



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|---|---|--|
| <input checked="" type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

O turismo nas grandes cidades e as pendências com a sustentabilidade

Tourism in big cities and pending issues with sustainability

Turismo en grandes ciudades y pendientes con la sostenibilidad

ALLIS, Thiago(1)

(1) Professor Doutor, Universidade Federal de São Carlos, UFSCar, Sorocaba, SP, Brasil; email: thiagoallis@ufscar.br

O turismo nas grandes cidades e as pendências com a sustentabilidade

Tourism in large cities and pending issues with sustainability

Turismo en grandes ciudades y pendencias con la sostenibilidad

RESUMO

Este trabalho discute possibilidades e impactos do turismo urbano em grandes cidades brasileiras que vêm desenvolvendo estratégias de “city marketing” e “empreendedorismo urbano” (HARVEY, 1996, 2005; COMPANS, 2007) ao longo dos últimos 20 anos. Tendo como categoria de análise os “grandes projetos urbanos” (LUNGO, 2005; ALLIS, 2012; CUENYA et al, 2013) ou “projetos de desenvolvimento urbano de larga escala” (SWYNGEDOUW et al, 2002), observações apontam que Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro, com históricos de urbanização distintos, utilizam políticas de gestão urbana que, de variadas maneiras, incorporam o expediente dos grandes projetos urbanos com vistas a atrair atenção de investidores, visitantes ou dividendos políticos. Neste processo, emergem contradições relativas às disparidades de investimentos em certas porções da cidade, levando a soluções urbanísticas nem sempre inclusivas, já que costumam focar em “visitantes e usuários solventes” (VAINER, 2002). Ao assimilar a lógica do empreendedorismo urbano, essas cidades parecem se afastar dos proceitos de sustentabilidade, ainda que, não raro, estes projetos prometam inovação, criatividade e uso de novas tecnologias, ensejando um viés de crítica sobre o potencial de práticas de sustentabilidade urbana (ACSELRAD, 2011).

PALAVRAS-CHAVE: turismo urbano, sustentabilidade urbana, grandes projetos urbanos

ABSTRACT

This essay discusses possibilities and impacts of urban tourism in large Brazilian cities, which have undertaken “city marketing” and “urban entrepreneurialism” strategies (HARVEY, 1996, 2005; COMPANS, 2007) over the last twenty years. Taken “large urban projects” (LUNGO, 2005; ALLIS, 2012; CUENYA et al, 2013) and “large urban development projects” (SWYNGEDOUW et al, 2002) as categories of analysis, annotations in Curitiba, São Paulo and Rio de Janeiro – cities with different urbanization backgrounds – make use of urban management policies that, in many ways, incorporate the tool of large urban projects aiming to attract investors, visitors and political profits. In this process, some contradictions emerge concerning investment disparities in certain parts of city space, resulting frequently in exclusionary urban solutions, since it targets on “solvable visitor and users” (VAINER, 2002). By assimilating the urban entrepreneurialism, cities’ governments seem to set apart sustainable principles, though, very often, such urban projects promise innovation, creativity and the use of technologies, enhancing then criticisms regarding its potential for practices of urban sustainability (ACSELRAD, 2011).

KEY-WORDS: urban tourism, urban sustainability, large urban projects

RESÚMEN

El trabajo discute posibilidades e impactos del turismo urbano en grandes ciudades brasileñas, que vienen desarrollando estratégicas de “city marketing” e “empresariamiento urbano” (HARVEY, 1996, 2005; COMPANS, 2007) en las últimas dos décadas. Pese los “grandes proyectos urbanos” (LUNGO, 2005; ALLIS, 2012; CUENYA et al, 2013) o “proyectos de desarrollo urbano de gran escala” (SWYNGEDOUW et al, 2002), observaciones sugieren que Curitiba, São Paulo e Rio de Janeiro, con distintos históricos de urbanización, hacen uso de políticas de gestión urbana que, de distintas maneras, incorporan el expediente de los grandes proyectos urbanos mirando atraer atención de inversionistas, visitantes y retornos políticos. En este proceso, emergen contradicciones respecto a las disparidades de inversiones en ciertas partes de la ciudad, resultando en soluciones urbanísticas ni siempre inclusivas, puesto que es comun que enfoquen “visitantes e usuarios solvables” (VAINER, 2002). Al asimilar la lógica del



empresariamento urbano, tales ciudades se alejan de los presupuestos de sostenibilidad, aunque, no raro, estos proyectos promitan innovación, creatividad y uso de nuevas tecnologías, así que se podría apuntar críticas relativas a las prácticas de sostenibilidad urbana (ACSELRAD, 2011).

PALABRAS-CLAVE: turismo urbano, sostenibilidad urbana, grandes proyectos urbanos.

1 INTRODUÇÃO: CONSIDERAÇÕES GERAIS SOBRE SUSTENTABILIDADE URBANA

A “despeito do crescente interesse pela relação entre regeneração urbana, desenvolvimento da economia local e turismo”, a literatura existente sobre tais práticas nos países em desenvolvimento é relativamente escassa, concentrando-se na Europa Ocidental e América do Norte (ROGERSON, 2002, p. 170). Adicionalmente, neste contexto, a ideia de sustentabilidade – amplificada a partir do Relatório Bruntland (*Nosso Futuro Comum*), em 1987 – tem se tornado um argumento central para se fazer a crítica à cidade moderna como lugar de produção, especialmente com a emergência da “teoria da pegada ecológica”, ficando “evidente que a cidade focada na indústria e na produção não pode sobreviver” – o que, por si só, explica em grande medida o entusiasmo de muitas cidades por desenvolver o turismo em suas mais diversas segmentações (lazer, convenções, compras, etc.).

Neste sentido, o “consumo na forma de compras se converteu no principal atrativo que as cidades oferecem hoje para visitantes, e, por isso, turistas se transformaram mais importantes para as cidades do que os moradores”. Assim, “cidades de consumo agora dispõem de uma nova forma para regular o contato entre cidadãos, através de serviços, e não do trabalho” (WEIBEL, 2001, p. 2-3). Contudo, Baker (2001) e Girardet (2003) compartilham a ideia seminal de que uma cidade, *per se*, é um construto material e simbólico contraditório, já que “são concentrações onde existe um fluxo de recursos para dentro e para fora, de maneira que nenhuma cidade pode ser auto-sustentável. Contudo, uma cidade como parte de um sistema sustentável maior é um conceito um pouco mais realista” (BAKER, 2001, p. 70).

