

**O porto do Rio de Janeiro em dois tempos:
dimensões de continuidade nas transformações produzidas pelas reformas
urbanas portuárias na urbe carioca (1906 e 2016)**

*The Port of Rio de Janeiro at two historical moments:
dimensions of continuity in the transformations produced by urban reforms in Rio's Port
Area (1906 and 2016)*

*El puerto de Río de Janeiro en dos momentos históricos:
dimensiones de continuidad en las transformaciones producidas por las reformas
urbanas en la zona portuaria de Río (1906 y 2016)*

Thais dos Santos Portella*

<https://orcid.org/0009-0003-6688-6801>

André Nunes de Azevedo**

<https://orcid.org/0009-0007-6497-7434>

RESUMO: Este artigo se propõe a analisar dois momentos distintos da história do porto do Rio de Janeiro, são eles: o da reforma urbana realizada durante o Governo do Presidente Rodrigues Alves (1902-1906) e um recorte temporal mais recente, atinente ao processo de reformulação urbanística do chamado Porto Maravilha, que culminou nos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro, em 2016. A ideia que orientará as análises aqui presentes é a de que em ambas as reformulações

* Doutora em História, Política e Bens Culturais pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), mestre em História Política pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), graduada em Comunicação Social, com habilitação em Publicidade e Propaganda, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), e em História pela UERJ. Suas áreas de estudo e interesse concentram-se em Cultura Visual, História do Brasil Republicano e História da Imprensa, com ênfase em impressos ilustrados, periódicos e imagens satíricas. E-mail: thata.portella@hotmail.com.

** Doutor em História Social da Cultura pela PUC-Rio, além de Professor Associado do Departamento de História da UERJ. Leciona ainda no PPGH de História Política da mesma instituição, onde coordena o Doutorado. Foi pesquisador Visitante da Universidade do Porto, em Portugal. É membro do Conselho Municipal de Tombamento do Patrimônio Histórico da cidade do Rio de Janeiro, além de ser autor do livro “A Grande Reforma Urbana: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso”, co-publicado pela Ed. da PUC-Rio e pela Mauad. E-mail: azevedoemigrante@gmail.com.

urbanísticas do espaço portuário, verificamos um mesmo movimento do poder público brasileiro, a saber: o de ressignificar e redimensionar a função da região portuária na cidade, com a implicação de excluir usanças históricas desse espaço através da redefinição da sua função. Assim, notamos que há algo em comum nesses distintos momentos históricos do porto do Rio de Janeiro, que é, a partir do propósito de transformar a função desse espaço urbano, manter-se a mesma política de exclusão de antigos usos da localidade.

Palavras-chave: Porto do Rio de Janeiro. Reforma Urbana. Iconografia.

ABSTRACT: This article aims to analyze two distinct moments in the history of the Port of Rio de Janeiro: the urban reform carried out during the administration of President Rodrigues Alves (1902–1906) and a more recent period related to the urban redevelopment process of the so-called Porto Maravilha, which culminated in the Rio de Janeiro Olympic Games in 2016. The idea guiding the analyses presented here is that, in both urban redevelopments of the port area, we can observe the same movement on the part of the Brazilian public authorities, namely: the attempt to resignify and redefine the role of the port region within the city, with the implication of excluding historical uses of this space through the redefinition of its function. Thus, we note that there is something in common between these distinct historical moments of the Port of Rio de Janeiro: based on the purpose of transforming the function of this urban space, the same policy of excluding former uses of the locality is maintained.

Keywords: Port Area of Rio de Janeiro. Urban Reforms. Iconography.

RESUMEN: Este artículo se propone analizar dos momentos distintos de la historia del puerto de Río de Janeiro: la reforma urbana llevada a cabo durante el gobierno del presidente Rodrigues Alves (1902–1906) y un recorte temporal más reciente, relativo al proceso de reformulación urbanística del llamado Porto Maravilha, que culminó en los Juegos Olímpicos de Río de Janeiro, en 2016. La idea que orientará los análisis aquí presentados es que, en ambas reformulaciones urbanísticas del espacio portuario, observamos un mismo movimiento por parte del poder público brasileño, a saber: el de resignificar y redimensionar la función de la región portuaria en la ciudad, con la implicación de excluir usos históricos de ese espacio mediante la redefinición de su función. Así, advertimos que hay algo en común entre estos distintos momentos históricos del puerto de Río de Janeiro: a partir del propósito de transformar la función de este espacio urbano, se mantiene la misma política de exclusión de antiguos usos de la localidad.

Palabras clave: Puerto de Río de Janeiro. Reforma Urbana. Iconografía.

Como citar este artigo:

Portella, Thaís dos Santos; Azevedo, André Nunes de. “O porto do Rio de Janeiro em dois tempos: dimensões de continuidade nas transformações produzidas pelas reformas urbanas portuárias na urbe carioca (1906 e 2016)”. *Locus: Revista de História*, 32, n. 1 (2026): 273-300.

O presente artigo coloca a região portuária do Rio de Janeiro no centro da discussão. Serão analisados dois momentos históricos distintos nos quais o poder público interveio no espaço portuário da cidade. O primeiro trata da reforma urbana do porto no início do século XX, levada a cabo pela gestão do Presidente da República Francisco de Paula Rodrigues Alves (1902-1906), no contexto de grandes transformações pelas quais, então, passava a cidade. O segundo responde ao contexto do acontecimento dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro de 2016, conduzido pelo então prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes. Nesse segundo momento investiremos na análise de imagens produzidas acerca da reforma do porto, com o fim de mostrar como, de um lado, a sociedade percebeu a natureza excludente do movimento dos reformadores no projeto Porto Maravilha e como, por outro lado, o consórcio reformador tencionou afirmar a nova função que buscava afirmar na zona portuária da cidade. Ambos os momentos foram marcados por intervenções urbanísticas que desconsideraram a historicidade de usos que o espaço portuário portava em favor de projetos de modernizações urbanas que buscavam atribuir uma nova função à região do porto da urbe carioca. Para tanto, nos valeremos da relação entre uso e função do espaço urbano desenvolvida pela estudiosa do urbanismo Lucrécia Ferrara (1982).

A região portuária do Rio de Janeiro em uma perspectiva histórica

Em fins do século XVI, nos verdores do período colonial, o Rio de Janeiro era um vilarejo que contava com 3.850 habitantes, conforme destaca Lobo (1978, 49). Sua zona de povoamento se inscrevia em um quadrilátero que se compreendia entre os morros do Castelo, de Santo Antônio, da Conceição e de São Bento. As atividades econômicas presentes nessa fase embrionária de desenvolvimento da urbe carioca movimentavam um número limitado de recursos. Para além do comércio da madeira local, a vila começava a exportar produtos alimentícios. Nesse âmbito, se destacavam a farinha de mandioca, que já era exportada para Angola, além de ser vendida à Bahia e Pernambuco, apontando uma tendência que se consolidaria durante o período colonial, a do vínculo comercial estreito entre a cidade e o mercado Atlântico (Fragoso e Florentino 1993, 33).

Assim como o crescimento da cidade, a ocupação da atual região portuária ocorreu de maneira lenta. A única localidade ocupada na pequena vila do Rio de Janeiro era a Prainha e a face do morro da Conceição mais próxima do morro de São Bento. Noronha Santos (1934) ressalta que ainda na região da atual zona portuária, na faixa litorânea que se situava da Prainha ao saco do Alferes e à praia Formosa, sobressaía a atividade pesqueira, e a faixa marítima que ia do Valongo até São Cristóvão já constituía o ponto preferido para embarcadouros.

No século XVIII a cidade apresentou significativo crescimento econômico, fato devido ao desenvolvimento da mineração do ouro e do diamante na região de Minas Gerais. Foi aí que o porto do Rio de Janeiro conheceu o seu primeiro grande impulso, porquanto se destacou como lugar por excelência da exportação de pedras e metais preciosos e da captação de escravos, tecidos e alimentos para suprir a população das Gerais, que em meio século atraiu quase um milhão de pessoas (Reis Filho 1968). Com efeito, o porto do Rio de Janeiro passou a ser assediado com regularidade por navios portugueses, e começaram a se estabelecer carreiras regulares entre São Cristóvão e o Valongo e entre esse e Botafogo, feitas a botes, veleiros ou mesmo barcos a remo, conforme destaca Noronha Santos (1934, 257). A cidade como um todo também apresentou crescimento de sua área habitada e expansão demográfica. Um recenseamento feito pelo conde de Resende em 1799 contou 43.736 habitantes, dos quais 14.986 escravizados, contingente humano que excedia a 1/3 da população geral da urbe (Lamarão 1991, 26).

