

Reflexões iniciais sobre o turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016

Vera -BORGES¹

Simone FEIGELSON²

Carla FRAGA³

Resumo: As discussões sobre o futuro do Rio de Janeiro enquanto cidade sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos em 2016, se relacionam em algum nível com a própria necessidade de se discutir as perspectivas de sustentabilidades desta cidade enquanto destino turístico. Nesta direção, considerando o Modelo de Tribe (1997) relativo a produção do conhecimento sobre turismo enquanto aporte teórico, este trabalho propõe reflexões preliminares a partir da confluência de três eixos: (1) a história da cidade; (2) os marcos relativos a imagem da cidade na perspectiva da arquitetura e do urbanismo; (3) a relação entre os transportes e o turismo. O estudo é de cunho exploratório e ao final evocando-se o futuro do turismo apresentam-se reflexões preliminares.

Palavras-chave: História; Arquitetura e Urbanismo; Turismo e Transportes; Rio de Janeiro; Sustentabilidades.

1 Introdução

A cidade do Rio de Janeiro é conhecida mundialmente, comumente identificada apenas como Rio e estas três letras parecem acompanhadas de muitas ideias e imagens. A confusão que levou os navegadores portugueses a acreditarem ser a Guanabara dos indígenas um rio poetizou a cidade que, ao longo de sua história, transformou-se num destino turístico muito procurado. Alguns fatos históricos importantes marcam a cidade e contribuem para a compreensão das suas especificidades. Em 20 de janeiro de 1565, o capitão Estácio de Sá estabeleceu uma vila fortificada de São Sebastião do Rio de Janeiro no atual bairro da Urca, entre os Morros Cara de Cão e Pão de Açúcar, a partir de um pequeno acampamento militar com o objetivo de combater a ameaça francesa na região. Ao longo dos séculos XVI e XVII, a expansão da cidade tem uma vinculação com a produção do açúcar que recebeu atenção privilegiada nos investimentos portugueses no período. Em 1763, a transferência da capital do Estado do Brasil, de Salvador para o Rio de Janeiro tem uma ligação direta com a mineração e os conflitos na região do Rio da Prata.

¹ Doutora em História pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro (2009). Professora adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Link de acesso ao Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8670429087282380> E-mail: vera.borges@unirio.br

² Doutora em Engenharia Civil pela Universidade Federal Fluminense (2013). Professora adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Link de acesso ao Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6307227111428710> E-mail: feigelson@globo.com

³ Doutora em Ciências em Engenharia de Transportes pelo Programa de Engenharia de Transportes da COPPE/Universidade Federal do Rio de Janeiro (2011). Professora adjunto do Departamento de Turismo e Patrimônio da Universidade Federal do Estado do Rio de Janeiro. Link de acesso ao Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2192512329006631> E-mail: carlota.fraga@gmail.com

Por sua vez, no século XIX, em virtude das guerras napoleônicas na Europa, em 1808, a família real transferiu-se de Portugal para o Brasil e para manter o comércio exterior ativo, a abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal foi decretada. Com a proclamação da República, a cidade passou a ser a capital federal e permaneceu nesta condição até 1960 com a mudança da capital do Rio de Janeiro para Brasília e a criação do Estado da Guanabara (cidade-estado). Para o Carnaval de 1935, o hino da cidade do Rio de Janeiro foi criado sendo uma marcha composta por André Filho com arranjos de Silva Sobreira e recebeu o nome de Cidade Maravilhosa.

No princípio do século XX, a imprensa carioca já registra alguns foliões carnavalescos que entoavam versos “Cidade maravilhosa! Salve, Rio de Janeiro” (Jornal O Paiz, 1904). Vale destacar que seu título foi inspirado num programa de rádio, comandado por César Ladeira, no qual o apresentador tinha um quadro, Crônicas da Cidade Maravilhosa que eram escritas por Genolino Amado (Radio em Revista, 2016). Além disso, no exterior, em 1913, a poetisa francesa Jane Catulle Mendès publicou uma coletânea de poemas sobre a cidade do Rio de Janeiro intitulada Ville Merveilleuse. O resultado deste trabalho era fruto de sua passagem pela então capital federal por ocasião das conferências que proferiu no Teatro Municipal. Vale destacar que a cidade ainda estava sob os efeitos da reforma urbanística do prefeito Pereira Passos realizada na década anterior (Jornal O Paiz, 1911). Desta forma, a identificação de cidade maravilhosa para o Rio de Janeiro teve tanto elementos formados no Brasil quanto aqueles constituídos no exterior.