Na literatura internacional, um dos aspectos centrais acerca de uma “cidade sustentável” é a busca de “formas urbanas compactas”, em contraste com as formas dispersas ou espalhadas (que, no caso dos países desenvolvidos, se realizam nos distantes e monótonos subúrbios de classe média) (ROGERS, 2008, p. 60). Ao se abordar a questão com um olhar de cidades centrais na rede global, estas abordagens acabam por assumir a teoria “classe criativa” (FLORIDA, 2002) quando projetam as perspectivas de sustentabilidade urbana, de maneira que “medidas para melhorar a ‘sustentabilidade’ das cidades poderá fazê-las mais atrativas e boas para se viver para a classe profissional global e para as pessoas locais mais afluentes” (ROGERS, 2008, p. 68).

Numa leitura um pouco mais crítica, Sorensen e Okata (2011) destacam o fato de que as mega cidades (e o rápido processo de urbanização), tanto nos países desenvolvidos, quanto nos pobres avançam para uma “crise urbana”. Assim, ao tentar articular essa questão com as premissas da sustentabilidade, os autores enfatizam que não se trata de “imaginar uma megacidade perfeitamente sustentável. [...] ao contrário, o desafio é continuar buscando meios para se diminuir os impactos ecológicos das cidades, atingindo uma maior equidade social e fortalecendo as funções econômicas para fazer frentes aos dois primeiros pontos”. Portanto, de maneira mais sintética, o objetivo “não são cidades sustentáveis *per se*, senão cidades que contribuam para ao desenvolvimento sustentável” (p. 5).

Do ponto de vista prático e metodológico, a sustentabilidade urbana pode ser abordada e

avaliada em função de um conjunto de indicadores, divididos em cinco categorias diferentes (i. Compacidade, ii. Mobilidade, iii. Espaço Público e Área Verde, iv. Eficiência no uso de Recursos Naturais, água e energia, e v. Diversidade urbana e expressão Arquitetônica). Com base nestes parâmetros, a Miana (2010) analisa três conjuntos de projetos urbanos: “exposições internacionais e evento esportivos”, “Projetos de recuperação de bairros degradados” e “Ecobairros”.

Por mais que o enfoque desse trabalho não seja o turismo (daí aparentemente não haver indicadores neste temática), é importante, desde já, ter referências como esta, especialmente porque, em linhas gerais, mais e mais, se assume que o turismo em cidades está diretamente vinculado aos modos, aos estilos e à qualidade de vida das cidades. Ademais, na primeira categoria, o conjunto de projetos por si só guardam relações com o turismo, conquanto estruturam-se como grandes eventos internacionais, que foram concebidos na perspectiva de promover as cidades e atrair visitantes (bem como conferir visibilidade às cidades).

2 O TURISMO E OS GRANDES PROJETOS NA GESTÃO URBANA CONTEMPORÂNEA

A partir da década de 1970, as políticas urbanas passam a seguir princípios que se tornariam recorrentes em muitas partes do mundo: empreendedorismo urbano, parcerias público-privadas, renovação da imagem e venda da cidade como produto (com práticas de *place marketing*), formação de agências semi-autônomas de regeneração urbana, estímulo ao investimento privado, atenção às áreas centrais da cidade, concepção de grandes projetos urbanos e proatividade na disputa por investimentos e grandes eventos. Contudo, ações mais claras para uma abordagem específica do “*marketing* de lugares” (ASHWORTH E VOOGD, 1990) vão emergir somente na década de 1990, alimentando uma competição entre lugares em escala global. Essa “orientação de mercado” passa a definir a gestão urbana, tributária de processos de desindustrialização nas economias avançadas, em que a sistemática de produção e consumo se relativizam, no que se refere à mobilidade de bens, pessoas e informações (ASHWORTH, VOOGD, 1990, p. 2).

Assim, grandes cidades, que normalmente se constituíram em função das atividades fabris, não foram concebidas para serem destinos turísticos, e por isso “precisam ser refuncionalizadas, geralmente a um custo considerável com novas infra-estruturas” (FAINSTEIN, JUDD, 1999, p. 262). Neste processo, “as mensagens simbólicas das formas arquitetônicas” desempenham grande importância, daí porque a paulatina atenção que se vem dando à relação entre projetos urbanos e turismo – haja vista que a arquitetura do espetáculo tem a capacidade de criar marcas exclusivas e dinamizar a crescente competição entre as cidades, também no que se refere ao turismo (FAINSTEIN, GLADSTONE, 1999, p. 25).

Com efeito, os *flagship projects*¹ e as “âncoras culturais” quase sempre fazem parte do acervo turístico da cidade – ainda que não tenham sido programados especificamente para tanto, mas filiam-se aos principais elementos para o desenvolvimento do turismo em grandes cidades: áreas centrais, as intervenções em frentes marítimas, os espaços comerciais para festivais, os cassinos, os museus, os centros de convenções, as arenas esportivas e intervenções de

¹ “Um projeto de grandes proporções capaz de atrair atenção pela sua escala e arquitetura e oferecer uma boa base para a regeneração da área, através da atração de investimentos no entorno [conferindo] confiança no futuro da região” (LAW, 2002, p. 40).

restauro e requalificação do patrimônio edificado, como “manifestações físicas das iniciativas [...] para a regeneração do turismo e da economia urbanas” (ROGERSON, 2002, p. 169).

Alguns grandes projetos urbanos consagrados na esfera mundial ilustram essa lógica, como Docklands (Inglaterra), a implantação da Sydney Opera House (Austrália), o projeto Ría 2000, em Bilbao (Espanha), que incorpora a construção do Museu Guggenheim, além de experiências norte-americanas precoces em Baltimore, Boston, Nova York, São Francisco, Chicago (FRIEDEN, SAGALYN, 1994; METZGER, 2001; VARGAS, CASTILHO, 2006), etc.

