitetura pode se tornar um viés de reprodução de uma imagem positiva e daí emprestar à cidade atributos imagéticos emblemáticos, num cenário de competição mundial (VALENÇA, 2016).

O Museu do Amanhã foi construído diante desse quadro, tendo seu projeto arquitetônico sido entregue a um conceituado arquiteto do *star system* contemporâneo<sup>31</sup>, o espanhol Santiago Calatrava. Ele é conhecido em todo o mundo por suas edificações que se destacam pelo arrojo de sua estrutura. Seu nome foi escolhido para reforçar a imagem da

---

<sup>31</sup>Grupo de arquitetos consagrados que engrandece sua própria imagem através da Arquitetura Monumental, que vão deixando suas marcas, cada qual com uma linguagem, visando o espetáculo (VALENÇA, 2016).

cidade nas mais diversas esferas do cenário global, tais como as áreas turística, comercial, financeira e cultural. O arquiteto em questão possui peso de uma importante marca, capaz de prestigiar as cidades onde há obras de sua autoria (MANSO e OLINTO, 2016).

Santiago Calatrava é um expoente da chamada arquitetura pós-moderna, com suas obras de vidro e aço que lembram verdadeiras esculturas gigantes. Até o momento sua principal obra é a Cidade das Artes e da Ciência, um complexo arquitetônico, cultural e de entretenimento na cidade de Valência, na Espanha (VIANNA, 2016).

Outras obras importantes do arquiteto são: o Auditório de Tenerife (Espanha), o Museu de Arte de Milwaukee (Estados Unidos), o Complexo Olímpico de Atenas (Grécia), a Ponte de La Mujer no Puerto Madero (Argentina), Torre Turning Torso (Suécia), Ponte da Constituição de Veneza (Itália), estação de trens de Liège-Guillemins na Bélgica entre outras (FIGUEIREDO, 2010; VIANNA, 2016). Cabe ressaltar que muitas de suas obras acabaram se tornando alvo de críticas por deficiência em suas funcionalidades, já que ele prioriza a imagem plástica, estouro de orçamento e atrasos de conclusão (FRANCO, 2013).

Para conceber o desenho arquitetônico do Museu do Amanhã o arquiteto espanhol considerou aspectos culturais e históricos do Rio de Janeiro e se inspirou em elementos da fauna e da flora brasileira, numa pesquisa que o levou a várias visitas ao Jardim Botânico, ao Parque Lage e ao sítio Burle Marx. No fim, ele optou por basear-se em um tipo de bromélia presente no Jardim Botânico chamada *Tillandsia cyanea*, em cuja delicadeza ele encontrou formato perfeito para um museu que se propunha a discutir o futuro (VIANNA, 2016). Mesmo com essa afirmação, diversas pessoas discutem sobre a aparência da obra, algumas enxergando em sua forma diversas figuras, como a de uma baleia e a de um pássaro.

Calatrava, acatando a busca pela espetacularização do urbano imposta pela prefeitura do Rio de Janeiro, acabou construindo o Museu do Amanhã sob uma arquitetura que vai além de uma edificação funcional, sendo marcada por um estilo pós-moderno. O arquiteto misturou no museu aço e vidro com formas de inspiração orgânica, que lembram de esqueletos a asas de pássaros em movimento. Existem, ainda, intrincadas articulações, hastes e cabos, proporcionando movimento ao conjunto. O projeto faz com que as estruturas da cobertura do edifício se movimentem ao longo do dia para captar a maior quantidade possível de luz solar. Esse desenho é marca de uma arquitetura pós-moderna de vertente *High-Tech* (VALENÇA, 2016).

Essa arquitetura pós-moderna intrínseca à forma do Museu do Amanhã desempenha um papel fundamental ao garantir uma especificidade ao museu. Sua arquitetura contribui para uma interpretação aberta, adicionando intensidade na experiência e no senso de descoberta por parte do visitante. Assim, a importância da estética da forma cresce em proporção, ao passo que se alia a oportunidade da pessoa vivenciar a experiência de conhecer o seu mais que propagado acervo.

A seguir dispomos de fotos da arquitetura do museu sob dois ângulos diferentes: uma do terraço do Museu de Arte do Rio de Janeiro e outra bem próxima às margens da Baía de Guanabara.



**Figura 13**–Museu do Amanhã com a Baía da Guanabara e a ponte Rio-Niterói ao fundo.  
Fonte: o autor, 2016



**Figura 14**- Museu do Amanhã com a Região Portuária e área central ao fundo.  
Fonte: o autor, 2016

Essa tendência arquitetônica pós-moderna, presente em nosso objeto de estudo, é definida por um estilo antivanguardista, ou seja, que não deseja impor um estilo ou passar um sentido de organização com seu entorno como outras tendências arquitetônicas. É uma linha arquitetônica que se vale de uma evolução técnica para produção de um espetáculo visual, entendendo o espaço como algo autônomo e independente a ser moldado segundo objetivos e princípios estéticos (HARVEY, 2002[1989]). Esse gênero arquitetônico realça o caráter comunicativo da edificação permitindo a diversificação das formas urbanas.

A arquitetura pós-moderna se erige como escultura, fazendo coincidir forma e simbolismo, ao contrário da arquitetura moderna que busca a linearidade das formas e do

pensamento, a ciência e a pureza de uma arte pela arte. O desenho arquitetônico da pós-modernidade aceita praticamente todas as manifestações do imaginário humano (HARVEY, 2002[1989]).

A arquitetura moderna é marcada por características impessoais e padronizadas, com formas funcionais e racionais, não levando em conta a localização e o aspecto contextual histórico (CARRASCO, 2011). Esse modelo de arquitetura tem como um dos ícones o arquiteto brasileiro Oscar Niemeyer, que apresenta um legado de edificações de destaque no Brasil e no mundo. Já a arquitetura pós-moderna não é uniforme, ao contrário, são objetos híbridos, ambíguos, complexos, distorcidos, contaminados pela criatividade (CREMASCO, 2011).

O grande obstáculo enfrentado pelos arquitetos pós-modernos é combinar o gosto das elites que criam as formas com os diferentes tipos de público que irão dar funcionalidade a elas (HARVEY, 2002[1989]). Assim, fica clara a consolidação da separação entre forma e função, não que um exista sem outra, mas que a primeira é independente da segunda.

Se em outras formas de arquitetura o cliente não participava diretamente da idealização do projeto, com a arquitetura pós-moderna ele passa a ser o protagonista juntamente com o arquiteto, cabendo a este traduzir os diversos gostos com sensatez. Esse modelo arquitetônico, como o nome já sugere é fruto do período denominado pós-modernidade.

A pós-modernidade é um conceito atual e complexo que se aplica em diversas áreas: na arte, na filosofia, na sociologia, na arquitetura, na história, etc.. Em cada uma delas essa ideia tem seu próprio sentido e significado. Entretanto, buscaremos realizar uma síntese geral deste conceito tão amplo e de difícil análise, tendo em vista que as transformações arquitetônicas não estão desvinculadas das transformações culturais e econômicas.

É salutar neste momento situar a preferência dada por alguns autores no que se refere a questão da terminologia referente a este assunto. Alguns autores priorizam o nome pós-modernidade, como David Harvey, por exemplo, enquanto outros destacam o nome pós-modernismo, como Perry Anderson e Frederic Jameson. Não existe um grande abismo que separe esses dois termos. O pós-modernismo na verdade se refere ao conteúdo estético e cultural observado na pós-modernidade. Trataremos esses dois termos com certa similitude.

A história da ideia do pós-modernismo surgiu pela primeira vez no mundo hispânico na década de 1930, antes de ganhar destaque na Inglaterra e nos Estados Unidos (ANDERSON, 1999). Começa a se popularizar pela literatura e chega à arquitetura, mas é na pintura que todos os aspectos constituídos afloraram com maior magnitude (Idem). A pintura seria mais livre, considerando os “hábitos do olho”, há que se considerar que diante da tela, o pintor é que exerce de uma “liberdade individual incomparável” (ANDERSON, 1999). Uma de suas marcas é o triunfo do abstrato sobre a realidade.

Mesmo emergindo em algumas atividades na década de 1930, foi a partir dos anos 1970 que o termo pós-modernidade ganhou difusão mais ampla, sendo relacionado à crescente invasão da tecnologia que influenciou diversos ramos da economia, política e da cultura (HARVEY, 2002[1989]). Esse termo é de uma complexidade, abrangência, ambivalências, e indefinições imensas (LAMPERT, 2007). Pouco consenso e muitos questionamentos são suscitados em relação à pós-modernidade, por exemplo: Qual o significado real do termo? A pós-modernidade é uma mudança de paradigmática? Uma revolução? Uma renovação? Uma ruptura? Uma ideologia? O pós-moderno é mais moderno que o moderno? A pós-modernidade existe? Ela tem legitimidade? Afinal, por que tanto se fala, discursa e se escreve sobre este fenômeno? Certamente é na arquitetura e na arte que esse termo tem um maior consenso nos dias atuais.

O pós-modernismo segundo Anderson (1999) é a evolução tecnológica marcada pelo surgimento do rádio, cinema, automóvel, avião, mas, acima de todas essas invenções, a

televisão e a indústria bélica. Para o autor, o ambiente técnico decisivo do pós-modernismo é constituído pela TV a cores no início dos anos 1970, pois foi uma pista para se entender a mudança na relação entre tecnologia avançada e o imaginário popular (Idem).

Em seu livro *A Condição Pós-Moderna* David Harvey (2002[1989]) defende que os progressos tecnológicos (microeletrônica, a Internet, a robótica) que hoje possibilitam um novo modo de vivenciar o contemporâneo, são, na verdade, produtos da própria modernidade. Vale destacar que na análise do autor a modernidade é condição para a pós-modernidade, ou seja, os elementos deste período já existiam no chamado mundo moderno, e que esses foram apenas acelerados pelos acontecimentos sociais das últimas décadas, como o fim do socialismo real e da bipolarização mundial, o fim das metanarrativas (interpretações teóricas de larga escala pretensamente de aplicação universal) e dos sonhos de transformação (Idem).

A pós-modernidade surge da modernidade, mas não necessariamente se sobrepõe a ela. Pensamentos, formas e artes dessas duas correntes podem se opor ou estarem num quadro de convivência. Mas não resta dúvida que houve um quadro vertiginoso de mudanças de uma para a outra. Nessa linha, Anderson advoga que enquanto o modernismo era tomado por imagens de máquinas por força da industrialização, o pós-modernismo é usualmente tomado por “máquinas de imagens” da televisão, do computador, da Internet e dos *shoppings centers*, já consolidadas numa sociedade urbana (ANDERSON, 1999).

A modernidade é uma designação abrangente de todas as mudanças sociais, políticas, e intelectuais, responsáveis por criar o mundo moderno. Ela marca a vigência de certo “perspectivismo iluminista”, caracterizado por um olhar que vê como atestado de verdade, isto é, o indivíduo vê e representa o mundo a partir do homem, distanciando-se, com isso, dos padrões da mitologia e religião (BERMAN, 1982). Vale destacar que o modernismo é o processo simbólico, cultural e intelectual típico da modernidade, ou seja, refere-se aos mesmos traços de mudança da sociedade à época.

Harvey (2002 [1989]) em consonância com Anderson (1999) relata uma série de contrapontos da modernidade para a pós-modernidade. De início ele situa a modernidade no campo econômico fordista e a pós-modernidade no campo da produção flexível. Na sequência, ele coloca a modernidade relacionada ao poder do Estado, a materialidade, a metateoria, a função, a centralização e a homogeneidade e a pós-modernidade numa assimetria com esses pontos se configurando respectivamente com as seguintes características: poder financeiro, imaterialidade, jogos de linguagem, ficção, descentralização e diversidade.

Num registro do campo cultural Jameson (1997) explica que a cultura modernista era elitista, produzida por minorias de forma isolada, dando origem a vanguardas intransigentes, era, de forma heroica, oposicionista e desafiava as imputações do mercado. Já com o pós-modernismo, que para o autor representa a lógica cultural do capitalismo tardio, ocorre diretamente a popularização da arte concomitante a falta de profundidade em boa parte da produção cultural. Além disso, existe uma fixação na aparência, impulsionada pelos novos aparatos da publicidade, revelando uma nova relação com o mercado e uma produção cultural que acompanha a ordem econômica e dificilmente se opõe a ela.

Dentro dessa complexa relação e/ou oposição entre modernidade e pós-modernidade, vale trazer para essa discussão que se existe um campo em que os chamados pós-modernistas, se opõem nitidamente aos modernistas é sobre a concepção do espaço. No que se refere à formulação de planos urbanos, a postura defendida pelos primeiros é de respeito às tradições e histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares enquanto os segundos seguem uma padronização já concebida em seus ideais (HARVEY, 2002 [1989]).

No campo das reformas urbanas o pós-modernismo representa uma ruptura com a ideia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento das cidades devem concentrar-se em planos urbanos de larga escala, de alcance metropolitano, eficientes e funcionais, com

ruas e calçadas largas para convivência entre pedestres e automóveis, sustentados por uma arquitetura absolutamente inflexível e de pobreza simbólica. O urbanismo pós-moderno cultiva um conceito de tecido urbano como algo fragmentado, um mosaico de formas onde o sonho da padronização e da seriação das formas arquitetônicas e do espaço das cidades deixa de ser perseguido (HARVEY, 2002[1989]). Além disso, ele é marcado pela predominância do estético e de um posicionamento frente ao espaço relacionado a uma sociedade complexa, incorporando e se apropriando de sua diversidade (Idem).

O Porto Maravilha é um projeto urbanístico que não abandonou a priorização do veículo automotivo, típico do planejamento modernista da Reforma Passos, que marcou o Centro e Região Portuária da cidade no início do século XX, que deixou como um dos principais legados a questão viária. Algumas das principais obras do projeto foram construções de rodovias e túneis rodoviários. Soma-se a esse fato a projeção de construções de edifícios utilitários erguidos em um modelo de arquitetura modernista. Além disso, existe uma grande quantidade de prédios presentes na área de abrangência do projeto com um modelo arquitetônico padrão da cidade décadas atrás. Todos esses traços continuam a situar a Região Portuária num quadro predominante de um urbanismo moderno.

Dentro de toda contextualização anterior e seguindo uma leitura geográfica podemos situar o Museu do Amanhã com sua arquitetura como um enclave da pós-modernidade na Região Portuária carioca pós-Projeto Porto Maravilha. É o pós-moderno convivendo com o moderno, já que nem o urbano e nem a arquitetura em seu entorno representaram uma mudança no estilo urbanístico da região, que assim como o centro da cidade é formada por camadas de diferentes temporalidades, com a presença de muitas rugosidades.

As rugosidades são a conexão material do presente com o passado, evidenciando a continuidade espaço-temporal (SANTOS, 1997 [1988]). Temos nas proximidades do Museu do Amanhã aparências totalmente distintas entre si. Num pequeno espaço da cidade, por força do poder político e econômico decorrido pelos tempos, encontramos vestígios de várias épocas da longa história do Rio materializados, por exemplo, pelo estilo arquitetônico de cada período. Como exemplo temos: o Mosteiro de São Bento – 1590, reconstruído em 1671 e reformado em 1671; o Arsenal da Marinha – 1820; a estátua do Visconde de Mauá – 1910; O Edifício A Noite – 1930; O pier Mauá -1948/49; e Edifício Rio Branco I – 1989.

Projetado a partir de uma arquitetura pós-moderna, o Museu do Amanhã foi inserido no planejamento urbano da Região Portuária a favor do mercado imobiliário especulativo. Neste horizonte, o sentido de sua construção acabou limitando-se a uma série de critérios estéticos, uma das marcas de seu modelo arquitetônico.

Essa arquitetura pós-moderna espetacular é agora valorizada por seu poder propagandístico, sua capacidade de atribuir uma marca ao panorama urbano, e é considerada vital para aumentar o prestígio e o desejo ao lugar. Como símbolos de uma pseudo reestruturação urbana da Região Portuária, o Museu do Amanhã tornou-se um instrumento essencial de marketing urbano e negócios associados ao setor cultural e de turismo.

Podemos compreender a arquitetura do Museu do Amanhã dentro de uma lógica política, já que uma das suas principais funções foi maximizar a visibilidade do Estado e das empresas envolvidas com o projeto Porto Maravilha na paisagem urbana. Essa sua forma na condição de monumento e sua arquitetura magnificente atuam como mecanismos comunicativos a serviço de ideologias direcionadas a acumulação de renda, sem se ater as correções referentes à segregação socioespacial.