No Setecentos, o Rio de Janeiro já se destacava como um dos principais centros de escravizados da América portuguesa. A escravidão era algo tão central na vida da urbe carioca que o mercado de compra e venda de cativos se situava na principal via da cidade, a rua Direita. No entanto, por conta das reclamações dos moradores, esse triste e pestilento lugar de comércio de cabeças humanas foi transferido para o Valongo, em 1770. A transferência foi feita por determinação do marquês do Lavradio, Vice-Rei do Brasil. Junto a esse mercado foi erguido o trapiche do Valongo, que servia de depósito de mercadoria humana. Foi a partir dessa época que a área do Valongo se tornou o centro do comércio negreiro na cidade, e que a região portuária passou a se estabelecer como uma zona de expressiva presença de negros escravizados. A ascensão da urbe ao status político de sede do Vice-Reino, em 1763, também fez aumentar a presença negra como um todo, na cidade e na sua região portuária.

O ano de 1808 opera um recorte para a história do porto carioca. A vinda da corte do Príncipe Regente D. João, futuro D. João VI, implicou na abertura dos portos brasileiros às nações amigas, em especial, à Grã-Bretanha. O impacto no porto do Rio de Janeiro foi imediato. Em 1807 ingressaram no porto 778 navios, dos quais somente um era estrangeiro. Em 1811, o conjunto de embarcações ali chegadas já excedia o número de 5.000, de várias nacionalidades e procedências, como versa Lamarão (1991, 37) em sua pesquisa. Não muito após a abertura dos portos, o café passou a movimentar significativamente o comércio portuário da cidade, o que propiciou um redimensionamento do espaço na região portuária do Rio de Janeiro. Vários armazéns e trapiches foram criados para o armazenamento das mercadorias que avultavam a sua presença na região.

Outra mudança veio do Príncipe Regente, que mandou construir um cais na praia do Valongo, com rampas e escadas para facilitar o embarque e desembarque das mercadorias. O aumento do comércio portuário alimentou também o movimento de barcas, com as suas tripulações de escravos (Lamarão 1991, 39).

O crescimento do comércio do café, presente desde a segunda década do século XIX, e plenamente dominante desde 1830, impactou fortemente a paisagem da região, que passou a ostentar um grande número de negros escravizados, carregadores de sacas de café, a circularem pelas áreas do Valongo e da Gamboa com esse produto à cabeça, e a berrarem durante todo o dia, conferindo assim uma presença humana fortemente popular àquele espaço urbano. A década de 1830 também marcou a disseminação de armazéns de café, sobretudo na Prainha.

Com as atividades comerciais muito aquecidas na zona portuária, a década de 1840 viu se disseminarem uma série de atividades manufatureiras na região, como pequenas oficinas, serralherias e fundições. Por ser uma localidade com intenso comércio de escravos, a região se especializou na produção de grilhões e manilhas, entre outros apetrechos de ferro usados nos escravizados. Nessa mesma época, no Valongo, entre os morros do Livramento e da Saúde, cresceram a divisão de chácaras, aumentando a habitação na localidade. Também na década de 1840 são introduzidos os transportes marítimos de vapores, bem como o governo passa a intervir mais com melhorias no espaço portuário, como o conserto de várias vias na região. A intervenção urbanística mais expressiva dessa época foi a construção da praça Municipal, que conferiu uma dimensão monumental àquele espaço.

A paisagem humana e de pedra ia se modificando na região, sobretudo pelo impacto da abertura dos portos e da emergência e intensificação do comércio do café. No entanto, na primeira metade do século XIX a região portuária ainda é escassamente povoada, com as encostas dos morros sendo ainda pouco ocupadas, sobretudo nos morros do Pinto e da Providência. E mesmo nas áreas mais ocupadas por habitações, como os morros do Livramento e da Saúde, o que prevalece são ainda as chácaras, que exercem um domínio sobre a paisagem dessa zona da cidade.

Na segunda metade do século XIX, a região portuária vê adensar o seu fluxo comercial, sobretudo por conta do avanço do comércio do café, que entraria em decadência somente a partir de 1880. É dessa segunda metade de século que surgem as docas D. Pedro II, que modernizaram a infraestrutura portuária do Rio de Janeiro, juntamente com a estação ferroviária marítima da Gamboa, construída pelo engenheiro Pereira Passos, então presidente da Estrada de Ferro D. Pedro II. Essa época é também um tempo de adensamento da presença de armazéns e trapiches

na região, bem como de ocupação das encostas de morros antes desocupadas, como o morro do Pinto, que passa a ser ocupado para habitação a partir de 1870. Trata-se de um tempo em que o porto passa a ganhar uma fâcies de porto moderno, repleto de armazéns, com uma infraestrutura de docas e uma estação ferroviária para o embarque e desembarque de mercadorias.

Com o fim da escravidão, a formação de um mercado de mão de obra livre e o advento do novo regime republicano, o porto do Rio de Janeiro começará a receber novos projetos de modernização. Como assinala o geógrafo Maurício de Abreu (2008), o crescimento da economia brasileira, a expansão da atividade exportadora e a integração cada vez maior do país ao contexto do capitalismo internacional demandavam uma nova organização do espaço, correlata ao novo momento da organização social brasileira. Questões como a da reformulação da imagem do porto e da cidade como um todo entraram em pauta. O porto se tornava cada vez mais demandante de reformas, por conta dos mais diversos fins. Para fins de suporte da crescente escalada do movimento comercial que vivenciava; para fins de saúde pública em uma cidade historicamente assolada por epidemias e endemias, na qual a região portuária se destacava pelo número de vítimas das moléstias; para a finalidade de atração de braços de imigrantes em um contexto de fim recente da escravidão e crise de braços na lavoura do café de São Paulo, estado que governou o Brasil com a sua burguesia cafeeira por três mandatos seguidos na virada do século e, principalmente, para o fito de se equilibrar as contas públicas do Governo Federal. Maurício de Abreu afirma que “era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto” (Abreu 2008, 60).

A Constituição Federal de 1891, na sua ordem tributária, destinou a captação dos impostos de exportação aos estados. Já à instância federal de governo caberia a arrecadação dos tributos de importação. Ainda no início da República, o porto da Capital Federal foi perdendo espaço como porto exportador, muito em função da decadência da cultura do café na região do Vale do Paraíba fluminense. Em 1893/94, o porto de Santos passou a exceder o seu congênere carioca em volume de exportações, fruto do avanço da produção cafeeira no interior paulista. No entanto, em compensação, com o crescimento acelerado da cidade e o espírito cosmopolita das elites republicanas, o Rio de Janeiro aumentou o seu fluxo de importações, se mantendo, ainda, no seu balanço geral, como o maior porto do Brasil e o terceiro maior das Américas, atrás somente dos seus similares de Nova Iorque e de Buenos Aires. No início do século XX, a importância do porto carioca era imensa para o equilíbrio das contas federais. Para se ter uma ideia mais concreta desse peso, tenhamos que 49% de toda a arrecadação tributária federal era proveniente da

arrecadação dos impostos de importação oriundos desse porto (Lamarão 1991, 143). Com efeito, Franco (2001) ressalta que o presidente Rodrigues Alves era um especialista em assuntos de economia nacional e que o político decidiu investir na ampliação da capacidade do porto e de sua modernização com o fim precípuo de equilibrar as contas públicas do Brasil, que vinham inspirando preocupação com o aumento do déficit fiscal.

A reforma do porto do Rio de Janeiro teve início em 1903, e só seria concluída oito anos depois, em 1911, já no governo de Hermes da Fonseca. No âmbito da Grande Reforma Urbana do Rio de Janeiro, ela ficou a cargo do Governo Federal, tendo a sua frente alguns engenheiros célebres do Clube de Engenharia, como o seu presidente, Paulo de Frontin, e um dos seus quadros de maior destaque, o engenheiro Francisco Bicalho. Tratou-se de uma obra que consumiu recursos vultuosos, e que aumentou consideravelmente o aterramento, a fim de retificar o terreno acidentado do seu litoral, cheio de reentrâncias. A reforma portuária também ampliou sobremaneira a extensão do cais, a profundidade do calado, organizou os armazéns e trouxe uma infraestrutura altamente moderna, com amplo uso da eletrificação, cabos e guindastes (Benchimol 1993, 223-225). Além disso, e o que nos interessa mais destacar, articulou uma nova estrutura urbanística para a região portuária, a fim de facilitar o escoamento das mercadorias que entravam e saíam do porto e facilitar as soluções de continuidade entre essa região e o restante do centro da cidade, principal área da malha comercial na urbe carioca.