No plano urbanístico, a seleção de “áreas de elaboração” assume importância na instrumentalização do marketing de cidades, através do “desenvolvimento de áreas-chave [a subsidiar os “produtos urbanos”] que representem exemplarmente um compromisso simbólico do poder público em favor de um ambiente de negócios que venha a encorajar o envolvimento da iniciativa privada” (ASHWORTH, VOOGD, 1990, p. 42). Essas áreas foram caracterizadas como “distritos de negócios turísticos” (Tourism Business Districts/TBDs) (PAGE, 1995) ou “distritos de negócios de recreação” (Recreational Business District/RBDs) (STANSFIELD E RICKERT, 1970) ou ainda “distritos turísticos centrais” (Central Tourist District/CTD) (BURTENSCHAW et al., 1991).

Interessante notar que os “usuários dos serviços e facilidades urbanas não são apenas turistas”; portanto, é preciso conseguir “identificar as áreas nas quais a maioria das atividades turísticas ocorre, utilizando-se como foco de análise da oferta de serviços turísticos na cidade multifuncional” (PAGE, 1995, p. 66). Daí evidenciam-se algumas relações com questões de planejamento urbano com a construção de centralidades turísticas:

A forma e a evolução dos TBDs revelam muito sobre a natureza do turismo urbano e seus impactos, ao passo que a análise dos sistemas de planejamento que influenciam os TBDs pode contribuir com conceitos e métodos para um melhor planejamento do turismo em áreas urbanas (GETZ, 1993, p. 583-584 apud PAGE, 1995, p. 68).

Neste quadro, observa-se a produção de “espaços urbanos diferenciados” (VILLAÇA, 2001), de maneira que os produtos turísticos das cidades lastreiam-se na ideia de que “a própria cultura urbana converteu-se em *commodity*” (FAINSTEIN E JUDD, 1999, p. 261), levando a uma “estetização do cotidiano” (FEATHERSTONE, 2007), que se converte em atrativo para a vivência de experiências urbanas. Daí porque, do ponto de vista das políticas urbanas, “a cultura parece ter se transformado num ingrediente indispensável de governabilidade” (ARANTES, 2002, p. 143).

Os chamados “grandes projetos urbanos” (LUNGO, 2005; ALLIS, 2012; VAINER, 2013) ou “projetos de desenvolvimento urbano de larga escala” (SWYNGEDOUW et al, 2002), não se voltam exclusivamente ao desenvolvimento turístico (o que significaria, na visão de Mullins (1991), uma “urbanização turística”, como se observa nos resorts costeiros ou parques temáticos), mas ensejam práticas turísticas, ou se valem de sua possibilidade para uma justificação junto à opinião pública (já que boa parte dos investimentos acabam por recaírem nos cofres públicos). Por outro lado, a depender do contexto e tipo de projeto urbano, as interfaces com o turismo se fazem mais visíveis: as medidas de recuperação e reabilitação do patrimônio histórico, nas áreas centrais, costumam ser atreladas às atividades de turismo cultural; já as novas centralidades, em geral, são foco de turismo de negócios e eventos, dada vinculação espacial com certos setores da economia (do terciário, notadamente).

Para Spirou (2011, p. 71), os distritos turísticos, no contexto urbano, atendem a uma necessidade de as cidades se diferenciarem, valendo-se de suas particularidades locais. Os

investimentos em certas porções da cidade compõem um “plano de ação por parte dos governos locais, das elites e dos interesses corporativos e de negócios para implantar espaços que possam trazer grande número de visitantes e, como consequência, lucros”. Para o autor, “alguns enclaves enfatizam etnicidade, alguns centram em esportes, enquanto outros combinam entretenimento e uma estrutura baseada em educação/conhecimento” (SPIROU, 2011, p. 71), como os Chinatowns, Little Italies, Greektowns, etc, áreas históricas, áreas de entretenimento (como Navy Pier, em Chicago, ou Darling Harbour, em Sydney), distritos esportivos (áreas de concentração de instalações esportivas, normalmente associadas à realização de megaeventos esportivos) e os parque temáticos.

Neste panorama, a participação de museus e outros equipamentos no centro das intervenções urbanas contemporâneas e, por consequência, como estratégia de turismo é um tema largamente estudado (HAMMET, SHOVAL, 2003; TUFTS, MILNE, 1999; ARANTES, 2001; MOURA, 2010). Dessas discussões, há que se reter a ideia de que “no final do século XX, um número crescente de museus se tornou centros de estilo e design, exposições bombásticas, mecenato corporativo e distinção cultural”, ato contínuo, a “arquitetura espetacular” desses edifícios acaba se convertendo em atração turística, a despeito do que encerram em seu interior (HAMMET, SHOVAL, 2003, p. 222). A “arquitetura de grife” – com nomes do “star system” (ARANTES, 2002) – é um elemento de destaque, já que o caráter espetacular das construções está no centro das ações de promoção do “turismo cultural urbano”, que, por sua vez, retroalimentam medidas de city marketing, ambas, supostamente, contribuindo com a entrada de receitas nas economias urbanas.

Em síntese, a ideia a ser retida é que, de maneira ascendente, as práticas de gestão urbanística creditam ao turismo um papel no desenvolvimento econômico e territorial das cidades. Disso resultam propostas de gestão específica de certas parcelas do tecido urbano para usos turísticos, valendo-se dos atributos de destaque (paisagem, patrimônio, manifestações culturais, etc.) como referência para a constituição de medidas específicas, o que, de alguma maneira, se conecta com a proposição de projetos urbanos emblemáticos, a serviço do planejamento estratégico de cidades, do *city marketing* e do empresariamento urbano.