No estudo do turismo existem vários sistemas e modelos, contudo poucos focam nas especificidades do turismo e cidades. Assim independente da esfera geográfica e administrativa de onde ocorre o fenômeno e a atividade turística, admite-se o modelo de Tribe (1997) para uma reflexão inicial, já que este aborda a criação do conhecimento em turismo a partir de disciplinas. Neste modelo existem dois campos (TF1 – Campo do Turismo 1 – Estudos dos aspectos comerciais do turismo e TF2 – Campo do Turismo 2 – Estudo dos aspectos não comerciais do turismo. Logo, a partir de diversas disciplinas e subdisciplinas é possível produzir novos conhecimentos na chamada “Banda K”, sendo “K” a primeira letra da palavra conhecimento quando escrita no idioma inglês) (Lohmann e Panosso, 2008).

Considerando o modelo proposto por Tribe, no presente trabalho buscam-se as aproximações (inter, multi) disciplinares para o tratamento dos desafios e oportunidades que envolvem as sustentabilidades na relação entre turismo e cidades, a partir de três eixos: (1) História; (2) Arquitetura e Urbanismo; (3) Transportes. Coloca-se a pergunta da seguinte maneira: “Como alguns elementos do passado/presente podem contribuir para futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016?”. Para tanto, admitiu-se para cada eixo o seguinte: (a) Adoção do breve debate historiográfico, que pode ser entendido com Gouveia (2008) na valorização da política brasileira oitocentista e na história da construção do Estado no Brasil e Motta (2004) destacando os projetos interligados e simultâneos de constituição do Estado, da nação e da cidade-capital no Brasil imperial e republicana; (b) Identificação de marcos no contexto da imagem da cidade a partir de Lynch (2006); (c) Análise da relação

entre transportes e turismo a partir de conceitos abordados por Palhares (2002); Page (2008); Lohmann, Fraga e Castro, (2013). Este trabalho está subdividido em três seções, a próxima aborda os eixos adotados neste trabalho e a sustentabilidade partir de uma transversalidade.

2. Os eixos e a visão transversal sobre sustentabilidades

A partir de um quadro teórico e metodológico sobre os estudos do turismo, nota-se que são os modelos evolucionários que permitirão analisar questões relativas a crescimento e/ou desenvolvimento de destinos (Pearce, 2003; Fraga et.al.,2013). Assim, recuperam-se dois outros trabalhos abordados por Fraga et.al. (2013): o primeiro de Butler (1980) no qual se analisa o ciclo de evolução de área turística através da relação número de turistas versus série histórica relativa ao tempo, e o outro é o de Prideaux (2000 e 2004) que considera uma série de características a serem consideradas tais como: mercados principais, acomodação, promoção, infraestrutura de turismo, transportes (Prideaux, 2000). Logo, além do número de turistas atraídos ao longo do tempo que serve para medir a evolução da área turística, é preciso compreender a capacidade de carga, o zoneamento turístico, a tipologia e classificações relativas a demanda turística quando se almeja o desenvolvimento de maneira sustentada (Fraga et.al., 2013; Castro, Fraga e Lohmann, 2013). Nesta direção, discutir as sustentabilidades na relação entre turismo e cidades implica em perceber que existem dimensões destas a serem analisadas, tais como: ambiental, social, cultural, econômica, e que o próprio conceito de cidade sustentável se altera a medida que se avança o conhecimento e as práticas sobre as dinâmicas urbanas e regionais.

A partir das noções apreendidas no modelo de Tribe (1997) e o contexto apresentado, esta seção é dedicada a abordar aspectos de três eixos do conhecimento (ver itens 2.1; 2.2. e 2.3) que servem de base para se analisar tanto os momentos passado e presente, quanto o futuro relacionado ao turismo na cidade do Rio de Janeiro, considerando os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016 como marco espaço temporal.