Fenômeno geográfico por excelência, a arquitetura é, em sua essência, uma expressão política e cultural. Representa o espaço geográfico num viés estético ordenado pelo capital (CARRASCO, 2011). O objeto arquitetônico não circula sob a lógica da mercadoria, mas coloca-se como tal, emergindo sob valor de troca, sendo uma importante peça de acumulação capitalista (Idem).

A estrutura arquitetônica se coloca na Geografia como uma forma de visualizar, analisar e questionar o espaço. Em sua análise conjugada a essência do Museu do Amanhã a compreendemos como ferramenta de promoção espacial, uma mercadoria de consumo cultural que se realizou completamente a base do espetáculo, um dos paradigmas da pós-modernidade.

Tanto sua arquitetura quanto seu acervo, aqui apresentados, são ativos importantes que potencializaram a imagem do Museu do Amanhã como peça do empreendedorismo urbano que tomou a Região Portuária. Sua construção representou um atrativo e notoriedade para este espaço que, através do projeto Porto Maravilha, foi revitalizado em favor dos interesses do capital, contando, inclusive, com o aporte dos meios midiáticos.

### **3.2 A Ação da Mídia na Potencialização do Museu como Simulacro**

O Porto Maravilha congregou em todas as suas etapas um grupo de empresários composto por construtoras, financeiras e incorporadoras que sempre direcionam suas ações aos interesses econômicos. Nesse âmbito, alguns meios midiáticos acabaram se alinhando a essa elite empresarial, utilizando-se de sua estrutura institucional para construir um imaginário da região que fosse captador de consumidores e investimento, promovendo seu desenvolvimento, não se poupando em ocultar a realidade local.

Os meios midiáticos são responsáveis por afirmar e reafirmar determinados valores no mundo de hoje, tendo papel central na construção imagética dos espaços e consequente promoção dos mesmos. Segundo Santos (2014[1987]), interceder ou até mesmo produzir uma informação é um dos privilégios do Estado e dos grupos econômicos hegemônicos que tem poder de selecionar, organizar e redistribuir em função de seus interesses. Dentro desse cenário, as mídias têm desempenhado um importante papel na sociedade, caracterizada como sociedade da informação, da comunicação e do espetáculo. Elas não só asseguram formas de socialização e transmissão simbólica como também participam como elementos importantes da cultura e da construção de significados diante do mundo, sendo peças ativas no cotidiano das pessoas (CHAUÍ, 2006).

Com a dinamicidade do empreendedorismo urbano a cobertura midiática tornou-se uma parceira importante, já que sua ação é capaz de mascarar, encobrir e desviar o foco dos grandes problemas que talvez afetem uma região ou uma cidade em sua totalidade (HARVEY, 2005). Soma-se a esse fato a forte dependência que os órgãos de imprensa têm em relação aos anúncios e propagandas para estabelecerem seus lucros. Assim, os que buscam essa condição acabam se colocando na qualidade de porta vozes de informações do Estado e de empresários. No Brasil o grupo Globo de Comunicação é um exemplo dessa situação, colocando-se à disposição do Estado e empresariado de acordo com seus interesses econômicos e políticos. No Rio de Janeiro esse conglomerado midiático, o maior do Brasil e um dos maiores do mundo (CRUZ, 2011), alinhou-se às políticas públicas urbanas conduzidas na capital fluminense pela prefeitura local no período de desenvolvimento e execução das obras na Região Portuária durante a gestão do prefeito Eduardo Paes.

O grupo se tornou parte integrante do Porto Maravilha, possuindo a concessão do Museu do Amanhã, além de administrar outro importante componente do projeto, o Museu de Arte do Rio. O maior grupo midiático do Brasil teve importante participação para a afirmação desse projeto de revitalização, de modo que toda a audiência e alcance de suas plataformas midiáticas colaboraram para que as notícias envolvendo o Porto Maravilha se tornassem um rito de promoção e legitimação do mesmo.

A manchete a seguir do jornal *O Globo*, principal representante do grupo Globo no setor de mídia escrita, ilustra tal situação. A reportagem tenta persuadir a população carioca em relação ao Porto Maravilha, vislumbrando a construção de uma identidade da população

com a Região Portuária. A matéria busca criar uma imagem de pertencimento do carioca junto a este projeto, onde expõe este espaço como referência em moradia, negócios, cultura e lazer. Mas se analisarmos de uma maneira mais profunda, utilizando-se de reflexões do capítulo 2, veremos o quanto tal informação não procede.



**Figura 15** - Matéria de O Globo sobre o Porto Maravilha  
Fonte: O Globo, 29 set. 2013.

Uma das consequências dessa ação midiática favorável ao Porto Maravilha foi a ideia, na visão dos não-moradores, de que o que estava em andamento com o Porto Maravilha na Região Portuária era a construção de um “mega-bairro” com mudanças radicais em sua infraestrutura (VALADÃO, 2012). A maioria desconsidera as questões envolvendo os moradores locais e é a favor da intervenção, considerando-a necessária e há muito tempo desejável, levando a muitas melhorias na região (Idem).

A relação do grupo Globo de Comunicação com o Museu do Amanhã contribuiu para que uma série de noticiários positivos a seu respeito se propagasse nos diversos meios midiáticos do grupo, como jornais impressos, revistas, sites e até mesmo no telejornal de maior audiência do país, o Jornal Nacional. Isso fez com que o museu adquirisse a imagem e *status* de um mega-empreendimento cultural com baixo grau de contestação perante a população.

O grupo Globo ao estabelecer parceria da Fundação Roberto Marinho com a prefeitura do Rio de Janeiro e empresas privadas buscou na constituição do Museu do Amanhã o fortalecimento de sua imagem-marca no mercado cultural, um setor que efetivamente tem potencial para ser lucrativo. Ademais, essa situação fortaleceu sua imagem em relação a um contato mais efetivo com a população brasileira, robustecendo suas plataformas midiáticas. Nos últimos 15 anos a fundação realizou parcerias na formulação e administração de seis museus: Museu da Língua Portuguesa, Museu do Futebol, Paço do Frevo, MAR- Museu de Arte do Rio, Museu do Amanhã e Casa da Cultura de Paraty. Todos esses empreendimentos foram implementados a partir de parcerias com instituições públicas e privadas.

Para entendermos essa ação do grupo Globo perante o Museu do Amanhã, não podemos deixar de analisar a conexão existente entre os meios de informação, Estado e elite empresarial. Interessa-nos compreender que, no Brasil, os tradicionais meios de comunicação

sempre foram de propriedades privadas de indivíduos ou grupos, alguns sob a condição de concessões, como as redes de televisão, não deixando de expressar seus interesses particulares ou privados ou de quem lhe interessar (CHAUÍ, 2006).

O alinhamento da mídia junto aos governos e ao empresariado é peça importante no cenário cultural, político e econômico atual das cidades. Tem um papel importante nos processos que acompanham a renovação urbana, pois interagem e interferem no curso dos acontecimentos através de imagens publicitárias, mobilizações e campanhas sociais.

A mídia pode ser estratégica para os governos e investidores locais, pois é capaz, se for de seu interesse, de construir uma imagem positiva da cidade e moldar as representações acerca de sua transformação (SANCHES, 2001). Ela é capaz de produzir signos de bem-estar e satisfação no consumo dos espaços de lazer, criar comportamentos e estilos de vida e promover a valorização de lugares, bem como estabelecer os usos considerados “adequados”.

No Brasil o poder midiático é controlado em sua maior parte por cinco grupos/famílias: Abravanel (Rede de TV SBT), Civita (Editora Abril), Frias (Grupo Folha de S.Paulo), Marinho (Grupo Globo de Comunicação) e Saad (Grupo Bandeirantes) (CRUZ, 2011). No país, o sistema de comunicação tem produção integrada com propriedade cruzada. A mesma família detém canais de televisão e afiliadas nos estados, jornais, revistas, concessões de emissoras de rádio e, mais recentemente, sítios de internet (websites). Para se ter uma ideia da dimensão da propriedade cruzada entre os meios de comunicação, uma única rede sob o comando da família Marinho, a Rede Globo controla sozinha quase a metade do sistema nacional com 223 veículos próprios ou afiliados (CRUZ, 2011).

No campo do jornalismo, determinados veículos de comunicação são também poderosos meios de informação, sendo marcados por grande alcance na população. Expressar a verdade com imparcialidade não é exatamente sua função. Seu papel é revelar fatos, mas guiando sempre a uma versão que favoreça ao grupo econômico ou político que ele representa (BIROLI, 2011). Esse jornalismo produz uma mídia tendenciosa, sempre disposta a dar um determinado direcionamento às informações, teatralizando a realidade, simulando-a ao próprio gosto.

As imagens passadas repetidas vezes por grande parte da mídia local e nacional, vinculando a presença do Museu do Amanhã e o Porto Maravilha a um processo de reestruturação da Região Portuária, contribuíram para o enfraquecimento de outras imagens e, conseqüentemente, de outras análises sobre a região. Desta forma, construiu-se uma leitura espacial predominante, onde cidadãos locais passaram ser vistos naquele espaço como “figurantes” de um grande anúncio de “grife” urbanística.

Parte da mídia carioca, sob influência do governo local e de empresários, trabalhou em favor da “vitrinização” envolvendo esses projetos, direcionando suas ações na constituição de um simulacro da Região Portuária Carioca. O jornal *O Globo* foi um dos veículos de imprensa que mais atuou em favor da construção da imagem de um ambiente beirando a perfeição, omitindo os conflitos sociais, históricos e culturais da região.

Fundado em 1925 pelo jornalista Irineu Marinho, *O Globo* é o mais renomado e um dos jornais mais vendidos do estado do Rio de Janeiro, tendo já há alguns anos sua versão eletrônica. Direcionado a leitores de médio e alto poder aquisitivo, esse jornal sempre foi identificado por sua linha política e econômica conservadora e por ser reconhecidamente um formador de opinião (CRUZ, 2011). Em função de sua tradição dentro da mídia escrita e seu poder de influência, buscamos neste jornal a materialização da construção midiática de simulacros.

Sobre o Museu do Amanhã percebemos que nas páginas do jornal *O Globo* as imagens esplendorosas, produzidas já durante as obras, indicavam a produção de renascimento da Região Portuária Carioca. O jornal desenvolveu um posicionamento e uma representação forte e atraente sobre o museu e a nova Região Portuária, promovendo os valores e a imagem

do local de uma maneira que os possíveis consumidores e investidores se conscientizassem realmente de suas vantagens diferenciadas. Todo o discurso construído pelo O Globo dispersou-se em diferentes pontos, mas sempre direcionando as informações à valorização daquele estabelecimento cultural e de seu entorno.

No ano de 2012, já com a execução do projeto do museu em andamento, o jornal criou um caderno intitulado *O Globo Amanhã*, que tratava de temáticas ligadas à sustentabilidade, economia, ciência e sociedade, conteúdo similar ao do museu, já num ato de promoção dos temas envolvidos neste estabelecimento cultural, que ainda seria inaugurado. Além disso, o jornal publicou uma série de matérias, as quais não faziam nada além do que transcrever uma realidade atraente a respeito desse empreendimento cultural. Foram informações publicadas em diferentes cadernos com um apelo favorável ao museu, distanciando-se de uma explanação crítica.

Nunca um museu ou qualquer outro estabelecimento cultural teve tanto destaque nas páginas do O Globo quanto o Museu do Amanhã. Em todas as etapas de formulação do museu o jornal sempre direcionou matérias descrevendo-o de maneira apologética indicando que tal obra era uma iniciativa da Fundação Roberto Marinho. Mesmo ainda em fase de construção, o jornal destacava estas informações em suas páginas. A manchete a seguir do dia 18 de dezembro de 2015 retrata tal situação.



**Figura 16-** Museu do Amanhã, um novo patrimônio da cidade  
Fonte: O Globo, 18 dez. 2015.

O Museu do Amanhã sempre foi narrado pelo O Globo como uma referência da cidade para o mundo, como o futuro que virou presente. Além disso, nunca deixou de exaltar seu caráter interativo e educativo, um estabelecimento cultural extremamente convidativo. A reportagem do dia 17 de dezembro de 2016 de título “*Museu do Amanhã: obra erguida sobre toneladas de sonho*”, apresentou o museu de forma cativante sob o prisma de uma narrativa conotativa, destacando o grande feito de sua construção. Parte da matéria está transcrita a seguir:

RIO - A leveza do Museu do Amanhã, que parece flutuar debruçado sobre a Praça Mauá, é a licença poética de uma saga de trabalho que já entrou para a

história. Dos primeiros esboços feitos pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava até o final da intensa maratona de operários, o projeto exigiu muito suor e criatividade até que as formas e os ângulos pouco convencionais se ajustassem, harmonicamente, ao sonho. A tecnologia foi fundamental para tirar poesia do concreto, mas para pôr de pé a construção sinuosa de dois andares, que tem 18 mil metros quadrados, foram usados mais de 22 mil toneladas de areia, 21 mil metros cúbicos de concreto estrutural e cerca quatro mil toneladas de estruturas metálicas. O monumento branco neve, de concreto e metal, tem 338,3 metros de comprimento e 20,85 metros de altura. Como cada uma de suas curvas é única e não se repete, os engenheiros que tiveram a incumbência de tirar o museu do papel lançaram mão de maquetes e de simulações em 3D para garantir encaixes perfeitos e um acabamento de obra de arte (O GLOBO, 17 dez. 2016 b).

A manchete e reportagem do jornal O Globo que citamos anteriormente enaltecem o Museu do Amanhã, buscando produzir uma realidade atraente, um de espaço de satisfação aos seus visitantes, gerando uma forma carismática capaz de “unir a cidade” e “calando” os problemas sociais. Essas matérias indicam uma das formas de ação do poder midiático em favor de determinadas instituições.

Para Chauí (2006) a mídia produz simulacros a partir do uso de páginas de jornais, revistas, televisão e, mais recentemente, a internet. Ela leva o público a se encantar por realidades construídas. Para que algo seja aceito como real basta que apareça como crível ou plausível, ou como oferecido por alguém confiável (CHAUÍ, 2006). A autora explica que isso não é produção de conteúdo e conhecimento, mas sim uma gestão de uma sociabilidade artificial, encenada num novo tipo de espaço, cuja forma principal é a do espetáculo (Idem).

A atuação dos meios de comunicação de massa conexa ao desenvolvimento técnico-informacional permite que o processo de formação de encenações ocorra com maior intensidade e frequência, de tal modo que se torna difícil distinguir, nos dias de hoje, o que é real do que é cópia do real, e compará-los. Desta forma, percebemos que a mídia potencializa simulacros e, como levantado anteriormente, a ação do jornal O Globo impulsionou a chegada do Museu do Amanhã a tal condição.

Simulacros são experiências, formas, códigos, signos e objetos sem referência, que se apresentam tão reais como a própria realidade (BAUDRILLARD, 1991[1981]). O simulacro, segundo Harvey (2002, [1989]), pode ser designado como um estado de réplica tão próxima da perfeição que a diferença entre o original e a cópia é quase impossível de ser percebida. Baudrillard (1991[1981]) sugere que o mundo em que vivemos foi substituído por um mundo-cópia, no qual estamos constantemente cercados por simulações que criam imagens de ter o que não se tem, ou seja, uma imagem sem obrigação de correspondência com a realidade do mundo.

O estudo do sociólogo e filósofo francês Jean Baudrillard sobre imagem e realidade embasado no conceito de simulacro, mesmo escrito há algumas décadas e se tratando da sociedade estadunidense, é extremamente atual e global. A principal intenção do autor francês era superar as descrições convencionais sobre imagem e reprodução do real e irreal.

Segundo Baudrillard (1991[1981]) a constituição de simulacros está atrelada às diferentes fases de construção das imagens. O filósofo francês defende que a imagem possui quatro fases sucessivas: a primeira diz respeito à imagem como reflexo de uma realidade profunda, com boa aparência; na segunda, a imagem deforma a realidade, trata-se de uma má aparência; na terceira, encobre-se uma ausência de realidade, ou seja, finge ser aparência e, por fim, a quarta fase insere-se quando a imagem não tem relação com nenhum aspecto da realidade, sendo ela o seu próprio simulacro. Em todas essas fases a imagem é modificada de acordo com a realidade a fim de aparentar semelhanças que nos permita identificá-la, a partir

da associação de determinadas características com outras imagens, aparências. A partir de então, Baudrillard (1991[1981]) sustenta que o real em sua essência é substituído por simulacros.