Em linhas gerais, sobre os grandes projetos urbanos, na contemporaneidade, pode-se afirmar, de maneira resumida, que:

- emergem como resposta a políticas urbanas assentadas em princípios empreendedoristas, como forma de subsidiar novas atividades produtivas na urbanização contemporânea, onde setor terciário se confirma sobre os demais (ainda que, efetivamente, o processo de desindustrialização não seja uma verdade absoluta para todos os países);
- em geral, são materializados por obras de caráter espetacular, normalmente com a contratação de arquitetos de prestígio internacional. Assim, a “grife”, por si só, já é parte da estratégia de diferenciação das cidades, na competição inter-urbana;
- o turismo é, quase sempre, considerado nas propostas, independentemente do apelo (patrimonial ou corporativo, para citar duas ênfases). Assim, as conexões objetivas com o turismo se dão pela oferta de atrativos e paisagens turísticas (por exemplo, nos *waterfronts*) ou oferta de serviços (hospedagem, gastronomia, entretenimento, etc);
- a noção de projeto urbano ajusta-se tanto para intervenções pontuais, definidas por construções isoladamente (portanto, o projeto arquitetônico com alguma articulação ao espaço urbano mais contundente), quanto para mecanismos mais estáveis de

atuação sobre porções do território. Normalmente, as duas situações se complementam, no entanto, é possível que intervenções isoladas acabem por serem tomadas como epítomes dos projetos (como o Museu Guggenheim para o projeto Ría 2000, em Bilbao) (ALLIS, 2012, p. 137).

3 BREVE ANÁLISE DE GRANDES CIDADES BRASILEIRAS

A prática de grandes projetos urbanos, no Brasil, incorpora alguns elementos das experiências mundiais, conquanto a dinâmica sócio-espacial – principalmente no que se refere aos interesses dos agentes imobiliários – estão inseridos num contexto global de circulação e reprodução do capital. Contudo, fazendo uma análise mais detalhada, pode-se notar que os projetos aqui desenvolvidos dão-se de maneira fragmentada, tanto na sua lógica, quanto na sua forma espacial. Assim, tendo como referência a legislação de suporte ao mercado imobiliário, observa-se que, no Brasil, apesar das facilitações e “parcerias” com o Estado, os grandes projetos urbanos não assume, no que diz respeito à forma, as mesmas características do que se observe em outros países.

Ainda assim, existem elementos que merecem ser observados, como forma de identificar os rebatimentos no espaço brasileiro de uma lógica de reprodução do capital que define grande das relações econômicas globais. O que se segue, mais do que esmiuçar ou esgotar no nível do detalhe cada caso apresentado (Tabela 1), é um panorama ilustrativo sobre alguns projetos urbanos em curso no Brasil. A escolha pelas cidades não segue critérios específicos (tampouco necessariamente poderia ser considerada a melhor ou a única seleção possível), senão traz um conjunto de experiências que se vem implantando há cerca de 20 anos, com formatos institucionais, opções projetuais, impactos e conflitos socioespaciais e perspectivas turísticas os mais variados.

Tabela 01: Seleção de projetos urbanos brasileiros.

Títulos	Unidade de análise	Abrangência		Início/abertura
		Projeto isolado	Parcelas do território	
Curitiba	<i>Museu Oscar Niemeyer</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		2003
	<i>Ópera de Arame / Parque das Pedreiras</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		1992
São Paulo	<i>Operações Urbanas</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	Desde 1991
	<i>Sala São Paulo</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		1999
	<i>Museu da Língua Portuguesa</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		2006
Rio de Janeiro	<i>Porto Maravilha</i>		<input checked="" type="checkbox"/>	em obras
	<i>Museu de Arte do Rio de Janeiro (MAR)</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		2013
	<i>Cidade das Artes</i>	<input checked="" type="checkbox"/>		2013

Fonte: organizado pelo autor, 2014.

Do ponto de vista metodológico, convém alertar para uma diferenciação simples, mas que não inviabiliza a análise: tratamos sob a ótica dos “grandes projetos urbanos” intervenções que se circunscrevem à unidade do projeto arquitetônico (que se convenciono chamar de *projeto isolado*) e também aquelas que engendram, exigem e resultam em mecanismos mais complexos de gestão de parcelas mais amplas do tecido urbano.

Em sendo um campo de prática e teorização ainda em plena construção, entendemos que esta dupla visão não compromete as análises, senão, de maneira provisório, sugere abordagens ou ênfases específicas para um mesmo movimento. Em termos práticos, por mais que o Museu Oscar Niemeyer, em Curitiba, seja tratado como um projeto isolado, é óbvio que sua implantação conecta-se com aspectos mais sutis do mercado imobiliário da região do Centro



Cívico; por sua vez, analisar as Operações Urbanas em São Paulo (e, agora também, no Rio de Janeiro) não diminui a oportunidades para se prestar atenção aos projetos ou intervenções pontuais – a exemplo da emblemática Ponte Estaiada, em São Paulo, um elemento de infraestrutura que assume a condição de ícone, ou o futuro Museu do Amanhã, no Rio de Janeiro, especialmente pela empolgação em torno do nome de seu projetista (Santiago Calatrava).

3.1 CURITIBA

Em Curitiba, a “mística de uma cidade planejada” remonta à década de 1960, mas se consolidou na terceira gestão de Jaime Lerner, entre 1988 e 1992, e, em certo sentido, segue até hoje, inclusive tirando proveito do ponto de vista turístico. A partir da década de 1990 “o governo municipal passou a fazer um investimento mais incisivo em marketing de cidade, em múltiplas e simultâneas escalas”, incluindo medidas de projeção da “cidade modelo” em nível internacional, construindo e promovendo as alcunhas de “capital ecológica”, “capital da qualidade de vida” e “capital brasileira de Primeiro Mundo” (SÁNCHEZ, 2010, p. 186).

Neste momento, o planejamento da cidade incorpora “realizações de ordem estética”, tanto no que se refere à natureza das intervenções, “tornadas símbolos da modernidade emergente” (SÁNCHEZ, 2010, p. 192) e “de grande impacto visual”, como a Ópera de Arame, o Jardim Botânico, a Rua 24 Horas, os parques Tingui, Tanguá, Bosque do Papa, etc. e mesmo o sistema de ônibus Ligeirinho, com estações-tubo que se converteram em marcas da cidade. Há também ações temáticas, nas quais a chamada “política ecológica” ganha destaque, em função da importância que o debate contemporâneo dá à questão ambiental, sendo compreensível que tais iniciativas tenham tido “êxito extraordinário”. O saldo dessas políticas, “do ponto de vista dos objetivos da espetacularização do Urbano [...] são animadores”, já que “cidade reatualizou seu mito de vanguarda urbanística, reforçou sua vocação turística e, talvez, o mais importante, conferiu à administração pública uma imagem de eficiência e agilidade administrativa, projetando seus titulares nacional e internacionalmente” (OLIVEIRA, 2000, p. 59-61).

