

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE ARTES E COMUNICAÇÃO SOCIAL
PRODUÇÃO CULTURAL

BEATRIZ TERRA FREITAS

NITERÓI E SEU “CAMINHO” PARA A MODERNIZAÇÃO
O Caminho Niemeyer e a Cidade de Niterói

Niterói
2014

BEATRIZ TERRA FREITAS

NITERÓI E SEU “CAMINHO” PARA A MODERNIZAÇÃO
O Caminho Niemeyer e a Cidade de Niterói

Monografia apresentada ao Curso de Graduação em Produção Cultural da Universidade Federal Fluminense, como pré-requisito para obtenção do Grau de Bacharel.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto F. Rodrigues

Niterói
2014

BEATRIZ TERRA FREITAS

NITERÓI E SEU “CAMINHO” PARA A MODERNIZAÇÃO: O Caminho Niemeyer e a
Cidade de Niterói

Monografia apresentada ao Curso
de Graduação em Produção
Cultural da Universidade Federal
Fluminense, como pré-requisito
para obtenção do Grau de Bacharel.

Aprovada em junho de 2014

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Luiz Augusto Fernandes Rodrigues
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dra. Ana Lúcia Silva Enne
Universidade Federal Fluminense

Prof. Dra. Fernanda Ester Sánchez García
Universidade Federal Fluminense

Niterói
2014

Dedico este trabalho final de conclusão de curso a minha mãe, pelo amor incondicional, carinho e atenção sempre dispensados a mim. Aos conselhos e investimento na minha educação, o que me possibilitou chegar até aqui.

AGRADECIMENTOS

Agradeço, em primeiro lugar, ao meu orientador, Prof. Luiz Augusto Rodrigues, por toda sua disponibilidade, paciência e confiança, me ajudando no despertar desse trabalho desde suas aulas de Processos de Gestão Cultural.

Aos professores João Domingues e Ana Lúcia Enne pelas contribuições para a bibliografia deste trabalho e, principalmente, pelos ensinamentos em sala de aula.

Aos professores Tetê Mattos, Luiz Mendonça, Flávia Lages, Lúcia Bravo, Wallace de Deus, Marcos Alvito, Mário Pragmácio, os já supracitados Luiz Augusto, João Domingues, Ana Enne e ao inesquecível Latuf Isaías Mucci, pelos ensinamentos e carinho para além da minha vida acadêmica.

Aos meus professores do ensino fundamental no Espaço Aberto Escola: André Dantas, Margareth Abreu, Fernando Terra, Rey de Souza, Ronaldo, Melissa, Fabiana Modesto, Regina Nascimento, Flávia Company, entre tantos outros, que tiveram grande influência no que sou hoje e os quais levarei na memória e coração sempre.

Aos professores e amigos do pré-vestibular que ficarão para toda vida.

Por fim, à minha família e amigos, em especial ao meu namorado e melhor amigo Felipe Tuller, à Joana D'Arc Nantes, ao Pedro Lopes e à minha mãe por toda ajuda que deram no processo desse trabalho, sem os quais tudo seria mais difícil.

“O território é o lugar em que desembocam todas as ações, todas as paixões, todos os poderes, todas as forças, todas as fraquezas, isto é, onde a história do homem plenamente se realiza a partir das manifestações da sua existência.”¹

¹ Milton Santos em “O dinheiro e o território”. Rio de Janeiro: Lamparina. 2011.

RESUMO

Este trabalho tem como foco o estudo do Caminho Niemeyer e sua relação com a cidade de Niterói e os moradores desta, através dos conceitos de território e territorialidades. Inicia-se pela análise dos planos urbanísticos aplicados na cidade desde o século XIX até a construção do Caminho. Dessa forma, o trabalho traz discussões sobre as atuais intervenções urbanísticas e os novos modelos de cidade e suas consequências sociais, tais como a espetacularização dos espaços das cidades e o marketing urbano ou *city-marketing*. Apresenta, também, críticas sobre o objeto deste trabalho, olhando-o sob a luz da sociabilidade e do pertencimento, questionando sua função social e cultural.

Palavras-chave: Caminho Niemeyer; espetacularização; marketing urbano; planejamento urbano; território.

SUMÁRIO

Lista de Imagens.....	9
Introdução.....	10
1. A cidade de Niterói e seu desenvolvimento.....	12
2. Espetacularização do espaço das cidades e outros conceitos.....	23
2.1 Território enquanto espaço apreendido.....	23
2.2 Alguns conceitos: espetacularização, city-marketing (ou marketing urbano) e não-lugar.....	26
2.3 O sujeito no espaço.....	29
3. O Caminho Niemeyer e sua relação com a cidade.....	32
3.1 Oscar e o Caminho Niemeyer.....	32
3.2 Experiências e constatações.....	37
Considerações Finais.....	48
Referências.....	50

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa antigo do Porto de Niterói

Figura 2: Brasão da cidade de Niterói

Figura 3: Logomarca da cidade de Niterói

Figura 4: Estátua de Araribóia na Praça Araribóia

Figura 5: Projeto do Caminho Niemeyer

Figura 6: Fachada de entrada do Caminho Niemeyer

Figura 7: Vista da entrada do Caminho Niemeyer

Figura 8: Teatro Popular Oscar Niemeyer

Figura 9: Fundação Oscar Niemeyer

Figura 10: *Outdoor* Office Mall Corporate

Figura 11: Cercado de construção da Igreja Batista

Figura 12: Local de construção da Catedral Católica

Figura 13: Vista do Centro de Niterói para o Caminho Niemeyer

Figura 14: Estacionamento na Avenida Rio Branco

Figura 15: Mapa do Centro de Niterói

Figura 16: Gráfico de pesquisa realizada virtualmente pelo Teatro Popular

INTRODUÇÃO

A escolha pelo estudo do Caminho Niemeyer deu-se pela curiosidade que despertou em mim após descobrir – passando pelo Centro de Niterói de onde pude ouvir um show que estava acontecendo – a existência daquele espaço, somente em 2010. Moro em Niterói desde que nasci e me incomodou, primeiramente, o fato de não saber que havia um local para shows atrás do Terminal Rodoviário João Goulart. Depois, tendo a oportunidade de trabalhar no seminário Panorama da Organização da Cultura da América do Sul, que teve sua abertura no Museu Petrobrás de Cinema, observei que aquele lugar também era subutilizado. Resolvi, então, juntar informações e, percebendo que esses locais não funcionavam frequentemente, fui impulsionada a questionar o motivo de sua construção, o que me trouxe até este trabalho.

O Caminho Niemeyer vai, teoricamente, do espaço atrás do Terminal Rodoviário João Goulart – que contém os prédios do Teatro Popular, Memorial Roberto Silveira e Fundação Oscar Niemeyer – no bairro do Centro de Niterói, até a Estação das Barcas em Charitas, passando pela Praça Juscelino Kubitschek (Centro), pelo Museu Petrobrás de Cinema (São Domingos) e pelo Museu de Arte Contemporânea – MAC (Boa Viagem). De todas essas obras de Oscar Niemeyer, apenas as que ficam “escondidas” por quarteirões vazios e com estacionamentos são as que estão atrás do Terminal e foi, justamente, a parte do Caminho que decidi estudar e focar neste trabalho.

Para nós moradores de Niterói, é difícil enxergar um caminho entre essas obras, já que são tão afastadas e não há sinalização ou divulgação que as conecte. O único elemento que as liga é o de estarem todas em área litorânea, na orla da cidade. Por outro lado, os turistas que visitam o espaço atrás do Terminal, saem de lá para ir ao MAC ou já foram, pois entendem, através de publicidade voltada para o turismo, que há uma conexão.

Com tudo isso, acreditando que os territórios têm influência ao inibir ou impactar a sociabilidade que se dá – ou não – em um determinado local, optei por pensar o Caminho Niemeyer e sua relação com a cidade de Niterói e seus moradores, especialmente os moradores do Centro que estão mais próximos fisicamente daquele espaço atrás do Terminal. Dessa forma, o trabalho foi dividido em três capítulos para dar conta, com o auxílio de imagens, desse tema. O primeiro capítulo faz uma retomada histórica da criação da cidade, focando na importância do índio Araribóia, nos planos urbanísticos já desenvolvidos desde o século XIX e na baixa auto-estima que recai nos moradores, quando a cidade deixa de ser capital do Estado, até chegar à construção e implantação do MAC.

O segundo capítulo é composto por três partes. A primeira traz definições de territórios, cidades e modelos de cidade atuais, lógica seguida por grandes cidades, entre elas o Rio de Janeiro. A segunda define conceitos que são consequências dessa lógica, tais como espetáculo, não-lugar e *city-marketing*. Levando-nos à terceira parte, que pensa o sujeito no espaço como ele age e como ele poderia agir diante das grandes intervenções urbanas que, muitas vezes, o afastam de um determinado local.

Finalizando, o terceiro capítulo é baseado na minha pesquisa de campo e nas minhas experiências com o Caminho Niemeyer, realizadas desde 2013. Dividido em duas partes, a primeira apresenta Oscar Niemeyer e todo o histórico que envolve a – polêmica – implantação do Caminho, aplicando os conceitos trabalhados no capítulo anterior. A segunda é resultado das entrevistas, trazendo falas de moradores, visitantes e funcionários do Caminho, além das minhas próprias impressões.

Assim, pretendo confirmar minha hipótese de que o Caminho Niemeyer, fruto da tendência atual de espetáculo dos espaços das cidades e da lógica do *city-marketing*, foi desenvolvido priorizando o olhar turístico, voltado para o externo, um cartão-postal, excluindo a participação social de seu processo, o que levaria hoje a não existência de um sentimento de pertencimento entre moradores locais e o espaço, tendo sido o principal incomodo que me levou a pesquisar e aprofundar esse tema.

1. A CIDADE DE NITERÓI E SEU DESENVOLVIMENTO

A cidade de Niterói tem passado por modernizações que serão tratadas no escopo deste trabalho, contudo, é necessário, primeiramente, apresentar um breve histórico da cidade. Portanto, neste capítulo será exposta a história da cidade desde o momento em que as terras de Banda D'Além foram entregues ao índio Araribóia, até a Niterói de hoje, averiguando, especificamente, os planos urbanos desenvolvidos para a cidade nesse período.

Em 22 de novembro de 1573, o cacique dos temiminós, pelos seus feitos durante a expulsão dos franceses na Baía de Guanabara, recebeu dos portugueses as sesmarias conhecidas como Banda D'Além. Assim, Araribóia e sua tribo – já catequizada – instalam-se aqui. Em 1570, um documento enviado à Roma prova que a aldeia já existia e já havia temiminós morando próximo à igreja de São Lourenço, como no trecho a seguir:

Temos uma Igreja de São Lourenço, daqui uma légua, na aldeia de Martim Afonso de Araribóia de muita gente temiminó, toda cristã, na qual ainda que não reside de contínuo, por falta de companheiros, é visitada por um dos padres, amiúde, que lhes diz missa todos os domingos e santos onde lhe(s) faz suas doutrinas e práticas de Deus.²

Nos anos seguintes, os índios começaram a perder territórios para pessoas que compravam as terras por preços irrisórios ou por invasões. O número da população de temiminós foi decaindo e perdendo espaço nas terras para portugueses que logo começaram suas plantações de cana-de-açúcar principalmente.

A Aldeia de São Lourenço foi se desenvolvendo ao longo dos anos com fazendas de cana-de-açúcar, fumo e mandioca pertencentes aos jesuítas. Os índios desenvolveram técnicas apuradas na produção de cerâmicas decorativas, lajotas e telhas. Além de trabalharem com pesca e esquiteamento de baleias, onde em 1583 instalou-se na Ponta da Areia, na época chamada de Ponta da Armação. Mas após a morte de Araribóia, a produção e o desenvolvimento da aldeia entraram em declínio, com suas terras sendo divididas, devido concessões e aforamentos até ser decretado o seu fim em 1866 pelo governo da província.³

Acredita-se que gripes e doenças mais graves, como a tuberculose, trazidas pelos jesuítas – por seu maior contato com os nativos – tenham sido motivo também para exterminar parte da população indígena que vivia na Aldeia de São Lourenço. Depois de ter sido contagiado e adoecido, em 1589 morre o chefe dos temiminós. Daqui, será feito um salto temporal na trajetória, visto que o principal nesse momento é identificar e discutir os planos urbanísticos.

² FORTE, apud AZEVEDO, 1997, p. 22

³ BASTOS, 2013, p. 11

Em 1816, com a visita de D. João VI, a cidade recebe um grande marco para a sua história: a elevação a Vila Real, em 1819, que passa a se chamar, Vila Real da Praia Grande. Dessa forma, a futura Niterói passa a atrair mais atenção e, no mesmo ano, José Clemente Pereira assume o cargo de juiz de fora e tem um papel fundamental na implantação do primeiro plano urbano para a cidade: o Plano de Edificação da Vila Real da Praia Grande, de autoria do francês Arnaud Julien Pallière. Sobre o Plano, Azevedo (1997) diz:

O Plano, compreendendo São Domingos, já edificado, que seria objeto de embelezamento, mostrava as ruas existentes (em branco) e as ruas novas (em vermelho), tomando por diretrizes as duas principais ruas já existentes na Praia Grande: rua da Praia e rua da Conceição. A rua da Praia tomou o número 6, tendo quatro ruas paralelas, que tomaram os números 7, 8, 9 e 10, denominadas, respectivamente, d'El Rei, Rainha, Príncipe e Princesa. Perpendicularmente, tomando a rua da Conceição como referência seriam abertas nove ruas, iniciadas na rua da Praia e atingindo a rua da Princesa. Mas, de fato, foram abertas apenas oito ruas, que tomaram as seguintes denominações: Conceição (conservou a antiga denominação), São Pedro, São João, do Infante, das Chagas, São Francisco, Glória e São Carlos (junto ao morro da Armação).⁴

Dessa forma, dividia-se o atual centro de Niterói em um tabuleiro de xadrez. Para além do desenho da malha urbana, o Plano definia a largura das ruas, as normas de edificação, alinhamentos, muros e a obrigatoriedade de se construir em três anos, por exemplo. Havia, também, previsão de construção de passeios públicos, seguindo o paisagismo europeu da época, e de duas praças, uma que ficaria entre as ruas São Pedro e São João e outra na rua da Praia (atual Praça Araribóia).