Vivemos numa teia de simulacros pelo mundo. A vida diária é dominada por uma realidade que, na verdade, são meras representações, porque a imagem imita o real e o real é ilusório. Desta forma, o consumidor real torna-se consumidor de ilusões.

O campo conceitual baudrillardiano é fundamental na construção dessa análise simbólica do Museu do Amanhã. O conceito, aplicado ao nosso objeto de estudo, nos faz entender todo poder imagético portado pelo referido museu, refletido na cidade e em toda Região Portuária carioca. O museu representa um imaginário dissuasivo de princípio e fim. Ele reflete uma realidade intrínseca a todo um discurso alienante propagado pelos diferentes agentes que dele se aproveitam dentro de diferentes sistemas políticos e econômicos. Investir na criação de ilusões tem sido um dos caminhos seguidos pelo empresariado para aumentar o lucro das empresas (ALVES e CALEIRO, 2012).

Esse museu carioca transportou para aquela região uma realidade distorcida, onde o mesmo fornece ao indivíduo a impressão de estar num espaço fantástico. A aparência e sua decoração induzem seu contemplador a sentir-se como se estivesse em um lugar irreal. É que o museu toma grande parte da imaginação do visitante ficando alheio ao que acontece à sua volta.

O Museu do Amanhã, como seu nome já sugere, é um museu de experiência, pois, a partir das ações praticadas hoje, o visitante, utilizando os aparatos tecnológicos do museu, estabelece uma projeção para o futuro, conforme suas perspectivas e ações realizadas ao longo dos anos. Seu fundamento conceitual é o entendimento de que o amanhã não é o futuro. Pois se o futuro é alguma coisa que estaria lá, o amanhã está aqui, e está sempre acontecendo (VIANNA, 2016). E essa construção vai ser feita pelo visitante, pelas pessoas, pelos cidadãos, enquanto cariocas, enquanto brasileiros.

O Museu do Amanhã, dentro de sua força imagética, explora possibilidades de construção do futuro. É um simulacro imposto aos moradores da cidade e que tem como prerrogativa mostrar para qualquer visitante que o futuro não é mais uma perspectiva para o Rio de Janeiro: ele já chegou à cidade.

O Museu do Amanhã e o Porto Maravilha são simulacros espaciais que expressam toda ferocidade do capital na Região Portuária. O alinhamento destes com setores da mídia, empresas e com o próprio Estado o colocaram nesse papel. Em face disso, percebemos o quanto seu poder imagético contribuiu para o esfacelamento da história local e também como uma malversação do quadro real da Região Portuária. Assim, em uma realidade marcada pelo conflito e pelas contradições, os meios de comunicação encarregam-se de impor uma lógica coerente com os interesses do mercado.

É de fundamental relevância salientar que a constituição demasiada de simulacros é uma ameaça à justiça social e à cultura tradicional, de modo que uma realidade é colocada em xeque pela falta de sentido e profundidade em uma análise (BAUDRILLARD, 1991[1981]). Dentro dessa lógica é plausível a ameaça da substituição da profundidade e do verdadeiro pelo falso e superficial, sendo que o que começa como uma interiorização definida pela presença torna-se uma exteriorização afirmada pela ausência, onde o objeto é transformado numa aparência oca. É nesse contexto que o capital flutua pelos simulacros, “jogando” com o real e ganhando força a partir desse quadro.

Percebemos, portanto, que toda política pública direcionada à Região Portuária não priorizou as questões de natureza social. Houve um encobrimento das carentes estruturas e serviços envolvendo os moradores mais pobres da região. Além disso, toda a história desta área foi colocada em segundo plano, sendo muito pouco explorada nessa construção imagética da região. Na seção seguinte indagaremos a relação do Museu Amanhã com seu entorno e o

peso do desprezo pela história local.

### **3.3 Interpretação Histórico-Geográfica do Museu em Dois Aspectos**

Neste subcapítulo confrontaremos o Museu do Amanhã com a dinâmica do espaço o qual está inserido. Em um primeiro momento buscaremos analisá-lo na qualidade de espetáculo combinado a um projeto sustentável e toda a contradição que emerge dessa condição em relação ao espaço que os cerca, ainda marcado por uma degradação visual e ambiental considerável, consequência de vários problemas sociais.

Em um segundo momento focaremos no aspecto histórico da Região Portuária e de que forma a construção do Museu do Amanhã representou o pouco interesse do Projeto Porto Maravilha com a questão histórica e cultural do negro na região. A partir daí buscaremos realizar uma análise crítica deste quadro nos respaldando em uma análise empírica, teórica e em importantes depoimentos.

#### **3.3.1 Sustentabilidade x poluição da Baía de Guanabara e entorno**

Os processos e projetos de urbanização das cidades seguem uma lógica orientada pelos imperativos de mercado com conseqüente concorrência entre elas. Esses fatores possibilitam que a expansão do processo de globalização ultrapasse a esfera econômica, influenciando de forma direta na produção do espaço e agindo diretamente na legitimação de novas políticas urbanas (HARVEY, 2014). As estratégias atuais de desenvolvimento envolvendo-as estão cada vez mais atreladas à requalificação através da encenação em espaços públicos. Tudo isso desencadeado em paralelo à sua transformação em mercadoria que, como já explicitamos no Capítulo 1, está ligado ao processo de empreendedorismo urbano.

Segundo Arantes (2002[2000]), uma cidade só se torna protagonista em seu mundo competitivo se for devidamente dotada de um planejamento capaz de gerar respostas competitivas aos desafios do mercado. Nos dias de hoje fala-se cada vez menos em racionalidade, funcionalidade, zoneamento, plano diretor, e cada vez mais em requalificação. A ênfase deixa de estar predominantemente na ordem técnica do plano urbano para cair no vasto domínio da cultura de mercado e da espetacularização.

O contexto da espetacularização é indissociável da lógica de gestão e empreendedorismo urbano, que suscita o discurso de revitalização das cidades buscando promovê-la enquanto marca e assim lhe garante atrair investimentos e consumidores. A busca pelo espetáculo nessa circunstância consiste na propagação de ícones e imagens, através dos meios de comunicação; dos rituais políticos e religiosos; dos hábitos de consumo; de tudo aquilo que falta à vida real do homem comum como celebridades (atores, cantores, apresentadores de TV); de mensagens publicitárias, que leva a uma sensação de permanente aventura, felicidade, grandiosidade e ousadia (DEBORD, 2017[1992]). Ele é a aparência que confere integridade e sentido a uma sociedade condicionada ao consumo que passa a viver uma vida sonhada e idealizada (Idem).

No universo contemporâneo nada escapa ao processo de constituição da aparência (imagem) em consumo. Fazemos parte de uma humanidade definida por Debord (2017[1992]) como sociedade do espetáculo, onde o capital atingiu um grau de acumulação tão grande que migrou para o mundo imagético e atualmente o contrário também ocorre, sendo o espetáculo uma imagem acumulada a tal ponto que se tornou capital.

Em um pensamento paralelo a Debord no que se refere à questão da sociedade do espetáculo, Henri Lefebvre (2001 [1991]) levanta a questão do consumo dirigido. Neste pensamento ele explica que as imagens desempenham um papel cada vez maior, tornando a publicidade algo essencial para um produto. A produção imagética se integra à produção

global e desempenha um papel agregador fundamental em relação a outras atividades sócias produtivas ou organizadoras. A sociedade desta forma é entregue à aparência e ao consumo. “Consome-se tantos signos quanto objetos: signos da felicidade, da satisfação, do poder, da riqueza, da ciência, da técnica etc.” (LEFEBVRE, 2001[1991], p. 69).

No espaço urbano Lefebvre (1999[1970]) discutia essa questão do espetáculo por meio da relação entre mercadoria e as ruas, que em boa parte do século XX foram vitrines de objetos colocados à venda, tal como ainda ocorre nas áreas centrais das cidades, mas que ganhou concorrência dos *shoppings centers*<sup>32</sup>. Com a emersão de um neocapitalismo inteiramente direcionado ao ato de consumir, as ruas passaram a ser “colonizadas” pela imagem, publicidade e pela estética visual e abstrata das mercadorias (provocantes e atraentes), transformando-se em redes organizadas pelo e para o consumo (Idem).

A experiência cotidiana atual é moldada e mediada por espetáculos, o que levou a sociedade nos últimos anos a um quadro de hiperconsumidores<sup>33</sup>. Nessa sociedade todos são colocados na condição de potenciais adquiridores de marcas. Os produtos são condicionados para o cidadão contraí-los comercialmente, porém, são oferecidos para um público propenso e moldado por uma ideologia consumista, e, portanto, sem muita resistência para compra por força da imagem. Esse cidadão busca a felicidade no ato da comprar, e os objetos não tratam apenas de estimular as necessidades e os reflexos condicionados a ele, mas também de criar ligações emocionais com a marca, elevando a imagem a ser tão importante quanto o próprio produto (LIPOVETSKY e SERROY, 2011).

Nesse mundo de negócios é a cultura a senha mais prestigiosa, “é a nova grife do mundo fashion, da sociedade afluyente dos altos serviços a que todos aspiram” (ARANTES, 2002 [2000], p.31). A partir disso, empreendimentos culturais como os museus se tornaram grandes estratégias para o desenvolvimento de negócios nas áreas urbanas.

Nestas circunstâncias muitos deles se modernizaram e passaram por uma atualização conceitual quanto às suas funções e finalidade, ou já surgiram sob essa condição. A busca por uma nova linguagem e atualização de suas ações resultou na renovação de suas exposições e maior conhecimento da qualidade de abrangência de seus acervos (SILVA, 2017). Profissionais especializados organizaram novos serviços no interior desses equipamentos como livrarias, lojas *souvenires*, cafeteria, oficinas socioeducativas, seções de experimentação entre várias atividades. O lúdico tem sido explorado em proporções consideráveis atraindo crianças e jovens.

Emergem deste contexto os chamados museus-espetáculos que Regina Abreu (2012) define como museus de conteúdo e arquitetura destacada. Para a autora, os museus agora não se restringem mais ao ato de ver e admirar; eles agora visam atrair consumidores na velocidade cada vez maior das cidades, onde é preciso também experimentar, vivenciar, usar os demais sentidos: olfato, paladar, tato, audição, enfim, buscam seduzir os visitantes (ABREU, 2012). Os museus-espetáculos atendem essas demandas, oferecendo espaços ligados ao mercado da cultura, reforçando o marketing urbano nas cidades, já que atraem pessoas até o espaço onde estão localizados.

Os Museus-espetáculos apresentam-se no urbano como monumentos relacionados ao setor cultural, vistos como símbolos pelo observador. A maneira como a sociedade interpreta-os e qual a forma que eles assumem no imaginário coletivo, expressa e define sua importância social (LEFEBVRE, 1999 [1970]). O monumento é, portanto, um legado à memória coletiva de uma cidade, edificado para carregar consigo concepções que o farão

---

<sup>32</sup>Templos do consumo e do lazer que têm exercido nas cidades uma enorme atração de pessoas, principalmente de alto poder aquisitivo. Os principais motivos dessa atratividade são: locais de clima agradável, sem pobreza, asséptico. Além disso, a questão da segurança é outro fator atrativo (GONÇALVES e MATOS, 2012).

<sup>33</sup> Indivíduos criados sob o universo consumista, onde o consumidor está, inclusive, atrelado às questões emocionais (LIPOVETSKY e SERROY, 2011).

símbolo de uma mensagem que quis ser passada, de um aviso ou de uma instrução que se desejou transmitir.

Segundo Lefebvre (1999[1970]) um monumento vai além de si próprio, de sua fachada e de seu espaço interno. Ele se configura como uma forma que ultrapassa seus limites materiais. Ele deriva da intenção de fazer do espaço urbano um palco com cenografia exuberante capaz de gerar emoções, reviver tradições e reatuar relações através do “espetáculo” assistido de perto ou de longe (LEFEBVRE, 1999 [1970]).

O Museu do Amanhã perante toda a dinâmica do projeto Porto Maravilha constituiu-se como museu-espetáculo, visto que sua aposta está no sentido de impressionar e atrair consumidores a seu espaço e/ou ao seu entorno. Ele atende a esse objetivo por força de sua composição interna que, como já relatado na seção 3.1, é toda estruturada a partir de recursos de alta tecnologia que acabam por situar seus visitantes na condição de protagonistas da exposição, que ludicamente constrói uma relação de interatividade com esta. Soma-se a esse fato sua arquitetura pitoresca e chamativa no cenário urbano carioca, discutida anteriormente, que às vezes parece até ofuscar seu acervo.

O próprio nome do museu, “Amanhã”, combinado ao nome do projeto urbano ao qual está inserido, “Porto Maravilha”, é bastante sugestivo e de uma significativa carga simbólica, que influencia sua ação na busca por visitantes. Seu nome sugere a uma experiência de passagem do presente para o futuro, como uma “máquina do tempo cinematográfica”. Toda essa conjuntura desconsiderou todo e qualquer tipo de aspecto social e foi construída objetivando sua promoção.

A manipulação simbólica permeia os projetos de intervenções e reformas urbanas em geral, remetendo a ideias de resgate da cidadania, liberdade e identidades urbanas associadas a uma fetichização do espaço público com a introdução de novos ícones no urbano. O Museu do Amanhã é um típico exemplo de manipulação simbólica a partir de um plano de introdução de novos elementos na paisagem (OLIVEIRA, 2017).

O Museu do Amanhã com sua adição ao Porto Maravilha marcou a afirmação de um ambiente estético na Região Portuária, onde o espetáculo representa diretamente a fabricação da alienação urbana, que segundo Lefebvre (1999 [1970]) acarreta em uma cidade tomada em seu tecido social por uma doença mental, moral e social, transformando o cidadão em um ser débil e alienante. Nesse caso, os ideais de igualdade e justiça social acabam se distanciando da pauta principal das discussões dos gestores do urbano que passam a priorizar as intervenções urbanas cenográficas, que valorizam a aparência em uma cidade esfacelada pela segregação, pela violência e por todos os níveis de desigualdade. Dentro dessa dinâmica imposta pela sociedade do espetáculo o Museu do Amanhã se coloca como uma peça de engrenagem de um domínio político e econômico de uma elite empresarial que tem como um dos principais vieses de acumulação a apropriação do espaço.

O Museu do Amanhã congrega em sua exposição um acervo que narra uma perspectiva de mundo pautada num futuro onde seria possível uma convivência harmoniosa dos seres humanos com o planeta e entre eles mesmos, sem destacar o grande abismo em que a sociedade atual se encontra, relacionado, sobretudo a um quadro consolidado de concentração de renda. Nessa busca pelo espetáculo um dos caminhos seguidos pelo Museu do Amanhã foi a narrativa de convivência entre população e planeta, tendo como uma das pautas principais às questões ambientais. Nas últimas décadas essa temática vem sendo incorporada às discussões da sociedade mundial, onde o “show do fim do mundo” passou a ser explorado pela mídia, ONGs, instituições, políticos e até mesmo celebridades, que dia após dia vem colocando a sustentabilidade na condição de espetáculo.

Vivemos em tempos onde relações sociais e econômicas são mediadas por imagens, onde o “selo sustentável” agrega valor simbólico e financeiro a empresas e produtos. Uma imagem de empresa ligada à preservação ambiental consciente pode incorporar valor à sua

marca e torná-la mais valorizada tanto para consumidores de seus produtos quanto para investidores. Quase sempre o interesse de uma corporação importante em associar sua marca ao “verde”, ao ecológico e ao sustentável, está vinculado a uma estratégia de lucro. Vale ressaltar que não é objetivo desta dissertação adentrar na discussão da temática sustentabilidade. Nossa intenção ao levantar esse tema é perceber o quanto hoje ele está situado num campo estratégico de marketing empresarial e urbano.

Nessa sociedade industrial ao extremo, cega e surda aos seus próprios efeitos e ameaças, marcada por poluições e extrações excessivas de recursos naturais, surge um interesse extremamente legítimo de preveni-las e eliminá-las (BECK, 1997). Essa crise ecológica produz e cultiva uma consciência ambiental de salvamento, que junto a outros tópicos, formam uma tendência de universalidade das ameaças e dos medos, que Ulrich Beck (1997) denomina “sociedade de risco”.

Essa ideologia cria um importante horizonte: o de impedimento, prevenção e ajuda na relação da sociedade com os recursos da natureza. Este clima vai se intensificando conforme as ameaças vão aumentando e com isso a questão ecológica se potencializa. Com isso ela passa a ser trabalhada em conjunto com outros temas como, por exemplo: a tecnológica, a cultura, o desenvolvimento social, os arranjos de produção, a política de produto, o tipo de nutrição, os estilos de vida, as normas legais, as formas organizacionais e administrativas etc. (Idem).