Na esteira de 40 anos de “cidade modelo”, a cidade de Curitiba, entrou nos anos 2000, com um “novo ícone urbano”, o Museu Oscar Niemeyer, inaugurado em 2003, “pensado como um novo Guggenheim na América, o grande museu-marca serve particularmente ao reforço e renovação dos marcos da internacionalização da cidade” (MOURA, 2007, p. 350). Sua vinculação com o turismo é bastante enfática: primeiro, por ser uma poderosa atração – que foi inserida no roteiro das linhas turísticas da cidade, tendo atingido a marca de 220 mil visitantes apenas em 2012 e mais 2 milhões desde a abertura – e, segundo, porque, pela associação à fama do arquiteto (Oscar Niemeyer é autor do projeto) e sua estética muito particular, entra diretamente nas estratégias de promoção da cidade, como uma potente imagem que sintetiza a ideia de uma urbe competitiva no “mercado internacional de cidades” (MOURA, 2007, p. 351).

3.2 SÃO PAULO

Em uma cidade que, sendo maior centro industrial e financeiro do país, podia ser caracterizada como “esquina de negócios do Brasil”, medidas de turistificação do espaço não eram exatamente comuns até recentemente. Entre os anos 1970 e 2000, o centro da cidade – particularmente a região da Luz – foi alvo de vários planos de intervenção, com ênfases, vicissitudes e resultados variados, em que o turismo aparecia ora de maneiras eventuais, ora de forma mais objetivada (ver CÉSAR et al., 1977; KARA JOSÉ, 2007; TOZI, 2007, dentre outros).

O Programa de Requalificação Urbana e Funcional do Centro de São Paulo – PROCENTRO (1993), visto como “braço político” da Associação Viva o Centro (fundada em 1991), teve grande influência na constituição da Operação Urbana Centro (1997), momentos em que o Estado de São Paulo atua fortemente em intervenções monumentais na região da Luz (Polo Luz), com a restauração da Pinacoteca, a instalação da Sala São Paulo (1999), na Estação Júlio Prestes, e adequação da Estação da Luz (Figura 1), para receber o Museu da Língua Portuguesa (KARA JOSÉ, 2007, p. 57) Dentre suas linhas de ação – ainda que não fosse a principal – figuravam “incentivos às atividades culturais, de lazer e turismo” (SIMÕES JR, 1994, p. 60).

Figura 01: Estação da Luz (São Paulo/SP).



Fonte: Allis, 2014.

No âmbito do *Pólo Cultural Luz* (1999), confirma-se a prática de “âncoras culturais” nos projetos urbanos, o que serviria de referência para o *Monumenta* em São Paulo (a partir de 1999) – focado em edifícios de apelo monumental e necessariamente tombados na esfera nacional (IPHAN).

A Sala São Paulo, promovida como uma das mais importantes salas de concertos do mundo, “tornou-se o ícone da política de revitalização urbana do governo do estado e a principal ‘alavanca’ para a consolidação da ideia de pólo cultural” (KARA JOSÉ, 2007, p. 205). A reconversão da Estação Julio Prestes ilustra um conjunto de princípios típico dos grandes projetos urbanos focados no reuso do patrimônio edificado: posta de valor do patrimônio edificado (ainda que por um viés elitista), discurso entusiasta em favor da “revitalização” de uma região degradada², articulação do Estado com interesses privados (no caso, os mantenedores da Associação Viva o Centro, dentre os quais BankBoston, Bovespa, Faculdade Belas Artes, Banco Itaú S.A. e Grupo Sílvio Santos), na tentativa de projetar a cidade de São Paulo a partir de um equipamento cultural exclusivo – uma sala de concertos de padrão internacional. Para Wisnik et al, 2001, “a recuperação do último grande edifício da República Velha, não só mediante o restauro, mas pelo uso nobre que atualmente abriga, representa simbolicamente o resgate da história de hegemonia e da auto-estima da burguesia paulista” (p. 7).

O *Monumenta* emana do governo federal, a partir de empréstimos ao Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), mas sua operacionalização avança na gestão municipal, durante o governo de Marta Suplicy (2000-2003). O “Conjunto Histórico da Luz” é apresentado como referência para intervenções, mas, como a prerrogativa do Programa são intervenções em conjuntos urbanos, foram tombados, pelo IPHAN, a “toque de caixa” a Estação Júlio Prestes

² A fala do maestro da OSESP, à época, John Neschling sintetiza esta visão: “A nossa sala está sendo inaugurada em um lugar totalmente degradado da cidade de São Paulo, mas a **presença dela vai certamente reurbanizar o centro, tal como o Beaubourg fez com toda aquela zona degradada em que se tinha degenerado o Marais**” (apud WISNIK et al., 2001, p. 15, ênfase adicionada).

(gare e praça lindeira), Pinacoteca do Estado e esculturas do Jardim de Luz, além de dois bondes e um coreto, que viriam a formar juntamente com a Estação da Luz (tombada em 1995) e o Museu de Arte Sacra. Na Estação Júlio Prestes, foi instalada a Sala São Paulo e na Estação da Luz, o Museu de Língua Portuguesa, com participação direta da Fundação Roberto Marinho (KARA JOSÉ, 2007, p. 199).