Em 1835, a Vila Real da Praia Grande foi elevada a cidade, chamando-se *Nichteroy* e foi eleita a capital da província através da Lei Provincial nº 2. A cidade, então, passou por outra intervenção urbanística, do também francês Pedro Taulois. Esse plano era voltado para a cidade nova de Icaraí e ocorreu em 1841. Semelhante ao modelo de tabuleiro de xadrez, ocorrido no Centro, as ruas criadas eram paralelas e perpendiculares à rua da Praia, tendo-a como referência, e foram até o bairro de Santa Rosa.

Esse plano também realizou mais algumas intervenções no centro e no atual bairro do Ingá, com abertura das ruas do Arrozal (atual Coronel Gomes Machado), rua Nova de São Domingos (atual Andrade Neves), rua dos Banhos (atual Presidente Domiciano), rua São Luís e rua São Brás (Visconde de Moraes). A maioria das ruas criadas só foi aberta em 1854, mas o plano foi respeitado em sua totalidade. Sobre esse momento, AZEVEDO diz, na mesma obra:

Niterói, possivelmente, não representa o único exemplo brasileiro de projeto internacional de uma nova ocupação urbana nessa primeira metade do século XIX,

⁴ AZEVEDO, 1997, p. 31

mas é certamente o exemplo mais acabado de intervenção planejada, originada de uma decisão governamental. A ocupação de duas grandes glebas, que vieram a se consolidar como os dois mais importantes bairros da cidade: Centro e Icaraí, constitui uma ação de vontade administrativa pouco habitual nessa época. Tal escala de ocupação territorial só se repete na cidade cem anos depois com os grandes loteamentos da iniciativa privada, sem o cuidado de definição de áreas públicas de uso comum, presente nos dois planos implementados.⁵

Simultaneamente, aproveitando-se da visita de D. Pedro II em 22 de agosto de 1841, a Câmara Municipal de Niterói pede ao Imperador o título de cidade Imperial, tendo sido concedido através do decreto nº 93. A partir de então, o que se tem é um maior desenvolvimento da cidade, na área social, com criação de escolas e policiamento, e em infraestrutura, com a instalação de redes de esgoto e de energia elétrica, abastecimento de água, iluminação pública, entre outros.

Entretanto, em 1893, já no Brasil República, explode a Revolta da Armada⁶. Niterói foi um dos palcos dessa guerra. Foi bombardeada e teve as comunicações e os comércios fechados. Logo, em 1894, a capital da província foi transferida para Petrópolis e só voltou em 1903, tempo em que Niterói estava se reestruturando. Após esse tempo, Azevedo diz:

Inaugura-se então uma fase de obras de urbanização e de edificação de prédios públicos que representam até hoje o acervo arquitetônico mais representativo da cidade.

(...)

A vida urbana se intensifica com a entrada nas cidades de outros agentes sócio-econômicos. A criação e instalação de sedes de bancos, de jornais locais, de companhias de seguros, assim como a incipiente indústria, interferem na apropriação do espaço urbano dando maior complexidade ao seu tecido. As relações urbanas se enriquecem com a introdução de outras formas de lazer como os cinemas, as estações balneárias, o cassino, o clube social e esportivo, entre outros.⁷

Niterói tornou-se uma cidade em expansão. O governo local teve de lidar com o surgimento de escolas secundárias e faculdades, doando terrenos e dando incentivos para tal. Ao mesmo tempo, tomava medidas como abertura de vias, urbanização de parques, praças e passeios e atendia aos problemas de habitação, saneamento e epidemias (varíola e febre amarela, por exemplo). Nesse momento, está se reerguendo a imagem de Niterói como capital republicana do Estado do Rio de Janeiro e se construindo uma identidade. Logo, obras de infraestrutura eram importantes e aconteciam, geralmente, por vontade das empresas concessionárias. Porém, essas intervenções eram pontuais e outras duas intervenções (o porto e a Praça da República), maiores e de longo-prazo, ajudaram na construção da imagem de

⁵ Ibidem, p. 35 e 36

⁶ A Revolta da Armada foi uma rebelião liderada pela marinha contra o governo do então presidente Floriano Peixoto.

⁷ AZEVEDO, op. cit., p. 41

capital e com mais independência do governo federal.

A construção do porto envolveu a criação de um cais e dois armazéns e, para isso, seria preciso aterrar uma parte da baía. As terras para o aterro vieram de desmontes de morros, localizados, principalmente, no Centro, liberando áreas para uso urbano, posteriormente, como foi com a criação da Praça da República. O local aterrado deu margem ao projeto do engenheiro Felipe dos Santos Reis, que criou uma grande avenida (atual avenida Feliciano Sodré) de referência, de onde saíam e entravam ruas, fazendo um desenho semi-circular ao redor do cais. As vantagens na criação do porto de Niterói eram muitas, entre elas, estavam argumentos como terrenos ganhos ao mar, maior circulação de mercadorias e desafogamento do porto do Rio de Janeiro. Sobre esse projeto, entretanto, havia uma polêmica, como diz Azevedo:

A obra do porto de Niterói era contestada, mas os seus defensores utilizavam-se também dos argumentos higienistas tão em voga na época: aterrar o manguezal da enseada de São Lourenço e remover casebres “ferida cancerosa da cidade”.⁸

Essa passagem nos remete ao que aconteceu na cidade do Rio de Janeiro, também no início do século XX: a reforma de Pereira Passos, entre 1903 e 1906, inspirada pelo Barão de Haussmann. Os ideais da estética europeia da época foram aplicados aqui de forma irresponsável, gerando um processo que conhecemos hoje como gentrificação⁹.

A necessidade de alojar as instituições administrativas da capital levou à criação da Praça da República. Enquanto o poder Executivo estava instalado no Palácio do Ingá, os poderes Legislativo e Judiciário encontravam-se hospedados de forma precária e passageira no jardim São João e/ou no Largo da Memória. O arquiteto francês, Emílio Dupuy Tessain, morador da cidade, foi chamado para elaboração do projeto, e o italiano Pedro Campofiorito, também morador da cidade, entra como auxiliar.

Entretanto, Tessain foi convocado para servir durante a Primeira Guerra Mundial, e Campofiorito assume como principal arquiteto. Com a conclusão do desmonte do morro para o aterro do porto, a área precisava passar por uma reurbanização, projeto que também ficou com Campofiorito. Dessa forma, a praça foi finalizada no estilo italiano, com influência francesa, tendo recebido mais edifícios ainda nos anos 40. A Praça tornou-se símbolo do poder da cidade, apesar de o poder Executivo ter continuado no Palácio do Ingá, por conta de um rochedo que ocupava o lugar que estava previsto para o edifício no projeto.

⁸ AZEVEDO, op. cit., p. 46

⁹ Expulsão de uma população pobre de um determinado local que passa por um processo de elitização. Termo desenvolvido por Neil Smith em *The new urban frontier, gentrification and the revanchist city*, Londres, Routledge, 1996.

Outro momento marcante para o urbanismo em Niterói foi o *Avant Projet D'Amenagement et D'Extension de La Ville de Niterói*, escrito por Atílio Corrêa Lima, em 1930, como tese de doutorado no Instituto Urbano de Paris. O projeto de Atílio estuda a cidade de Niterói de acordo com os pensamentos sobre urbanismo da época na Europa, o que dificilmente seria aplicado aqui, dado à sua incompatibilidade com o período que a cidade vivia.

A tese de Atílio faz, em sua primeira parte, uma descrição geográfica e populacional da cidade. Ao fazer as propostas, parte do princípio que Niterói é uma extensão do Rio de Janeiro. “Túnel ou ponte?”. As duas opções são estudadas aprofundadamente. Além disso, o projeto contém outras propostas, como novos aterros, praças, soluções para o acesso de áreas mais isoladas na cidade (como o túnel Piratininga) e de habitações informais (como ele observa com o problema das favelas).

Vê-se claramente que as propostas para Niterói que Atílio estudou são reflexos dos ideais de urbanismo da França, naquela época. Não se pensou na viabilização real do projeto, caracterizando uma utopia. Por outro lado, há construções que ocorreram nos anos posteriores em Niterói que poderiam ter tido como influência o projeto de Atílio Corrêa Lima. São exemplos disso, a criação da Avenida Amaral Peixoto, a ponte Rio - Niterói e o túnel para Piratininga, mesmo que deslocados da ideia do projeto original.

Os aterros que se seguiram a esse momento (1955-1970), também deslocado do projeto original de Atílio, foram feitos de forma descuidada por uma concessionária com aval da prefeitura de Niterói, que, desde 1941, renovou contrato com a Cia. Melhoramentos de Niterói. Como explica Porto Júnior (2006):

Ainda na vigência original do contrato de concessão, em 07 de junho de 1945, o Estado do Rio de Janeiro transferiu à Cia. União Territorial Fluminense S/A, então sucessora da Cia. Melhoramentos de Niterói e, posteriormente, concessionária Planurbs S/A – Planejamento e Urbanização, o domínio útil do Aterro da Praia Grande – que se estende da Ponta da Armação até o Forte do Gragoatá – por meio de escritura lavrada em notas do Cartório do 13º Ofício de Niterói. O que demonstra que toda a área do aterro foi, por um longo período, área de domínio útil privado, legitimando direito da concessionária lotear e iniciar as vendas dos lotes, mesmo sub-aquã, na área demarcada para ser aterrada. A isso, resultou uma série de projetos de loteamento megalômanos e lançamentos com forte apelo imobiliário: “Niterói oferece, atualmente, oportunidades excepcionais para o melhor emprego de capital.”¹⁰

O projeto do aterro foi alterado diversas vezes, levando a adiamentos constantes do contrato. A Prefeitura, não satisfeita com a parceria, acabou buscando o término do contrato,

¹⁰ PORTO JÚNIOR, 2006, p. 17

enquanto a concessionária lutava pela renovação. O Governo Estadual entrevistou, então, e toda a área do aterro foi considerada *non aedificandi* por decreto, em 1977. Logo, o espaço caiu no abandono e transformou-se num matagal, onde despejavam lixo e detritos. Rapidamente, a população da cidade, principalmente do Centro de Niterói, viu desabar a imagem do bairro e da Cidade, em um momento em que ali era a entrada da cidade, em especial, pela construção da Ponte Rio - Niterói em 1974.

A elaboração da Ponte, em si, teve um impacto muito grande na cidade, sobretudo nas áreas onde foram construídas suas cabeceiras, que foram degradadas e não recuperadas. Tudo isso se agrava em 1975, quando o estado da Guanabara e do Rio de Janeiro se fundem e Niterói deixa de ser capital e, conseqüentemente, deixa de ser o foco dos incentivos financeiros governamentais, e muitos projetos são, simplesmente, abandonados. A cidade sofreu um esvaziamento populacional e financeiro. O centro teve de lidar com o vazio causado pelo fato de as pessoas usarem mais a Ponte do que as Barcas para chegar ao Rio de Janeiro, além da deformidade feita pelo Aterro.

Em 1977, quando Moreira Franco assumiu a Prefeitura, utilizou o Plano CURA (Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada), que fazia parte de uma linha de financiamento do BNH para obras de urbanização. O Plano foi executado de forma incompleta. Sua principal contribuição para a cidade foi a construção dos Terminais Rodoviários Juscelino Kubitschek de Oliveira e Agenor Barcelos Feio. Em 1984, parte do aterro foi desapropriada passando para o Governo Federal para construção da Universidade Federal Fluminense, criando os *campi* do Gragoatá e Praia Vermelha.

Aqui, abrirei um parêntese para tratar da memória do cacique Araribóia na cidade de Niterói. Em 1900, o então vereador Olavo Guerra (em meio a todo um contexto de inspiração européia e, sendo Niterói capital de grande importância) apresenta uma proposta parlamentar para perpetuar a memória do cacique dos temiminós. Surgiu, então, em 1909, a Comissão Glorificadora a Araribóia, movimento que contava com o apoio da sociedade civil, da mídia e de alguns vereadores, exceto do prefeito da época, Pereira Ferraz, que demonstrou total desinteresse.

Nos anos de 1912 e 1915, o movimento teve sua maior expressão, pelas comemorações do aniversário da cidade de 399 e 401 anos, com missas realizadas em São Lourenço, incentivando a participação popular. Nesse momento, conseguiram também a colocação do busto de Araribóia em área pública. Bastos diz:

Por fim, em 1915 a Comissão Glorificadora a Araribóia é dissolvida, Araribóia

esquecido e sua imagem não sendo assimilada como se esperava, torna-se um emblema mítico da cidade. Então, em 1965, o governo estadual resolve resgatar a imagem de Araribóia, junto a uma renovação urbana, propondo o projeto de reforma e revitalização da praça Araribóia para o aniversário da cidade. Contava com a reforma da estação das barcas, dos jardins, da instalação de um relógio suíço, de iluminação a vapor de mercúrio e finalmente a instalação da estátua de Araribóia, obra de Dante Croce.¹¹

Dessa forma, criava-se uma identidade para a cidade de Niterói, através da memória de seu fundador. Bastos, contudo, diz que atualmente, segundo pesquisa do IBGE, houve um decréscimo no número de pessoas descendentes dos temiminós. As explicações para isso podem estar na migração desses para seus locais de origem ou na crescente urbanização que levou a crença de que a cultura européia ou a modernização seriam melhores do que as deles e os fez perder o contato com as suas raízes.