O conceito que regia a atuação dos reformadores do porto era o de que esse aparelho urbano deveria ser um exemplo do “progresso”. Para Azevedo (2016), a noção de progresso, como entendida então, na República, era a de um movimento rumo ao futuro que deveria se estabelecer pelo arrasamento do passado, sobretudo o passado lusitano e monárquico do Rio de Janeiro. É por isso que nada relativo à memória da cidade pôde ser considerado óbice a essa reforma, que pôs abaixo o Cais da Imperatriz e uma série de antigos trapiches existentes na região desde os tempos imperiais. Essa concepção de progresso, do governar por retas¹, próprio dos engenheiros do Clube de Engenharia, criou um sistema urbanístico com um conjunto de ruas que se arranjavam por retas horizontais e verticais que formavam uma estrutura de vias que estabeleciam ângulos de 90 graus entre si, pois atendia ao objetivo maior estabelecido, que era o de facilitar o escoamento das mercadorias do porto para a cidade.²

¹ A ideia de “governar por retas” para traduzir a mentalidade fortemente cartesiana dos engenheiros do Clube de Engenharia na virada do século XIX ao XX é de Maria Alice Carvalho. Ver Carvalho 1994.

² Essa estrutura pode ser visualizada na forma de planta baixa em: Barreiros 1965.

No entanto, embora tenha sido cumprido o objetivo de ampliar a capacidade do porto, de o modernizar, facilitando a infraestrutura que comporta a racionalização dos seus processos e de facilitar e agilizar o escoamento das mercadorias portuárias à cidade, cabe notar que, por conta do conceito utilizado do que seria uma reforma portuária, um problema aí foi criado e, ainda, projetado adiante historicamente. Um problema que a municipalidade do Rio de Janeiro teve que se haver no século XXI, com as reformas do Porto Maravilha.

O conceito de reforma acalentado pelos engenheiros do Clube de Engenharia, os reformadores que atuaram nas obras federais da primeira década do século XX, era o de que o porto e a zona portuária eram apenas lugares de cumprimento de uma função: dar suporte e agilidade para a ampliação do comércio portuário, como se a zona portuária não fosse um lugar prenhe de historicidade e de espacialidade, como se não fosse uma região de grande presença humana, com vivências, usanças desse espaço. Para os engenheiros do Clube de Engenharia, afeitos a governar por retas, uma vez equacionado esse objetivo de dotar o porto de maior funcionalidade, tudo estaria resolvido. No entanto, a simples resolução desse objetivo sem nenhum outro cuidado adicional a ele, criou um problema inercial à região, que se projetou adiante e se agravou com novas intervenções urbanísticas feitas em meados do século XX na zona portuária.

A questão central que caracterizou esse problema projetado adiante historicamente foi o movimento de ignorar qualquer perspectiva de integração orgânica do espaço portuário à cidade como espaço de uso, e não de função.³ Ao estabelecerem o foco de sua ação reformadora apenas na resolução da infraestrutura portuária, os engenheiros do Clube de Engenharia ignoraram a história de usanças que a região trazia consigo, habitada que era por vários tipos populares, como as populações negras e de imigrantes de baixa renda, que ali habitavam, ganhavam e celebravam a vida, em estabelecimentos como pequenas oficinas, comércio varejista e botecos.⁴ Antes da reforma urbana do porto no início do século XX, a zona portuária foi se constituindo como uma localidade de vivência da cidade, repleta de espacialidade e de topofilias as mais diversas.⁵ A reforma urbana ali empreendida esvaziou a zona adjacente ao porto como lugar de usanças da população, a pretexto de dar-lhe funcionalidade nos processos portuários. O sentido de progresso dos engenheiros que

³ Para Lucrécia Ferrara (1982), professora da FAU-USP, o espaço urbano é produzido por uma relação dialética entre os usos e a função desse espaço, assim, a natureza dos usos de um dado espaço modifica a sua função, enquanto a função de um determinado espaço impacta nas formas do seu uso, sendo a interação dialética entre uso e função do espaço o elemento dinâmico que produz esse espaço como um lugar.

⁴ Para um panorama da natureza dos estabelecimentos presentes na zona portuária, ver Noronha Santos 1965, 118–123.

⁵ Sobre o conceito de topofilia, que remete à afetividade vinculada a experiência com o espaço, ver Tuan 2012.

governavam por retas não admitia antigas formas de uso daquele espaço. O futuro de modernidade advinha só poderia se estabelecer sob os escombros do passado, uma dimensão de tempo vista, então, como obstáculo ao movimento do progresso na cidade.

A caracterização da zona portuária como espaço de função e não de uso, se agravou mais ainda com a intervenção urbanística do viaduto perimetral, que empalmou a avenida Rodrigues Alves, fazendo com que o transeunte fosse de todo expulso da experiência como pedestre na zona do porto. O mar foi apartado da localidade, bem como a luz solar e a visão dos armazéns históricos, todos comprometidos pelo novo viaduto. A região se tornou uma localidade para o trânsito acelerado de carros e as adjacências aprofundaram a sua baixa espacialidade, radicalizando assim o problema do comprometimento desse espaço como lugar de usos da população.

Assim, temos que o poder público interveio na reforma portuária do Governo Rodrigues Alves (1902-1906) com o fito de esvaziar o espaço em questão dos usos das populações locais, que dali foram expulsas, a fim dotar o espaço portuário como um espaço-função, ou um espaço que se destinaria exclusivamente à função econômica de escoar as mercadorias egressas do porto do Rio de Janeiro à rede de comércio da nova malha urbana do centro da cidade recém-reformado pelo prefeito Pereira Passos. O movimento dialético entre uso e função do espaço urbano, apontado por Lucrécia Ferrara (1982), fazia-se sentir na intervenção portuária de Rodrigues Alves. Os usos dessa região, conferidos pela sua historicidade, foram comprometidos pela nova função que o poder público designou àquele espaço.

Com as intervenções urbanísticas do governo Rodrigues Alves e a reforma que instaurou o viaduto da Perimetral, a zona do porto passou a ser um problema para a cidade: antiestética, desabitada, abandonada para o uso da população e, principalmente, uma localidade que aparecia apartada da cidade, algo como um apêndice incômodo e sem relação de organicidade com a urbe. A zona do porto tornou-se região de passagem, perdeu muito em vivência e integração com o restante da cidade. O projeto do Porto Maravilha viria para buscar resgatar esses aspectos comprometidos com duas intervenções urbanísticas que esvaziaram essa região de experiência humana, vivência em seu espaço, e integração orgânica da área do porto com a cidade.

O Porto Maravilha e a construção discursiva de um legado para a cidade do Rio de Janeiro

Na primeira década do século XXI a cidade do Rio de Janeiro voltou a ter os interesses políticos voltados para um projeto de reestruturação urbana. Nesse período, a prefeitura da cidade, por meio do prefeito Eduardo Paes, lançou, em 2009, a Operação Urbana Consorciada da Região

Portuária, cujo nome fantasia escolhido foi Porto Maravilha. Essa reforma urbana visou tentar resolver um problema orgânico da região portuária da cidade do Rio de Janeiro, pois o projeto do início do século XX visou à técnica e escoação de produto apenas e não movimento dos locais. Para Priscilla Oliveira Xavier (2012), o processo de olhar novamente para a região portuária não foi uma novidade do governo Paes. A partir da década de 1980 ocorreu uma tendência mundial de projetos de revitalização de regiões centrais e portuárias, usando como inspiração reestruturações em cidades como Londres, Baltimore, Lisboa, São Francisco, Buenos Aires e Barcelona.⁶

Ainda sobre o projeto de transformação da região portuária, Priscilla Xavier (2012) ressalta que a dedicação do poder público para transformar a região ocorre principalmente a partir do governo do prefeito Cesar Maia,⁷ quando o local passa a ser marcado por meio dos discursos com adjetivos de ultrapassado e problemático, sendo assim, foi desenvolvido o primeiro plano de revitalização para o local nos anos 1990. Entretanto, os diferentes obstáculos legais, políticos e financeiros fizeram com que o plano do governo Maia não fosse efetivado na época. Entretanto, por volta da década de 2010 o Rio de Janeiro estava em um momento econômico e político que possibilitava o retorno das ideias de reformular a região portuária.

Em 2008, o Rio de Janeiro foi oficialmente anunciado como candidato à sede dos Jogos Olímpicos de 2016, sendo confirmado como sede em outubro de 2009. A partir dessa escolha, aliada ao contexto de crescimento econômico vivenciado pelo Brasil naquele período foi consolidado um discurso de otimismo e progresso em relação ao futuro da cidade durante a primeira década do século XXI. Nesse contexto, diversos projetos urbanos foram concebidos com o propósito de promover reestruturações na urbe carioca, buscando viabilizar a implantação de uma infraestrutura compatível com as exigências dos megaeventos previstos.⁸ Nessa época, o Rio de Janeiro versava no imaginário internacional como uma representação do Brasil. Portanto, em face desse conjunto de fatores – desenvolvimento econômico e a prospecção do Brasil no cenário internacional –, a cidade se tornou, naquele momento, um espaço urbano visto como uma oportunidade de negócios no qual o Porto do Rio de Janeiro era um desses projetos a serem explorados de forma econômica, turística e de imagem.

O Porto Maravilha

⁶ Cf. Andreatta 2010.