Nesse mundo atual tomado por altas tecnologias e por hiperconsumidores, há o choque do desenvolvimento econômico com os limites do planeta, onde um crescimento infinito é incompatível com nosso mundo finito (LIPOVETSKY e SERROY, 2011). Cresce com isso a ideia de um consumo responsável que concilie economia com ecologia.

A partir desta perspectiva, a questão ecológica ganhou um apelo mundial sendo inserida nas diferentes esferas da sociedade. As empresas passaram a ser obrigadas a seguirem dois caminhos: as de vilãs e envenenadoras do planeta ou a de se revestirem num papel de “heroínas e salvadoras”, colocando publicamente em prática ações ligadas à preservação ambiental (BECK, 1997). Junto a isso as carreiras de ajuda e fiscalização ambiental se desenvolvem e a ecologia cancela a forma apolítica das empresas se portarem no mercado em relação ao meio ambiente (Idem).

Com o surgimento da sociedade do espetáculo e do consumo, a crise ecológica emergiu como uma oportunidade de mercado. É aproveitada por grande parte das empresas com publicidade e política. O Museu do Amanhã é esse tipo de empresa que faz uso dessa linha ecológica para promover uma imagem positiva e com isso atrair mais visitantes. Desde a fase de pré-projeto era clara a intenção da Prefeitura do Rio de Janeiro de construir um museu-espetáculo de ciências, dedicado a explorar as possibilidades de construção do futuro e como tal deveria ter uma forte ligação às questões sustentáveis. Assim, desde seu processo de edificação a Prefeitura e as empresas envolvidas já divulgavam na grande mídia que ele seria construído com materiais reciclados de alta durabilidade, que não representavam agressões ao meio ambiente.

As águas da Baía de Guanabara também tiveram um importante papel na busca por essa imagem sustentável, já que são utilizadas no sistema de climatização do prédio. A geração de energia para uso interno é feita por meio da instalação de placas que transformam a energia da luz do sol em energia elétrica. O projeto sustentável faz ainda com que as estruturas da cobertura do edifício se movimentem ao longo do dia para captar a maior quantidade possível de luz solar (VIANNA, 2016).

A racionalização do consumo de água do Museu se dá em várias ações. Calhas captam a água das chuvas, que é armazenada na estação de tratamento de água de reuso. No reservatório de reaproveitamento também é armazenada a água proveniente de lavatórios, chuveiros e do sistema de ar-condicionado, depois de tratada (VALADÃO, 2012). Esse

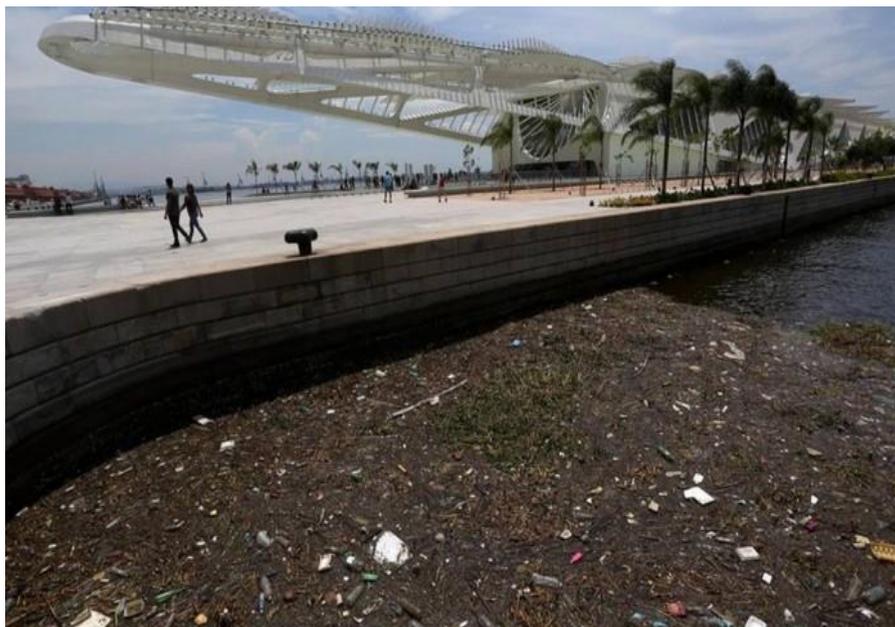
volume é reutilizado nas descargas dos banheiros, na irrigação dos jardins e na lavagem do chão, reduzindo o gasto de água potável. A redução é ainda maior com a escolha de louças e metais de alta eficiência. Além disso, pisos permeáveis de cores claras contribuem para a redução do efeito das ilhas de calor (VIANNA, 2016).

Toda essa imagem construída a partir de práticas sustentáveis fez com que o Museu do Amanhã ganhasse em março de 2017 o Prêmio Internacional Mipim Awards na categoria "Construção verde mais inovadora". Todo ano, o prêmio seleciona os projetos imobiliários mais importantes já construídos no mundo sob aspecto ecológico. A premiação foi anunciada em uma cerimônia em Cannes, na França. O Museu do Amanhã disputou a final com a sede da Siemens, situada em Munique, na Alemanha, com um edifício residencial de Londres, no Reino Unido, e uma fábrica de bioenergia localizada em Estocolmo, na Suécia (O GLOBO, 2017). Esse prêmio veio a confirmar a relação do museu com a sustentabilidade, mostrando que esse vínculo deu certo e vem se estabelecendo como uma excelente construção imagética e consequente promoção de seu espaço.

Nesse quadro de sociedade do espetáculo, combinado à cidade enquanto produto, o sustentável é, acima de tudo, um processo de valorização. A sustentabilidade urbana é um potente negócio financeiro onde o meio ambiente se torna uma importante peça de promoção (MASCARENHAS, OLIVEIRA E PONTES, 2017). O “verde” implica em lucros e sua adoção na urbanidade contemporânea é, acima de tudo, um processo de valorização da imagem da cidade, intrínseco à lógica urbana do empreendedorismo urbano.

A estrutura sustentável do Museu do Amanhã não condiz com seu espaço de localização. Vale frisar que um dos retratos mais evidentes da degradação ambiental na cidade do Rio de Janeiro está conectado à sua dinâmica arquitetônica. Estamos falando da Baía de Guanabara, um corpo hídrico de imensa importância ambiental e de grande valor simbólico para o trato urbano da cidade (Idem). Nessa baía deságuam diversos rios que cortam a Região Metropolitana fluminense, que recebem grande quantidade de esgoto diariamente, além de resíduos sólidos.

A consequência desse fato é a constituição de uma baía extremamente poluída, que culminou com a renúncia de sua imagem como cenário paradisíaco da cidade. Mesmo com a implantação de diversos projetos de despoluição, inclusive com investimentos externos, pouco se avançou e esse corpo hídrico continuou com um quadro alarmante de poluição, mesmo após a realização de duas importantes conferências internacionais da Organização das Nações Unidas (ONU) sobre o meio ambiente: Rio 92 (ECO 92) e Rio +20 e os Jogos Olímpicos de 2016, autointitulado como “Jogos Verdes” (MASCARENHAS, OLIVEIRA E PONTES, 2017). Esse quadro ambiental desconstrói a sustentabilidade concreta do museu, mas pouco atinge sua imagem relacionada ao sustentável, condicionada à lógica capitalista do espetáculo.



**Figura 17-** Lixo flutuante na Baía de Guanabara às margens do Museu do Amanhã.  
Fonte: O Globo, 26 fev. 2016 (a).

Além da relação com a Baía de Guanabara outro contraste envolvendo o Museu do Amanhã e sua imagem atrelada à sustentabilidade se refere ao seu entorno. Os bairros e favelas em sua volta apresentam marcante poluição visual motivada pelo grande acúmulo de lixo – como já visto na figura 5 localizada na seção 2.2 – gerado por coletas irregulares. Tal fato acaba corroborando para propagação de uma série de impactos ambientais urbanos, como a contaminação do solo e das águas subterrâneas, entupimento de canais, de rede de esgoto e de drenagem, além da desestabilização de terrenos em áreas de encostas, que em períodos de chuva aumentam o risco de deslizamentos (COELHO, 2006).

No Morro da Providência o lixo doméstico e entulhos se acumulam nas ruas e becos, aguardando recolhimento, que por sinal passa longe de seguir um dos preceitos mais importantes das práticas sustentáveis que é a coleta seletiva (FRANÇA et al., 2016). Apesar de os dados mais recentes da prefeitura colocarem que 99% de sua área é atendida por serviços de coleta, esse número trata de pontos com caçambas se referindo a estes como ponto de atendimento de um vasto território, onde muitos moradores necessitam andar um longo percurso para descartarem seu lixo (Idem). A distância e a falta de tempo fazem com que muitos cidadãos dêem fim impróprio aos detritos de suas residências. Além disso, é muito comum o transbordamento das caçambas antes de sua retirada pela companhia de limpeza. Todo esse quadro é um fator corroborante para que impactos ambientais urbanos, como os citados anteriormente, se materializem na favela.

Assim como na favela da Providência, é notório que impactos ambientais urbanos e a consequente escassez de projetos de sustentabilidade sejam mais comum em espaços de ocupação de grupos de baixo poder aquisitivo, que além de serem preteridas pelo Estado em relação a muitos serviços tidos como básicos, tendem a ocuparem espaços desvalorizados e de difícil fixação, como áreas de inundação ou áreas de encostas (COELHO, 2006). Apenas a título de registro, enquanto o Museu do Amanhã detém um elaborado projeto sustentável, que eleva sua imagem positiva perante a sociedade, organizações e mídia, a Providência apresenta em parte de seu território um quadro de tragédia humana, com uma população desfrutando de difíceis condições sanitárias e sociais (FRANÇA et al., 2016).

O Museu do Amanhã representa um espetáculo construído por influência da sociedade

capitalista do hiperconsumo, onde ocorre uma interdependência entre o processo de acúmulo de capital e o processo de acúmulo de imagens. O capital interfere em todos os espaços e em todos que os habita, de maneira que o próprio pensar público está intimamente relacionado a um prisma econômico (consumista). O espetáculo é o retrato da acumulação de renda, cujo investimento em imagens é um setor de lucro certo.

Toda essa lógica do espetáculo impregnado na construção e funcionamento do Museu do Amanhã o deixa na condição de representação alienada do cotidiano social. Entendemos sua relação com o mundo dos negócios ou dos empreendimentos econômicos como algo desnorteante na sua relação com as comunidades em seu entorno. Seu espetáculo se apresenta como uma enorme positividade para imposição dos ideais políticos e econômicos do projeto que se baseiam na transformação de Região Portuária em um pólo de atração de investimentos.

O Museu do Amanhã combina com a concepção debordiana de contemplação e sedução das imagens, em função da forma como seu enredo é apresentado (DEBORD, 2017). O espetáculo mexe com o sentido da visão sendo uma fábrica concreta de alienação, uma peça de promoção de diversos negócios, favorecendo o quadro empresarial mundial. Dentro desta concepção, uma pessoa alienada tem seu pensamento facilmente moldado e acaba sendo um consumidor em potencial, pouco se atendo ao fracionamento social e espacial da sociedade (Idem).

Essa condição de hiperexposição do Museu do Amanhã provoca irreparáveis danos às comunidades (favelas) locais, já que a mensagem elaborada e transmitida por sua imagem é forte veículo de sedução e prazer, sendo, ao mesmo tempo, de controle e desmobilização da população de baixa renda. Ele é um show concebido para o mercado que nada alterou seu entorno social, marginalizado e tomado por uma pobreza urbana. Completando esse cenário, como já relatado no Capítulo 2, existe uma ausência de políticas públicas voltadas à melhoria dessas condições. Além disso, para piorar esse quadro, a gestão municipal pouco se interessou em situar aquela população como parte importante no processo de mudança daquele espaço, ao ponto, por exemplo, de pouco valorizar a história e cultura africana intrínseca na região, como veremos na seção seguinte.

### **3.3.2 Embranquecimento da Região Portuária x História dos negros**

Em uma análise geográfica não se pode ignorar a dimensão temporal do espaço urbano. Seu entendimento é um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento de uma pesquisa, levando em conta a conexão existente entre passado, presente e futuro. Assim sendo, não podemos deixar de discutir nosso objeto de estudo contextualizando-o ao passado da região do qual faz parte.

Para Abreu (2008[1987]) o espaço atual é influenciado pelo passado, logo sem entendê-lo não somos capazes de compreender bem os espaços atuais e nem podemos intervir eficazmente sobre eles. Quando tratamos da questão imagética, o tempo é acoplado nas representações espaciais de acordo com os interesses dos agentes que produzem o urbano e o que estes objetivam. A produção de uma imagem de marca (*city marketing*) opera por meio de sínteses, seletividades e de forma parcial, ou seja, creditam relevância a alguns aspectos e escondem outros.

O Museu do Amanhã congregou em sua constituição uma imagem-síntese do futuro que se constituiu dentro da lógica do empreendedorismo urbano que tomou a Região Portuária. Essa imagem não condiz com o espaço em sua volta, mas ganhou força dentro do plano de revitalização da região, onde toda sua história e cultura foram condenadas a um segundo plano.

Grande parte da história da Região Portuária está relacionada aos africanos trazidos

ao Brasil e seus descendentes que ali passaram ou se fixaram na condição de escravos e depois negros libertos. O projeto de revitalização Porto Maravilha se consolidou em uma área onde situou-se o maior porto de escravos na história do mundo. De acordo com o historiador Claudio Honorato (2008) a região do Porto do Rio foi o ponto de chegada de mais de dois milhões de africanos escravizados. Segundo ele, a partir do século XVIII, o Rio de Janeiro tornou-se o maior importador de mão de obra escrava das Américas e grande centro distribuidor de todo o Brasil (Idem). Entre muitos motivos que geraram esse quadro histórico dois merecem destaque: o Rio de Janeiro passou a ser capital da colônia e o ponto de concentração dos negócios envolvendo a mineração praticada nas Minas Gerais.

O primeiro grande comércio de escravos na cidade do Rio de Janeiro era executado na rua Direita (atual Primeiro de Março) no centro da cidade, onde os escravos desembarcavam na Praia do Peixe, atual Praça XV (CAVALCANTI, 2016). Era a área mais movimentada da cidade e abrigava a Mesa do Bem Comum (depois Junta do Comércio), o Palácio dos Governadores, as repartições públicas mais importantes e os armazéns e moradias dos revendedores de escravos novos (HONORATO, 2008).

O comércio de escravos somado a um discurso sanitarista, relatado por comissões médicas que alertavam o risco permanente de doenças em função da grande concentração de negros, vinham contribuindo para desvalorização do espaço. Com esse discurso, os vereadores deliberaram que o comércio de escravos deixaria o centro da cidade, fazendo com que essa atividade fosse remanejada oficialmente para o Cais Valongo, situado numa região de orla marítima onde hoje temos os bairros Saúde e Gamboa (Idem).

O rico negócio com a “mercadoria negra” fez com que no chamado Cais Valongo chegassem muitas levas de escravos trazidos da África (CARDOSO et al., 1987). Várias atividades comerciais surgiram para apoiar esse negócio e um sistema de transporte foi estabelecido entre o cais e diversos bairros da cidade. Foi construído próximo ao Valongo um cemitério para o enterro dos negros mortos durante a viagem ou comercialização, que se tornou o maior da América desse tipo (CAVALCANTI, 2016). Em função da comercialização de negros, diversos melhoramentos estruturais foram realizados naquele espaço no período escravista.

Quando o comércio de escravos é abolido no Brasil por lei em 1831 o Cais Valongo deixou de ser o principal ponto de comercialização de negros no país, sendo realizado de maneira irregular em locais próximos, tendo em vista que a abolição da escravatura só veio a ocorrer 50 anos depois (HONORATO, 2008). Perdida a sua principal função, o cais do Valongo passou por uma reforma, já no período Imperial, tendo seu nome alterado para Cais da Imperatriz, uma tentativa de apagar o antigo porto escravista da história nacional. Ele sofreu essa mudança objetivando receber a futura imperatriz, Tereza Cristina, que chegaria ao Brasil para se casar com D. Pedro II em 1843.