2.1. História das cidades

No campo de estudo da História, as cidades são consideradas importantes objetos de pesquisa e inúmeros autores já refletiram sobre suas características nas diferentes temporalidades. Neste sentido, o conjunto de obras históricas produzidas por historiadores ao longo do tempo permitem que o debate historiográfico seja estabelecido a partir da construção narrativa dos resultados das suas pesquisas históricas realizadas por intermédio do controle metódico de investigação empírica e de crítica documental.

Na América, as nações conquistadoras como Espanha e Portugal tiveram na construção das cidades um importante instrumento de dominação na prática colonizadora.

Sérgio Buarque de Holanda⁴ (2015) estabelece uma analogia entre o sementeiro, representado pelo colonizador português que joga suas sementes ao vento estando mais preocupado com a exploração do que com a necessidade de investimento e desenvolvimento local, e o ladrilhador, em alusão ao colonizador espanhol que criou grandes núcleos de povoação estáveis e bem ordenados para garantir o predomínio militar, econômico e político da metrópole sobre as terras conquistadas. Em linhas gerais, é possível considerar que o traçado das cidades na América espanhola espelhava um esforço de ordenar e dominar o mundo conquistado a partir de uma praça maior fazendo surgir dali as principais ruas seguindo um desenho geométrico perfeito. Por sua vez, a América Portuguesa é o simples lugar da passagem tanto para os governantes quanto para os súditos que vinham para o Brasil e este enfoque de abordagem é percebido na maneira como as cidades se constituem. A cidade de Salvador surgiu sem planejamento prévio e a escolha da sua localização foi algo muito questionado na época uma vez que sua geografia era marcada por infinitas ladeiras e quebras.

Com o passar do tempo, o debate historiográfico sobre a cidade colonial de matriz portuguesa foi objeto de vários balanços e reflexões por parte dos estudiosos do tema. Recentemente, sobre este tema, Amílcar Torrão Filho (2007) apresenta seis perspectivas de análise a partir do possível entrelaçamento de vários aspectos como, por exemplo, o pragmatismo das ordenações urbanas, a lógica medieval de implantação, a linguagem espacial de caráter barroco ou a função de ordenamento civil e eclesiástico. Portanto, as teses de Sérgio Buarque de Holanda são revisitadas e de certa maneira refutadas uma vez que remeteriam a critérios e padrões alheios àquele período e, portanto, marcadas pelo anacronismo. Como destaca Torrão Filho, no século XIX, o urbanismo se constitui enquanto campo do saber, mas a proposição prática sobre a cidade é algo muito anterior e mais complexo do que possa parecer à primeira vista. O cunho ensaístico e em tom pragmático de Sérgio Buarque de Holanda ainda hoje serve de referência permitindo que novas conclusões possam ser produzidas sobre o espaço urbano.

Quando avançamos para o período imperial, Maria de Fátima Silva Gouvêa (2008) destaca a importância da valorização da dimensão regional da política brasileira oitocentista. A autora aborda o tema da relação entre a grande política e a esfera local para todos aqueles que se interessam pela história da construção do Estado no Brasil e esfera local. Em 1808, com a vinda da família real portuguesa para o Rio de Janeiro, a cidade transformou-se na capital do império português e o impacto desta nova condição produziu impactos na vida cotidiana de seus moradores. Assim, o crescimento da cidade era acompanhado por problemas de infraestrutura como, por exemplo, a crise no abastecimento de água. Para Amanda Lima Silva Carvalho (2014), no período do império brasileiro (1822-1889), em linhas gerais, os planos urbanísticos para cidade do Rio de Janeiro tinham como preocupação questões de higiene, controle e indução do desenvolvimento da cidade, pavimentação e

⁴ Sérgio Buarque de Holanda (1902-1982) historiador e crítico literário.

abertura e alargamento de vias e muitas destas propostas só acabaram sendo colocadas em prática nas grandes intervenções urbanas do século XX.