Fechando o parêntese aberto, em 1990, o grupo que assume o poder, tendo como prefeito Jorge Roberto Silveira¹² (PDT – Partido Democrático Trabalhista), deu início ao “Projeto de Revitalização do Centro de Niterói”, desenvolvido por um grupo de arquitetos, comandados pelo então secretário de urbanismo, João Sampaio e Sérgio Ferraz Magalhães, também arquiteto. Começaram realizando permutas entre município e os proprietários dos lotes do Aterro. O lote dos Irmãos Cunha Empreendimentos e Participações de Bens Ltda., entregue à Prefeitura, garante a construção do Terminal Rodoviário de Niterói ou Terminal Rodoviário João Goulart. As outras obras foram acontecendo, como, por exemplo, a duplicação da avenida Rio Branco, tendo sido colocado um canteiro no meio. Todavia, o aterrado Norte ainda era um problema e não se sabia muito bem o que fazer para preencher aquele vazio urbano.

Apesar da criação de programas de cunho social para a cidade de Niterói, esse mandato de Jorge Roberto Silveira ficou marcado pela construção do Museu de Arte Contemporânea (MAC) de Niterói, do famoso arquiteto Oscar Niemeyer. O Museu, construído no mirante da Boa Viagem, traz uma arquitetura diferente de todas as outras que existia em Niterói. Sobre o MAC, Niemeyer diz:

Às vezes um projeto custa a se definir. Outras, ele surge de repente, como se, antes, nele nos tivéssemos detido cuidadosamente.

E isso aconteceu com esse projeto. O terreno era estreito, cercado pelo mar e a solução aconteceu naturalmente, tendo como ponto de partida o apoio central inevitável.

Dele a arquitetura decorreu espontânea como uma flor.

A vista para o mar era belíssima e cabia aproveitá-la. Eu suspendi o edifício e sob ele o panorama se estendeu mais rico ainda.

¹¹ BASTOS, op. cit., p. 33

¹² Jorge Roberto Silveira foi Prefeito de Niterói de 1989 a 1993, depois em 1997 a 2002, saindo no meio do segundo mandato para ser candidato a governador e, de novo, em 2009 até 2012.

Defini então o perfil do museu. Uma linha que nasce do chão e sem interrupção cresce e se desdobra, sensual, até à cobertura.
A forma do prédio, que sempre imaginei circular, se fixou, e no seu interior, me detive apaixonado.
À volta do museu criei uma galeria aberta para o mar, repetindo-a no segundo pavimento, como mezanino debruçado sobre o grande salão de exposições.
E me preocupei com os interiores, desejoso que fossem bonitos e variados, convidando os visitantes para conhecê-los melhor.
No terreno, minha idéia foi acentuar a entrada do museu, desenhando a rampa externa. Um passeio ao redor da arquitetura.
E senti que o museu seria bonito e tão diferente dos outros que ricos e pobres teriam prazer em visitá-los.¹³

O MAC foi finalizado e inaugurado em 1996. A prefeitura da cidade de Niterói passa a usá-lo como propaganda, passando para o Brasil – e para o resto do mundo – a imagem de uma “cidade moderna, globalizada e de futuro”¹⁴. Para ajudar nesse processo, substituíram o brasão¹⁵ da cidade por uma logomarca que continha a imagem do MAC. Dessa forma, é levantada a auto-estima da cidade, que passa a ser reconhecida na esfera nacional, mais uma vez. Com isso, vem a possibilidade de maior entrada e movimentação econômica, através do turismo e da imagem que se passa de uma cidade segura para investimentos gerais, especialmente aqueles da indústria cultural.

Entretanto, será que os niteroienses se reconhecem naquele espaço, naquela obra? Em nenhum momento foi perguntado à sociedade o que achavam da construção do MAC. Os jornais locais, a princípio, traziam polêmicas sobre. Mas, ao término, já aplaudiam a iniciativa da Prefeitura. Logo, o MAC torna-se uma vitrine, um cartão-postal, reconhecido e visitado, muitas vezes, apenas por turistas que vêm conhecer a obra de Oscar Niemeyer. Como diz Rodrigues (2005):

Parece, (...), falacioso o que vem ocorrendo por iniciativa dos estados modernos que investem em obras monumentais com o pretexto de criação de lugares públicos. Tais locais funcionam como “vitrines publicitárias” com o poder de despertar o espírito cívico, mas não despertam o interesse pela vida pública. Asseguram, isto sim, a reprodução de uma forma-mercadoria da arquitetura nos moldes pós-modernos de culto a aparência, da imagem...
Em muitas cidades observa-se a prática de deixar a marca estatal no espaço físico da cidade, sendo a construção de museus a solução que se tem mostrado, hoje, a mais adequada a tais propósitos (por exemplo: a Ópera de Arame em Curitiba, O Guggenheim do Rio, o MAC em Niterói). Faz-se da cultura – ao menos parece – um fato econômico, passando a ser tratada como um negócio de marketing.¹⁶

Mais uma vez, o governo prioriza a visão da modernidade, do avançado e do que está

¹³ NIEMEYER *apud* PORTO JÚNIOR, 2006, p. 50

¹⁴ OLIVEIRA, 2009, p. 279

¹⁵ Brasão é um desenho criado para classificar uma família, clã, cidades, regiões etc. obedecendo as leis da heráldica que estabelecem regras para os símbolos criados.

¹⁶ RODRIGUES, *apud* PORTO JÚNIOR, 2006, p. 51

de acordo com o urbanismo atual. Bem como nos outros planos urbanísticos que tiveram como influência os ideais europeus, que, à época, estavam mais “adiantados”. Esquece-se, novamente, das raízes e do fundador da cidade. A estátua de Araribóia continua na Praça Araribóia, entretanto, poucos conhecem a história de como a cidade – que tem como símbolo o MAC e que nunca demonstrou interesse pelo chefe dos temiminós – foi fundada. Gera-se um contraponto, a favor da modernização. Como diz Porto Júnior:

Aos poucos, os 3.200 metros cúbicos de concreto conformaram a silhueta, que se tornaria símbolo onipresente de cidade – substituindo todos os demais, inclusive aquele tupiniquim, ou melhor, temiminó, expresso na figura de seu fundador o índio Araribóia –, reduzindo a percepção da cidade a um signo de significado reduzido (...) ¹⁷

De qualquer forma, nos termos de erguer a autoestima dos niteroienses através de um orgulho cívico, o MAC foi um sucesso. Assim, a prefeitura optou por fazer uma nova parceria com o arquiteto. Um projeto maior, dessa vez, que ficaria localizado bem na orla marítima de Niterói, um lugar valorizado. Naquele tempo, Selmo Treiger¹⁸ disse:

Niterói se ressentiu por muito tempo da perda da condição de capital de Estado. Jorge Roberto Silveira percebeu que a auto-estima da população estava baixa e bolou um museu. O MAC hoje não é apenas de Niterói. É também do mundo. Transformou-se num símbolo do resgate da auto-estima. Mas como dar continuidade e lapidar esse processo de construção de auto-estima? Foi aí que surgiu a idéia do Caminho. Como um exercício de resgate da revitalização, com um centro degradado e um comércio decadente. Olhamos para o MAC e raciocinamos: vamos estender, vamos continuar”¹⁹

Assim, desenvolveu-se o projeto do Caminho Niemeyer, objeto desse trabalho e que será aprofundado mais adiante. No momento seguinte, tratarei dos conceitos relacionados a esse modelo de cidade que valoriza a sua imagem internacional, para fora da cidade, construindo obras de grandes investimentos públicos, mas de pouca participação social. Essa situação gera resultados catastróficos para os espaços da cidade, como o *espetáculo* e o *city-marketing*.

¹⁷ PORTO JÚNIOR, op. cit., p. 50

¹⁸ Selmo Treiger foi Diretor do Grupo Executivo do Caminho Niemeyer durante o governo de Jorge Roberto Silveira.

¹⁹ TREIGER apud SANCHEZ; BIENESTEIN, 2003, p. 4



Figura 1: Mapa do Porto de Niterói. Fonte: <http://arquiteturaseurbanidades.wordpress.com/2011/04/24/niteroi-fundacao-e-urbanismo/>



Figura 2: Brasão da cidade de Niterói. Fonte: http://pt.wikipedia.org/wiki/Bras%C3%A3o_de_Niter%C3%B3i



NITERÓI
PREFEITURA

Figura 3: Logomarca da cidade de Niterói. Fonte: <http://guiadeniteroi.com/prefeitura-lanca-nova-logomarca/>



Figura 4: Estátua de Araribóia na Praça Araribóia. Fonte: Foto do autor.

2. ESPETACULARIZAÇÃO DO ESPAÇO DAS CIDADES E OUTROS CONCEITOS

Vimos, no capítulo anterior, que os planos urbanos desenvolvidos para Niterói nos séculos passados preocupavam-se em abrir ruas que unissem e facilitassem o acesso para diversos lugares da cidade e, também, com a criação de praças e passeios públicos, caracterizando espaços de trocas culturais, diálogos e sociabilidade. Esses planos foram desenvolvidos, majoritariamente, segundo as influências urbanas européias da época, bem como acontece atualmente. Porém, infelizmente, esses processos hoje são mais rígidos e inflexíveis, não se preocupando com as características e culturas locais, tampouco com a população local, ainda que os argumentos sejam normalmente contrários e procurem consolidar a ideia de que a população foi ouvida e os planos aceitos socialmente, assim como também se busque passar a ideia de que a cidade está sendo tratada em sua totalidade por mais que as intervenções sejam bem pontuais. Busca-se, hoje, uma homogeneização das cidades, a fim de que possam ser vendidas, especialmente, aos turistas, valorizando sua imagem internacional e externamente, criando muitos problemas internamente.

Este capítulo será apresentado em três partes. A primeira cuidará das definições de território e cidades; a segunda trará os conceitos gerados a partir da imposição desse modelo de cidade e desses planos urbanos que pretendem vender-se como mercadoria e a terceira tratará da posição do sujeito social perante essas grandes intervenções urbanas que acarretam modificações esmagadoras.

2.1. Território enquanto espaço apreendido

Milton Santos (2007) já dizia que “o território usado é o chão mais a identidade.”²⁰. Para além daquela ideia de território definido geograficamente, com fronteiras e limites, o território que conhecemos e vivemos – ou o *território usado* – é espaço de formação de identidades, costumes e práticas culturais, que, muitas vezes, ultrapassam as fronteiras geográficas. A primeira parte desse capítulo se debruçará sobre esses espaços, mais especificamente, sobre o fenômeno das cidades.

A cidade pode ser abordada por uma tríplice perspectiva: política, econômica e/ou cultural²¹; imagens e práticas convivem dentro de um mesmo espaço, mas é comum que determinada característica se sobreponha a outra. Desde o final do século XX, o que tem se

²⁰ SANTOS, 2011, p.14

²¹ RODRIGUES, 2013, p.84

destacado é o caráter econômico. As cidades são vistas para além de seus países, de suas fronteiras. Tomam importância internacional, principalmente, pelas características financeiras. O dinheiro torna-se global e a informação rápida e dinâmica essencial para trocas que passam a ser realizadas a grandes distâncias. Aqui, surgem duas ditaduras: a do dinheiro e a da informação²². Vainer (2013) defende a existência simultânea de duas ideias de cidade:

De um lado a, *city*, impondo-se à cidade como espaço e objeto e sujeito de negócios; de outro lado, a *polis*, afirmando a possibilidade de uma cidade como espaço do encontro e confronto entre cidadãos.²³

Carlos Nelson F. dos Santos (1988) apresenta duas ideias sobre o uso dos espaços da cidade: a primeira é o espaço democrático. Ao pensar um bairro, uma cidade, um lugar que seja, deve se planejá-lo para que todos tenham fácil acesso aos lugares mais distantes da cidade. A segunda é a comparação feita entre um jogo de cartas e a vivência da cidade. Ele defende que, se para jogar um jogo, todos os jogadores têm de saber as regras, a mesma coisa acontece entre os cidadãos e sua cidade, todos devem conhecer as leis para saber “jogar” a cidade, caso contrário, provoca-se um desequilíbrio.