Conforme argumentam Kara José (2007) e Tozi (2007), o *Programa Monumenta* valoriza uma escala monumental do patrimônio, fortemente vinculada ao seu sentido material, algo que alimenta políticas de espetacularização do patrimônio cultural – “alardeado com estardalhaço” (ARANTES, 2002, p. 147) – e da cidade – num processo de “urbanização” (MUÑOZ, 2008) –, tão presentes nos grandes projetos urbanos contemporâneos – vide a contratação de “arquitetos do star system” (2001, p. 147) para realização de projetos emblemáticos. Assim, essas intervenções seriam encaradas como “âncoras culturais”, recobrando as iniciativas conduzidas em Paris nos anos 1970, quando foi implantado do Centre George Pompidou/Beaubourg, expressão de grande projeto urbano que conjuga empreendedorismo com o apelo cultural (KARA JOSÉ, 2007, p. 198).

Hoje, o Mercado Municipal acumula atividades de lazer à sua função original de centro de abastecimento, algo que foi impulsionado após as intervenções de restauro, cuja primeira fase se encerraram em 2004 e incluíram a implantação de mezanino com opções de alimentação e uma central de informações turísticas (CIT) no piso térreo. Estas providências alinham-se com intervenções realizadas em Quincy Market (Boston), tido como projeto catalisador de transformações da região central da cidade, que sofria com a migração do comércio para os grandes *malls* nos subúrbios da cidade.

Por fim, em São Paulo, o expediente das Operações Urbanas representa importante mecanismo de gestão urbana, ainda que, até hoje, seus benefícios à coletividade sejam questionáveis. Elas já têm um histórico formal de cerca de 20 anos, ainda que outras formas deste instrumento já venham sendo aplicadas desde fins da década de 1970. Porém, seu enquadramento como instrumento urbanístico, no bojo de uma política urbana abrangente, se dá com o advento do Estatuto das Cidades, em 2001 e, particularmente à cidade, em 2002, quando do Plano Diretor Estratégico da Cidade de São Paulo, que propõe um novo conjunto de OUCs (ALLIS, 2012).

Tabela 02: Operações urbanas em São Paulo e algumas relações com o turismo.

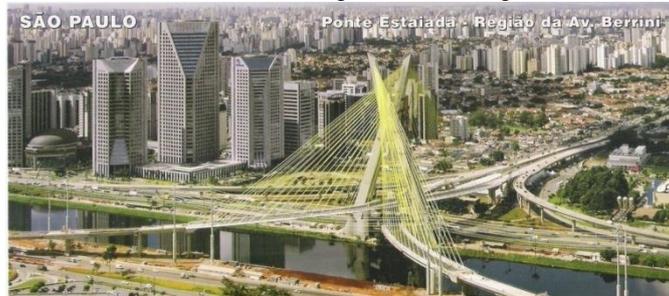
Nome da Operação	Ano	Possíveis relações com o turismo
Operação Urbana Anhangabaú	1991	Valorização do patrimônio edificado
Operação Urbana Faria Lima	1995	Dinamização do setor hoteleiro Constituição de distritos corporativos
Operação Urbana Água Branca	1995	(Praticamente nenhuma)
Operação Urbana Centro	1997	Valorização do patrimônio edificado Perspectiva de dinamização do setor hoteleiro
Operação Urbana Água Espraiada	2001	Constituição de ícones urbanos Formação de novo distrito corporativo

Fonte: Castro, 2006; Allis, 2012.

Em São Paulo, muitos dos ícones urbanos atuais podem ser considerados, de alguma maneira, projetos urbanos de referência na cidade (como o Memorial da América Latina ou o MASP); alguns tiveram uma dinâmica própria de concepção e implantação (como certos edifícios de referência, tanto públicos, quanto privados), outros foram ensejados por conta de programas de maior envergadura – como os bairros-jardim do início do século XX, as intervenções vinculadas às Operações Urbanas, que facilitam ou propiciam a definição de paisagens urbanas

reconhecidas como “cartões postais” da cidade – como a Ponte Estaiada, articulada à Operação Urbana Água Espreada, na região da Marginal Pinheiros e Avenida Luís Carlos Berrini, um os *hotspots* do turismo corporativo atualmente (Figura 2).

Figura 02: Ponte Estaiada Octavio Frias de Oliveira e região da Avenida Eng. Luis Carlos Berrini (São Paulo/SP).



Fonte: Studio Stajano, 2008.

3.3 RIO DE JANEIRO

Ainda que seja um projeto em fase de preparação (mesmo que o site da entidade assuma que se trata de “um sonho que virou realidade”), o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro (RJ), pode ser considerado um dos exemplos mais explícitos deste mecanismo, que se inserem nas medidas para os preparativos da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016. A consecução deste plano ainda é bastante recente, inclusive do ponto de vista jurídico e institucional, portanto, não cabe uma avaliação de resultados, senão uma descrição de intenções, princípios ordenadores e perspectivas de encaminhamento.

A inspiração em Barcelona é explícita: tanto pela situação urbana (uma zona portuária degradada e com muitas funções obsoletas), quanto pelo ensejo (preparativos para um megaevento esportivo, ainda que o epicentro das Olimpíadas de 2016 não seja a região central). Para a gestão do processo, foi instituída pela Lei Complementar 102, de 23 de novembro de 2009, uma empresa de economia mista, controlada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), cuja esfera de atuação restringe-se ao perímetro definido pelo projeto – a Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro (AEIU) (PORTO MARAVILHA, 2011).

A implantação do Museu do Amanhã (em construção) e do Museu de Arte do Rio de Janeiro vem sendo conduzida pelos princípios das “âncoras culturais”, cujo orçamento estima-se em torno de R\$ 150 milhões, a serem custeados, em parte, pela iniciativa privada.

Um dos aspectos que denota a diferenciação de gestão do território da área do projeto é a licitação para contratação de serviços de rede de fibra ótica para transmissão de dados em alta velocidade (entre 1Gb e 10Gb), com quatro mil quilômetros, chegando a 70 mil clientes “no novo bairro no porto do Rio”. Os investimentos para implantação do sistema deverão chegar a R\$ 911 milhões até 2031, com perspectivas de receita de até R\$ 2,695 bilhões com a venda dos serviços a outras operadoras que deverão levar serviços de internet, telefonia e TV a cabo ao cliente final (VALOR ECONÔMICO, 13 out. 2011, p. A2).