As obras meramente estéticas do Valongo retratavam a falta de estrutura portuária que a cidade do Rio de Janeiro detinha, não possuindo um grande cais acostável, o que provocava desconforto para os viajantes, que precisavam pegar uma pequena embarcação até chegar à embarcação de maior porte, percurso também realizado para embarque e desembarque de mercadorias (HONORATO, 2008).

Esse fato começa a ser resolvido em 1853 quando é construído um cais com águas mais profundas, onde em suas margens foram inauguradas em 1871 as Docas da Alfândega e Docas D. Pedro II, possibilitando assim o acostamento de grandes embarcações, que puderam embarcar e desembarcar passageiros além de carregar e descarregar mercadorias diretamente, sem passar por embarcações menores (CARDOSO et al., 1987). Essa estrutura portuária se manteve por algumas décadas, tornando-se arcaica com o passar do tempo. Somente na década de 1910 é que foi concretizada a construção do novo Porto do Rio de Janeiro, tendo um cais contínuo e retilíneo localizado na Baía de Guanabara entre a Praça Mauá e o bairro

Caju, construído a partir de aterro (CARDOSO et al., 1987). Desta forma, o Rio de Janeiro passou a deter em seu espaço uma intensa atividade portuária.

Essa breve síntese referente à formação do Porto do Rio de Janeiro e sua ligação ao mercado escravista é base importante para compreendermos a conexão existente do passado africano da cidade do Rio de Janeiro com a Região Portuária, que é considerado por muitos historiadores o epicentro da história negra carioca.

Essa história, que se inicia ainda no Brasil Colônia no período da escravidão, se concretiza com o seu fim em território brasileiro, ocorrido a partir da Lei Áurea, assinada em 1888. O fim do trabalho escravo intensificou na Região Portuária a presença de negros, que encontraram naquele espaço condições básicas de vida, tendo em vista que o ato da libertação não promoveu direitos legais, tampouco qualquer suporte social ou econômico, ficando com a ascensão vedada e com isso suas condições de moradia e trabalho acabaram sendo precarizadas (SILVA, 2014). Diversos negros libertos pleiteavam empregos nas atividades mal retribuídas e degradantes do porto e procuravam na Região Portuária estabelecer moradias coletivas, buscando baratear os custos de vida.

Na segunda metade do século XIX, com a decadência da atividade cafeeira no Vale do Paraíba e a migração sistemática de negros da Bahia, que buscavam novas oportunidades no Rio de Janeiro, esse quadro foi intensificado (SILVA, 2014). Com isso, os números de moradias coletivas aumentaram na Região Portuária, inclusive com a ocupação de casarões abandonados pela elite carioca que estava começando a transferir-se para Zona Sul da cidade (ABREU, 2008 [1995]). A partir disso muitas comunidades afro-brasileiras se formaram nos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo.

Formou-se aos poucos uma grande comunidade de alta representatividade, cuja centralidade das ayalorisás e mães de santo, chamadas baianas e tias, foi fundamental. Logo, tornou-se comum na região festas profanas ou religiosas, batuques, candombes e rodas, onde misturava-se a culinária baiana e carioca, a capoeira, a música e a dança (CAVALCANTI, 2016). Para completar o cenário cultural, foi nesta região que ocorreu a formação dos primeiros ranchos e cortejos populares que marcaram a construção de blocos de carnaval e depois as primeiras escolas de samba, muito presentes nas tradições carnavalescas da cidade (CAVALCANTI, 2016).

Parte da cultura genuinamente brasileira foi construída na Região Portuária, com músicas e ritmos sendo criados. Ainda que o samba, assim como o próprio carnaval, tenha aos poucos se desenvolvido por toda a cidade, especialmente na zona norte, a Região Portuária foi um de seus berços. Artistas e compositores de grande nome como Heitor dos Prazeres, Donga, Benjamin de Oliveira, João da Baiana, Getúlio Marinho, Pixinguinha e muitos outros se reuniam na região para comporem e cantarem, fugindo da opressão que existia em outras partes da cidade (CAVALCANTI, 2016). Todo esse movimento cultural não excluía “brancos”, mas foi inicialmente protagonizado por negros e negras (Idem). A cultura africana se tornou tão intensa nessa região que o compositor e sambista Heitor dos Prazeres batizou aquele espaço com o nome “Pequena África<sup>34</sup>” (SILVA, 2014), termo muito utilizado desde então.

Além da concretização do aspecto cultural, dois acontecimentos da história brasileira e carioca tiveram como palco a Pequena África e fortalecem a conexão desse espaço com a história afro-brasileira. Esses eventos foram a Revolta da Vacina e da Chibata, episódios bastante diversos, mas que tinham negros e negras como importantes protagonistas (CAVALCANTI, 2016). Na Revolta da Vacina, a população de origem africana se colocou contra a obrigatoriedade da vacinação contra a varíola, já que para muitos adeptos de religiões

---

<sup>34</sup> A chamada Pequena África também incluía a Praça Onze, fora da Região Portuária atual que segundo a divisão municipal é formada por Gamboa, Saúde e Santo Cristo (CAVALCANTI, 2016).

africanas a doença era sagrada. Já na Revolta da Chibata, um grupo de negros liderados por João Cândido se rebelou contra os castigos da marinha do Brasil, onde negros, já com anos de libertação, ainda eram ordenados como se ainda estivessem na condição de escravos. Esse grupo dominou um navio e apontou os canhões para cidade do Rio de Janeiro, defendendo um acordo para melhoria das condições do negro nessa repartição militar. Essa revolta conquistou um grande apoio da negritude da Pequena África, já que João Cândido, líder da revolta, convivia na região não só por sua condição de marinheiro, mas porque sua irmã lá morava (CAVALCANTI, 2016).

Em função da simbologia presente até os dias de hoje, não podemos deixar de fazer uma ressalva sobre a Pedra do Sal. Esse local é o mais antigo espaço negro continuamente habitado no Rio, sendo o principal núcleo simbólico da Pequena África, onde ao longo da história os negros propagavam suas diversas tradições culturais, como cultos religiosos, rodas de samba, festas tradicionais e outros (GUIMARÃES, 2016). O lugar recebeu esse nome devido à pedra enorme que se encontra no local, usada para secar e vender o sal na época em que as águas da baía ainda a atingia. A Pedra do Sal foi residência secular de escravos, ex-escravos e, agora, de seus descendentes. O local é o centro do patrimônio histórico e cultural negro da Região Portuária do Rio de Janeiro. Esse espaço, inclusive, é marcado pela presença da Comunidade Remanescente do Quilombo Pedra do Sal<sup>35</sup> (GIANELLA, 2015).

Junto de sua história e cultura, a chamada Pequena África sempre teve que carregar consigo a imagem de marginalidade, identificada como própria das habitações coletivas da região (ROLNIK, 1989). A intensidade de uma vida em grupo e a densidade dos contatos diários com cortiços, que contrastavam com a organização da casa burguesa (familiar, isolada, internamente dividida em cômodos com funções), nunca foi bem visto pelos cariocas da “alta sociedade”. Soma-se a isso o discurso sanitarista que tratava essas moradias coletivas como foco de doenças. Tudo isso era motivo para se buscar uma reconfiguração socioespacial daquela área, que após muita ameaça foi concretizada pelas mãos do prefeito Pereira Passos<sup>36</sup>, que buscou por meio de uma reforma urbana uma valorização espacial na área central, Região Portuária e entorno ocupados em grande parte por uma população de baixa renda (ABREU, 2008 [1987]).

Pereira Passos procurou com essa reforma, no início do século XX, impor um padrão de civilidade urbana burguesa e europeia a uma cidade de tradição escravista, marcada pela presença numerosa de ex-escravos e descendentes diretos. Neste período, o espaço público do Rio de Janeiro era ocupado por figuras como capoeiras, biscateiros, carroceiros, vendedores de perus, de vísceras, de leite retirado diretamente da vaca, trapeiros, rezadeiras, entre outros (AZEVEDO, 2003). Era comum ver-se nas ruas estreitas e sinuosas do Rio de Janeiro o contraste entre os burgueses cariocas trajados de paletó dividindo o espaço com negros descalços e sem camisa, anunciando aos gritos seus serviços e produtos (Idem).

A Reforma Pereira Passos acarretou numa reconfiguração socioespacial na Pequena África. Seu período foi marcado por inúmeras remoções na cidade, falam-se em cerca de duas ou três mil casas demolidas (ABREU, 2008[1987]). Essa reforma, conhecida na cidade como a “era do bota-abaixo” atingiu em cheio a população negra da Região Portuária e da área central, acarretando em desapropriações de cortiços e habitações coletivas (ROLNIK, 1989). Com isso, os negros atingidos por essa reforma autoritária e impregnada de racismo deslocaram-se principalmente para os morros da região (SILVA, 2014).

Essa reforma também agiu no sentido de apagar as marcas do passado africano na região. Com ela, por exemplo, houve a construção do Jardim suspenso Valongo, que foi

---

<sup>35</sup> O Quilombo Pedra do Sal é formado por cerca de 30 famílias do Morro da Conceição sendo reconhecido por legislação estadual e federal desde a década de 1980 (GIANELLA, 2015).

<sup>36</sup> Assunto já aprofundado na seção 1.1.2.

projetado na época com o intuito de, por meio de sua estética, apagar a história do tráfico de escravos no entorno do antigo Cais Valongo (GUIMARÃES, 2014). Era a estética e o embelezamento urbano ganhando espaço na cidade. Tanto este como os fatos citados anteriormente fizeram com que os traços culturais da Pequena África fossem transferidos para os morros cariocas.

Mesmo com esse quadro de aniquilamento espacial instituído por Pereira Passos, a Pequena África se manteve muito concreta, muito real, e com uma história definida, que não apenas teve impacto profundo para a cidade do Rio de Janeiro, mas para todo o Brasil. Seu passado relevante nos faz reconhecer o papel dos negros como importantes produtores de cultura e bens culturais, tanto na cidade quanto em todo país.

Com a reformar urbana Porto Maravilha o quadro se repete e a Região Portuária, herdeira de uma riqueza cultural afro-brasileira incontestável, é tomada por obras de requalificação do espaço e da imagem. A história local é despedaçada a partir do momento que o anseio é consumir o espetáculo, o efêmero, com um simulacro de imagens glorificadas sendo constituído.

O Museu do Amanhã, enquanto parte dessa dinâmica, corroborou para o desbotamento da memória histórica da Região Portuária, à medida que foi construído como simbologia de um espaço recuperado, constituindo um cenário voltado para o mercado. Como consequência, constituiu-se uma carência de um empreendimento cultural que simbolicamente suprisse o peso histórico da presença de africanos e afro-brasileiros na região.

Objetivando dar maior embasamento à nossa dissertação e enriquecer essa discussão, buscamos empiricamente conhecer instituições culturais na cidade do Rio de Janeiro que trabalhassem com a questão da memória africana. Nossa intenção era trazer depoimentos de seus representantes como forma de averiguar a opinião desses em relação à ausência no Projeto Porto Maravilha de um grande empreendimento cultural ligado à identidade negra na Região Portuária. Nesse percurso tomamos conhecimento e fizemos conexões com o Museu do Negro.

Localizado no centro da cidade do Rio de Janeiro, o Museu do Negro é uma importante instituição deste gênero. Está instalado na Igreja Nossa Senhora do Rosário e São Benedito dos Homens de Preto, bem tombado pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, desde 1938. Seu acervo conta com esculturas, fotografias e documentos ligados a escravidão. Além disso, possui objetos ligados ao Candomblé, imagens representativas da africanidade, da mulher negra e também instrumentos ligados ao movimento abolicionista e quilombola.

Ricardo Passos, diretor do Museu do Negro, denotando um posicionamento de baixo conflito, defendeu que o Porto Maravilha ajudou parcialmente a promover a história africana, por meio da recuperação de alguns monumentos. No entanto, afirmou que o projeto poderia ter tido outro direcionamento e dado mais espaço à história afro-brasileira, como, por exemplo, a construção na Região Portuária de um museu de grande porte sobre a memória e identidade africana na região, que acabou não acontecendo por não atingir os interesses dos agentes envolvidos, como já salientamos anteriormente. Ricardo Passos explicou:

O Porto Maravilha em alguns pontos vai de encontro à história e a cultura negra da Região Portuária, sendo um projeto razoável, mas extremamente superficial envolvendo essa questão. O que deveria ser feito mesmo era a implantação na região de um projeto ligado a um museu ou a um grupo de museus, que se aprofundasse na história do negro na cidade do Rio de Janeiro. Vejo que o Porto Maravilha deu pouco destaque à cultura e ao passado negro da região. Entendo que a construção do Museu do Amanhã, como principal atração da Região Portuária, não foi justa e ressaltou que dificilmente haverá um empreendimento cultural nos moldes deste ligado a

cultura afro-brasileira, pois não é interesse do poder público (PASSOS, 2017).

Como já discutido em tópicos anteriores, em um contexto de mercantilização da cidade, a construção de empreendimentos culturais como símbolos do poder econômico tornaram-se prioridades nos projetos urbanísticos (HARVEY, 2002[1989]). O Museu do Amanhã emergiu nessa lógica e serviu à Região Portuária de um museu diferenciado, que foge do padrão tradicional, sendo uma grande atração ligada ao entretenimento. Ele oferece aos seus visitantes um espaço interativo de conhecimento sobre a trajetória do homem no planeta promovendo o debate sobre a construção de uma civilização sustentável (VIANNA, 2016).

O marketing do museu destaca que seguimos para o amanhã, porque acreditamos que é lá que as respostas estão, ou que é para lá que o progresso caminha inevitavelmente (MUSEU DO AMANHÃ S/D). Esqueceram de compreender que a partir do pretérito da Região Portuária podemos entender essa cidade que já foi capital da Colônia, do Império e da República brasileira, onde a população negra é segregada, mas que tem certos elementos de sua cultura utilizados como fontes de atração turística.

Essa pouca valorização da Pequena África na revitalização da Região Portuária representa o que Walter Benjamin definia como a história dos oprimidos, uma história em que poucos se interessam em recuperá-la (BENJAMIN, 1940, apud LÖWY, 2005). Segundo Benjamin, dentro da história não são todos que ganham vozes, grupos são excluídos, ainda que tenham muito com o que colaborar.

O passado é o fundamento básico na construção da identidade individual e coletiva. Objetos do passado são fontes de significação e agem como símbolos culturais (HARVEY, 2002[1989]). Mas o desenvolvimento técnico nos impele irresistivelmente para o futuro, dificultando um olhar para o passado e um resgate da memória (BENJAMIN, 1940 apud LÖWY, 2005). As relações sociais atuais são reflexos de um processo histórico-cultural, logo sua exposição é de vital importância para seu entendimento.

A identidade histórica e cultural das cidades tem sido enfraquecida cada vez mais pela ação do empreendedorismo urbano, criando nas cidades espaços revitalizados cada vez mais semelhantes ao redor do mundo. Isso porque são moldados a partir de hábitos de consumo, que como já explicitado, muitas vezes geram um consumidor alienado. As imagens das cidades, a princípio originadas de culturas distintas, curiosamente acabam se parecendo cada vez mais entre si, seguem uma lógica internacional extremamente homogeneizadora, imposta pelos financiadores multinacionais dos grandes projetos de reforma urbana.

Essa lógica visa atender, basicamente, ao turista – e não o habitante local – e exige certo padrão mundial, um espaço urbano típico, padronizado. Como já ocorre com os espaços de grandes hotéis, ou ainda dos aeroportos, redes de *fast foods*, *shoppings centers*, parques temáticos ou dos condomínios fechados, que fazem todas as periferias das grandes cidades mundiais se parecerem, cada vez mais, como se fossem todas uma única imagem (JAQUES, 2003).

Estes espaços dominados por essa lógica, como a Região Portuária, determinam novas especializações, impõem modos de apropriação e comportamentos apoiados em representações. Assim, direta ou indiretamente, formas de inclusão e exclusão de grupos sociais são estabelecidas, que no caso da implantação do Museu do Amanhã significou uma supressão da história e cultura afro-brasileira da região, que a princípio deveria ser recuperada, preservada e ampliada, mas perde-se em prol da criação de grandes cenários voltado a atrair investidores e consumidores. É a afirmação estética de um poder, que expressa uma forma da classe dominante em manter a supremacia sobre as classes de baixo

poder aquisitivo que aparece claramente quando uma cultura e uma história despontam como verdadeiras e válidas para todos (COSGROVE, 1998).