Na contramão disso, o que se pensa sobre cidade hoje é consequência do processo de globalização e da importância desmedida do financeiro. Preocupa-se pouco com a democratização dos espaços ou com a transparência do jogo. Causa-se, então, o desequilíbrio que se caracteriza por expor as cidades, tratando-as como meras mercadorias e seus cidadãos como consumidores. Segundo Sanchez e Bienenstein (2003):

Nesse contexto, há em curso um processo de ajuste – estrutural – que, no âmbito do que tem sido denominado “globalização”, tem imposto diversos constrangimentos e adequações às cidades que, relidas pela lógica da forma-mercadoria, talvez mais do que nunca, buscam se inserir no circuito de valorização, tornando-se um produto que, como qualquer outro da sociedade capitalista, precisa realizar-se.²⁴

Podemos complementar com palavras de Carlos Vainer (2013):

Na verdade, é o conjunto da cidade e do poder local que está sendo redefinido. O conceito de cidade, e com ele os conceitos de poder público e de governo da cidade são investidos de novos significados, numa operação que tem como um dos esteios a transformação da cidade em sujeito/ator econômico... e, mais especificamente, num sujeito/ator cuja natureza mercantil e empresarial instaura o poder de uma nova lógica, com a qual se pretende legitimar a apropriação direta dos instrumentos de poder público por grupos empresariais privados.²⁵

²² Ibidem, p.18

²³ VAINER, 2013, p. 101

²⁴ SANCHEZ;BIENENSTEIN, op. cit., p.1

²⁵ VAINER, op. cit., p.89

A partir do momento em que as cidades passam a ter importância internacional, o poder público não governa mais sozinho. Entram as parcerias e associações com empresas privadas – as chamadas parcerias público-privadas (PPP) – para “ajeitar” a cidade para o capital externo, já que agora a imagem que se quer dessa cidade internacional é de modernidade. Para isso, não se pensa duas vezes antes de entregar os planejamentos urbanos das cidades nas mãos dessas empresas, e juntos, o público e o privado transformarão a cidade na mercadoria perfeita – e igual a todas as outras ao redor do mundo – apta ao consumo. E aqueles que não a podem consumir, seus cidadãos, que busquem outros locais. Sobre isso, Oliveira (2011) já disse:

Na visão de empresariamento, contida nessa perspectiva, o espaço da cidade deve ser moldado à imagem e semelhança dos *shopping centers*, isto é, como vitrinas arrumadas de forma sedutora a exibir produtos para aqueles que possam comprar e usufruir dos seus bens, equipamentos e serviços. De acordo com essa visão, o eu vale é o que temos chamado de “cidadania de mercado”. Cidadão é aquele que pode participar como consumidor e usuário da cidade; o eu não pode encontrar-se-á, cada vez mais, à margem dela.²⁶

Nesse caminho, a cidade passa a funcionar dentro da lógica de uma empresa: lucros, competição, qualidade do produto, público-alvo (“*capital internacional, visitantes e usuários solváveis*”²⁷)... E de economia mista. O marketing deve cumprir seu papel de vender seu produto. Sobre isso, Vainer também diz:

Talvez esta seja, hoje, uma das ideias mais populares entre os neoplanejadores urbanos: a cidade é uma mercadoria a ser vendida, num mercado extremamente competitivo, em que outras cidades também estão à venda. Isto explicaria que o chamado marketing urbano se imponha cada vez mais como uma esfera específica e determinante do processo de planejamento e gestão de cidades.²⁸

Em outra obra, Vainer (2011) nos fala também sobre essa transformação das políticas públicas em movimentos de mercado, “a cidade deve funcionar com verdadeira empresa”²⁹ e, dessa forma, há de se entregá-la aos empresários capitalistas: aqueles que entendem dos movimentos. A exemplo disso tudo, temos a cidade do Rio de Janeiro. Poder público e empresas privadas unem-se para “requalificar” ou “revitalizar” locais da cidade que se encontravam degradados. Mega-eventos – a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 – apressam reformas e grandes intervenções urbanas na cidade, excluindo, de forma velada, a participação social e garantindo a entrada de capital financeiro para a cidade. Apenas mais

²⁶ OLIVEIRA, 2011, p.175

²⁷ VAINER, op. cit., p. 83

²⁸ Ibidem, p. 78

²⁹ VAINER, 2011, p. 5

uma forma de se “ajeitar” a imagem da cidade para sua venda.

Em casos específicos e polêmicos, temos o Porto Maravilha (Eduardo Paes – PMDB) e o Rio Cidade (César Maia – DEM), projetos que voltaram seus olhares para revitalizar áreas mais isoladas ou degradadas da cidade do Rio de Janeiro. O Rio Cidade visava revitalizar áreas específicas dentro dos bairros das Zonas Oeste e Norte do município do Rio de Janeiro, baseando-se na ideia de retomar a auto-estima da população local e o sentimento de pertencimento. Segundo Oliveira (2011):

Em linhas gerais, todas as estratégias convergem para forjar para o Rio de Janeiro uma dada qualidade urbana, tanto estética quanto em infraestrutura, que possa atuar sobre a imagem da cidade e apresentá-la como um produto competitivo no mercado internacional. Nesses termos, o Rio Cidade ocupou na prática uma posição central para qual convergiram essas intenções.³⁰

No caso do Porto Maravilha, tem-se a revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro, que só chamava atenção quando o assunto era revitalizar ou requalificar. A ideia do projeto começou na década de 1980, pelo poder público e empresas privadas, devido aos sucessos em diversos locais do mundo na revitalização de zonas portuárias. Priscilla Xavier, pesquisadora do Porto Maravilha, diz que:

A região portuária passou a ser visada como potencialmente interessante para a cidade do Rio de Janeiro a partir do momento em que a gestão da cidade se alinha a uma lógica empresarial, inserida numa competição mundial, cujo objetivo é fornecer as melhores condições para o maior rendimento de capitais.³¹

Nesses dois projetos, percebe-se a tendência da prefeitura do Rio de Janeiro de seguir uma lógica de modelo de cidade, transformando-a em uma mercadoria e privilegiando o marketing urbano, gerando processos atuais e urgentes. A cidade de Niterói não foge a essa lógica, especialmente depois da construção do MAC e, por isso, aprofundar-nos-emos, na segunda parte desse capítulo, nos conceitos urbanos atuais.

2.2. Alguns conceitos: espetacularização, city-marketing (ou marketing urbano) e não-lugar

Como visto anteriormente, no que se entende por cidade hoje, esses três conceitos são muito trabalhados e estudados como modelos de um planejamento urbano resultante das parcerias público-privadas (PPP). Entre alguns pesquisadores, está Paola Jacques, que tem diversas publicações sobre espetacularização e museificação – entre outros conceitos – e

³⁰ OLIVEIRA, op. cit., p. 180

³¹ XAVIER, Cineclubes Grecos – UFF (Exposição), 2013.

define da seguinte forma:

É possível falar em processos urbanos distintos, como culturalização, patrimonialização, museificação, musealização, estetização, turistificação, gentrificação, mas esses fazem parte de um mesmo processo contemporâneo e mais vasto, que chamo de espetacularização das cidades contemporâneas. Esse processo, por sua vez, é indissociável das novas estratégias de marketing ou mesmo do que podemos chamar hoje de branding urbano (construção de marcas) dos projetos ditos de revitalização urbana, que buscam construir uma nova imagem para as cidades contemporâneas, que lhes garanta um lugar na nova geopolítica das redes globalizadas de cidades turísticas e culturais.³²

Lugares que sofrem intervenções como a do Porto Maravilha e o Rio Cidade, por exemplo, passam por todos esses processos urbanos: estetização, gentrificação, turistificação etc. Tornam-se um espetáculo urbano: espaços esvaziados, sem sentimento de pertencimento, voltados à visitação turística. O fato de a participação social ser suprimida na idealização de grandes projetos urbanos afasta moradores locais e o objeto em si, tornando-o espetacular. Para Guy Debord (1997), esse abismo criado leva à alienação, já que as pessoas passam a consumir o objeto sem questioná-lo. Sobre isso, Sánchez (1997) diz que a experiência urbana também passa a ser espetacular, já que tudo vira cenário e a experiência é somente contemplativa. Augé (1994) concorda:

E, se chamarmos de “espaço” à prática dos lugares que define especificamente a viagem, ainda é preciso acrescentar que existem espaços onde o indivíduo se experimenta como espectador, sem que a natureza do espetáculo lhe importe realmente. Como se a posição do espectador constituísse o essencial do espetáculo, como se, em definitivo, o espectador, em posição de espectador, fosse para si mesmo seu próprio espetáculo.³³

Podemos chamar essas grandes intervenções urbanas de GPDUs (Grandes Projetos de Desenvolvimento Urbano)³⁴. Não necessariamente um GPDU é objeto do processo de espetacularização, mas é difícil não se transformar em espetáculo, devido à enormidade de seus projetos, às áreas e quantidade de pessoas que envolvem. Semelhante ao Porto Maravilha, tem-se também o Parque das Nações em Lisboa como um grande projeto urbano. A diferença, parece, é que este último foi planejado “segundo a lógica da vivência e não do ‘espetáculo’”³⁵, e buscou garantir, em seu projeto, edifícios residenciais e áreas de uso comum a moradores e visitantes. Dessa forma, GPDUS prometem promover o crescimento econômico, principalmente por atrair investimentos³⁶ e articular aquela área ao resto da

³² JACQUES, 2008, p. 34

³³ AUGÉ, 1992, p. 80 e 81

³⁴ Podem ser chamados, também, de GPIUs (Grandes Projetos de Intervenção Urbanística).

³⁵ RODRIGUES, op. cit., p. 86

³⁶ SÁNCHEZ;BIENENSTEIN, op. cit., p. 7

cidade.

O objeto espetacular e o marketing urbano pensam apenas a estética dada a determinados lugares da cidade, a fim de vender aquela imagem, não levando em conta fatores sociais e nem infraestrutura para melhor funcionamento da cidade. Canclini (2008) já apresenta essa preocupação, quando diz:

Estamos transformando as cidades mediante o conhecimento e a cultura ou convertemos as cidades em espetáculo cultural sem modificar as desordens estruturais? A espetacularização do social existe desde há séculos (missas, desfiles, e outros ritos massivos), mas sua hipertrofia numa época de industrialização da cultura aumenta o risco de nos desviarmos da satisfação de necessidades sociais: no âmbito urbano, a redução da cidade a espetáculo se associa ao predomínio do marketing e à captação de investimentos sobre o sentido social dos bens materiais e simbólicos.³⁷

Retomando Jacques, é impossível falar de espetacularização sem falar de marketing urbano ou *city-marketing*. Como supracitado, o marketing urbano é a imagem que a cidade a ser vendida propaga e, assim como um produto a ser vendido, essa cidade precisa de consumidores, que nesse caso serão os cidadãos. Segundo Sánchez (1997), para se atrair investimentos, é necessário o marketing, veículos de comunicação e consumo³⁸ que criam estilos de vida, traduzidos em imagens, voltados à classe média. E, se por um lado, são esses que vão consumir essa cidade-mercadoria, por outro, o marketing gera segregação e exclusão para aqueles que não poderão consumi-la.

O que se vende internacionalmente, então, é a imagem da cidade. E, como diz Jacques (2004, p. 24), essas imagens de cidades diferentes, com costumes e culturas diferentes, parecem-se cada vez mais umas com as outras porque existe um padrão internacional de cidade-modelo, cidade-moderna que todas querem seguir para atrair capital internacional. Vainer (2013) também pensou nisso, quando diz:

Frente a diagnóstico tão universal, não fica difícil entender por que as propostas constantes de todos os planos estratégicos, sejam quais forem as cidades, pareçam-se tanto umas com as outras: todos devem vender a mesma coisa aos mesmos compradores virtuais que têm, invariavelmente, as mesmas necessidades.³⁹

O conceito de lugar de Milton Santos relaciona-se com o de Marc Augé (1994). Ambos pensam o lugar como antropológico, que possui identidade. Já o conceito de não-lugar de Augé é diretamente oposto a isso, associado ao processo da espetacularização. Não-lugares são, no mesmo sentido do lugar espetacular, lugares vazios, de passagem, que não criam sentimento entre o sujeito e o local. Augé define os não-lugares como:

³⁷ CANCLINI, 2008, p. 19

³⁸ SÁNCHEZ, 1997, p. 120

³⁹ VAINER, op. cit., p. 80

Se um lugar pode ser definido como identitário, relacional e histórico, um espaço que não pode se definir nem como identitário, nem como relacional, nem como histórico definirá um não-lugar. A hipótese aqui defendida é a de que a supermodernidade é produtora de não-lugares, isto é, de espaços que não são em si lugares antropológicos e que, contrariamente à modernidade baudelairiana, não integram os lugares antigos: estes, repertoriados, classificados e promovidos a “lugares de memória”, ocupam aí um lugar circunscrito e específico.⁴⁰

Por tudo que foi exposto nessa segunda parte do segundo capítulo, levanto o seguinte questionamento: nesse contexto, como ficam os cidadãos, os atores e os agentes sociais? Reduzidos, simplesmente, a meros consumidores e figurantes de todo esse processo? A parte seguinte deste capítulo tentará, através do conceito de sociabilidade, mostrar que podem ser construídas visões e experiências diferenciadas sobre os usos da cidade.