Para Marly Motta (2004), com a República, o Rio de Janeiro na condição de cidade-capital do Brasil teve um papel fundamental na construção do que se costuma chamar de identidade nacional a partir da análise do processo histórico que se iniciou ainda no século XIX no qual se desenvolveram os projetos interligados e simultâneos de constituição do Estado, da nação e da capital no Brasil imperial e republicano. Segundo Nicolau Sevcenko (1998), naquele período, as grandes cidades abrigavam as profundas transformações do período ao servirem de cenário e/ou palco para as mudanças arquitetônicas e de comportamento. Uma demonstração desta afirmativa pode ser percebida na instituição do cinema que marcou a metrópole moderna ao revolucionar a extensão em termos de estética visual. Portanto, o debate historiográfico deve ser entendido pela perspectiva do contexto de produção das obras históricas as quais destacamos e isto significa compreender que o trabalho da narrativa do historiador é uma forma de “ordenar, dar forma e tornar significativo um conjunto disperso de experiências e vivências” (Guimarães, 2006. p.47). Segundo Maria Stella Brescianni (1998), as cidades são antes de tudo uma experiência visual. Diferentes elementos fazem parte desse universo: suas vias, suas construções, o movimento de pessoas e a agitação das atividades concentradas num mesmo espaço. Por conseguinte, sendo assim um lugar saturado de significações acumuladas através do tempo, uma produção social sempre referida de suas formas de inserção topográfica ou particularidades arquitetônicas.

2.2. Arquitetura e urbanismo

Nos estudos relativos a arquitetura e urbanismo, destacam-se que as cidades (e parte delas) podem assumir variadas formas e isto tem que ser considerado quando o tema é o planejamento urbano e regional e os elementos da arquitetura e do urbanismo. Para além disto, existe um discurso sobre a cidade sustentável que é diferente do discurso sobre cidade inteligente (smart city), embora em alguns pontos estes possam se complementar. Por exemplo, Leite e Avvad (2012,p.13) apontam:

Sob o prisma do desenvolvimento urbano sustentável, voltar a crescer para dentro da metrópole e não mais expandi-la é outro aspecto altamente relevante (...): reciclar o território é mais inteligente do que substituí-lo. Reestruturá-lo produtivamente é possível e desejável no planejamento estratégico metropolitano (Leite e Avvad, 2012, p.13).

Observa-se que uma cidade sustentável não significa apenas o incentivo a manutenção de seu patrimônio construído, mas também a incorporação de conceitos de sustentabilidade de forma geral, tanto em relação a aspectos de mobilidade, quanto desenvolver a diversidade socioterritorial, gerando uma cidade mais justa e inclusiva, e nisto se incluí o desenvolvimento do turismo.

Nota-se a partir da história das cidades (ver item 2.1) que principalmente neste século XXI, tem-se a revitalização de áreas centrais, antigos espaços urbanos das grandes metrópoles, considerados como *wastelands* ou *brownfields* (vazios urbanos) se relacionando com a busca das cidades por se tornarem sustentáveis (Leite e Avvad, 2012), ou seja, áreas que estavam com seus principais usos estagnados e que agora começam a ser revitalizadas, tal como o que vem ocorrendo na área do Porto do Rio de Janeiro, em toda extensão da orla que vem sendo revitalizada. Assim, atualmente o urbanismo sustentável deve prever um crescimento sem esgotamento, evitando a criação de vazios urbanos como ocorriam no século passado. Como descrito por Leite e Avvad:

O conceito de cidade sustentável reconhece que a cidade precisa atender aos objetivos sociais, ambientais, políticos e culturais, bem como aos objetivos econômicos e físicos de seus cidadãos (Leite e Avvad, 2012, p.135).

Como neste estudo busca-se a identificação de marcos para se relacionar a cidade com o turismo no contexto pós 2016, Lynch (1999) explica que os marcos são pontos de referência, e podem gerar elementos novos numa cidade velha: “Os marcos, pontos de referência considerados externos ao observador, são apenas elementos físicos cuja escala pode ser bastante variável” (Lynch, 1999, p.88). Em linhas gerais, marcos são elementos de destaque na paisagem urbana que passam a ser uma referência na cidade, tanto para seus moradores quanto para os visitantes, os marcos, se tornam locais de fácil identificação criando contraste e inovação na paisagem e isto relaciona-se com o turismo na perspectiva da sustentabilidade das cidades, pois podem inclusive se transformarem em atrações turísticas.