O Museu do Amanhã foi peça ativa do que chamamos de “branqueamento” da Pequena África. Maquiado sob o discurso da revitalização, esse museu não se voltou para os saberes fundamentais da região, fincado em seu passado afro-brasileiro, sendo direcionado por seus idealizadores para o culturalismo de mercado, ou seja, a promoção de uma cultura voltada para o consumo. Daí o museu priorizar em seu acervo o uso de tecnologia e recursos de interação, ferramentas essenciais na atração de um público que enxergue nesse empreendimento cultural uma atividade de entretenimento.

Quando nos referimos ao termo “branqueamento da Pequena África” estamos tratando do pouco destaque dado ao Projeto Porto Maravilha às questões históricas e culturais do negro naquela região. Toda uma história que deveria tornar-se prioritária no desenvolvimento dessa reforma urbana acabou relegada em detrimento de um padrão eurocêntrico arquitetônico, político e societário.

Com todo protagonismo endereçado ao Museu do Amanhã, além do destaque dado a outros empreendimentos culturais e de entretenimento, como o MAR e o AquaRio (aquário de exposição de espécies marinhas), toda a exuberância cultural e histórica afro-brasileira que expomos anteriormente sobre a Pequena África, o Projeto Porto Maravilha materializou-se de uma maneira um tanto empobrecida, sintetizando toda essa riqueza em um circuito de herança africana pautado num espólio arqueológico. Assim, emergiu na revitalizada Região Portuária o circuito de celebração africana, formada por seis pontos de visitação: Cais Valongo, Pedra do Sal, Jardim Suspenso do Valongo, Largo do Depósito, Cemitério Pretos Novos e Centro Cultural José Bonifácio, conforme podemos acompanhar na Figura 18.



**Figura 18-** Circuito da celebração da História africana

Fonte: Porto Maravilha Website (2015), <http://portomaravilha.com.br/circuito>

Muito incipiente de conteúdo, esse circuito está direcionado principalmente para as questões envolvendo o passado escravista da Região Portuária. Resume a história do negro à sua condição de ex-escravo. Mais do que a exploração turística, a prefeitura e a CDURP buscaram na promoção deste circuito, estabelecer uma imagem de defensores da cultura negra da região. Nesse contexto a memória coletiva da Pequena África se inseriu como objeto

político, onde o passado foi manipulado de acordo com quem o retrata. É o branqueamento socioespacial e cultural ocorrendo por meios políticos, levando ao distanciamento dos negros na participação cultural da cidade do Rio de Janeiro.

A relação do Museu do Amanhã com o branqueamento da Pequena África também é constatado por meio da valorização e refuncionalização de espaços que eram ocupados majoritariamente pela população negra. A intervenção urbanística conduzida pelo Projeto Porto Maravilha levou dezenas de comunidades e famílias a serem removidas de suas habitações para dar espaço a empreendimentos imobiliários de alto padrão (GIANELLA, 2015; Lima, 2013). Assim, a própria população local, responsável e engajada no processo político de preservação das tradições culturais, é expulsa do local pela intervenção urbanística.

Em oposição a toda essa circunstância envolvendo o Museu do Amanhã e o consequente branqueamento cultural daquele espaço, retomaremos com uma importante opinião nessa dissertação. Estamos falando da Vereadora Marielle Franco, defensora e militante das causas negras. Em uma análise estimulada por nossas indagações sobre a memória africana na Região Portuária ela classificou o Museu do Amanhã como uma recusa à herança africana da região. Nas suas palavras:

O Museu do Amanhã é um equívoco, não só pela escolha de um arquiteto catalão famoso por gerar prejuízos a várias cidades pelo mundo, mas pela sua proposta ligada a uma lógica futurista e econômica que pouco se atém às questões envolvendo a cidade e sua identidade africana. Hoje há mais de 500 mil peças, num dos galpões da Gamboa, encontradas nas escavações das obras do Projeto Porto Maravilha que estão abandonadas, e nenhum museu da cidade está abrigando esse acervo importante para a nossa história. O único local que é possível ver parte desta história é o Instituto Pretos Novos que autonomamente tem resistido em manter seu acervo de parte do Cemitério dos Pretos Novos, descoberto em escavações das obras do casarão. Falta nessa revitalizada Região Portuária um empreendimento que ressuscite a cultura africana, não se prendendo apenas à questão da escravidão. Temos uma riqueza cultural incontestável na Região Portuária, que merecia ser mais bem tratada. É difícil, mas estamos tentando mudar essa realidade (FRANCO, 2017).

Muitas organizações ligadas aos movimentos negros vêm travando há alguns anos uma luta em favor da criação de um museu voltado ao atendimento da cultura negra na Região Portuária, num patamar de tornar-se uma atração para a região tal qual o Museu do Amanhã, o MAR e o AquaRio. Uma dessas organizações é a União de Negros pela Igualdade (UNEGRO), que ao longo de seus 25 anos de existência tem como bandeira o combate ao preconceito e a discriminação racial no Brasil. Sua ação se dá na busca de alternativas sociais e políticas de combate a estes problemas, bem como na busca de justiça social a todos – indistintamente. A intensificação dessa luta se dá através de formulação de diagnósticos e propostas para superação do racismo, ações comunitárias, articulação em fóruns do movimento social e do movimento negro, participação nos conselhos partidários e formulação de políticas para promoção da igualdade racial.

Devido a todo esse grau de engajamento na luta em favor da população negra, tratamos de estabelecer contato com o UNEGRO para realização de um depoimento referente à questão da história negra na Região Portuária e o protagonismo do Museu do Amanhã na região. Nesse caminho conhecemos a funcionária pública federal e diretora executiva do UNEGRO Claudia Vitalino, mulher de rica opinião sobre a luta negra na sociedade. Em um especial comentário delineando nosso objeto de estudo, Vitalino (2017) afirmou que:

Enquanto cidadã negra e descendente desta triste história, sinto-me novamente violada, pois é necessário saber que onde se pisa (Região Portuária do Rio de Janeiro) não são apenas restos arqueológicos são meus ancestrais. O Museu do Amanhã deveria apresentar saberes fundamentais do passado afro-brasileiro do Rio de Janeiro costurando com o presente e futuro. A construção desse museu é uma afirmação do capitalismo de que “se o passado é de negros, então não nos interessa”. Não há o que preservar, apenas o que lucrar. O movimento negro vem tentando desde a década de 1980 solicitar a criação de um complexo sobre a memória e resistência negra no Brasil. O Estado utiliza os nossos projetos e nos excluem. Já há bastante tempo está se tentando construir o MEL (Museu da Escravidão e Liberdade) na Região Portuária carioca, mas nosso passado não pode ficar restrito a escravidão e virar um circo para governo e empresários ganharem dinheiro. Resistimos e registramos a nossa história e cultura na oralidade e nos reconstruímos neste país que pós-abolição não nos queriam. Ainda somos invisíveis mesmo na visibilidade, mas continuaremos lutando por igualdade (VITALINO, 2017).

Como citado no depoimento anterior, a Prefeitura do Rio de Janeiro cogitou construir na Região Portuária do Rio de Janeiro o museu da escravidão, denominando-o de MEL (Museu da Escravidão e da Liberdade). Mas sua construção foi alvo de críticas ao ser divulgado, visto que a identidade do negro com aquela região não está vinculada apenas à escravidão, mas a outros traços históricos e culturais, como o samba – ritmo musical predominante na cultura carioca – a religião, música, culinária, dança, o carnaval, as favelas e a própria África.

Segundo o professor e historiador Joel Rufino Santos (1999), um dos nomes de referência sobre cultura africana no país, a palavra escravidão assusta e causa rejeição em boa parte da população negra brasileira. Desta forma, segundo o historiador um museu da escravidão como o MEL provavelmente não seria uma prioridade no entendimento dos afro-brasileiros (SANTOS, 1999). Ademais, ao que parece, esse museu seria um museu mais tradicional e seguiria uma narrativa eurocêntrica.

Dentro do Projeto Porto Maravilha, essa priorização da construção do Museu do Amanhã em detrimento de um empreendimento cultural direcionado ao passado africano, implica no que Arantes (2002[2000]) define como as estratégias culturais da cidade-empresa em que governantes e investidores passaram a adotar políticas urbanas de matriz identitária estrategicamente planejadas. Assim, o mercado é um fator de controle, onde a história não é algo prioritário. A consequência deste fato é a sensação de descaso com a memória cultural afro-brasileira. Segundo Vianna (2016) não há possibilidade de um “amanhã” se não reconhecermos nosso passado. Construir um museu de ciência e tecnologia que nos remete a um futuro num lugar tão simbólico para nosso passado escravocrata e cultural africano é contribuir para o apagamento de nossa história.

Para concluir esse capítulo faz-se plausível retomar que enquanto objeto de pesquisa tratamos do Museu do Amanhã sob a lógica do empreendedorismo urbano materializada em um plano de reforma urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro. Ficou claro sua utilização como instrumento de promoção do Estado e de imposição de domínio da classe empresarial sobre a população de baixa renda, enraizada há décadas na região. Verificamos sua utilização como ferramenta de constituição de um núcleo de entretenimento e de valorização espacial, com o consequente favorecimento aos proprietários fundiários, incorporadoras, financeiras e setor imobiliário. Toda essa condição gerada pelo museu é fruto da força de sua imagem relacionada à sua arquitetura e linguagem de seu acervo, que acabam por situar o museu numa

condição de espetacularização.

O Museu do Amanhã se tornou uma marca onde o Estado, em conjunto com o empresariado, se empenha em um trabalho de construir uma identidade visual, de imagem e também comunicação para que assim possam conquistar “fatias do mercado”, tal como tantas outras marcas comerciais. Contudo, nem o profundo marketing, inclusive com uma poderosa cobertura midiática, é capaz de apagar a estagnação que a região se encontra no campo da transformação social.

Por fim, vale comparar que enquanto o Museu do Amanhã é um ícone urbano de destaque, inclusive sendo premiado e bem falado no exterior, a Região Portuária e a cidade se afundam em alarmantes índices de violência<sup>37</sup>, impactos ambientais e exclusão. Enquanto a classe empresarial utiliza-se do império da imagem (espetáculo) na busca incessante de lucro, a degradação cotidiana nos traz pequenas doses de um “amanhã” que parece se encaminhar para uma condição agonizante.

---

<sup>37</sup>O estado do Rio de Janeiro teve 40 mortes violentas para cada 100 mil habitantes em 2017, o maior número desde 2009. Os principais tipos de roubos — carga, veículos, celulares e em coletivos — tiveram altas históricas neste mesmo ano (O Globo, 2018).

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Museu do Amanhã emergiu na cidade do Rio de Janeiro em meio ao dinamismo envolto no projeto de reforma da Região Portuária que ocorreu por força da escolha da cidade para sediar os Jogos Olímpicos de 2016. Sua construção objetivou agitar o mercado econômico da região e da cidade, além de proporcionar uma nova visão sobre aquele local, passando a imagem de um lugar renovado e pronto para o desenvolvimento.

No primeiro capítulo esclarecemos a origem do Museu do Amanhã, identificando os fatores que alavancaram sua constituição desde os projetos instigadores até a sua dinâmica atual. Também o abordamos como peça de um espaço urbano a partir de seu protagonismo na reforma da Região Portuária e estabelecemos uma discussão envolvendo sua ligação com o conceito de *empreendedorismo urbano*.

Buscamos conceituar o urbano e explanamos que este não se refere apenas a uma materialidade física, mas sim a um conjunto de manifestações do predomínio das atividades econômicas, processos sociais e costumes da cidade sobre o campo (LEFEBVRE, 1999[1970]). Esclarecemos que este é representado pelas relações sociais a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento, é um tecido social que não se desvincula de uma morfologia, ou seja, ele precisa estar ligado ao plano concreto para a materialização dessas relações (Idem).

Outro ponto chave de nossa pesquisa foi quando tratamos da teoria do empreendedorismo urbano, que explicitamos se tratar de um modo de planejar e gerir a cidade, voltado a atender diversos mercados como o financeiro, o cultural, o turístico, o das corporações multinacionais, o do consumo de alto padrão, entre outros. Segundo Harvey (2005[2001]) esse novo modelo de gestão e planejamento tem a finalidade de valorizar os aspectos locais articulando-os com os interesses do capital, tendo como uma das principais estratégias a exploração das vantagens espaciais específicas e a transformação da cidade em lugar inovador, excitante, criativo e seguro para viver.

A construção de grandes museus pelo mundo inflacionou a concepção positiva de governos e empresas sobre o papel destes espaços no desenvolvimento de planos urbanísticos pelas cidades (ARANTES, 2002[2000]). A partir disso, diversos estabelecimentos culturais desse tipo surgiram com uma estrutura grandiosa, dotados de uma arquitetura inovadora. Tudo isso formulado por renomados arquitetos, que passaram a ser requisitados por prefeitos que buscavam em seus trabalhos a promoção cultural e econômica de suas cidades, favorecendo em boa parte o setor privado. Ressalta-se que o Museu do Amanhã emergiu a partir dessa conjuntura, sendo seu projeto desenhado pelo renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava.

No segundo capítulo focamos no viés político e econômico, só que delineamos a análise de nosso objeto a sua constituição como um agente corroborante das transformações ocorridas na Região Portuária e como peça de uma política pública de valorização espacial e de atendimento ao capital, transvertida num projeto de revitalização que ganhou notoriedade com o nome Porto Maravilha.

O Museu do Amanhã é uma forma que dentro do Porto Maravilha confirmou a lógica seletiva do capital e seu atrelamento à promoção espacial da Região Portuária do Rio de Janeiro. O museu em questão nasceu como um projeto de modernização da região, legitimado por um discurso de mudança do quadro de degradação e abandono que este espaço vinha passando (ROLNIK, 2016). Essa subvalorização anterior à implantação do Porto Maravilha favoreceu as incorporadoras a investirem naquele espaço.

O Museu do Amanhã e a nova Região Portuária são uma reprodução desse espaço composto de não-cidadãos, de modo que espelha uma urbanização concentradora e

excludente, representa um desenvolvimento sem distribuição de renda e direitos. Essa é a marca de um espaço tomado pela desigualdade e segregação, tendo como expressão máxima a presença de áreas constituídas por favelas, como as citadas Providência e Morro do Pinto.

É de fundamental relevância compreender que o discurso político da Prefeitura do Rio de Janeiro precedente ao Porto Maravilha era a introdução de uma reforma urbana democrática que seria direcionada através da participação popular. Tal fato, na verdade, não seria uma mera “bondade”, mas sim uma obrigação constitucional do Estatuto das cidades, que desde 2001 obriga a participação popular em projetos da magnitude do Porto Maravilha (FERREIRA, 2013). Essa chamada participação popular no Porto Maravilha se traduziu em reuniões impositivas onde foram apresentados pontos do projeto sem espaço para o debate (VALADÃO, 2012; FERREIRA, 2013).

Neste projeto desenvolvido em uma área composta majoritariamente de terrenos públicos (GIANELLA, 2015) o que se viu foi um claro direcionamento dessas terras para a iniciativa privada. Foi claro o seu atendimento prioritário ao capital em detrimento dos cidadãos locais de baixo poder aquisitivo. Podemos situar o Museu do Amanhã como um retrato dessa condição.

O Museu do Amanhã faz parte do que chamamos de terceira geração de museus do mundo. Ele potencializa uma linguagem simbólica e inseparável de ligação do homem com o mundo, do hoje com o amanhã, levando o indivíduo a criar uma imagem do planeta ao seu redor. O museu tem como prerrogativa permitir ao visitante pensar o planeta nos próximos 50 anos, sempre tendo como ponto de partida as ações praticadas na atualidade.

Toda essa simbologia representada pelo Museu do Amanhã a partir de sua linguagem visionária e conteúdo atrativo, atende a uma lógica de mercado e se estende para uma percepção visual, onde se construiu uma aparência de destaque a começar por sua arquitetura pós-moderna. Desta forma, entendemos sua forma como peça importante na amplificação de seu potencial imagético no urbano carioca.

No terceiro capítulo abordamos o Museu do Amanhã, com sua forma e todo seu acervo inundado de simbologias, dentro de um diálogo enriquecedor com a Geografia, revelando em suas entrelinhas uma espacialização sob forte influência do sistema econômico e de uma política pública voltada a seu favorecimento. O situamos na condição de simulacro (BAUDRILLARD, 1991[1981]), espetáculo (DEBORD, 2017 [1992]) e projeto sustentável. Com isso compreendemos seu contraste com a realidade socioespacial da Região Portuária do Rio de Janeiro, a qual ele está situado.