As intervenções relacionadas à mobilidade são destaque nas incumbências da Concessionária Porto Novo: a demolição da Via Perimetral (Figura 3) e a construção de quatro quilômetros de túneis na zona portuária prometem requalificar paisagisticamente a região. Com isso, a lógica de mobilidade em toda a região central se altera, o que supõe conferir mais dinamismo e

também competitividade aos empreendimentos ali implementados (conjuntos corporativos e alguns equipamentos culturais). Ademais, prevê-se a implantação de 17km de ciclovias, algo que chama a atenção pelo fato de, até hoje, essas estruturas estarem concentradas nas praias.

Figura 03: Detalhe da demolição da Via Perimetral (Rio de Janeiro/RJ).



Fonte: Allis, 2014.

Bastante distante da zona portuária, a Cidade das Artes é outro empreendimento emblemático, que, sem o apelo do patrimônio histórico, projeta a dinamização cultural da zona oeste do Rio de Janeiro, mais precisamente a Barra da Tijuca. Ademais da programação, o que chama atenção neste projeto – de abrangência territorial muito mais restrita do que o Porto Maravilha – é o aspecto espetacular da construção (Figura 4). Contratada ao arquiteto Christian Portzamparc – que se poderia considerar legítimo representante do “star system” da arquitetura mundial, a obra demorou mais de 10 anos para ser completada. Por sua magnitude e partido arquitetônico certamente poderia ser equiparada, em termos de impacto visual, a uma série de intervenções na Europa, como a Cidade das Artes e das Ciências, em Valência (Espanha), de Santiago Calatrava, responsável também pelo projeto do Museu do Amanhã.

Figura 04: Cidade das Artes (Rio de Janeiro/RJ).



Fonte: www.portzamparc.com, 2014.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A despeito dos exageros e escamoteações relacionadas aos grandes projetos urbanos, pode-se dizer que algumas de suas conformações supõem ou mesmo estimulam o chamado desenvolvimento endógeno ou o redesenvolvimento dos espaços urbanos. Por exemplo, as iniciativas focadas nas áreas centrais (como Operação Urbana Centro, em São Paulo) ou aquelas que pressupõem recuperação de áreas ambientais degradadas (como a Ópera de Arame e a Pedreira Paulo Leminski, ou ainda a Universidade Livre do Meio Ambiente) apontam para aspectos positivos nos preceitos da sustentabilidade urbana.

Claro que existem aspectos midiáticos que não se devem desprezar – especialmente no caso de Curitiba, quando se buscava projetar uma “cidade ecológica”. Contudo, apenas ao fazer uma

política de valorização do reuso estes projetos, implicitamente, contribuem para uma visão de cidade mais orgânica (e menos extensiva, como tem sido o padrão de produção do espaço urbano brasileiro).

As “parcerias” com a iniciativa privada são constantemente criticadas pelo fato de comprometerem a capacidade de planejamento para a coletividade, prerrogativa do Estado por definição constitucional, que acaba se enfraquecendo frente ao capital privado. Assim, o pretense benefício de um desenvolvimento endógeno da cidade pode acabar por se embaçar quando interesses particulares podem ser impor ou se exacerbar em certas situações. Note-se o caso do Porto Maravilha: a pungente fronteira entre “dentro” e “fora” do projeto expõe as vicissitudes de uma metrópole cindida. Assim, a insistência do consórcio gestor do projeto em publicizar suporte às comunidades do perímetro do projeto acaba por contrastar com o não atendimento que as demais áreas da cidade ficam sujeitas – ou seja, apenas comunidades inseridas no território da Operação Urbana se beneficiariam das iniciativas conduzidas pelo consórcio.

Tomando-se as Operações Urbanas paulistanas – que, com efeito, pouco têm de vínculo com o turismo – a consolidação do modelo rodoviário é uma constante, haja vista que os recursos do CEPACs acabem por alimentar mormente obras viárias voltadas ao automóvel. Assim, um mecanismo que poderia instituir novos paradigmas de cidade (por exemplo, colocando a questão do pedestre ou dos modos de transporte alternativos), acaba por reforçar situações insustentáveis na escala urbana. Em seu favor, a Operação Urbana do Porto Maravilha dispõe de um conjunto de elementos que, por princípio, sugerem novos entendimentos para o espaço público, com bastante ênfase em meios de transporte coletivas ou de baixas emissões – como o VLT que dever cobrir a região central ou incentivo ao uso da bicicleta. Estes aspectos, para além das questões ambientais mais específicas, certamente contribuem para uma fruição turística da cidade, expondo, assim, um efeito da Operação Urbana com maior conexão ao desenvolvimento do turismo na cidade.

Outro ponto que merece destaque é a possível conexão de políticas, em que, potencialmente, as intervenções urbanas contribuem para promoção das cidades, inclusive como destinos turísticos. Não se trata de uma defesa ingênua, para justificar aplicação de vultosas somas em intervenções que, na comparação com as demandas mais pungentes das grandes cidades, poderiam facilmente ser consideradas dispensáveis. Contudo, uma vez que elas são parte de políticas urbanas (e isso exige uma discussão aprofundada e idealmente gestão compartilhada), de onde, sem serem previstas como atrativos turísticos, acabam por constituir um importante acervo imagético ou mesmo no rol de possibilidades de experiências turísticas.

Tome-se o exemplo da Ponte Estaiada, em São Paulo. Não se trata de supor que intervenções estruturantes – como obras viárias, por exemplo – se realizam com a intenção de promover São Paulo como destino turístico. Mas é fato que muitas dessas intervenções acabam por alimentar as imagens turísticas atuais (ALLIS, 2012).

REFERÊNCIAS

- ALLIS, T. Projetos urbanos e turismo em grandes cidades: o caso de São Paulo. Tese de doutorado – (Planejamento Urbano e Regional), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2012.
- ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2002.