2.3. O sujeito no espaço

O lugar antropológico é aquele que necessita da troca entre as pessoas, das correspondências ali existentes, da sociabilidade. Rodrigues defende que a relação entre si mesmo e o outro é importante nos fluxos dessas vivências, dessas narrativas. E a cultura tem papel determinante nisso. “Cultura como promoção de Sociabilidade. Cultura como fortalecimento da Identidade e da ideia de pertencimento. Ao lugar. Ao corpo.”⁴¹. Entretanto, o processo de espetacularização cria espaços esvaziados, como visto anteriormente, afastando os sujeitos daquele espetáculo, já que não causa nenhum sentimento de pertencimento. Sobre isso, Rodrigues questiona:

Como entender processos humanos que apontam a valorização da cultura e sua diversidade convivendo com grandes intervenções urbanas e seus planejamentos estratégicos que padronizam os espaços? Como as pessoas podem se sentir estimuladas e receptivas, ou mesmo se apropriarem dos espaços se o mesmos se mostram indiferentes e pouco sujeitos às reais apropriações?⁴²

As máscaras criadas sobre as cidades, a partir do marketing urbano, do espetáculo e dos meios de comunicação, causam ainda uma superficialidade nas formas de percepção e de apropriação dos espaços das cidades⁴³. Como elemento segregador e de afastamento também, ainda há a questão da gentrificação, que vem a partir das revitalizações e dos GPDU. Arantes é outra autora que já problematiza isso:

Como estou dando a entender que o planejamento dito estratégico pode não ser mais do que um outro eufemismo para *gentrification*, sem no entanto afirmar que sejam

⁴⁰ AUGÉ, op. cit., p. 73

⁴¹ RODRIGUES, op. cit., p. 80

⁴² Ibidem, p. 78

⁴³ SÁNCHEZ, op. cit., p. 67

exatamente a mesma coisa – quem sabe a sua apoteose: uma cidade estrategicamente planejada de A a Z nada mais seria, enfim, do que uma cidade *inteiramente gentrificada*.⁴⁴

O que se cria é mais um desafio para que os sujeitos se apropriem dos locais. No projeto do Rio Cidade, Oliveira descreve alguns locais que visitou depois das obras de “revitalização”. O que observou retrata um pouco desse planejamento estratégico que, na verdade, não passa de gentrificação. Nos lugares em que ficavam os mercados populares informais, tem-se, agora, lojas regularizadas, algumas de grife, caracterizando um grande shopping a céu aberto. Os comerciantes informais que antes ocupavam aquele espaço foram empurrados para outros locais dos bairros que sofreram as reformas. Outro elemento segregador é a ausência de bancos públicos, dizendo, claramente, que ali é um local apenas de passagem e evitando – com sua imponência esteticamente limpa, uma avenida larga, clara, com canteiros e guardas municipais posicionados estrategicamente – que indivíduos, indesejáveis socialmente, parem ou passem por ali.

Jacques (2004, p. 26) argumenta que há uma relação inversamente proporcional entre participação social e espetáculo. Ou seja, quanto mais espetacular um objeto urbano, menos participação social haverá nele, ideia que se confirma com todos esses elementos de segregação. Nesses locais, o que se perde – ou o que não se cria – são as trocas culturais, os diálogos, as experiências, enfim, a cultura fomentadora da sociabilidade em determinado lugar. Mudando para uma visão mais otimista, Jacques (2008) diz:

A redução da ação urbana, ou seja, o empobrecimento da experiência urbana pelo espetáculo, leva a uma perda da corporeidade, os espaços urbanos se tornam simples cenários, sem corpo, espaços desencarnados. Os novos espaços públicos contemporâneos, cada vez mais privatizados ou não apropriados, nos levam a repensar as relações entre urbanismo e corpo, entre o corpo urbano e o corpo do cidadão. A cidade não só deixa de ser cenário, mas, mais do que isso, ela ganha corpo a partir do momento que é apropriada, vivenciada, praticada; ela se torna “outro” corpo.⁴⁵

Mesmo sendo esses processos de espetacularização, gentrificação, museificação etc. tão esmagadores, ainda há formas de utilizar os cenários em favor da sociedade. Para Jacques (2004), a *corporicidade*, que seria o estudo do corpo urbano através do corpo humano, não só permite o entendimento do outro, como também faz com que os espaços esvaziados uma vez sejam vivenciados, despertem sociabilidade. Os errantes (Cf. Milton Santos) e praticantes da cidade (Cf. Michel de Certeau), como ela define, não devem estar preocupados com representações, traçados e projeções e, sim, essencialmente, com as experiências que essas

⁴⁴ ARANTES, 2013, p.31

⁴⁵ JACQUES, op. cit., p. 50

errâncias e essa corporeidade podem permitir. Segundo a autora, isso pode gerar um urbanismo “menos desencarnado, mais incorporado, ou seja, um pensamento e uma prática do urbanismo”⁴⁶ criador de uma resistência – ainda que não em grande escala – ao espetáculo urbano.

Dessa forma, Jacques responde algumas inquietações demonstradas por mim e por Rodrigues neste capítulo. No momento seguinte, irei relacionar o Caminho Niemeyer, objeto deste trabalho, aos conceitos e questões levantados por este capítulo, trazendo entrevistas, experiências minhas, dados e a continuação, a partir do MAC, da idealização e construção do Caminho Niemeyer.

⁴⁶ JACQUES, 2004, p. 55

3. O CAMINHO NIEMEYER E SUA RELAÇÃO COM A CIDADE

No capítulo anterior, vimos exemplos de grandes projetos urbanos que têm sido desenvolvidos com a finalidade de vender as cidades ao exterior, aos turistas. Nessa lógica de mercado e de modelo de cidade, geram-se espaços esvaziados, não-lugares, não utilizados – ou sub-utilizados – pela população e pelo próprio governo, muitas vezes. Lugares que não possibilitam trocas e apropriações. O Caminho Niemeyer é, exatamente, um exemplo disso e é o que mostrará esse capítulo.

Esse capítulo será dividido em duas partes. A primeira, apresentando o arquiteto Oscar Niemeyer, trazendo algumas características estilísticas defendidas por ele e, logo em seguida, dando continuidade ao primeiro capítulo do trabalho, o projeto do Caminho Niemeyer a partir do sucesso do MAC e as polêmicas levantadas durante sua implantação, relacionando aos conceitos trabalhados no capítulo anterior. A segunda parte será baseada na pesquisa de campo feita para esse trabalho com moradores do Centro de Niterói, visitantes e funcionários do Caminho Niemeyer, e nas constatações através dessas entrevistas, da minha experiência e de outros dados.

3.1 Oscar e o Caminho Niemeyer

Oscar Niemeyer, filho de Oscar Niemeyer Soares e de Delphina Ribeiro de Almeida, neto de Ribeiro de Almeida, que foi Ministro do Supremo Tribunal Federal à época, nasceu na cidade do Rio de Janeiro, em 1907. Em 1934, depois de casado, graduou-se em engenheiro e arquiteto pela Escola Nacional de Belas Artes. Um ano depois, procurou o escritório que Lúcio Costa (conhecido, internacionalmente, como o pai da arquitetura moderna brasileira⁴⁷) dividia com Carlos Leão no Centro do Rio de Janeiro.

A parceria entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer durou muitos anos. Desde o projeto do Ministério da Educação e Saúde – MES, no qual Niemeyer integrava a equipe de Lúcio Costa, a ligação entre eles foi aumentando. Em 1938, participaram de um concurso, o Pavilhão do Brasil para a Exposição Internacional de Nova York. O primeiro lugar foi de Lúcio Costa e o segundo de Oscar Niemeyer, mas Lúcio Costa não aceitou o resultado e pediu para elaborar um projeto junto com Oscar Niemeyer. Sobre Niemeyer, Rodrigues (2001) diz:

O projeto Niemeyer tinha chamado atenção, no concurso de 1938, por seu “caráter econômico e funcional”, mas não seria essa a marca definitiva deste arquiteto. O estilo de Niemeyer segue muito mais a forma, o sentido plástico, do que a função do

⁴⁷ RODRIGUES, 2001, p. 120

edifício. Isso veio à tona, em 1942/43, nos projetos da Pampulha, que apresentam soluções formais bem acuradas, que tiram o partido predominante das linhas curvas, e aproveitam ao máximo a flexibilidade e liberdade imagética permitida pelo concreto armado. Neste sentido, sua obra é altamente técnica e racional, ao mesmo tempo em que “transborda” sua imaginação criadora.⁴⁸

No início, houve resistência a essa nova arquitetura que se iniciou no mundo e aqui. Mas, devido às tendências e repercussões internacionais, essa fase foi rapidamente ultrapassada. Rodrigues defende que o projeto da Pampulha desencadeou um processo de afirmação da arquitetura brasileira em momento propício em que essa arquitetura iria apontar o caminho, principalmente depois de Brasília.

Em 1956, Juscelino Kubitschek criou a NOVACAP (Cia. Urbanizadora da Capital) com o objetivo de cumprir uma das metas de seu governo: mudar a capital para uma área no centro do país. Chamou Oscar Niemeyer para assumir um cargo de grande importância como diretor do Departamento de Arquitetura. Rapidamente, ele organizou um concurso para os projetos para a capital e fez parte da Comissão Julgadora. O vencedor, de nome conhecido e destacado, não surpreendeu muito: foi Lúcio Costa. Coube a ele, então, pensar o urbanismo da cidade e a Niemeyer, projetar os prédios comerciais, residenciais e administrativos. Niemeyer, mesmo antes de Brasília, já era reconhecido internacionalmente e esse trabalho só fez aumentar a admiração por ele, nacional e internacionalmente.

Todo esse sucesso e reconhecimento fez com que, já na década de 1990, em Niterói, Jorge Roberto Silveira convidasse o grande arquiteto conhecido por suas obras curvas e modernas para construção do MAC. Após o êxito deste, como visto no primeiro capítulo, o desenvolvimento do projeto do Caminho Niemeyer esteve acima de questionamentos, já que eram obras do famosíssimo arquiteto Oscar Niemeyer e que, pelo discurso da prefeitura, trariam benefícios para todo o bairro do Centro de Niterói.

O grande projeto do Caminho Niemeyer – que poderíamos classificar, facilmente, como um GPDU – foi pensado às pressas, deixando muitas brechas em relação à legalidade de sua implantação. Luz (2008) relata, em seu trabalho, as polêmicas criadas durante o trâmite na Câmara dos Vereadores. Em 1997, o projeto foi enviado para aprovação na Câmara. O então vereador, Petersen (PT), questionou o projeto e pediu um mandato de segurança, impedindo o projeto de ser votado. Um acordo entre o vereador e o presidente da Casa permitiu que o projeto fosse votado. Foi aprovado e se tornou lei em 1997, que passava a área do Caminho Niemeyer para “Área de Especial Interesse Urbanístico, Paisagístico e Turístico”.

⁴⁸ Ibidem, p. 121

A partir da aprovação da lei ficam proibidos quaisquer tipos de edificações e alterações de uso da área, salvo se houver interesse do Município, após estudo da Secretaria de Urbanismo e “aprovação privativa pelo prefeito” (art. 2º). Tal artigo e o posterior, que trata da desafetação, revogavam diretrizes inseridas na “diversificada legislação municipal vigente”, o que acabou oferecendo pretexto para a oposição se manifestar contra o projeto de lei, baseada, sobretudo, na ausência da participação social. Evidentemente, essa seria apenas a primeira oposição que o Caminho Niemeyer enfrentaria na Tribuna.⁴⁹

A Universidade Federal Fluminense (UFF) se recusou a ceder os terrenos no bairro de São Domingos que, originalmente, receberiam os prédios de Oscar Niemeyer, e, por esse motivo, o projeto mudou para o Aterrado Norte, trazendo a necessidade de uma mudança na lei, já que, antes, ele iria somente até a Praça Araribóia. A falta de detalhamento do projeto na Mensagem Executiva enviada à Câmara foi tomada “como um ato de arrogância do prefeito, um desrespeito ao Regimento Interno”⁵⁰. Na sequência, Luz descreve:

O próximo passo é o acolhimento da Mensagem pela Comissão de Constituição e Justiça da Câmara em parecer – nº 01/2000 – assinado pelo então presidente Jorge Pinto Rodrigues Filho. A CCJ possui a competência privativa em matéria de legalidade e constitucionalidade. Logo, **seu parecer positivo legitima os artigos que contrariavam a Lei Orgânica Municipal**, seja no que se refere à exigência de preservar as áreas de lazer e fomentar as práticas desportivas, bandeira do vereador Gegê Galindo do PSDB, seja ao retirar da Câmara os poderes de decisão sobre os usos futuros da área em questão (aprovação privativa do prefeito). Em tal parecer a CCJ após exaltar a “demonstração de inequívoco amor que tem o Sr. Prefeito pela nossa Cidade”, afirma que “uma nova Niterói surgirá no Caminho Niemeyer”, atestando sua aprovação ao projeto.⁵¹ (grifos meus)

Entra, então, o parecer da Comissão de Urbanismo e Proteção ao Meio Ambiente, que lamenta o pouco tempo que teve para avaliar o projeto de forma íntegra e a ausência de discussão com a sociedade civil, como sugere a Agenda 21⁵². Em seguida, eles aprovam o projeto pela inegável importância que o ele traria. Por outro lado, a Comissão sugere que se acrescente à redação de determinados artigos a frase “observado o disposto da Lei Orgânica do Município”. A sugestão não foi acolhida pela Comissão de Redação Final e o projeto foi aprovado.

Pelo exposto, vimos que Jorge Roberto Silveira passa por cima da sociedade civil, da câmara dos vereadores e da Lei Orgânica do Município para aprovação do Caminho Niemeyer. Não seria surpresa que escolhesse Selmo Treiger, empresário e engenheiro para a presidência do Grupo Executivo do Caminho Niemeyer, fazendo deste um braço empresarial

⁴⁹ LUZ, op. cit., p. 189

⁵⁰ Ibidem, p. 190

⁵¹ Idem

⁵² A Agenda 21 foi um dos principais resultados da conferência ECO-92 que reuniu meios sobre como governos, empresas e organizações não-governamentais poderiam incorporar princípios da sustentabilidade às políticas públicas, planejamentos e projetos.

da Prefeitura, reforçando os laços das parcerias público-privadas. Treiger vê como entrave a participação social: “a discussão não deve interromper a velocidade da realização (...) a cidade precisa crescer e acontecer, está errado discutir politicamente os projetos.”⁵³ e isso cria problemas futuros para a cidade, que veremos na segunda parte deste capítulo.