Em um último ponto analisamos neste último capítulo a contradição entre a imagem futurista do Museu do Amanhã com o passado cultural do negro na região, constatado por meio da valorização e refuncionalização de espaços que eram ocupados majoritariamente pela população negra. O museu em questão não se voltou para os saberes fundamentais da região, fincado em seu passado afro-brasileiro, sendo direcionado por seus idealizadores para o atendimento do mercado, ou seja, a promoção de uma cultura voltada para o consumo.

Museu do Amanhã é parte materializada de um plano de reforma urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro, que teve como base os ideais do empreendedorismo urbano. Verificamos sua utilização como ferramenta de constituição de um núcleo de entretenimento e de valorização espacial, voltado prioritariamente ao beneficiamento de uma classe empresarial. Toda essa condição gerada pelo museu é fruto da força de sua imagem relacionada à sua arquitetura e linguagem de seu acervo, que acabam por situar o museu numa condição de espetacularização. Vale comparar que enquanto o Museu do Amanhã é um ícone urbano de destaque, inclusive sendo premiado e bem falado no exterior, a Região Portuária do Rio de Janeiro e a cidade passam por uma série de problemas entre eles exclusão social, alarmantes índices de violência, impactos ambientais entre outros.

Vale a pena ressaltarmos que junto ao Museu do Amanhã a intervenção urbanística conduzida pelo Projeto Porto Maravilha levou dezenas de comunidades e famílias a serem removidas de suas habitações para dar espaço a empreendimentos imobiliários de alto padrão ou simplesmente vislumbrando um quadro de especulação imobiliária (GIANELLA, 2015; Lima, 2013). Desta forma, a própria população local, responsável e comprometida no processo político de preservação das tradições culturais, é expulsa do local pela intervenção urbanística.

Finalizamos a dissertação explicitando que todas as ideias expostas e análises realizadas foram guiadas pelo nosso questionamento central: Qual o papel desempenhado pelo Museu do Amanhã, dentro da tríade analítica imagem, política e economia, na dinâmica urbana da Cidade do Rio de Janeiro no século XXI? Para o alcance dos resultados nos pautamos em um levantamento teórico e em uma pesquisa empírica pautada em trabalhos de campo, que envolveram visitas ao museu, mas também em constantes observações do seu entorno. Entendemos que o Museu do Amanhã é uma forma questionável dentro do aspecto social da Região Portuária. Sua forma não representa aquele espaço, à medida que sua fixação e o grande peso de sua imagem não levou a melhoria da realidade sofrível dos cidadãos daquela região (GIANELLA, 2015).

O Museu do Amanhã, enquanto parte desta recente intervenção urbana na Região Portuária, é marca da espetacularização de um novo espaço. Sua forma extrapola o real, sendo um objeto de manipulação utilizado pelo Estado e pelo empresariado. Sua presença potencializa uma alienação da população, uma fragmentação urbana e uma desigual ordem urbana, que culmina com a falta de direito do cidadão em decidir sobre mudanças na cidade e em sua vida urbana.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: SMU/IPLANRIO, 2008.

ABREU, Regina. *A metrópole contemporânea e a proliferação dos "museus-espetáculo"*. Anais do Museu Histórico Nacional, Rio de Janeiro, vol. 44, 2012.

ALVES, M. L. P.; CALEIRO, M. M. Simulacros e Simulação: Sucesso? In: XVII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sudeste, 2012, Ouro Preto, MG. Anais do XVII Congresso de Ciências da Comunicação na Região Sudeste, 2012.

ANDERSON, Perry. *As origens da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1999.

ARAGÃO, Luciano Ximenes. A agora (ainda) não é agora: aproximação iniciais entre a urbanização trágica e a mistificação da consciência. IN: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *Desafios da metropolização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

ARANTES, O. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (rg.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2002.

ARAÚJO, Ana Paula Silva de. *Ideologia, patrimônio e memória: Na (re)produção do planejamento urbano e das políticas culturais e de preservação na Cidade Imperial de Petrópolis (RJ)*. 2015. 201 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

BARRETO, Ana Claudia de Jesus. *O lugar dos negros pobres na cidade: estudo na área de risco do Bairro Dom Bosco*. 2010. 136 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social), Universidade Federal de Juiz de Fora. Juiz de Fora, 2010.

BAUDRILLARD, Jean. *Simulacros e simulação*. Lisboa: Relógio D'Água, 1991.

BECK, Ulrich. A reinvenção da política: rumo a uma teoria da modernização reflexiva. In: BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scott (Org.). *Modernização reflexiva: Política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: UNESP, 1997.

BESSERMAN, Sérgio. O ser humano de todos os tempos: O imperativo da sustentabilidade como caminho para um futuro possível. In: OLIVEIRA, Luiz Alberto (Org.). *Museu do amanhã*. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro, 2015.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade*. São Paulo: Companhia das Letras, 1982.

BIROLI, Flávia. Mídia, tipificação e exercícios de poder: a reprodução dos estereótipos no discurso jornalístico. *Revista Brasileira de Ciência Política*, Brasília, n. 6, pp. 71-98, 2011.

BRASIL. Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001: Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/110257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm).> Acesso em: out. 2017.

BOTELHO, Maurílio Lima. Ascensão e queda da cidade Olímpica. *Revista Continentes*. Rio de Janeiro, ano 6, n. 10, pp. 27-52, jan./jun. 2017.

BOTELHO, Adriano. A produção do espaço e o empresariamento urbano: o caso de Barcelona e seu Fórum das Culturas de 2004. *GEOUSP – Espaço e Tempo*, São Paulo, n. 16, pp. 111- 124, 2004.

BURGOS, Marcelo Baumann. Favela como problema público. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

CALVINO, Ítalo. *Palomar*. Trad. Ivo Barroso. São Paulo: Companhia das Letras, 1994[1983].

CAMARGO, Paula de Oliveira. *As cidades, a cidade Política, arquitetura e cultura na cidade do Rio de Janeiro*. 2011. 149f. Dissertação (Mestrado Profissional em Bens Culturais e Projetos Sociais) Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas - CPDOC, 2011.

CAPEL, Horacio. Ciudadania y utopia em tiempos de metropolización. IN: FERREIRA, Alvaro, RUA, João e MATTOS, Regina Célia (Orgs). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

\_\_\_\_\_. Agentes y estratégias em la producción del espacio urbano español. *Revista de Geografia*. Barcelona, v.VIII, n.1-2, ene/dic. 1974, p. 19-56. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/RevistaGeografia/article/view/45880/56672>. Acesso em dez. 2017.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart. et al. *História dos Bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo*. Rio de Janeiro: Index, 1997.

CARLETTI, Chrystian. *Mediadores de centros e museus de ciência brasileiros: quem são esses atores-chave na mediação entre a ciência e o público?* Rio de Janeiro, 2016. 119 f. Tese (Doutorado em Biociência e Saúde). Instituto Oswaldo Cruz, Pós-Graduação em Ensino em Biociências e Saúde, 2016.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução do espaço urbano como condição de acumulação. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

\_\_\_\_\_. *A cidade*. São Paulo: Contexto, 2003.

\_\_\_\_\_. *Os Caminhos da Reflexão Sobre a Cidade e o Urbano*. São Paulo: Edusp, 1994.

CARRASCO, André de Oliveira Torres. *Os limites da arquitetura, do urbanismo e do planejamento urbano em um contexto de modernização retardatária: As particularidades*

desse impasse no caso brasileiro. 2011. 264 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo – USP, São Paulo, 2011.

CASAS marcadas. Direção: SCHMITE, Alessandra et.al. Documentário, 10'. Produção Independente, Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <[https://www.youtube.com/watch?v=xao\\_4b8DJ\\_k](https://www.youtube.com/watch?v=xao_4b8DJ_k)>. Acesso em jan. 2018.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CASTRIOTA, Rodrigo. Urbanização planetária ou revolução urbana? De volta à hipótese da urbanização completa da sociedade. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais* (online), Recife, v.18, n.3, p.507-523, set-dez, 2016.

CAVALCANTI, Hannah da Cunha Tenório. *Espaços museais e memórias sociais na Zona Portuária do Rio: o Instituto dos Pretos Novos (IPN)*. 2016. 135 f. Dissertação (Mestrado em Memória Social), Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro – UERJ, Rio de Janeiro, 2016.

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

CHAUÍ, Marilena. *Simulacro e Poder: Uma análise da mídia*. São Paulo: Perseu Abramo, 2006.

CLARK, David. *A introdução à Geografia Urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1982.

COELHO, Maria Célia Nunes. Impactos Ambientais em Áreas Urbanas-Teorias, Conceitos e Métodos de Pesquisa. IN: GUERRA, Antonio José Teixeira & CUNHA, Sandra Baptista, (orgs). *Impactos ambientais urbanos no Brasil*. 4º ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

COLTRINARI, Lylian. O trabalho de campo da Geografia do século XXI. *Revista Geous*, São Paulo, n. 4, PP. 103-108, 1998.

COMPANS, Rose. *Empreendedorismo Urbano – entre o discurso e a prática*. São Paulo: Editora UNESP, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço urbano*. São Paulo: Editora Ática, 2000.

COSGROVE, Denis. A geografia está em toda parte: cultura e simbolismo nas paisagens humanas. In: CORRÊA, Roberto Lobato e ROSENDAHL, Zeny (Org.). *Paisagem, Tempo e Cultura*. Rio de Janeiro: Ed. UERJ, 1998.

CREMASCO, Matteo Santi. *Fundamentos da arquitetura pós-moderna: anotações sobre o pós-modernismo em Minas Gerais*. 2011.133 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de São Paulo- USP, São Paulo, 2011.

CRUZ, Marcio. A mídia e os formadores de opinião no processo democrático. *Revista Ponto-e-virgula da PUC-SP*. São Paulo, v5, n 9, PP. 35-51, 2011.

DÉBORD, Guy. *A Sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 2017.

ESTADÃO. Contrato do museu Guggenheim no Rio é suspenso. *Estadão*, São Paulo, 20 maio 2003. Disponível em: <<http://cultura.estadao.com.br/noticias/geral,contrato-do-museu-guggenheim-no-rio-e-suspenso,20030520p3289/>> Acesso em: jun. 2017.

FALCÃO, Fernando Antônio Ribeiro. *Uma reflexão sobre a utilização de museus como vetores de operações urbanas: Os casos dos Museus de Iberê Camargo e Guggenheim-Bilbao*. 2003. 123 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS - Faculdade de Arquitetura, Porto Alegre, 2003.

FAULHABER, Lucas; AZEVEDO, Lena. *SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico*. Rio de Janeiro: Mórula, 2015.

FERREIRA, Alvaro. Produção alienadora das cidades e indícios de insurgência. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

\_\_\_\_\_. Metropolização do espaço, cotidiano e ação: uma contribuição teórico-metodológica. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *Desafios da metropolização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

\_\_\_\_\_. A imagem virtual transformada em paisagem e o desejo de ascender as tensões do espaço: por que falar em agentes, atores e mobilizações? In: FERREIRA, Alvaro. et al. (Org.). *Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013.

\_\_\_\_\_. O projeto “Porto Maravilha” no Rio de Janeiro: inspiração em Barcelona e produção a serviço do capital? *Revista Bibliográfica de geografia y Ciencias Sociales*. Barcelona, v. xv, n. 895 (20), nov. 2010.

FERREIRA, João Sette Whitaker. O urbano no subdesenvolvimento: sem investimento público, as periferias representam o expediente mais eficaz para manter o baixo custo de reprodução da força de trabalho. *Revista Cult*, v. 20, n. 223, pp. 31-35, 2017.

FIGUEIREDO, Gonçalo Jardim de. *Uma visão escultórica da obra de Santiago Calatrava*. 2010. 132 f. Dissertação (Mestrado em Artes Visuais). Universidade de Évora, Évora (Portugal), 2010.

FOLHA de S. Paulo. Delatores confirmam pagamentos a Cunha em obras do Porto Maravilha. *Folha de São Paulo*, São Paulo, 23 jun. 2017. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/poder/2017/06/1895606-delatores-confirmam-pagamentos-a-cunha-em-obras-do-porto-maravilha.shtml>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

FRANÇA, Bruno Alves de. et al. *O Morro da Providência e a Pedra Lisa na reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.

FRANCO, José Tomás. "Santiago Calatrava colecciona fãs... e também críticas" [Santiago Calatrava recolecta seguidores... y también críticas]. ArchDaily Brasil. (Trad. Gabriel Pedrotti). 2013. Disponível em: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-160859/santiago-calatrava-colecciona-fas-dot-dot-dot-e-tambem-criticas>>. Acesso em: 15 jan. 2018.

GIACOMET, Luciane. *Revitalização Portuária: caso Puerto Madero*. 2008. 191 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). Universidade Federal do Rio Grande do Sul-UFRGS, Porto Alegre, 2008.

GIANNELLA, Letícia de Carvalho. *Revirando o "Porto Maravilha": Luta pelo espaço e contradições urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro*. 2015. 309 f. Tese (Doutorado em Geografia). Universidade Federal Fluminense- UFF, Rio de Janeiro, 2015.

\_\_\_\_\_. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha: Correspondência entre os grandes ciclos de acumulação capitalista e as morfologias urbanas. *Espaço e economia: Revista Brasileira de Geografia Econômica*, Seropédica, v. 2, n. 3, pp.1-15, 2013.

GONÇALVES, Tiago Estevam; MATOS, Fábio de Oliveira. Reflexões sobre os shopping centers como espaços seguros em Fortaleza-Ce. *Revista de Geografia (UFPE)*, Fortaleza, v. 29, n. 1, 2012.

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

GUIMARÃES, Renato Consetino Vianna. *Barra da Tijuca o Projeto Olímpico: A cidade do Capital*. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) 2015. 152 f. Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ. Rio de Janeiro, 2015.

HARVEY, David. *Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

\_\_\_\_\_. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Anablume, 2005.

\_\_\_\_\_. *Condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola, 2002.

\_\_\_\_\_. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço e Debates*, São Paulo, n. 39, pp. 48-64, 1996.

HOFFMAN, Felipe Eleutério. Museus e revitalização urbana: o Museu de Artes e Ofícios e a Praça da Estação em Belo Horizonte. *Cadernos Metrópole - PUCSP*, São Paulo, n. 32 v. 16, pp. 537-563, 2014.

HONORATO, Claudio de Paula. *Valongo: o Mercado de Escravos do Rio de Janeiro, 1758-1831*. 2008. 166 f. Dissertação (Mestrado em História). Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2008.

JAMESON, F. *Pós-Modernismo: A Lógica Cultural do Capitalismo Tardio*. São Paulo: Ática, 1997.

LAMPERT, Ernani. Pós-modernidade e Educação. *Revista Linhas da UDESC*. Florianópolis, v 8, n 2, 2007.

JQUES, Paula Berenstein. Patrimônio cultural urbano: o espetáculo contemporâneo? *Revista Rua*, Salvador, n. 8 jul/dez, 2003.

LARAIA, Roque de Barros. *Cultura: um conceito antropológico*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1989.

LEFEBVRE, Henry. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.

\_\_\_\_\_. *A produção do espaço*. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4<sup>ed.</sup> Paris: ÉditionsAnthropos, 2000 [1974]).Disponível em: <[http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq\\_interface/1a\\_aula/A\\_producao\\_do\\_espaco.pdf](http://www.mom.arq.ufmg.br/mom/arq_interface/1a_aula/A_producao_do_espaco.pdf)> Acesso em: 15 nov. de 2017.

\_\_\_\_\_. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LIPOVETSKY, Gilles; SERROY, Jean. *A cultura-mundo: resposta a uma desorientada*. São Paulo: Companhia das Letras, 2011.

LÖWY, Michael. *Walter Benjamin: aviso de incêndio*. Uma leitura das teses sobre o conceito de história. São Paulo: Boitempo, 2005.

LIMA, Amanda Cavaliere. *Dilemas e contradições da “revitalização” de áreas centrais e zonas portuárias: uma análise à luz dos diferentes produtores do espaço urbano na zona portuária do Rio de Janeiro*. 2013. 224 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

LUPO, Bianca Manzon. O projeto como prática crítica: repensar o possível e o presente. *Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP*. São Paulo, v. 24, n. 42, pp. 32-45, 2017.

MANSO, Bruno Lara de Castro; OLINTO, Gilda. Museu do Amanhã e os desafios do Antropoceno: Uma proposta de alternativa museológica. In: XVII Encontro Nacional de Pesquisa em Ciência da Informação (XVII ENANCIB), 2016, Bahia. *Anais eletrônicos...Disponível em: <file:///C:/Users/user/Downloads/4122-11915-1-PB%20(3).pdf>*. Acesso em: 20 jun. 2017.