2.3. Transportes no contexto do turismo

Além da história das cidades e da identificação dos marcos que podem se tornar atrativos turísticos é necessário discutir o deslocamento de pessoas nas cidades, residentes e visitantes (incluindo os turistas). Assim torna-se relevante estudar a mobilidade urbana e neste sentido tem-se aspectos da relação entre transportes e turismo também postos em evidência a partir de conhecimentos oriundos dos estudos sobre transportes no contexto do turismo. É inegável que a relação entre transportes e turismo seja muito próxima, já que o turismo envolve deslocamento e este se dê através dos elementos que compõem os transportes (via, veículo, força motriz e terminal, ver Palhares 2002).

Como o turismo é um fenômeno complexo de apropriação do espaço no tempo, nota-se que a relação entre turismo e transportes ocorre de duas maneiras: (1) os transportes como distribuidores geográficos da demanda turística; (2) a experiência de transporte como experiência turística (Page, 2008; Palhares, 2002). Portanto, ao se considerar aspectos para a análise do desenvolvimento do turismo, nota-se em Prideaux (2000; 2004) que as principais características de transportes podem ser úteis para se analisar o desenvolvimento, e nisto se implica discutir as sustentabilidades (e suas variadas

dimensões). Para que haja a cidade sustentável, e assim o destino turístico sustentável e concomitantemente o turismo sustentável é necessário que se discuta o que é o transporte na perspectiva da sustentabilidade.

Uma série de trabalhos tem cumprido o papel de investigar os impactos que os transportes apresentam ao meio ambiente, geralmente são trabalhos que focam no estudo de “pegadas ecológicas”. A força motriz é um dos elementos chave quando o assunto é a conservação do meio ambiente, contudo também ao se considerar as sustentabilidades tem que se analisar outras dimensões, como por exemplo o estágio do Ciclo de Transportes (ver Campos, s.d. citado por Castro, Fraga e Lohmann, 2013). Neste Ciclo fica evidente que existe uma relação “cíclica” que envolvem fases: (a) mudanças no uso e ocupação do solo; (b) gera movimentos (c) demanda por transportes; (c) oferta de transportes; (d) aumento da acessibilidade; (e) alteração no valor da terra e conseqüentemente volta-se as “mudanças no uso e ocupação do solo”. Portanto, neste trabalho a relação entre transportes e turismo será analisada e refletida considerando as sustentabilidades por estes vieses.

3. Elementos do passado/presente para reflexões sobre o futuro

Nesta parte do trabalho é feita uma análise considerando passado e presente da cidade do Rio de Janeiro na perspectiva de sua construção enquanto destino turístico e cidade que almeja ser sustentável. Assim, é realçada a história da cidade (de acordo com item 2.1), os marcos na paisagem (de acordo com o item 2.2), aspectos da relação entre os transportes e o turismo (de acordo com o item 2.3). Considerando a limitação temporal de maio de 2016, isto é meses antes dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos acontecerem e o Modelo de Tribe (1997), optou-se por não criar subdivisões nesta parte do texto justamente para provisionar o conhecimentos que podem ser extraídos na “Banda K” quando o problema a ser tratado é: “Como alguns elementos do passado/presente podem contribuir para futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016?”.

De acordo com Brasil Gerson (2015), a cidade do Rio de Janeiro tem sua fundação em 1º de março de 1565 (comemorando 451 anos em 2016), sendo naquela época de fundação a paisagem que se destacava era a natural, local à beira mar, cercado de montanhas e recoberto por Mata Atlântica, além de várias regiões pantanosas, e é inegável que o cenário natural ainda seja uma motivação que atraí turistas a esta cidade na atualidade.