⁷ Cesar Maia é um político, filiado ao PSDB, sendo prefeito da cidade do Rio de Janeiro por três mandatos. De 1993 até 1997 e de 2001 até 2009.

⁸ Olimpíadas de 2016 e de sediar partidas de futebol da Copa do Mundo Fifa de 2014.

Diante de um cenário internacional em que a cidade do Rio de Janeiro ganhou visibilidade por sediar megaeventos na década de 2010, o Porto Maravilha surgiu como uma ação da prefeitura para transformar o local que era visto pelo Estado como antigo e impróprio para a urbe dessa época. O Porto Maravilha é uma operação consorciada, sendo regulamentada pela lei 101 de 23 de novembro de 2009. Essa operação “aglutina um conjunto de ações urbanísticas e financeiras que visam promover a requalificação urbana e o desenvolvimento social, ambiental e econômico da região” (Xavier 2012, 19). Para coordenar esse processo de reestruturação da região portuária, foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), uma empresa de natureza mista, conhecida como uma Parceria Público-Privada (PPP). Já a execução das obras a serem desenvolvidas ficou a cargo do Consórcio Porto Novo⁹, que na época foi uma concessão para administrar a região composto pelas empresas Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia.

No momento de criação da Operação Consorciada, a prefeitura passou a utilizar diferentes discursos para justificar a reforma. Uma das vertentes divulgadas em destaque pelo Estado era o fato de a região estar ultrapassada, sendo somente possível a sua regeneração após os projetos de melhorias a serem desenvolvidos. Outro ponto de relevância dado pela gestão municipal foi de repensar o papel do patrimônio e da cultura vinculados à região do porto. Para Leopoldo Pio (2017), os dois argumentos que visavam legitimar o projeto municipal eram: de um lado, a ideia de que a região foi reconquistada por meio de processos simultâneos de modernização e preservação histórica e de outro, a constatação do resgate da relação natural entre identidade da região e identidade da cidade. Sendo assim, o processo de reaproximação do porto com o restante do centro da cidade permitiria uma modernização do próprio centro da urbe, bem como reverteria a situação degradada da região portuária.

⁹ A partir de 2019, a Concessionária alegou que a Prefeitura não estava pagando pela manutenção dos túneis na região portuária, passando novamente ao município tal responsabilidade devido a inadimplência. Em junho de 2020, a Concessionária Porto Novo deixou de ser a administradora oficial dos túneis, pelo fato de ter deixado de receber os repasses do governo de Marcelo Crivella, prefeito do Rio de Janeiro na época. Então, no mesmo mês, a administração dos túneis passou a ser da SD Engenharia por escolha da CDURP. Cf. <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/08/26/por-falta-de-dinheiro-concessionaria-porto-novo-passa-a-manutencao-de-tuneis-para-a-prefeitura-do-rio.ghtml>. Acessado em: 11 de setembro de 2020, e <https://diariodoporto.com.br/concessionaria-nao-cuida-mais-dos-tuneis-do-porto-e-cobra-1-bilhao/>. Acessado em: 11 de setembro de 2020.

Para gerar visibilidade ao assunto e criar apoio popular ao projeto do Porto Maravilha, a Prefeitura do Rio de Janeiro¹⁰ criou uma mensagem de resgate da região portuária. Sendo assim, a municipalidade investiu em diferentes formas discursivas para transmitir essa versão positiva e propagandística da reforma, pois a partir disso seria possível vender a importância dela para a população carioca. Nesse contexto, foram criadas diversas mídias institucionais, controladas pela prefeitura,¹¹ nas quais o tema principal era o benefício das obras tanto para a cidade como para o cidadão carioca. Consequentemente, esses materiais corroboravam com a construção do discurso que o projeto Porto Maravilha buscava. Por exemplo, a narrativa de resgate mostrava-se latente no *site* da operação consorciada Porto Maravilha,¹² assim como no portal Cidade Olímpica.¹³ Desde a criação da operação consorciada em novembro de 2009 até o fim do mandato de Eduardo Paes em dezembro de 2016, a base do discurso da prefeitura e da CDURP era de renovação/requalificação/revitalização, conforme destacado por Oliveira (2021). Ademais, não foi somente nos meios institucionais que esse formato de enunciação foi possível de ser verificado, mas também nos discursos feitos pela imprensa na época, como no caso do Jornal *O Globo*, que publicou diversas notícias, cadernos jornalísticos e imagens que apoiavam discursivamente o projeto.

Diante das questões apresentadas e com relação aos discursos e representações encenadas pela Prefeitura do Rio de Janeiro é demonstrada a importância dada ao projeto Porto Maravilha no contexto de reestruturação da urbe. Dessa forma, este artigo debate, por meio de imagens, algumas questões relativas à região da reforma do Porto Maravilha e as representações ao redor do projeto. Essas iconografias apresentam, de forma crítica e pelo uso do humor¹⁴, o discurso do Estado e como ele construía discursivamente o projeto de reestruturação portuária. Este trabalho utiliza imagens satíricas e fotografias para analisar esse discurso em circulação na sociedade carioca da época, visando compreender o que se versava sobre o Porto Maravilha. Para Gombrich (1999), a análise de imagens com o uso do humor, as charges, são “armas” e estratégias de comunicação que acionam operações cognitivas e psicológicas que mobilizam o observador a entender de forma

¹⁰ Embora as ações empreendidas no Porto Maravilha tenham sido lideradas pelo prefeito Eduardo Paes, havia o apoio do governo do Estado e da União. Somente com tamanha junção de interesses é que foi possível a realização do projeto.

¹¹ Se não eram controlados pela prefeitura, eram elaborados por agências de comunicação contratadas pelo município.

¹² Análise do *site* realizada entre 2015 e 2016.

¹³ Análise feita por Gauziski (2018).

¹⁴ Gombrich (1999) afirma o uso do humor são “armas” e estratégias de comunicação que acionam operações cognitivas e psicológicas que mobilizam o observador a entender de forma rápida e sintética as críticas sociais.

rápida e sintética as críticas, ou seja, leva o observador a compreender o contexto social e político da época. Nesse contexto, ao apresentar essas imagens, será possível entender as nuances e as críticas elaboradas por esses discursos visuais.

Por isso, ao analisar um conjunto de imagens relativas à reforma do Porto Maravilha, este trabalho também se volta para as questões metodológicas envolvidas no estudo dos objetos visuais. Para Mitchell (2015), trabalhar com imagens exige inseri-las na dinâmica da cultura visual, interrogando não apenas o que elas transmitem, mas também os sentidos que produzem para além das intenções de seus produtores. Trata-se, portanto, de compreender o que essas imagens mostram, ou se propõem a mostrar, considerando o contexto histórico, social e político em que foram produzidas, circularam e ganharam visibilidade. Já no âmbito das fotografias, é fundamental levar em consideração os distintos elementos envolvidos em sua formulação, como: a participação do fotógrafo, o posicionamento do meio de comunicação em que a imagem está inserida, as questões políticas encenadas e as relações sociais e culturais no momento da captura da fotografia. Conforme ressalta Boris Kossoy (2007), uma fotografia não pode ser interpretada como mera reprodução do real.

O Legado Olímpico

Na época dos megaeventos na cidade do Rio de Janeiro o termo “Legado olímpico” praticamente se tornou um “*slogan* publicitário” do Estado. Essa expressão, devido às ações empreendidas por toda a urbe criaram uma sensação de orgulho da cidade e auxiliaram no fortalecimento da imagem do local. Com relação à zona portuária, esse termo se juntou com a ideia de resgate; ou seja, fazia-se necessário recuperar para transformar e, assim, construir um futuro. A palavra “legado”, de acordo com Oliveira (2016), era raramente citada no vocabulário do Comitê Olímpico Internacional, com apenas três ocorrências no relatório oficial dos Jogos de Barcelona de 1992. Entretanto, há 70 menções ao termo no que tange a Londres 2012. Já no documento da candidatura do Rio de Janeiro, o vocábulo aparece 250 vezes. Diante dessa afirmação de Oliveira, é possível constatar a crescente retórica de um legado na preparação dos Jogos Olímpicos do Rio, na tentativa de gerar uma impressão positiva e mostrar que o projeto era crucial para a urbe.

Para a construção da expressão “legado”, Oliveira (2012) afirma que as despesas para custear instalações, infraestrutura, proteção ao meio ambiente e demais dispêndios passam a ser computadas não como custo do evento, mas sim como legados. Sobre essa temática, a pesquisadora aponta que, para aqueles que defendem os megaeventos, os Jogos são elementos catalisadores de

desenvolvimento e invocam uma série de resultados positivos, com legados “tangíveis”¹⁵ e “intangíveis”.¹⁶ Ela também ressalta que os custos sociais, econômicos, políticos, ambientais e culturais relacionados aos eventos são tratados na literatura crítica como “impactos” ou “legados negativos”.