MARICATO, Ermínia. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. Planejamento urbano no Brasil. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2002.

MASCARENHAS, Gilmar. A produção da cidade olímpica e os sinais da crise do modelo globalitário. *Revista Geosp- Espaço e Tempo (Online)*. São Paulo, v. 20, n. 1, pp. 52-68, 2016.

\_\_\_\_\_. Produzindo a Cidade Olímpica: Neoliberalismo e governança no Rio de Janeiro. In: PACHECO, S.M.M; MACHADO, M.S. (Org.). *Globalização, Política Pública e Reestruturação Territorial*. Rio de Janeiro: 7 letras, 2012.

\_\_\_\_\_. Desenvolvimento urbano e grandes eventos esportivos: o legado olímpico nas cidades, In: BIENENSTEIN, Glauco; MASCARENHAS, Gilmar; SÁNCHEZ, Fernanda (Org.). *O jogo continua: Megaeventos esportivos e cidades*. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2011.

MASCARENHAS, Gilmar; OLIVEIRA, Leandro Dias; PONTES, Jeferson Alexandre Pereira. *Revista Continentes*. Rio de Janeiro, v. 6, n. 10, pp. 69-87, jan./jun, 2017.

McDOWELL, Linda. A transformação da geografia cultural. In: GREGORY, Derek; MARTIN, Ron; SMITH, Graham. (Org.). *Geografia humana: sociedade, espaço e ciência social*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1996.

MELLO, Fernando Fernandes de. *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*. IPPUR. 2003. 112 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2003.

MEIRA, Marcel Ronaldo Morelli de. *A cultura dos novos museus: Arquitetura e Estética na contemporaneidade*. 2014. 194 f. Tese (Doutorado em Filosofia)-Universidade de São Paulo – USP - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, São Paulo, 2014.

MOLINA, Fábio Silveira. A produção da Cidade Olímpica e o contexto do empreendedorismo urbano no Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. São Paulo, v.16, n. 2, pp. 63-79, nov. 2014.

MOTA, Marcio Wixak Vieira da. *O veículo leve sobre trilhos: Considerações sobre os seus atributos como justificativa para a sua implantação*. 2013. 144 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana). Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2013.

MUSEU DO AMANHÃ. A arquitetura de Santiago Calatrava. s/d *Museu do Amanhã Website*. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/pt-br/content/arquitetura-de-santiago-calatrava>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

MOURA, Heitor Vianna. O papel dos novos ícones urbanísticos e arquitetônicos na produção do espaço urbano no Rio de Janeiro: Um estudo sobre a região portuária. In: XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, 2017, São Paulo, SP. Anais (on-line). São Paulo, ENANPUR, 2017. Disponível em: <[http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR\\_Anais/ST\\_Sesseos\\_Tematicas/ST%206/ST%206.11/ST%206.11-10.pdf](http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sesseos_Tematicas/ST%206/ST%206.11/ST%206.11-10.pdf)>. Acesso em: jan. 2018.

NOBRE, Ligia. Guggenheim-Rio é visão estereotipada do Brasil. *Fórum Permanente*, São Paulo, jan. 2003.

O GLOBO. Índices de violência sobem no Estado do Rio: principais tipos de roubos explodiram em 2017. Alta em relação a 2010 foi de 91,5%. *O Globo*, Rio de Janeiro, 17 fev. 2018.

O GLOBO. Museu do Amanhã vence prêmio de construção verde mais inovadora. *O Globo*, Rio de Janeiro, 16 mar. 2017.

O GLOBO. Lixo flutuante na Baía de Guanabara destoa da Nova Praça Mauá. *O Globo*, Rio de Janeiro, 28 fev. 2016 (a).

O GLOBO. Museu do Amanhã: obra erguida sobre toneladas de sonho. *O Globo*, Rio de Janeiro, 17 dez. 2016 (b).

O GLOBO. Museu do Amanhã, um novo patrimônio da cidade. *O Globo*, Rio de Janeiro, 18 dez. 2015.

O GLOBO. Museu do Amanhã é lançado no Cais do Porto. *O Globo*, Rio de Janeiro, 21 jun. 2010.

O GLOBO. Políticos e Artistas fazem protesto contra Guggenheim. *O Globo*, Rio de Janeiro, 21 maio 2003.

OLIVEIRA, Francisco de. *Crítica a razão dualista: O ornitorrinco*. São Paulo: Boitempo, 2003.

\_\_\_\_\_. O Estado e o urbano no Brasil. São Paulo. *Espaço & Debates*, São Paulo, n.6, pp. 27-41, 1982.

OLIVEIRA, Luiz Alberto. Em busca de um futuro plural. In: OLIVEIRA, Luiz Alberto (Org.). *Museu do amanhã*. Rio de Janeiro: Edições de Janeiro, 2015

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. A vulgarização do “espaço público” como categoria a serviço das intervenções urbanas. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

PARADEDA, Joana de Mattos. *Megaeventos, reestruturação urbana e gentrificação: O caso do Projeto Porto Maravilha -Rio de Janeiro*. 2015. 370 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo, Planejamento Urbano e Regional)- Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2015.

PREFEITURA da Cidade do Rio de Janeiro. *Atlas escolar da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Portal Georio, 2018. Disponível em: <[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/RioAtlas/PDF/ATLAS\\_ESCOLAR\\_2018\\_COMPLETO.pdf](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/RioAtlas/PDF/ATLAS_ESCOLAR_2018_COMPLETO.pdf)>. Acesso em: 15 de jun. 2018.

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro. Prefeitura dá início às obras do prédio do Museu do Amanhã. Rio de Janeiro, 2011. *Prefeitura do Rio de Janeiro Website*. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=2266153>>. Acesso em: 15 abr. 2017.

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro. Lei Complementar nº 101. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC101-23112009.pdf>>. Acesso em: 1 maio 2016.

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro. Pereira Passos, vida e obra – Rio Estudos. *Portal GeoRio*, n. 221, ago. 2006. Disponível em:

<[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2376 Pereira%20Passos%20vida%20e%20obra.pdf](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/2376_Pereira%20Passos%20vida%20e%20obra.pdf)>. Acesso em: 20 jul. 2017.

PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro. Bairros cariocas: Santo Cristo. *Portal Geo Rio*, s/d. Disponível em: <[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main\\_bairro.asp?area=00](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/BairrosCariocas/main_bairro.asp?area=00)>. Acesso em: 20 jul. 2017.

PORTO Maravilha. Programa Porto Maravilha social, s/d. *Porto Maravilha Website*. Disponível em: <[http://portomaravilha.com.br/porto\\_cidadao](http://portomaravilha.com.br/porto_cidadao)>. Acesso em: 20 jul. 2017.

PORTO Maravilha. Museu do Amanhã, 2015. *Porto Maravilha Website*. Disponível em: <[http://portomaravilha.com.br/museu\\_amanha](http://portomaravilha.com.br/museu_amanha)>. Acesso em: 20 fev. 2017.

PORTO Maravilha. Orla Conde: Centro de frente para o mar. Jan. 2017. *Porto Maravilha Website*. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4638>>. Acesso em: 20 fev. 2017.

REVISTA Museu. Pesquisa revela o perfil de visitantes do Museu do Amanhã. *Revista Museu*, Rio de Janeiro, 25 maio 2016. Disponível em: <<https://www.revistamuseu.com.br/site/br/noticias/nacionais/386-25-05-2016-pesquisa-revela-o-perfil-de-visitantes-do-museu-do-amanha.html>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

REVISTA Porto Maravilha. Transformação a caminho do Porto do Rio. *Revista Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 2, jul. 2010. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/uploads/revistas/948d2370b2bf4b20478dc74891ccf835.pdf>>. Acesso em: 20 jul. 2017.

REVISTA Porto Maravilha. O nome e o sobrenome do “Pier Mauá”. *Revista Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, n. 6, dez. 2011. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/uploads/revistas/af9662e4dd637e8d5364dd9f65c8db0f.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2017.

RIBEIRO, Viviani de Moraes Freitas. *A (des)construção do espaço carioca na ‘Era Cesar Maia’ (1993-2008): reflexões sobre o modelo de planejamento urbano estratégico e o conjunto de objetos arquitetônicos denominado ‘pentágono do milênio’*. 2009. 353 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional)-Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Rio de Janeiro, 2009.

RIO DE JANEIRO. Lei Complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Disponível em: <[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101\\_-\\_23112009.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf)>. Acesso em: jul. 2017.

ROCHA, Marcos. *Pequenos cientistas – grandes cidadãos: considerações sobre um programa de atendimento escolar no Museu de Ciências*. 2007, 178 f. Dissertação (Mestrado em Tecnologia) Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Curitiba, 2007.

RODRIGUES, Nathália Mota. *Remoções no Morro da Providência: o Modelo Hegemônico*

de Modernização e a Produção de um Novo Espaço. *Revista Movimentos Sociais e Dinâmicas Espaciais*, Recife, v. 03, n. 02, pp 1-18, 2014.

ROLNIK, Raquel. A cidade é feita de gente. *Revista de História da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 11, n. 125, pp. 52-57, jul. 2016.

\_\_\_\_\_. *Brasil e Argentina: diferença e semelhanças para além do futebol*. 2011. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/tag/puertomadero>>. Acesso em 12 jul. 2018.

\_\_\_\_\_. *Olimpíada e Copa trazem prejuízo social*. 2010. Disponível em: <<http://raquelrolnik.wordpress.com/?s=Olimpíada+e+Copa+trazem+prejuízo+social>>. Acesso em: 11 set. 2017.

\_\_\_\_\_. *O que é cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2001.

\_\_\_\_\_. Territórios negros nas cidades brasileiras (Etnicidade e cidade em São Paulo e no Rio de Janeiro). *Cadernos Cândido Mendes – Estudos Afro-Asiáticos*, Rio de Janeiro, n. 17, pp. 29-41, 1989.

SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. *Revista brasileira de estudos urbanos e regionais*. Campinas, ANPUR, n. 1, mai-nov., pp. 115-132, 1999.

\_\_\_\_\_. A Reinvenção das Cidades na Virada de Século: agentes, estratégias e escalas de ação política. *Revista de Sociologia e Política*. Curitiba, v 3, n.16, jun. 2001.

SANTOS, Joel dos Santos. A inserção do negro e seus dilemas. *Revista Parcerias Estratégicas*, Brasília, v 4, n 6, pp. 110-154, 1999.

SANTOS, Milton. *O espaço do cidadão*. São Paulo: Edusp, 2014.

\_\_\_\_\_. *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. São Paulo: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. *Metamorfoses do espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1997.

\_\_\_\_\_. *A urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SARUE, Betina. Os capitais urbanos do Porto Maravilha. *Revista Novos estudos – CEBRAP*. São Paulo, v. 35.02, pp. 79-97, jul. 2016.

\_\_\_\_\_. *Grandes Projetos e a Governança da Metrópole: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro*. 2015. 142 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política)-Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas - Universidade de São Paulo - USP. São Paulo, 2015.

\_\_\_\_\_. Grandes projetos urbanos no contexto brasileiro: experiência do projeto Porto Maravilha. In: Seminários Discentes do Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, 2014, São Paulo. *Anais eletrônicos...* Disponível em <<http://conferencias.ffch.usp.br/adpscp/IVsem/paper/view/180/131>>. Acesso em: 20 out. 2016.

SILVA, Eugenio R.. O Planejamento Estratégico sem plano: uma análise do empreendedorismo urbano no Brasil. *Revista de Geografia e Ordenamento do Território*, n. 2, dez. Centro de Estudos de Geografia e Ordenamento do Território, pp. 279-306, 2012.

SILVA, José Borzacchiello da. MetrÓpole e Arte. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *O espaço e a metropolização: cotidiano e ação*. Rio de Janeiro: Consequência, 2017.

\_\_\_\_\_. Movimentos sociais urbanos : a cidade em disputa. In: FERREIRA, Alvaro; RUA, João; MATTOS, Regina Célia (Org.). *Desafios da metropolização do espaço*. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SILVA, Wallace Lopes. “Praças negras”: territÓrios e fronteiras nas margens da “pequena África” de Tia Ciata (1890-1930). 2014. 107 f. Dissertação (Mestrado em Relações Etnicorraciais). CEFET-RJ. Rio de Janeiro, 2014.

SOUZA, Angela Gomes. *Museu de Arte do Rio: MAR Reflexões sobre museu, arte contemporânea e cidade*. 2015. 112 f. Dissertação. (Programa de Pós-Graduação em Artes) Universidade Federal do Federal do Espírito Santo. Vitória, 2015.

SOUZA, C. F.; STEIGLEDER, C. N. Retomando Marshall Berman e a questão da modernidade e da modernização das cidades. In: PEIXOTO, E. R. et al. (Org.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: FAU/UnB, 2014.

SOUZA, Angela Gomes. Museu de Arte do Rio de Janeiro - MAR Reflexões sobre arte contemporânea, cidades e museus. *Revista do ColÓquio de Arte e Pesquisa*, ano 3, n. 5, dez, 2013.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do desenvolvimento Urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

\_\_\_\_\_. O planejamento e a gestão das cidades em uma perspectiva autonomista. *Revista TerritÓrio*. Rio de Janeiro, v. 8, n. 8, pp. 1-33, 2000.

SOUZA, M.; RODRIGUES, G. *Planejamento Urbano e Ativismos Sociais*. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.

SPOSITO, Eliseu Savério. *Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: UNESP, 2004.

THALHEIMER, August. *Introdução ao Materialismo Dialético*. São Paulo: Ciências Humanas Ltda, 1979.

VAINER, Carlos B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. (Org.) *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2002.

VALADÃO. Regina Coeli Mendes. *Tradição e criação, memória e patrimônio: a revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro*. 2012. 257 f. Dissertação (Mestrado em

Memória Social), Universidade do Rio de Janeiro – UNIRIO, Rio de Janeiro, 2012.

VALENÇA, Marcio Moraes. *Arquitetura de grife na cidade contemporânea: tudo igual mais diferente*. Rio de Janeiro: Mauad X, 2016.

VEJA RIO. Pesquisa da Veja Rio revela as marcas preferidas dos cariocas. *Veja Rio*, Rio de Janeiro, 17 mar. 2018. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/cidades/pesquisa-de-veja-rio-revela-as-marcas-preferidas-dos-cariocas/>. Acesso em: 15 abr. 2018.

VENTURA, Vânia Oliveira. *Pedra do Sal: patrimônio cultural / museu*. 2016. 159 f. Dissertação (Mestrado Museologia e Patrimônio). Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro - UNIRIO. Rio de Janeiro, 2016

VIANNA, Nathália de Paula Bernardo. *Museu do Amanhã e as novas curadorias por um olhar sociológico*. Rio de Janeiro, 2016. 96 f. Dissertação. (Mestrado em Ciências Sociais). Instituto de Ciências Humanas e Sociais. Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro - UFRRJ, Seropédica, Rio de Janeiro, 2016.

WERNECK, Mariana. *Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, 2016. 239 f. Dissertação (Mestrado em Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional). Universidade Federal do Rio de Janeiro, UFRJ. Rio de Janeiro, 2016.

XAVIER, Patrícia Oliveira. *Do Porto ao Porto Maravilha: considerações sobre os discursos que (re)criam a cidade*. 2012. 167 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)-Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. Rio de Janeiro, 2012.

## **ENTREVISTAS REALIZADAS**

BERNARDINO, Alice. Auxiliar de consultório dentário (ACD) em visita ao Museu do Amanhã no dia 14 jan. 2018. Entrevista [jan. 2018]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2018.

CRISTINA, Ellen. Produtora cultural e moradora do Morro da Providência. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

FRANCO, Marielle. Socióloga e vereadora pelo PSOL. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

LIMA, Maria de Fátima. Profissional Liberal e habitante da Região Portuária. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

PEREIRA, Fernando. Vendedor em visita ao Museu do Amanhã no dia 14 jan. 2018. Entrevista [dez. 2018]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2018.

PAULA, André de. Advogado líder da FIST. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

PASSOS, Ricardo. Diretor do Museu do Negro. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

SANTANA, Cíntia. Atriz e Coordenadora do Projeto Entre o Céu e a Favela. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.

VITALINO, Claudia. Diretora do Movimento Negro, UNEGRO. Entrevista [set. 2017]. Entrevistador: Júlio César Dias do Nascimento. Rio de Janeiro, 2017.