A efetiva ocupação urbana ocorreu na área atualmente denominada “Centro”, onde existia o Morro do Castelo, local que possuía uma privilegiada visão da grande enseada da Baía de Guanabara e permitia avistar eventuais invasores. No Morro do Castelo se inicia a área urbana da cidade do Rio de Janeiro, que posteriormente desce para áreas mais planas, criando ruas, destacando-se a Rua da Misericórdia, Rua Direita, atual Rua Primeiro de Março e a Rua do Cano, atual Rua Uruguaiana. A Rua Direita ligava o Morro do Castelo ao Mosteiro de São Bento, decorridos séculos, essa rua ainda possui extrema importância no contexto

urbano da área central, principalmente agora com a instalação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e conseqüente fechamento de diversas vias ao acesso de automóveis, sendo a Rua 1ª de Março uma via ainda aberta e de ligação com a Av. Presidente Vargas.

A cidade colonial do Rio de Janeiro cresceu de forma muito desordenada, aproveitando as áreas naturais possíveis de ocupação. Não havia planejamento, legislação, tampouco mão de obra qualificada ou materiais que permitissem a ocupação regular e apropriada do espaço. O crescimento da cidade gerou inúmeros problemas que vão ser sentidos de forma mais ampla com a chegada de D. João VI e da sua corte. Assim, nota-se que o início da primeira grande modificação urbana ocorrida no Centro da cidade tem origem com a chegada da família Real, que encontraram no início do século XIX uma cidade repleta de problemas, principalmente relacionados ao saneamento, sem um sistema adequado de águas e esgoto, com os moradores despejando detritos e águas servidas diretamente no mar, gerando doenças, alagamentos e a total falta de planejamento como é percebido na citação de Mendes, Veríssimo e Bittar (2011):

Sem esgotamento, os dejetos eram despejados nas ruas, balizadas por alguns casarões de pouco luxo, pois na Colônia não deveria haver ostentação. Completavam o cenário urbano sobrados, ruas estreitas e mal cheirosas, comércio a céu aberto e algumas chácaras em áreas mais distantes do centro (Mendes, Veríssimo e Bittar, 2011, p.50).

Do ponto de vista urbano a cidade colonial que se forma nos primórdios da ocupação desapareceu, dando lugar a diversas modificações urbanas e naturais, com aterros e drenagem de lagoas, desmonte de Morros, tal como o Morro do Castelo, marco do início da ocupação da cidade, demolição de mais de seiscentos sobrados no início do século XX, aterros realizados na área beira mar, entre outros.

A cidade do Rio de Janeiro torna-se capital do Império o que acentua seu desenvolvimento, com um contínuo aumento da população. A cidade se expande tanto para a Zona Sul, quanto para a Zona Norte, iniciando por São Cristóvão, local escolhido pelo Imperador como moradia. As áreas mais distantes começam a ser interligadas por um sistema de bondes, modificando a paisagem existente. No final do século XIX ocorre uma expansão da área territorial da cidade. As áreas antes ocupadas por chácaras começam a ser loteadas e ocupadas, como bem demonstra Terra (2013):

Desmembram-se as grandes chácaras, abrem-se novas ruas e cortam-se os lotes de terrenos estreitos e profundos, com inúmeras travessas, a fim de possibilitar sua ocupação. Construíram-se moradias de aluguel, habitações coletivas, casas de cômodos e casinhas de vilas, produzidas em grande escala. Mais tarde, as grandes casas situadas nas praias são substituídas por hotéis, pensões e colégios, e as mais simples, por lojas de comércio (Terra, 2013, p. 83).

As reformas urbanas foram radicais e resultaram na substituição de uma arquitetura portuguesa por um estilo francês, que permitia vias mais amplas, arborizadas e a circulação de veículos. A cidade passa a ter um sistema de esgoto, melhoria de condições, abertura e ligação com as praias, entre outras modificações, o que gera o interesse turístico no início do

século XX, notadamente a partir da década de 1920, quando a cidade passa a fazer parte do cenário turístico internacional.