A realização dos Jogos Olímpicos, amparada por uma narrativa de ganhos políticos e econômicos, conferiu às autoridades locais a legitimidade para promover um processo acelerado de reorganização do espaço urbano. Esse esforço resultou em uma remodelação da cidade orientada para o espetáculo, voltada a atender às demandas de visitantes, federações esportivas, emissoras de televisão e patrocinadores. Nesse contexto, o Rio de Janeiro passou a buscar ativamente o status de “cidade global”, direcionando sua administração para a promoção de uma imagem de um lugar maravilha, excitação e deslumbramento. A paisagem urbana carioca foi transformada em vitrine, em que a preocupação com a reputação internacional da cidade se sobrepõe às necessidades da população local. As obras e a arquitetura da urbe passaram a ser símbolos de que a modernização havia chegado, e o Porto Maravilha foi um desses objetos, onde a cidade do Rio de Janeiro passou a ser trabalhada por meio do marketing urbano.

A realização das Olimpíadas diante de uma narrativa de ganhos políticos e econômicos confere às autoridades locais o poder de suscitar um processo acelerado de reorganização do espaço urbano. Esse esforço gera uma remodelação da cidade que visa a transformá-la em espetáculo, buscando atender visitantes, federações esportivas, emissoras de televisão e patrocinadores. A cidade investe-se na busca pelo status de cidade mundial, voltando-se administrativamente para o espetáculo e marcando a paisagem como um lugar de maravilha, excitação e deslumbramento. Dessa forma, despontou uma preocupação maior com a reputação da futura sede junto aos órgãos competentes e visitantes do que com a população local. As obras e a arquitetura da urbe passaram a ser símbolos de que a modernização havia chegado, e o Porto Maravilha foi um desses objetos, onde a cidade do Rio de Janeiro passou a ser trabalhada por meio do marketing urbano.

Com relação ao projeto do Porto Maravilha, Leopoldo Pio (2017) faz duas considerações importantes quanto aos legados. Para ele, a primeira questão está na busca por um resultado futuro (em termos culturais, arquitetônicos e sociais) das intervenções urbanísticas e de preservação da

¹⁵ Os legados tangíveis são aqueles referentes aos recursos aportados a partir de outras esferas de governo ou da iniciativa privada que se convertem em reestruturação urbana e instalações esportivas.

¹⁶ Os legados intangíveis são aqueles invocados pelos efeitos relacionados ao marketing das cidades, incluindo a capacidade de imprimir internacionalmente uma imagem positiva da cidade e do país anfitrião e de elevar o orgulho cívico de seus habitantes ou fortalecer a identidade nacional.

memória local, como ocorreu por meio da criação de equipamentos culturais e espaços institucionalizados de memória. A segunda vem atrelada à elaboração de capitais simbólicos que deveriam ser adicionados ao imaginário cultural da cidade. “Os legados remetem à criação de novos critérios de observação da paisagem e percepção do tempo da localidade.” (Pio 2017, 86).

O termo legado não foi somente utilizado em discursos e apresentações institucionais do Estado, essa palavra passou a figurar pelo imaginário popular carioca, pela imprensa e em imagens da época. Desta forma, a ampla utilização do termo comprova que a prefeitura do Rio de Janeiro conseguiu gerar a divulgação que desejava para a reformulação da cidade.



Figura 1 — Rio 2016

Fonte: Iturrusgarai, 2015. *Economistinha*, 5 ago. 2015. Disponível em: <https://economistinha.com/2015/08/05/falta-um-ano-afinal-vale-a-pena-sediar-os-jogos-olimpicos/>. Acesso em jan. 2022

Embora o discurso institucional da Prefeitura do Rio de Janeiro tenha sido de que o legado dos Jogos Olímpicos era imprescindível, a figura 1 aborda um questionamento que começava a pairar na mente do cidadão carioca à medida que o megaevento de 2016 se aproximava. Valia a pena gastar tanto para sediar as Olimpíadas? O chargista ilustra o conjunto geográfico do Pão de Açúcar como forma de representar o Rio de Janeiro como um todo. Ao apontar a diferença de altura entre os morros do Pão de Açúcar e da Urca, o artista traça uma divertida analogia entre os acidentes geográficos e curvas como as de um gráfico econômico. Dessa forma, a maior elevação – o Pão de Açúcar – são os recursos gastos para as Olimpíadas, enquanto a menor elevação – o Morro da Urca – representa o real legado herdado pela urbe. Pelo viés do humor, a imagem condensa o questionamento que o morador do Rio fazia com relação ao futuro das obras na cidade.

Nesse momento, o cidadão estava vivendo rotineiramente com intervenções públicas de reestruturação e/ou construção de novas infraestruturas que tinham por intuito atender ao evento esportivo. Entretanto, os moradores da municipalidade também passaram a perceber os altos valores gastos nessas obras e que não necessariamente iriam dar retorno direto a população local.

Nesse período, a Prefeitura do Rio usava como exemplo para comprovar a importância do projeto outras cidades em que os Jogos Olímpicos foram um sucesso, salientando os pontos favoráveis. No entanto, pouco se falava dos casos negativos.¹⁷ O discurso dominante a nível municipal era o de que as estruturas reformadas e construídas naquela época trariam um legado benéfico e que suas obras gerariam novos empregos, fazendo circular mais dinheiro e atraindo mais turistas. As arenas construídas tanto para a Copa do Mundo como para as Olimpíadas foram estruturas esportivas onerosas e que demandaram altos investimentos. Dessa forma, caso não tivessem uma boa adaptação ao cotidiano da cidade e de seu cidadão, esses aparelhos poderiam se transformar em “elefantes brancos”.

Esse debate sobre o valor financeiro gasto nos investimentos e o valor intangível do legado deixado para a população do Rio de Janeiro foi muito discutido na época das Olimpíadas. Um exemplo disso foi a demora da Arena do Futuro¹⁸ – estrutura montada no Parque Olímpico, na Barra da Tijuca –, que levou anos para se transformar em quatro escolas municipais, conforme prometido desde sua inauguração, em 2016. O desmonte da estrutura começou em 2022 e somente foi finalizado em 2024. Outro exemplo foi a demora na entrega da operação completa das linhas de VLT¹⁹ no centro do Rio de Janeiro, pois, na época das Olimpíadas, apenas o trecho que passava pelo Porto Maravilha em direção ao Aeroporto Santos Dumont operava. Já os trechos complementares de integração do sistema – como a ligação até a Central do Brasil, o Saara e a Praça XV – sofreram paralisações nas obras e atrasos ao longo dos anos posteriores aos megaeventos.

Diante desse debate, a figura 2 também foi criada para alertar e servir de questionamento sobre o uso do dinheiro investido nos megaeventos. A imagem abaixo mostra uma comparação entre duas cenas que representariam a realidade brasileira de 2016. Ao lado esquerdo, verifica-se o

¹⁷ A cidade de Barcelona foi o maior exemplo utilizado pela Prefeitura como um *case* positivo. Contudo, o discurso do Estado não comentava os casos considerados não tão bons para as populações locais, como ocorrido na África do Sul por sediar a Copa do Mundo e nos Jogos Olímpicos de Atenas, por exemplo. Em 2015, a cidade de Boston retirou sua candidatura para sediar as Olimpíadas de 2024, alegando que os custos das obras poderiam ser um malefício a seus contribuintes.

¹⁸ Cf. <https://prefeitura.rio/educacao/legado-olimpico-2016-prefeitura-do-rio-transforma-arena-do-futuro-em-escolas-e-inaugura-dois-ginasios-educacionais-tecnologicos-na-zona-oeste/>. Acesso em jun. 2025.

¹⁹ Veículo Leve Sobre Trilhos.

Museu do Amanhã e os arredores da Praça Mauá, em que a charge chama atenção por mostrar um Rio reformado, bastante organizado e limpo. Ao lado direito, é apresentado ao observador uma habitação precária, cercada por arame farpado, com lixo por recolher, de modo a retratar uma realidade inteiramente diferente da Praça Mauá. Nessa segunda realidade, há diversos problemas econômicos e sociais que são parte da realidade brasileira. O chargista elabora uma crítica social ao que estava acontecendo no Rio de Janeiro em 2016. Ao estabelecer um paradoxo, é formulada a ironia da imagem, em que se compara o Museu do Amanhã ao “Museu do Hoje”, intitulado pelo chargista.



Figura 2 — Museu do Amanhã/Museu do Hoje

Fonte: A.T. Charges, s.d., “Museu do Amanhã/Museu do Hoje”, A.T. Charges. Disponível em: <http://atcharges.blogspot.com/>. Acesso em ago. 2022.