- ASHWORTH, G. J.; VOOGD, H. *Selling the city: marketing approaches in public sector urban planning*. Londres: Belhaven, 1990.
- BAKER, N. The city as natural form: models of urban microclimates. In: HEWITT, M., HAGAN, S. *City fights: debates on urban sustainability*. Londres: James & James, 2001, pp: 70-79.
- CASTRO, L. G. R. *Operações urbanas: interesse público ou construção especulativa do lugar*. Tese de doutorado – (Estruturas Ambientais Urbanas), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2006.
- CÉSAR, R. de C.; FRANCO, L. R. C.; BRUNA, P. J. V. *Área da Luz: renovação urbana em São Paulo*. São Paulo: Perspectiva, Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1977.
- COMPANS, R. *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: EdUNESP, 2005.
- CUENYA, B.; NOVAIS, P.; VAINER, B. *Grandes projetos urbanos: olhares críticos sobre a experiência argentina e brasileira*. Porto Alegre: Masquatro, 2013.
- FAINSTEIN, S. S.; GLADSON, D. Evaluating urban tourism. In: JUDD, D. R.; FAINSTEIN, S.S. (Orgs.). *The tourist city*. New Haven: Yale University Press, 1999, p: 21-34.
- FAINSTEIN, S. S.; JUDD, D. R. Cities as places of play. In: JUDD, D. R.; FAINSTEIN, S. S. (Orgs.). *The tourist city*. New Haven e Londres: Yale University Press, 1999, p: 261-272.
- FEATHERSTONE, M. *Cultura de consumo e pós-modernismo*. São Paulo: Studio Nobel, 2007.
- FLORIDA, R. *The rise of the creative class and how it's transforming work, leisure, community & everyday life*. Nova Iorque: Basic Books, 2004 (2002).
- FRIEDEN, B. J.; SAGALYN, L. B. *Downtown, Inc: How America rebuilds cities*. Cambridge: MIT Press, 1994.
- GIRARDET, H. *Creating sustainable cities*. Devon: Green Books/The Schumacher Society, 2003.
- HAMMET, C., SHOVAL, N. Museums as flagships of urban development. In: HOFFMANN, L.; FAINSTEIN, S., JUDD, D. (Eds.). *Cities and visitors: Regulating people, markets and city space*. Malden, MA: Blackwell, 2003. p: 217-236.
- HARVEY, D. "Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio". *Revista Espaço & Debates*, n. 16, 1996, p: 45-64.
- HARVEY, D. *A condição pós-moderna*. São Paulo: Loyola, 2005 (1992).
- KARA J., B. *Políticas culturais e negócios urbanos: a instrumentalização da cultura na revitalização do Centro de São Paulo: 1975-2000*. São Paulo: Annblume, FAPESP, 2007.
- LUNGO, M. Globalización, grandes proyectos y privatización de la gestión urbana. In: CARMONA, M. (Org). *Globalización y grandes proyectos urbanos: la respuesta para 25 ciudades*. Buenos Aires: Infinito, 2005, p: 47-56.
- METZGER, J.T. "The failed promise of a festival marketplace: South Street Seaport in lower Manhattan". *Planning Perspectives*, v. 16, 2001, pp: 25-46.
- MIANA, A. C. Adensamento e forma urbana: inserção de parâmetros ambientais no processo de projeto. Tese de doutorado – (Tecnologia da Arquitetura), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2010.
- MOURA, R. "O turismo no projeto de internacionalização da imagem de Curitiba". *Turismo Visão e Ação*, vol. 9, n.3, set. /dez. 2007, pp: 341-357
- MOURA, R. "Efeitos simbólicos do Museu Oscar Niemeyer na internacionalização de Curitiba". *Arquitextos*, v. 8, ano 11, n. 125, 2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/11.125/3567>>. Acesso em: 4 dez. 2011.
- OLIVEIRA, D. *Curitiba e o mito da cidade modelo*. Curitiba: EdUFPR, 2000.
- PAGE, S. *Urban tourism*. Londres: Routledge, 1995.
- ROGERS, J. Sustainability and the 'World Class' city: what is being sustained and for whom? In: JENKS, M.; KOZAK, D.; TAKKANON, P. (orgs). *World cities and urban form: fragmented, polycentric, sustainable?* Londres: Routledge, 2008, p: 57-70
- ROGERSON, C. M. "Urban tourism in the developing world: the case of Johannesburg". *Development Southern Africa*, v. 19, n. 1, 2002, p: 169-189.



- SÁNCHEZ, F.A. *reinvenção das cidades para um mercado mundial*. 2. ed. Chapecó: Argos, 2010.
- SIMÕES JUNIOR, J. "Revitalização de centros urbanos". *Revista Pólis*, v.19, 1994, p: 5-69.
- SPIROU, C. *Urban tourism and urban chance: cities in a global economy*. Nova Iorque, Abindgon: Routledge, 2011.
- SORENSEN, A.; OKATA, J. *Megacities: urban form, governance, and sustainability*. Springer: 2011.
- SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRIGUEZ, A.. Neoliberal urbanization in Europe: Large-scale urban development projects and the new urban policy. In: BRENNER, N.; THEODORE, N. (Orgs). *Spaces of neoliberalism: urban restructuring in North America and Western Europe*. 4. ed. Oxford: Blackwell, 2008 (2002), p: 195-229.
- TOZI, D.R. Primavera de estações: o Programa Monumenta e as políticas de preservação do patrimônio cultural na região do bairro da Luz, São Paulo. Dissertação - (História Social), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, 2007.
- TUFTS, S.; MILNE, S. "Museums: supply-side perspective". *Annals of Tourism Research*, v. 26, n. 3, p: 613-631, 1999.
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a prática discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis: Vozes, 2002, pp: 75-103.
- VARGAS, H. C.; CASTILHO, A. L. H. *Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados*. Barueri: Manole, 2006.
- VILLAÇA, F. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Stúdio Nobel, FAPESP, Lincoln Institute, 2001.
- WEIBEL, P. The city in the post-industrial information society: transforming from a place of production to a place of consumption. In: HEWITT, M., HAGAN, S. *City fights: debates on urban sustainability*. Londres: James & James, 2001, pp: 2-6.
- WISNIK, G.; FIX, M.; LEITE, J. G. P. L.; ANDRADE, J. P.; ARANTES, P. Notas sobre a Sala São Paulo e a nova fronteira urbana da cultura. *Revista Pós*, vol. 9, 2001, pp: 192-209.