Nesse período pode-se destacar a influência da Revolução Industrial nos costumes e na necessidade dos habitantes dos grandes centros, inclusive a cidade do Rio de Janeiro, onde faz-se necessário a abertura de grandes vias, tal como a Avenida Presidente Vargas, para permitir a circulação livre dos automóveis. Destaque também deve se dar aos novos materiais de construção, pois com o advento do concreto, as edificações ganham mais pavimentos e a cidade começa a se verticalizar. No presente, os Jogos Olímpicos geram inúmeras modificações urbanas na cidade, fato que também ocorreu quase a cem anos atrás, em 1922, com a celebração do centenário da Independência e a ocorrência da Exposição Internacional, grande evento na então Capital Federal da cidade do Rio de Janeiro. A cidade necessitou se ajustar para receber os visitantes e realizar este grande evento tendo ocorrido muitas modificações, além da construção de dois grandes hotéis: Hotel Copacabana Palace (1923) e Hotel Glória (1922), que ainda possuem destaque enquanto elementos da arquitetura (marcos) na paisagem urbana. Esse evento também gerou o lançamento de um dos principais atrativos turísticos da cidade, o Monumento Cristo Redentor, e a construção do Hipódromo da Gávea.

No século XX o estilo arquitetônico modernista, que se inicia em países considerados mais desenvolvidos e influencia os arquitetos brasileiros, que implantam seus principais conceitos na cidade. Por exemplo, destaca-se Oscar Niemeyer e Lúcio Costa que propõem uma legislação para ocupação da área da Barra da Tijuca, local onde atualmente um dos principais locais para a realização dos Jogos Olímpicos. Essa nova concepção modernista prevê a separação do homem em quatro grandes funções: habitar, trabalhar, recrear e circular. Esse conceito gera a segregação de espaços públicos, o abandono das ruas, a criação de grandes vias, tal como o viaduto da Perimetral, que foi construído na área central encobrindo todo um passado e uma história, gerando um grande vazio urbano típico do século passado e que agora foi derrubado.

Os Jogos Olímpicos de 2016 trouxeram novos ares a cidade, grandes modificações urbanas para adaptar o cenário as necessidades vigentes. A cidade está em transformação com adaptações às novas necessidades do século XXI, principalmente na área central que busca se transformar numa “cidade sustentável”, incluindo construção de novos marcos, como já relatado e novas áreas como referência da cidade. Aqui vale uma observação. Para Renato Lessa (2000), há uma ligação direta entre o período republicano brasileiro e a projeção da cidade do Rio de Janeiro ao considerar que a República fez do Rio o espelho da nação uma vez que as transformações do Estado brasileiro repercutiram na cidade mais intensamente que em qualquer outra metrópole nacional. Da Paris dos Trópicos para a Miami da América do Sul dos anos 1990, o Rio de Janeiro depara-se com os desafios atuais da violência, criminalidade e pobreza. Para Lessa, ainda que de forma precária, a exaltação do Rio Cidade Maravilhosa incorporou a favela à sua paisagem e este fato produz ecos no turismo como, por exemplo, a discussão acerca da produção, circulação e consumo da

favela turística (Freire-Medeiros, 2008). Durante o século XX, o Rio de Janeiro tornou-se paixão dos brasileiros, mas os problemas da cidade levaram Lessa a considerar que no imaginário popular, O Rio é o Brasil e o futuro do Brasil está comprometido, portanto, a perda de auto estima nacional merece novas reflexões e, certamente, após sediar os Jogos Olímpicos, o Rio de Janeiro deve se repensar enquanto cidade e destino turístico reconhecido internacionalmente.

Como mencionado, grandes intervenções foram necessárias na cidade do Rio de Janeiro. Em 2012, destaca-se que esta cidade foi considerada Patrimônio Mundial na categoria paisagem cultural urbana, e Patrimônio da Humanidade, conforme Decreto nº 35.879 (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2012). As modificações urbanas vem sendo realizadas há alguns anos para adaptar a cidade as necessidades de grandes eventos que vem ocorrendo, notadamente os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016, inclusive com novas legislações permitindo a construção de hotéis em áreas com restrição de gabarito e ocupação, para dar vazão a demanda hoteleira.