A figura 2, ao representar o “Museu do Amanhã” mostra uma região nova e limpa, a composição da imagem traz aspectos de organização que também eram vistos nas projeções renderizadas produzido pelas empresas de arquitetura e urbanismo que trabalhavam para a prefeitura durante a divulgação do Porto Maravilha. Apesar da visão da imagem em plano elevado, não se percebe a presença de pessoas ali; ou seja, a charge mostra um local emulado, esteticamente montado. Em 2016, o Museu do Amanhã já havia sido inaugurado e a Praça Mauá já recebia muitos moradores e turistas. O paradoxo da imagem deve-se ao nome do aparelho cultural, pois Museu do Amanhã interpela o significado de futuro, algo frontalmente oposto e não condizente aos problemas sociais que eram vividos naquele período. Ademais, a região da Praça Mauá e do Boulevard Olímpico correspondia às localidades do porto do Rio de Janeiro que, em 2016, estavam prontas, mas não dialogavam com o restante da região nem com os moradores dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Já o termo “Museu do Hoje” faz alusão aos reais problemas enfrentados pelo morador do estado do Rio de Janeiro em 2016. Vale lembrar que aquele ano ficou marcado por reveses nas contas públicas, haja vista a falta de pagamento do 13º salário e o atraso na folha dos servidores do Rio de Janeiro²⁰, além do aumento das taxas de juros e crescimento da inflação²¹ – fatores que culminaram em uma crise financeira seguida de desemprego e ampliação da pobreza. Além dos problemas financeiros, o ano das Olimpíadas também se destacou por imbróglis políticos no Brasil, tendo em conta que a então presidente Dilma Rousseff²² enfrentou processo de impeachment e foi deposta da Presidência da República. Em vista de tudo isso, a charge do “Museu do Hoje” exprime as adversidades urgentes na época. A casa inacabada destacada na imagem – como muitas existentes ao redor do país – é o próprio museu, de forma a evidenciar a realidade frente aos problemas enfrentados pela população brasileira. O lixo ensacado sem ser recolhido provavelmente faz alusão às questões que desafiaram a Companhia Municipal de Limpeza Urbana da Cidade do Rio de Janeiro (Comlurb) entre os anos de 2014 e 2016. Os garis da cidade entraram em greve em diferentes momentos para reivindicar melhores salários e condições de trabalho, e os serviços de recolhimento de lixo foram interrompidos em alguns períodos.

A ironia da imagem consiste na comparação dos dois lados, pois naquele momento histórico o Rio de Janeiro padecia por diferentes razões enquanto foram gastos milhões²³ para a construção de um museu cuja preocupação primária era o porvir. Além disso, o Museu do Amanhã pode ser considerado um aparelho cultural que se afasta da tradicional missão de organizar, classificar e exibir relíquias ou vestígios do passado; ou seja, é um museu sem acervo. O local se propõe a sensibilizar o visitante e estimulá-lo ao respeito pelo futuro do planeta e da vida em sociedade. Leopoldo Pio (2017) destaca que a proposta era encurtar a distância entre passado, presente e futuro para produzir certo estado de consciência e reflexão, introduzindo na sociedade carioca uma nova forma de turismo contemporâneo: o turismo de experiência. Todavia, a charge

²⁰ Cf. <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/04/com-500-mil-servidores-sem-salarios-rj-ja-sente-efeitos-da-greve-geral.html>. Acesso em jun. 2025.

²¹ Em 2016, a taxa básica de juros do Brasil (Selic) encerrou o ano em 13,75% ao ano, de acordo com o Banco Central. A taxa se manteve nesse patamar desde o final de 2015, após uma série de altas para conter a inflação, de acordo com o Relatório da administração do Banco Central de 2016.

Cf. <https://www.bcb.gov.br/Pre/Surel/RelAdmBC/2016/RA2016.html#ra2016>. Acesso em jun. 2025.

²² Dilma Rousseff foi a primeira mulher presidente do Brasil. Filiada ao PT, teve mandato de janeiro de 2011 até agosto de 2016, mês em que foi afastada após processo de impeachment.

²³ Cf. <https://museudoamanha.org.br/pt-br/tire-suas-duvidas>. Acesso em: set. 2022.

mostra o aparelho cultural como algo futurista e fora da realidade local, em meio a tantos problemas sociais e econômicos.

Um dos maiores problemas desencadeados na época e enfrentado pelos moradores do Rio de Janeiro foi a especulação imobiliária, a urbe passou a ter o metro quadrado bastante valorizado.²⁴ Além disso, como exposto pela figura 3, devido ao processo de reestruturação da cidade para os megaeventos, foram feitas diferentes intervenções buscando uma valorização financeira dos bairros atingidos. Com isso, muitos populares tiveram que ser retirados de suas casas. O desalojamento das camadas menos abastadas ocorreu de duas maneiras: pela retirada das habitações populares de locais “indesejados” pelo Estado e pela evasão voluntária por parte dos cidadãos mais humildes, o processo de gentrificação. Esta última deve-se à remodelação urbana que não contemplou os mais pobres, forçando-os a não permanecerem em seus bairros devido à alta valorização do preço dos aluguéis e do custo de vida em geral. Lucia Lippi Oliveira (2021) destaca que a crítica mais recorrente ao Porto Maravilha foi a pouca atenção às questões habitacionais e de interesse social, regularização de áreas e urbanização de favelas localizadas na região. Além disso, inúmeros arquitetos e urbanistas alegaram que o que fora incluído no projeto do Porto Maravilha acerca das moradias não chegou a ser realizado. Por tais motivos, ocorreu o processo de gentrificação do local, fazendo com que muitos moradores da zona portuária deixassem a região.

Devemos, ainda, acrescentar que, em um contexto de crescimento da especulação imobiliária na cidade, os interesses das grandes empresas de construção civil fizeram-se presentes nos rumos da reforma portuária, com o norte da atuação dessas empresas ignorando qualquer possibilidade de se manter as classes populares, tradicionalmente ali residentes, fixadas no espaço urbano adjacente ao Porto Maravilha. Com efeito, foram desenvolvidas as CEPACs (Certificados de Potencial de Adicional de Construção), instrumento utilizado para viabilizar a exclusão das populações até então residentes na região do Porto Maravilha, em favor da gentrificação da região reformada. Em resumo, houve uma seleção feita pelo Estado do tipo social de habitação que se desejava no espaço do porto reformado.

²⁴ De acordo com o Conselho Regional de Corretores de Imóveis do Rio de Janeiro, o mês dos Jogos Olímpicos foi o de maior alta de valores na cidade. Cf. <https://creci-rj.gov.br/preco-do-metro-quadrado-na-barra-subiu-em-agosto-mes-dos-jogos/>. Acesso em: set. 2022.



Figura 3 — Especulação Imobiliária

Fonte: Latuff, 2019, “Limpendo a cidade para a Copa e os Jogos Olímpicos”, X [Twitter], 22 set. 2019. Disponível em: <https://twitter.com/latuffcartoons/status/1175737632099164160>. Acesso em mai. 2021.

A figura 3 representa essa relação entre as ações do Estado, a especulação imobiliária e o discurso de “legado”. Na charge, vemos Sérgio Cabral, governador do Rio de Janeiro à época, varrendo casas populares dos arredores da cidade, em analogia a uma faxina em que se varre o lixo. Neste caso, a imagem representa a retirada das populações mais carentes dos pontos turísticos da urbe. O modelo de habitação tido por ideal é o que se encontra no canto direito da imagem, representado por prédios na cor branca. Como a maior parte das habitações na charge não são do tipo pretendido, o governador aparece varrendo os imóveis fora do padrão almejado. A imagem critica a ação do poder público e mostra que o governo tratava os populares como “lixo” ou “poeira” a ser descartada.

Na charge, Sérgio Cabral varre a população local a bordo de um helicóptero preto com um símbolo de caveira, em referência ao veículo aéreo do BOPE.²⁵ O chargista Carlos Latuff²⁶, ao colocar um elemento das forças especiais de polícia, atrela a ação da especulação imobiliária a uma política higienista que usava o braço armado do Estado como apoio. Sendo assim, a imagem também atribui à retirada dessas casas uma atitude violenta. Alguns casos de reestruturação no Rio

²⁵ BOPE significa Batalhão de Operações Policiais Especiais, pertencente à Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro.