Sobre o Caminho, seria o composto por obras de Niemeyer ao longo da área litorânea da cidade, indo do bairro de São Domingos até a Estação das Barcas de Charitas, passando pelo MAC. Entretanto, com a recusa da UFF em ceder os terrenos em São Domingos, a ideia inicial teve de mudar de local. Deslocaram-na, então, para o aterrado Norte, trecho abandonado atrás do Terminal João Goulart, sobre o qual vimos no primeiro capítulo. Logo, veio a calhar o argumento de que o Caminho Niemeyer estava sendo construído ali para revitalizar o Centro da cidade, devolver àquele local sua autoestima. Sobre isso, Luz (2008) critica:

Difícilmente o Caminho poderá exercer o poder de “contaminação” (no dizer dos urbanistas) necessário para por si só “revitalizar” a região. Sobretudo tendo em vista a barreira espacial criada pelas quadras vazias, destinadas hoje a estacionamentos irregulares, que desconecta o antigo tecido urbano da cidade com o Caminho Niemeyer.⁵⁴

Em 1999, foi lançada a pedra fundamental do Caminho Niemeyer. O projeto inicial apresentava os prédios da Catedral Católica, a Igreja Batista, uma capela flutuante, o Memorial Roberto Silveira, a Fundação Oscar Niemeyer, o Teatro Popular e cinco torres de 20 andares, que foram logo abandonadas do projeto, visto que a iniciativa privada não tinha nenhum interesse por construir prédios de uso misto naquela região. A capela flutuante também não está mais no projeto.

A Catedral e a Igreja Batista seriam feitas com dinheiro da Arquidiocese de Niterói e da Igreja Batista de Niterói, respectivamente. Porém, a ideia foi deixada de lado por ambas durante um tempo, até que no final de 2012 o então prefeito Jorge Roberto Silveira doou os terrenos para as igrejas e elas decidiram começar a recolher dinheiro para iniciar a construção. Há uma grande polêmica sobre a construção das Igrejas. Representantes de outras religiões, como a Umbanda e o Candomblé, sentem-se desprestigiados por não terem recebido um espaço para suas manifestações religiosas. Ferreira (2004) questiona:

Por quê [sic] igrejas? Já existem milhares de igrejas na cidade, será que havia a necessidade de mais duas, erguidas sob solo público como “monumentos”? Além disso, qual o critério utilizado para escolherem-se estas duas? Por quê [sic]

⁵³ TREIGER *apud* SANCHEZ;BIENESTEIN, op. cit., p. 8

⁵⁴ LUZ, 2008, p. 180

contemplar os católicos e os batistas e não os fiéis das outras religiões? Não há em Niterói outras religiões? Ou a cidade e o “Caminho Niemeyer” realmente não são para todos? Se outras religiões reclamarem seu espaço, também ganharão terrenos para erguerem seus templos, centros ou igrejas? A destinação destas áreas para algum templo religioso, apenas poderia se justificar se tivesse caráter ecumênico.⁵⁵

O Memorial Roberto Silveira foi o primeiro a ter sua construção finalizada, pois teve financiamento da Universidade Salgado de Oliveira – Universo. Por isso, foi logo inaugurado em 2003, época em que Jorge Roberto Silveira (PDT) havia saído da prefeitura para concorrer ao governo do estado, deixando seu vice, Godofredo Pinto (PT), em seu lugar. Depois, o espaço passou muito tempo desativado, tendo sido reinaugurado em 2013, na gestão atual de Rodrigo Neves (PT). O Teatro Popular, seguido de um longo tempo de busca de recursos e financiamentos, foi inaugurado em 2007, na gestão de Godofredo Pinto, que havia sido eleito em 2004. Assim como o Memorial, o Teatro também passou todo esse tempo desativado e foi reinaugurado também em 2013, passando por uma reforma e mudando o nome para Teatro Popular Oscar Niemeyer. Já a Fundação Oscar Niemeyer até hoje não foi entregue à população. Lá funciona, atualmente, a administração do Caminho Niemeyer e a direção e produção do Teatro Popular⁵⁶. Desde o início de 2014, há um grande *outdoor* em um dos quarteirões vazios, com a assinatura de Oscar Niemeyer, como o nome de Monumental Office. Serão construídas duas torres de uso comercial e hoteleiro.

Ao longo do tempo, outros edifícios foram acrescentados, para que também fizessem parte também do Caminho, mas fora do espaço do aterrado norte. Ainda no Centro, foi construída a praça que se chamou de Juscelino Kubitschek, em cima de um estacionamento subterrâneo, inaugurado também em 2003, pela simplicidade do projeto e o baixo investimento financeiro. No bairro de São Domingos, foi construído o Museu Petrobrás de Cinema, inaugurado em 2011, mas ainda sem uso por falta de necessidades básicas para funcionamento, como instalação elétrica e hidráulica. E, concluindo o Caminho, no bairro de Charitas, a Estação das Barcas, inaugurada em 2002. O Caminho tornou-se um descontinuado, como dizem Sanchez e Bienenstein (2002), não há uma conexão clara na sua proposta, entre seus edifícios. O espaço que concentra a maioria dos prédios, no aterrado norte, atrás do Terminal João Goulart, é distante do MAC que, por sua vez, é distante da Estação das Barcas.

Ainda Sanchez e Bienenstein entendem o Caminho Niemeyer como um GPDU, usando a sigla GPIU (Grande Projeto de Intervenção Urbanística):

⁵⁵ FERREIRA *apud* PORTO JR., op. cit., p. 75

⁵⁶ Em 2014, a Fundação também vem abrigando outros setores da prefeitura (Emusa e Urbanismo) depois de um incêndio que houve no prédio da prefeitura.

Uma das vertentes mais fortes dos GPIUs é a dos “*water fronts*” – reconfiguração e redefinição dos usos de áreas portuárias, de frentes marítimas ou ribeirinhas. O “Caminho Niemeyer” pode ser inserido nesta classificação. Na América do Sul, o exemplo mais conhecido é o projeto de “*Puerto Madero*”, em Buenos Aires, que transformou antigos galpões do porto num complexo gastronômico e turístico. Em andamento ou em discussão, podem-se citar as operações urbanas para a realização do *Forum Universal das Culturas Barcelona 2004* ou, mais recentemente, o projeto de renovação urbana da área portuária do Rio de Janeiro. Estes projetos, por sua vez, pretendem reproduzir experiências de sucesso mercadológico em cidades americanas, que consistiram na renovação de áreas de *waterfronts*, áreas industriais ou áreas portuárias, como o *Inner Harbor* de Baltimore, o *Boston Waterfront*, o *Fisherman’s Wharf* de São Francisco ou o *Pier 17* em Nova York.

Com isso, os autores nos mostram como o Caminho Niemeyer está seguindo uma tendência. Tendência, como vimos no capítulo anterior, de impor grandes projetos e grandes intervenções nos planos urbanísticos das cidades, a fim de dar a elas um ar de modernidade, especialmente tratando-se de Oscar Niemeyer e suas curvas, conhecido internacionalmente, criando o cartão-postal, o espetáculo perfeito a ser vendido no mundo. Entretanto, esses grandes projetos sendo impostos à sociedade e, paradoxalmente, excluindo do processo a participação social, geram locais que não se constituem como “lugares, espaços”. “Criam-se locais artificiais, cuja infra-estrutura pode ser muito boa, mas que são locais indiferentes à região.”⁵⁷

Concluindo essa primeira parte, fico com essa citação de Rodrigues (2013) que explica muito bem:

(...) o Caminho Niemeyer (Niterói) é um GPDU. Um grande empreendimento urbano, fruto de fortes parcerias público-privado, um exemplo do empresariamento urbano, uma marca grife na lógica do city-marketing, um não-lugar na concepção de Augé, um espetáculo consumível na concepção de Debord, um local segregado na minha concepção; em suma, uma catástrofe. Preferiria um lugar-comum, um simples lugar. Integrado ao restante da cidade. Se almejar qualidade (?) estética é produzir esse tipo de morfologia, prefiro a simplicidade das formas urbanas vernáculas...

3.2 Experiências e constatações

Existem duas principais críticas ao Caminho Niemeyer, ocasionadas justamente pelo início conturbado explicitado anteriormente. A primeira é a ausência da participação social durante todo o processo da idealização e implantação do Caminho Niemeyer, em uma área que os moradores já evitavam. A segunda é a falta de integração do Centro com o Caminho, os quarteirões ermos e vazios que há entre esses locais, que gera outros argumentos: a insegurança e o fato de não dar para ver, da Avenida Rio Branco, os prédios do Caminho. Oscar Niemeyer, ao ser perguntado sobre se haveria algum plano urbanístico para essa

⁵⁷ RODRIGUES, op. cit., p. 82

integração, respondeu: “Não, é só o conjunto. O resto é com a municipalidade.”⁵⁸. Em 2006, Porto Jr. já projeta:

Por fim, sem êxito em todas as tentativas de revivescência, o centro da cidade continua abandonado e degradado, assistindo, de longe, Niemeyer traçar o seu “Caminho”. Por tais, e por tantos outros motivos, que certamente emergirão, após a finalização das obras, a “descontinuidade” instalada pelo Caminho Niemeyer partilha, ainda mais, o bairro que já possui sua urbanidade enfraquecida – pela ausência de diversidade funcional – e um desbastado enlaço afetual com a população, que ainda guarda em seu imaginário a lembrança – e a esperança dos “bons e velhos tempos”, sendo para muitos deles a melhor solução para o aterrado, simplesmente, desfazê-lo, devolver toda a sua área à baía, recompor os morros desmontados, e por fim, entregar à população seu atilho com o mar, a tanto perdido, criando apenas uma pequena *parterre* arborizada ao longo da orla, que presentearse os antigos pescadores do centro com uma sombra frondosa, para apanhar a pesca sobre as folhas das árvores mais copadas, ao longo dos domingos estivais.⁵⁹

Essas críticas apenas confirmam que o Caminho foi desenvolvido e pensado para o turismo, para atração externa. Fato relevante, também, é que Niterói entrou como a segunda cidade, depois de Brasília, com mais obras do arquiteto, no Roteiro Niemeyer. O turista que vem da cidade do Rio de Janeiro, de barca, consegue ver o Caminho atrás do Terminal. Mais uma vez, privilegiam-se os turistas e esquecesse-se dos moradores locais que não conhecem o Caminho e/ou não sabem o que ele compreende.

Em minha pesquisa de campo, fiz algumas entrevistas que me provaram isso. Uma com um espanhol no Caminho Niemeyer, que estava sentado na única parte de grama que existe, bem próximo à orla. Perguntei o que o fez ir até aquele espaço, e ele me respondeu que viu das barcas, achou bonito e quis ir conhecer, não sabia, porém, o nome do lugar, e quando eu mencionei “Oscar Niemeyer”, ele rapidamente entendeu.

Em outra entrevista, com um rapaz que morava em um prédio na Avenida Rio Branco, bem em frente ao Caminho Niemeyer, quando perguntei se ele conhecia, me disse não saber o que era. Expliquei e indaguei se ele já havia ido, disse que não, mas que já tinha visto um show de sua janela. E ainda mais uma, com uma menina que morava em uma rua perpendicular à Avenida Rio Branco, quando falei “Caminho Niemeyer”, ela rapidamente associou à Praça Juscelino Kubitschek, que é o que dá para ver passando pela Avenida Rio Branco.

Constatei ainda que a maioria dos moradores do Centro que entrevistei não foram ao Caminho apenas para passeio, foram somente para ver grandes shows; poucos tinham ido com o objetivo de ver peças e palestras, programações que o Teatro Popular e o Memorial Roberto

⁵⁸ NIEMEYER *apud* PORTO JR., op. cit., p. 70

⁵⁹ PORTO JR., op. cit., p. 71

Silveira têm apresentado frequentemente. Muitos também reclamaram da falta de segurança, de ser ermo, de ser vazio e de ter pouca iluminação. Inclusive uma moradora disse que foi de carro, mas reclamou do fato de que não havia ninguém no estacionamento para vigiar e que, do estacionamento até o Teatro, era uma distância considerável para andar sozinha. Um dos moradores questionou o fato de realizarem grandes shows no espaço do Caminho Niemeyer. Segundo ele, isso degrada o espaço e não se pensa em entregar aquele espaço para a população e fomentar a cultura local, apenas em trazer o grandioso e o externo para a cidade.

Nas entrevistas que realizei com visitantes estrangeiros, que estavam sentados naquela única faixa de grama que há no Caminho, indaguei sobre o que eles achavam que poderia melhorar ou o que faltava naquele espaço. O espanhol, já citado, respondeu que faltava sombra, quando o sol está mais forte, para poder ficar deitado na grama e que era muito poluído. Outro rapaz, mexicano, respondeu que poderia ter uma parte natural maior, com mais grama e uma praia. Sugeriu também uma pista de corrida e bicicleta. Um amigo deste complementou dizendo que ali era isolado do restante da cidade e o curioso é que esses dois últimos eram estudantes de Arquitetura.

Conversei também com funcionários do Caminho para tentar obter informações de como é o dia-a-dia de quem trabalha ali. A secretária do Marcos Gomes⁶⁰ falou sobre a dificuldade em sair de lá para almoçar, por exemplo, pela distância do Centro, onde há restaurantes. Outro problema que encontra é quando chove, pois o chão acumula água e fica escorregadio. Uma funcionária do Memorial Roberto Silveira disse que tem tido muita programação com o Memorial e o Teatro funcionando e tem visto muita gente da cidade frequentando. Entretanto, reconhece que falta sinalização, por exemplo, para chegar ao Caminho, mas que isso já está incluso no projeto de “revitalização” do Centro, do qual falarei um pouco mais a frente. Fui também ao CAT – Centro de Atendimento ao Turista, administrado pela Neltur, e perguntei como fazem visitas guiadas quando está chovendo. A funcionária me respondeu que não oferecem, a não ser que peçam. Já teve caso do turista pedir e elas terem que fazer, mas que é desagradável, porque às vezes não tem guarda-chuva para todos.

Eu mesma fui ao Caminho pela primeira vez para entrevistar o Marcos Gomes na Fundação Oscar Niemeyer. Tive dificuldade em encontrar a entrada da Fundação, porque é atrás e bem no final. Como lá não existe o plaqueado⁶¹, parece que você está saindo do

⁶⁰ Marcos Gomes é o atual presidente do Grupo Executivo do Caminho Niemeyer e foi Secretário de Cultura duas vezes, de 1997 a 2000 (Jorge Roberto Silveira) e de 2003 a 2006 (Godofredo Pinto).

⁶¹ Plaqueado é definido pela colocação de grandes placas de cimento em uma área plana.

Caminho. A entrada pela frente está desativada, e é o espaço que seria/será o museu e tem uma rampa parecidíssima com a do MAC. Inclusive, estava lá um grupo de turistas, três paulistas, subindo a rampa, tentando abrir a porta e me perguntaram o que era e se não estava funcionando. Disseram-me que estavam seguindo para o MAC. Fui tirar algumas fotos e eles estavam saindo pelo estacionamento, me perguntaram para onde eu ia e se eu queria uma carona ao que respondi não e agradei. Eles permaneceram lá e me senti insegura, pensando o que poderia acontecer ali, já que estávamos apenas aquele grupo e eu, qualquer ajuda estaria bem longe. Logo, essa foi a minha primeira impressão do Caminho.

A minha segunda observação foi o calor intenso. Por mais que vente, o sol bate direto no chão de concreto, e não tem nenhuma árvore para refrescar ou fazer sombra, logo, a sensação de calor é muito grande. O sol bate nos prédios brancos também e incomoda a vista. Outra observação foi a falta de bancos e lugares para sentar. Dá para sentar na orla, apenas, porque tem grama. E sentei, de costas para o Caminho, olhando para o mar. Quando chegamos ao Caminho, nós, visitantes, vemos um espaço não muito convidativo. Parece todo ele indiferente ao visitante. Não é aconchegante. O fato de não ter onde sentar e nem sombra, inclusive nenhuma proteção para dias de chuva, deixa uma sensação de desconforto. Isso me remete aos bairros revitalizados do Rio Cidade, citado no capítulo anterior. Não havia bancos também. O objetivo não é que as pessoas permaneçam no espaço, mas que apenas passem por ali. No caso do Caminho Niemeyer, que passem apenas para tirar foto daquelas obras do *Doutor* Oscar Niemeyer, como Marcos Gomes o chama; para consumir aquele espetáculo, aquele projeto fruto de um *city-marketing*.

Em minha pesquisa, também analisei os jornais O Fluminense e o caderno de Niterói d'O Globo no período de julho a novembro de 2013. Notei que as matérias normalmente não tinham foco no Caminho Niemeyer ou não o problematizavam. Falavam sobre o Salão Estadual de Turismo, que seria no Caminho, por exemplo (O Fluminense, 17/11/2013) ou sobre a construção da Catedral (O Fluminense, 28/07/2013). As reportagens que levantavam a questão da integração com o Centro eram sobre a “Revitalização” do Centro de Niterói. O projeto de “revitalização” do Centro é muito parecido com o do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. Atende a mesma lógica das parcerias público-privadas e da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepac). N'O Fluminense de 24/11/2013, uma reportagem sobre a revitalização fala sobre isso:

Recursos – Para realizar as intervenções previstas, a prefeitura informou que pretende captar junto ao mercado cerca de R\$ 1 bilhão, com a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), uma espécie de papel-

moeda que dará ao investidor a possibilidade de construir acima dos parâmetros urbanísticos atuais em áreas pre-determinadas pela prefeitura.⁶²

Podemos ainda complementar com uma fala de Rodrigo Neves, n'O Globo do dia 07/07/2013, que retoma a questão da autoestima que a cidade perdeu:

O objetivo é devolver a Niterói uma região que foi completamente degradada desde 1975, quando a cidade perdeu a condição de capital do antigo Estado do Rio. Hoje essa região é motivo de vergonha para a cidade.⁶³

Rodrigues (2013) defende que “revitalização” é o resgate enquanto espaço de convivência, é reviver um determinado local, possibilitando as trocas e os usos compartilhados. A “revitalização” do Centro não aponta para essa tendência, e sim para mais um exemplo de venda da cidade, mais um espaço que será gentrificado, mais um Porto Maravilha. Mas isso não é assunto para este trabalho. Pretendo me aprofundar nisso em estudos futuros.

Voltando ao Caminho Niemeyer, ainda na edição do Fluminense de 24/11/2013, temos outra informação importante: “A integração da cidade ao caminho Niemeyer é outro objetivo da prefeitura.”. Em entrevista que fiz com Marcos Gomes, ele levanta um ponto importante:

Tem um desafio maior ainda em relação a este espaço aqui que, na verdade nós sabemos que esse local, com a questão do Terminal como ele é hoje, ele é escondido pela grande quantidade de ônibus, tem uma série de pessoas da cidade que não conhecem esse local, que nunca viram esse local em dia, principalmente os moradores da classe média da cidade de Niterói, que acaba se deslocando um pouco dessa área do centro de Niterói. Elas não sabem muito bem, elas não entraram aqui. Nós recebemos aqui mensalmente, uma grande quantidade de turistas, que vem visitar as obras do Doutor Oscar, vêm chamados pelas obras do Doutor Oscar. Nós, niteroienses, também é um desafio nosso trazê-los pra cá, por isso que é muito importante para esse projeto todo um projeto de revitalização do centro de Niterói, e quando eu falo de revitalização... O projeto da cidade é revitalizar, mas ninguém quer expulsar essa população que convive aqui, até porque ela vai continuar vindo de ônibus ou de metrô, se tiver um metrô amanhã, ela vai continuar vindo ao centro e continuar pegando a barca. O que a gente quer é que essas pessoas entendam que com uma opção de conhecimento, de lazer, de entretenimento e de convivência. Essa é uma área que pode ter essa vocação e ancorar todo um projeto novo de revitalização etc., como uma das áreas de convivência do centro de Niterói.

[Criar um diálogo entre esse centro revitalizado e essa obra...]

Essa obra tão bonita. É muito bonita. Mas nós temos desafios ainda aqui, nós vamos começar de alguma maneira, a criar uma mobilização para cá que nunca será uma área com o perfil do Campo de São Bento, porque o projeto não tem essa idéia. Agora, ele já existe, ele está aqui, o Niemeyer foi um dos gênios da arquitetura mundial, a gente recebe pessoas do mundo inteiro aqui, nós temos que potencializar e fazer com que o cidadão de Niterói, seja ele da Zona Sul, seja ele da Zona Norte, ou aquele que convive na cidade, seja de Rio Bonito, seja do Rio de Janeiro, também compartilhe esse projeto.⁶⁴

⁶² Jornal O Fluminense, 24/11/2013, p. 3

⁶³ Jornal O Globo, 07/07/2013, p. 3

⁶⁴ Comunicação pessoal ao autor em 04 nov. 2013, na Fundação Oscar Niemeyer

Felizmente, a gestão atual reconhece a questão de que os moradores de Niterói não conhecem ou não frequentam o Caminho Niemeyer e tomou para si um desafio, como diz Marcos Gomes, para que, através do projeto de “revitalização”, integrando Centro e Caminho, e de maior divulgação, as pessoas conheçam e vivam nesse espaço. Aparentemente, a proposta da gestão atual é que tanto moradores da cidade, seja de que bairro forem, quanto pessoas que passam pelo Terminal, possam conhecer e usufruir desse espaço. Entretanto, há um empecilho ainda não pensado: como fazer as pessoas frequentarem, conviverem no Caminho Niemeyer se, fisicamente, não há um incentivo para isso? Se as pessoas que vão passear não têm onde descansar, não têm uma sombra, não têm uma proteção. Se as pessoas vão com o objetivo de ver uma peça ou show, passam aproximadamente duas horas ali e vão embora correndo pela falta de segurança e iluminação. É preciso pensar o Caminho para além de sua função arquitetônica, de GPDU, de espetáculo... É preciso se apropriar daquele espaço verdadeiramente, como vimos no capítulo anterior. Que as pessoas vão, mas pelo local, pelo espaço, sem objetivos.

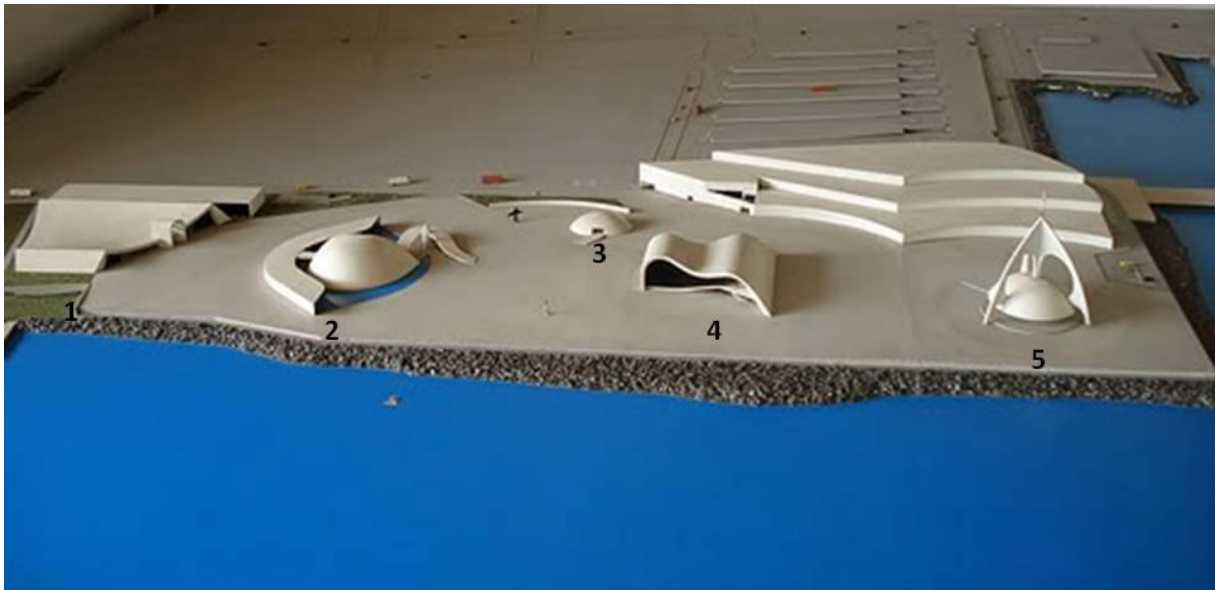


Figura 5: Projeto do Caminho Niemeyer. 1 – Igreja Batista; 2 – Fundação Oscar Niemeyer; 3 – Memorial Roberto Silveira; 4 – Teatro Popular Oscar Niemeyer; 5 – Catedral Católica. Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=861900>



Figura 6: Entrada do Caminho Niemeyer. Fonte: Foto do autor.



Figura 7: Vista da entrada. Fonte: Foto do autor.



Figura 8: Teatro Popular Oscar Niemeyer. Fonte: Foto do autor.



Figura 9: Fundação Oscar Niemeyer. Fonte: Foto do autor.



Figura 10: *Outdoor* Office Mall Corporate. Fonte: Foto do autor.



Figura 11: Cercado de construção da Igreja Batista. Fonte: Foto do Autor.

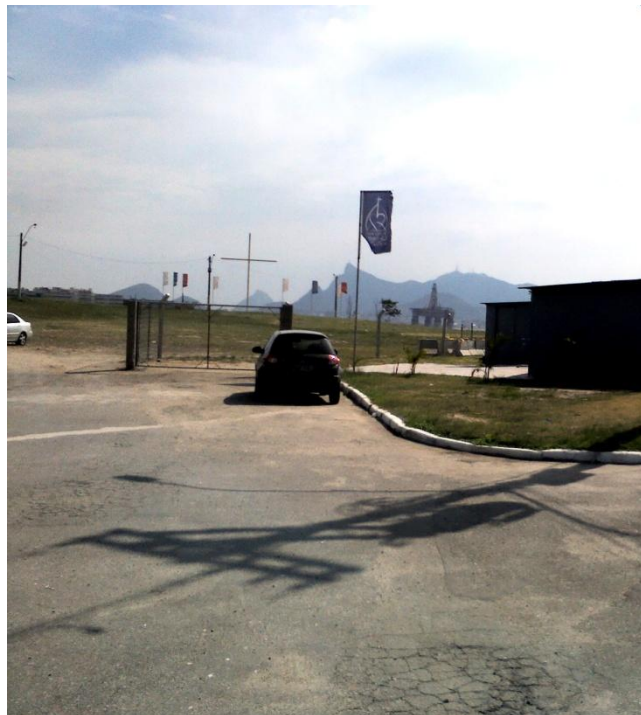


Figura 12: Local de construção da Catedral Católica. Fonte: Foto do autor.



Figura 13: Vista do Centro de Niterói para o Caminho Niemeyer. Destaque para parte do Teatro Popular. Fonte: Foto do Autor.



Figura 14: Estacionamento na Avenida Rio Branco. Destaque para parte do Memorial Roberto Silveira. Fonte: Foto do Autor.