²⁶ Carlos Henrique Latuff de Sousa é chargista brasileiro e também é considerado ativista político. Iniciou a carreira como ilustrador em 1989 em uma pequena agência de propaganda no Rio de Janeiro. Tornou-se cartunista ao publicar no boletim do Sindicato dos Estivadores, em 1990, permanecendo na imprensa sindical até os dias de hoje. Com o advento da internet, seus desenhos ganharam repercussão no meio digital. Hoje, publica seus materiais no Instagram.

de Janeiro com vistas às Olimpíadas foram de fato considerados brutos e invasivos, como é possível constatar na remoção da Vila Autódromo para a construção do Parque Olímpico.²⁷

A charge em questão consegue captar bem a perspectiva de atuação sobre o espaço da cidade por parte dos governos estadual e municipal. Tratava-se de adequar o espaço urbano do Rio de Janeiro para a inserção da cidade em uma rede internacional de cidades turísticas, ou seja, o espaço portuário reformado, bem como outros espaços da urbe carioca, deveriam ser lugares a serem apresentados aos turistas internacionais como centros de atrações de lazer, e não como espaços que portam uma memória histórica constituída ao longo das vivências de suas populações. Assim, opera-se um esvaziamento da historicidade e da geograficidade dessas localidades, subtraindo-se todo o afeto e experiências depositados historicamente pelos usuários desses espaços. A experiência singular de afetos própria da topofilia, para usar um conceito do geógrafo chinês Yi-Fu Tuan (2012), era substituída por uma tentativa de universalização dos novos sítios urbanos reformados, porquanto os poderes públicos atuantes neles buscavam esvaziar a historicidade local a fim de operar uma adequação ao horizonte de expectativas dos turistas potenciais de diversas partes do mundo.

Por fim, o que se pode verificar é que, embora os projetos de renovação urbana tenham prometido um legado e uma transformação para todos, isso não ocorreu, e faz-se necessário questionar quem usufruiu desse progresso. Enquanto as políticas urbanas de desenvolvimento econômico e social orientadas para o turismo e o desenvolvimento do consumo cultural observou sinais de enobrecimento dos locais modificados pela reestruturação, ao mesmo tempo ocorreu a expulsão das populações locais, de modo a caracterizar um processo de gentrificação no Rio de Janeiro.

As mudanças na região portuária

A zona portuária não recebeu nenhuma competição olímpica; entretanto, sua reformulação foi diretamente atrelada aos jogos, sendo projetada pela Prefeitura como um “local de encontros”, um “legado” que as Olimpíadas deixavam para essa região da cidade. O ano de 2015 foi marcado pela entrega ao público dos principais aparelhos culturais do Porto Maravilha, e a partir da inauguração desses locais pôde-se desenhar uma estratégia que buscava atrair mais pessoas a transitar pela região portuária. O discurso político daquela época era que a região portuária a partir das inaugurações poderia ser utilizada pela população local como um espaço de convivência. Já no

²⁷ Cf. https://brasil.elpais.com/brasil/2015/06/20/politica/1434753946_363539.html. Acesso em: set. 2022

ano de 2016, além da realização dos Jogos em diferentes pontos da cidade ocorreu a produção de diversos eventos no porto. Essa estratégia tentou angariar ainda mais turistas para o local. Entre as ações, o “Viradão Cultural”, a criação de um palco na Praça Mauá para transmitir os jogos, a inauguração do mural intitulado Etnias pelo artista Kobra no *Boulevard Olímpico*, a abertura do AquaRio etc. Talvez a principal ação da Prefeitura nesse intuito durante os dias de realização dos Jogos tenha sido a instalação da Pira Olímpica defronte à Igreja da Candelária. Tradicionalmente, o símbolo olímpico fica aceso durante as competições em um estádio ou arena. Neste caso, isso não aconteceu, pois a chama foi transferida para o centro do Rio, de maneira a canalizar um maior fluxo de visitantes à região.

Durante a reformulação do porto do Rio de Janeiro, esse espaço se converteu em um cenário composto por elementos tanto do passado quanto do presente, os quais incentivam o uso turístico e social da região. O Porto Maravilha acabou por traduzir a convivência entre o passado e o futuro por meio de ações elaboradas objetivando mostrar o resgate histórico de um território “degradado”. Ademais, uma das principais estratégias estéticas adotadas pela Prefeitura durante todo o processo de reforma urbana foi justapor imagens que retratassem como a região era e como seria após as intervenções, dando suporte à narrativa de resgate e renovação do local.

De fato, foi muito comum a elaboração de imagens de projeções arquitetônicas renderizadas por computação gráfica que mostravam como o porto ficaria nos próximos anos. Tal recurso – utilizado desde o início do projeto – servia não somente para ilustrar as ações iminentes, mas também para encantar a população com projeções modernas e ousadas que prometiam metamorfosear todo o entorno.

Felipe Nin, Henrique Zizo, Luiza Cilente (2016) abordam a produção dessas imagens computadorizadas da zona portuária. Eles defendem que essas reproduções veiculadas pelos canais oficiais de comunicação do projeto Porto Maravilha apresentam um distanciamento da realidade daqueles que habitam a região. Essas projeções eram espetacularizadas e distantes, que buscam destacar os projetos monumentais e os pontos turísticos da cidade. Mostrava-se um “novo perfil” em construção. Essas reproduções artísticas digitais mostram um perfil corporativo, pasteurizado, homogêneo, tecnológico, transparente; algo dotado de um pensamento único, um fragmento autônomo na cidade, uma cena com grande afinidade com outros centros econômicos do mundo, podendo ser confundido com outras localidades do globo. Enfim, imagens nada interligadas com a realidade local.

Durante as obras do Porto Maravilha, desenrolou-se um processo de disputa política e simbólica pela memória da zona portuária e de seus significados. A difusão de imagens da região foi uma das principais plataformas discursivas desse debate. Logo ao princípio do projeto, houve a apresentação de reproduções geradas por computação gráfica para retratar o futuro; já na reta final da reestruturação, elaborou-se um discurso visual baseado no “antes e depois”, conforme figura 4 e 5.

Ao transitar nas imediações da zona portuária no ano de 2016, era possível verificar que a Concessionária Porto Novo havia instalado painéis que expunham as mudanças da região entre os anos de 2011 e 2016. Assim, o discurso institucional enveredou pela estratégia estética que visava a narrar o quanto o local fora transformado. Dessa forma, esses totens exibiam o “passado” de algum ponto específico nas redondezas para, então, apresentar à população o novo “futuro” já concretizado. As figuras 4 e 5 mostram exemplos de instalações em diferentes posições na zona portuária. Os painéis denominados “Quem te viu, quem te vê.” foram dispostos de forma que os transeuntes pudessem observar as fotografias e, depois, analisar o local que estavam visitando. Portanto, era possível relembrar o passado posto ao público como algo ruim diante da construção estética feita pela concessionária.



Figura 4 — Quem te viu, quem te vê – Candelária

Fonte: Tyba, s.d., “Quem te viu, quem te vê – Candelária”, Tyba Online. Disponível em: <https://www.tyba.com.br/>. Acesso em abr. 2020.



Figura 5 — Quem te viu, quem te vê – Praça Mauá

Fonte: Reis, Rogério, s.d., “Quem te viu, quem te vê – Praça Mauá”, Tyba Online. Disponível em: <https://www.tyba.com.br/>. Acesso em abr. 2020.

As imagens destacadas apresentam fotografias dos painéis instalados pela concessionária Porto Novo. Em todas elas, repete-se o título “Quem te viu, quem te vê”. Frase curta e impactante que procura resumir, em poucas palavras, os benefícios da renovação na região portuária. Além disso, as instalações têm alguns fatos em comum: primeiramente, todas as comparações de “antes” e “depois” utilizam fotografias de 2011; a seguir, todos os painéis foram instalados nos locais das fotos que representavam; por fim, todas as imagens do “antes” exibem a intervenção da Perimetral no cenário da zona portuária.

A seleção de fotografias para representar o “antes” não é uma escolha fortuita, pois em junho de 2011 foi quando se iniciou a operação da Concessionária Porto Novo. Assim sendo, as disposições comparativas traçam relação entre o porto do Rio de antes da operação da Porto Novo e a realidade após alguns anos da concessão. Dispostos pela Porto Novo nos diferentes logradouros da zona portuária, os cenários constituem uma forma de *marketing* de experiência²⁸, os quais permitem ao visitante/consumidor perceber por si próprio as mudanças destacadas nas imagens. O turismo contemporâneo pode ser considerado uma forma de consumo; com isso, essa estratégia de *marketing* que visa apresentar uma transformação do local de forma agradável ao turista e também atrair outros mais. “Uma grande parcela do *marketing* local é o *marketing experiencial*, que não somente comunica atributos e benefícios como também conecta um bem ou serviço a experiências únicas e

²⁸ O termo *marketing* de experiência vem do ato de uma empresa focar em criar experiências memoráveis aos seus clientes, indo além da simples venda de produtos ou serviços, mas criando todo um contexto de experiências que estimulam vivências positivas ao consumidor. Cf. (Kotler, Kartajaya, e Setiawan 2017)

interessantes” (Kotler e Keller 2018, 668). O processo de interação entre os painéis e o observador suscita uma ação interativa de abordagem, que estabelece vínculos mais profundos e duradouros, permitindo maior fixação na memória do visitante. Dessa forma, os totens com fotografias de 2011 em contraste a outras mais recentes pretendiam imprimir no público uma sensação de mudança positiva do local.

A retórica das duas figuras tem como pretensão realçar o quanto a região melhorou, tratando todos os observadores como consumidores do local. Partindo do pressuposto elaborado por Mitchell (2015) de que as imagens também possuem vitalidade própria, Jacques Rancière complementa ao defender que “a imagem é vivente precisamente porque a ela falta vida, ela precisa de nós para ser o organismo do qual ela ainda é a sombra desencarnada” (Rancière 2015, 195). Jacques Aumont (2012) também acentua que o observador percebe e compreende a imagem ao designar um conjunto de atos perceptivos e psíquicos; ou seja, é o espectador que a faz existir. Sendo assim, a iconografia elaborada por intermédio da comparação fotográfica de um mesmo espaço de forma temporalmente diacrônica necessita do olhar do observador para ter sentido completo. A presença de alguém a fixar os olhos nos totens auxilia na formulação de uma reação àquele logradouro e na completude de sentido das fotografias.

Em suma, as figuras foram utilizadas como símbolos da modificação do Porto Maravilha, tentando chamar a atenção dos observadores e levá-los a comparar presencialmente o que havia de diferente. Consequentemente, é inegável o caráter publicitário das imagens, as quais pretendem orientar o público a considerar as reformas como algo positivo; isso sem contar o enfoque dado à interferência que a presença da Perimetral causava no espaço urbano de “antes”.

O Viaduto da Perimetral²⁹ é apresentado nessas imagens por ângulos negativos, evidenciando-se a sombra que ele projetava sobre a zona portuária. A construção da via a partir de meados do século XX foi controversa, onde muitos alegavam que ela intervinha negativamente na paisagem do Rio de Janeiro, principalmente para quem chegava à cidade pelo porto. A demolição da Perimetral se tornou uma das principais “bandeiras” da reforma do Porto Maravilha. A Prefeitura apontava que o viaduto era um empecilho para o desenvolvimento da região e que servia como barreira perante as belezas da cidade. Não obstante, o processo de derrubada da Perimetral

²⁹ O Viaduto da Perimetral – ou Elevado da Perimetral – foi uma via suplementar sobre as avenidas Rodrigues Alves e Alfred Agache, que interligava os principais entroncamentos rodoviários compreendidos entre o fim da Avenida Brasil, Centro e a zona sul da cidade. Transpassava os bairros do Caju, parte de São Cristóvão, Santo Cristo, Gamboa e Saúde. Sua construção teve início na década de 50 do século XX e foi executada em etapas. A inauguração do seu último trecho ocorreu em 1978.

foi bastante criticado, em virtude dos grandes custos incorridos pela máquina pública. As imagens supracitadas representam consecutivamente as alterações ocasionadas pela retirada da Perimetral nos cenários da Candelária e Praça Mauá. Portanto, os painéis auxiliam na comprovação de que, apesar dos excessivos gastos, a demolição da Perimetral teria valido a pena.

Conclusão

Em dois momentos diferentes da história do porto do Rio de Janeiro, o poder público atuou para esvaziar os usos históricos da população residente no espaço portuário da cidade em favor da dimensão de função, que se desejou atribuir a esse espaço da urbe. No caso das reformas urbanas da década inicial do século XX, buscou-se subtrair o espaço de experiências populares daquela localidade em favor de um espaço-função, ou de um espaço que fosse meramente funcional para o objetivo de se escoar as mercadorias chegadas ao porto para que elas adentrassem com maior facilidade o novo centro reformado da urbe carioca.

Já na reforma urbana do Porto Maravilha, percebemos a configuração da mesma dinâmica que relaciona uso e função do espaço urbano. As populações que tradicionalmente habitavam e utilizavam aquele espaço foram excluídas do seu uso em favor da atribuição de uma nova função ao espaço portuário designado pelo poder público. Mais uma vez, o que se viu foi o Estado esvaziando a região portuária como um espaço de uso de sua população residente, em favor da dotação da região como um espaço-função. Agora, não mais com a função a ele designada no início do século XX, de escoamento das mercadorias do porto, mas sim com a função de espaço de lazer e entretenimento para o desfrute de turistas estrangeiros e nacionais, e não para a população local. Em suma, pode-se observar que, em dois momentos históricos distintos, a população carioca não esteve no centro dos projetos orquestrados na região portuária do Rio de Janeiro.

Referências:

- Abreu, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2008.
- Andreatta, Verena, org. *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- Aumont, Jacques. *A imagem*. Traduzido por Estela dos Santos Abreu e Cláudio C. Santoro. Campinas: Papirus, 2012.
- Azevedo, André N. de. *A grande reforma urbana do Rio de Janeiro: Pereira Passos, Rodrigues Alves e as ideias de civilização e progresso*. Rio de Janeiro: Editora PUC-Rio; Mauadx, 2016.
- Barreiros, Eduardo Canabrava. *Atlas da evolução urbana do Rio de Janeiro (1565-1965)*. Rio de Janeiro: IHGB, 1965.
-

Benchimol, Jaime L. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

Carvalho, Maria Alice Rezende de. *Quatro vezes cidade*. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994.

Ferrara, Lucrécia D'Alessio. *Uso e Função*. São Paulo: Nobel, 1982.

Fragoso, João Luís Ribeiro, e Manolo Garcia Florentino. *O arcaísmo como projeto*. São Paulo: Hucitec, 1993.

Franco, Afonso Arinos de Melo. *Rodrigues Alves: apogeu e declínio do presidencialismo*. Brasília: Senado Federal, 2001. 2 v.

Gauziski, Débora. “Imagens de uma cidade em construção: as tramas do arquivo fotográfico das transformações urbanas do Rio Olímpico”. Tese de doutorado em Comunicação Social, Rio de Janeiro, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2018.

Gombrich, Ernst H. *Meditações sobre um cavaleiro de pau e outros ensaios sobre a teoria da arte*. Traduzido por Geraldo Gerson de Souza. São Paulo: Edusp, 1999.

Kossoy, Boris. *Os tempos da fotografia: o efêmero e o perpétuo*. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2007.

Kotler, Philip, Hermawan Kartajaya, e Iwan Setiawan. *Marketing 4.0: do tradicional ao digital*. Rio de Janeiro: Sextante, 2017.

Kotler, Philip, e Kevin Lane Keller. *Administração de marketing*. 15. ed. São Paulo: Pearson Education do Brasil, 2018.

Lamarão, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

Lobo, Eulália Maria Lahmeyer. *História do Rio de Janeiro: do capital comercial ao capital industrial e financeiro*. v. 1. Rio de Janeiro: IBMEC, 1978.

Mitchell, William J. T. “O que as imagens realmente querem?”. Em *Pensar a imagem*, org. Emmanuel Alloa, 165-189. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.

Nin, Felipe, Henrique Zizo, e Luiza Cilente. “Expandindo olhares: fotografia e a visibilidade da luta pela moradia na Zona Portuária carioca”. Em *Fotograficamente Rio: a cidade e seus temas*, org. Ana Maria Mauad, 145-160. Niterói: PPGHistória-LABHOI-UFF/FAPERJ, 2016.

Noronha Santos, Francisco Agenor. *As freguesias do Rio antigo*. Rio de Janeiro: Edições O Cruzeiro, 1965.

Noronha Santos, Francisco Agenor. *Meios de transporte no Rio de Janeiro: história e legislação*. Rio de Janeiro: Jornal do Commercio, 1934. 2 v.

Oliveira, Fabrício Leal de, Regina Bienenstein, e Giselle Megumi Martino Tanaka. “A batalha da Vila Autódromo: ‘negociação’ e resistência à remoção”. Em *Os megaeventos e a cidade: perspectivas*

críticas, org. Carlos Vainer, Anne-Marie Broudehoux, Fernanda Sánchez e Fabrício Leal de Oliveira, 483-512. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016.

Oliveira, Lucia Lippi. *Cidade é patrimônio: uma viagem*. Rio de Janeiro: FGV, 2021.

Oliveira, Nelma Gusmão de. “O poder dos jogos e os jogos de poder: os interesses em campo na produção de uma cidade para o espetáculo esportivo”. Tese de doutorado em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

Pio, Leopoldo Guilherme. *Usos e sentidos do patrimônio cultural no projeto Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: Gramma, 2017.

Rancière, Jacques. “As imagens querem realmente viver?”. Em *Pensar a imagem*, org. Emmanuel Alloa, 191-201. Belo Horizonte: Autêntica Editora, 2015.

Reis Filho, Nestor Goulart. *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil (1500-1720)*. São Paulo: Livraria Pioneira Editora; Edusp, 1968.

Tuan, Yi-Fu. *Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente*. Londrina: Ed. UEL, 2012.

Xavier, Priscilla Oliveira. “Do Porto ao Porto Maravilha: considerações sobre os discursos que (re)criam a cidade”. Dissertação de mestrado em Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

Recebido: 29 de janeiro de 2026

Aprovado: 19 de junho de 2026