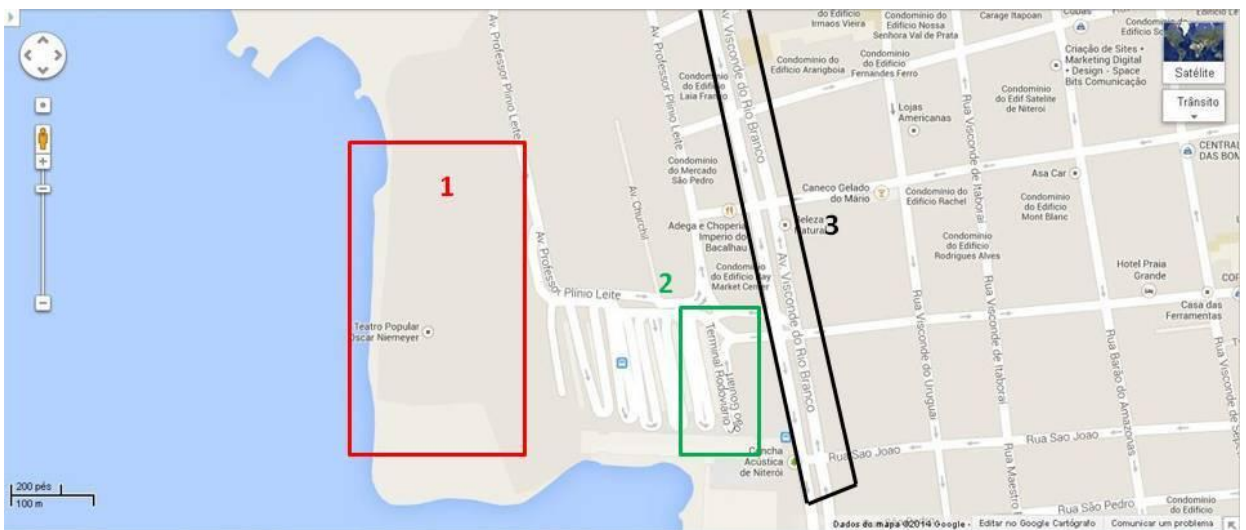


Figura 15: Mapa do Centro de Niterói. 1 – Caminho Niemeyer; 2 – Terminal Rodoviário João Goulart; 3 – Avenida Rio Branco. Fonte: Google Maps.

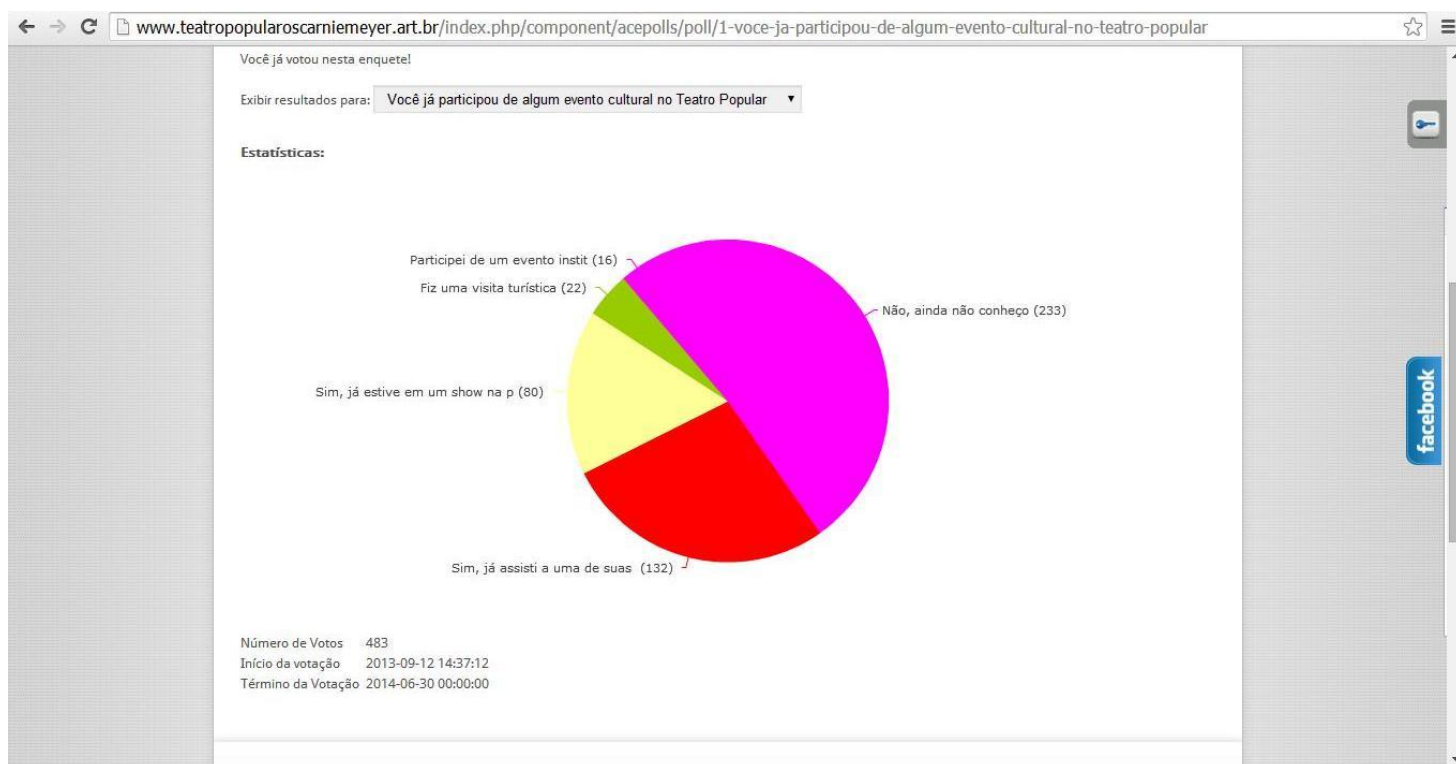


Figura 16: Gráfico de pesquisa realizada virtualmente pelo Teatro Popular. Fonte: <http://www.teatropopularoscarniemeyer.art.br/>

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por meio deste trabalho final, tentei demonstrar que o Caminho Niemeyer, através de uma lógica seguida pela Prefeitura na época de Jorge Roberto Silveira, foi pensado e implantado de uma forma que afastou a participação social desde o início de seu processo. Como consequência, tornou-se um espaço esvaziado, um não-lugar, um objeto espetacular, que não permite a construção de trocas, diálogos e sociabilidade. O estudo dos casos como o Porto Maravilha e o Rio Cidade e os conceitos trabalhados no segundo capítulo, nos levam a concluir que o Caminho Niemeyer também foi objeto do atual modelo de cidade que considera as cidades segundo o marketing urbano, passando para o resto do Brasil e para o mundo, uma imagem de cidade moderna – ou *supermoderna* para Augé.

Soma-se a isso o fato de o Caminho não ter sido pensado originalmente para o aterrado norte e por isso, não ter desenvolvido um plano urbano que integrasse Caminho, Terminal e Centro de Niterói, formando uma barreira física. Percebemos, então, que o Caminho não só não resgatou a estima dos moradores do Centro de Niterói – que continua degradado e sujo – como afastou de lá moradores que se sentem inseguros pelo local ermo, esvaziado e com pouca iluminação. Além disso, há o fato de que muitos moradores não conhecem o Caminho Niemeyer e não o compreendem como um todo de obras de Niemeyer que segue pela orla de Niterói. Por outro lado, pela publicidade e pelo marketing realizados para fora daqui, os turistas ficam conhecendo o espaço, nem que seja pela vista que o Rio oferece do local.

Ainda podemos questionar como se daria a apropriação de um lugar que não foi pensado para que as pessoas permaneçam no local, simplesmente para aproveitar o espaço. Um lugar que não tem bancos, que, de certa forma, obriga o visitante a ir com um objetivo: ver alguma programação ou sentar na grama, de costas para os prédios. Os preços das peças do Teatro Popular Oscar Niemeyer nem sempre são acessíveis para toda a população e não há como sentar na grama em um dia de chuva, por exemplo.

Apesar disso, reconheço o esforço da atual gestão em incentivar que a população local conheça e frequente o Caminho Niemeyer, tendo reinaugurado o Memorial Roberto Silveira e o Teatro Popular com programação regular e diversa. Segundo informação que recebi do Centro de Atendimento ao Turista – CAT, escolas também tem realizado passeios ao espaço, o que aumenta a possibilidade de que jovens, principalmente, conheçam e usufruam do local. Mas o passo mais importante a ser dado, que ligará Caminho e Centro, ainda está no papel: a

“revitalização” do Centro de Niterói. O que mais preocupa nesse projeto é a forma como será feita e se seguirá a tendência mundial, encarecendo o bairro e causando gentrificação.

Tenho consciência de que essa relação entre moradores de Niterói com o Caminho Niemeyer é dinâmica e profunda. Muitos fatores influenciam nisso e acredito que o próximo fator a mudar essa relação será a “revitalização”. Por esse motivo, creio que esse trabalho não tem fim por aqui. Ainda há muitos conceitos a serem pesquisados, muitas novidades que mudarão o rumo desse processo, e que pretendo me aprofundar em estudos futuros.

REFERÊNCIAS

- ARANTES, Otília. A estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. IN: ARANTES, Otília [et al.]. *A cidade do pensamento único: Desmanchando Consensos*. 8 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. p. 11-74
- AUGÉ, Marc. Dos lugares aos não-lugares. IN: _____. *Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade*. 5 ed. Campinas, SP: Papirus, 1994, p. 71-105.
- AZEVEDO, Marlice Nazareth Soares de. Niterói Urbano IN MARTINS, Ismênia de Lima (org); KNAUSS, Paulo. *Cidade Múltipla*. Niterói, Niterói Livros, 1997, p. 19-71.
- BASTOS, Lia Vieira Ramalho. *Araribóia e a Noiva de Cocar: Um Estudo Referente aos Reflexos da Hibridização Cultural em Niterói no Século XVI*. Tese (Graduação em Produção Cultural), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2013.
- CANCLINI, Néstor García. Imaginários culturais da cidade: conhecimento/espetáculo/desconhecimento. IN: COELHO, Teixeira (org). *A Cultura pela Cidade*. 1 ed. São Paulo: Iluminuras, 2008.
- COSTA, Regina Célia da Silva. *Marechal Deodoro: a rua do Imperador*. Niterói: Nitpress, 2010.
- DEBORD, Guy. O planejamento do espaço. IN: _____. *A sociedade do Espectáculo*. 1 ed. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997, p. 111-118.
- JACQUES, Paola Berentein. *Espetacularização Urbana Contemporânea*. Cadernos PPG-AU/FAUFBA, Salvador, p. 23-29, 2004.
- _____. *Cenografias e corpografias urbanas: espetáculo e experiência na cidade contemporânea*. Revista Observatório Itaú Cultural, p. 47-57, 2008.
- LUZ, Margareth da. “*O melhor de Niterói é a vista do Rio*”. Políticas culturais e intervenções urbanas: MAC e o Caminho Niemeyer. Tese (Doutorado em Antropologia), Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008.
- OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Política Urbana e o Caminho Niemeyer em Niterói-RJ: da resignificação da cidade à (re)valorização do espaço urbano. In: MENDONÇA, F.; LOWENSAHR, C.L.; SILVA, M. da. (Org.). *Espaço e Tempo: Complexidade e desafios do pensar e fazer geográficos*. 1 ed. Curitiba: ADEMADAN, 2009, p. 273-386.
- _____. O retorno à cidade e novos territórios de restrição à cidadania. IN: SANTOS, Milton [et al.]. *Território, territórios; ensaios sobre ordenamento territorial*. 3 ed. Rio de Janeiro: Lamparina. 2011. p. 171-196
- PORTO JUNIOR. João Batista da Silva. *Caminho Niemeyer: uma visão crítica*. Tese (Graduação em Arquitetura e Urbanismo), Centro Universitário Plínio Leite, Niterói, 2006.
- RODRIGUES, Luiz Augusto F. A vez e a voz do arquiteto brasileiro: Oscar Niemeyer e Lúcio

Costa. IN: _____. *Universidade e a fantasia moderna*. Niterói, RJ: EdUFF. 2001, p. 120-126

_____. *O lugar da cultura. A cultura do lugar*. Pragmatizes - Revista Latino Americana de Estudos em Cultura, v. III, p. 76-91, 2013.

SANCHEZ, Fernanda. *Cidade Espetáculo: Política, Planejamento e City Marketing*. 1. ed. Curitiba: Editora Palavra, 1997.

_____; Bienenstein, Glauco. *O Caminho Niemeyer como Projeto Estratégico*. In: X Encontro Nacional da ANPUR, 2003, Belo Horizonte. X Encontro Nacional da ANPUR. Belo Horizonte, 2003.

SANTOS. Carlos Nelson F. dos. *A cidade como um jogo de cartas*. 1.ed. Niterói: EDUFF; São Paulo: Projeto Editores, 1988.

SANTOS, Milton. O dinheiro e o território. IN: SANTOS, Milton [et al.]. *Território, territórios*; ensaios sobre ordenamento territorial. 3 ed. Rio de Janeiro: Lamparina. 2011. p. 13-21

SCHIMITT, Luiz Gustavo. O Centro que a prefeitura planeja. *O Globo*, Rio de Janeiro, 07 jul. 2013, Caderno de Niterói, p. 3

SODRÉ, Leonardo. Cidade aposta na revitalização. *O Fluminense*, Niterói, 24 nov. 2013, p. 3

VAINER, Carlos. *Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro*. Anais... Encontro Nacional da ANPUR, 14., Rio de Janeiro, 2011.

_____. Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. IN: ARANTES, Otília [et al.]. *A cidade do pensamento único: Desmanchando Consensos*. 8 ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2013. p. 75-103

XAVIER, Priscilla Oliveira. Cineclube Grecos - UFF. Do Porto ao Porto Maravilha: considerações sobre os discursos que (re)criam a cidade. 2013. (Exposição).