A cidade olímpica está sendo construída na área da Barra da Tijuca, local de ocupação recente, com legislação específica e que possui grandes vias de acesso para automóveis. Na área do Centro da cidade ocorreu a derrubada do Viaduto da Perimetral, que gerou significativa modificação na paisagem do local, com revitalização de muitas áreas históricas, que até então estavam encobertas e abandonadas, transformadas numa área de vazio urbano e desocupado tendo como exemplo a volta do uso da Praça Mauá, que vem se tornando um marco da cidade e um novo local de encontro do carioca e do visitante (incluindo o turista), com a construção do Museu do Amanhã do arquiteto Calatrava, e a revitalização do Palacete Dom João que deu origem ao Museu de Arte do Rio (MAR). Este museu abriga além do antigo Palacete, o prédio da Polícia e antiga rodoviária, construções conectadas com características arquitetônicas distintas e diferente níveis de tombamento e preservação, construções que podem ser percebidas à distância e que viram pontos de referência no trajeto, tal como exemplificação dada por Lynch (1999) em relação a Boston:

Os marcos distantes e os pontos proeminentes visíveis a partir de diversas posições eram quase sempre conhecidos, mas só as pessoas pouco familiarizadas com Boston pareciam usá-los intensamente para organizar a cidade e escolher seus trajetos (Lynch, 1999, p.90).

A derrubada do viaduto da Perimetral e as modificações que vem sendo realizadas na área central e portuária da cidade, estão permitindo a revitalização geral da região, com novas ocupações e novos usos. O espaço está sendo interligado por um sistema de VLT além da possibilidade de acesso pelo Metro e por bicicletas. Na orla está sendo implantada a avenida Prefeito Luiz Paulo Conde, que interligará diversos espaços urbanos históricos e representativos da cidade, tal como a Praça Mauá, Praça Quinze e área da Candelária, que está se transformando em uma Praça com vários Museus representativos.

Nota-se que a recém-criada Avenida Prefeito Luiz Paulo Conde terá cerca de 3,5 km de extensão, que vai desde o Armazém 8 do Cais do Porto à Praça da Misericórdia, revelando uma vista deslumbrante da Baía de Guanabara, antes encoberta pela Perimetral. A nova orla

é destinada a pedestres e ciclistas, com várias áreas de convivência. As transformações urbanas visam a implantação de uma cidade mais sustentável e contemporânea que se renova, além de ecologicamente mais equilibrada, visto que o VLT possui nova tecnologia com alimentação elétrica pelo solo não gerando poluentes como os automóveis, contudo como mencionado tem sido inevitável a ligação da imagem do VLT com a dos bondes que circularam pela cidade no século XIX e XX, sendo inclusive o VLT considerado um bonde moderno.

Atualmente quem passa pela Zona Portuária do Rio já pode perceber a nova paisagem que se descortina, uma nova área ocupada no grande vazio urbano que existia, depois de um grande período de modificações. As mudanças na Avenida Rodrigues Alves, perto da Rodoviária Novo Rio, põem fim ao passado de ruas escuras e inseguras para quem circulava debaixo do viaduto da Perimetral, derrubado em 2012, inaugurando um novo período para o turismo a ser explorado na região, além do início de uma grande mudança nas mobilidades, nos marcos referências da cidade que futuramente irão gerar um atrativo para expansão da área. Contudo, sempre é preciso questionar relações de custo versus benefícios, ainda mais quando o assunto são os legados.

4. A partir do presente, reflexões iniciais sobre o pós 2016

Como a pretensão da seção anterior não foi a de esgotar a temática mas rastrear elementos a partir de três aportes teórico e/ou metodológico de perspectivas disciplinares diferentes (ver seção 2) torna-se evidente as limitações, e portanto o recorte estabelecido para as reflexões sobre o futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro após a realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. A Tabela 1 demonstra como que a interface entre os saberes destacados na seção 2 se relacionam com os elementos da seção 3. A partir daí, como reflexões discute-se como que novos conhecimentos podem ser provisionados a partir da “Banda K” do Modelo de Tribe:

Tabela 1 - Elementos para reflexão sobre o futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016:

Perspectivas (sub) disciplinares (a partir da seção 2)		Elementos selecionados (a partir da seção 3)
História	Breve esboço de debate historiográfico sobre a cidade considerando períodos específicos	Considerou as especificidades das cidades coloniais na América portuguesa quando comparadas com as da América espanhola e a condição de projeção da cidade do Rio de Janeiro enquanto sede do poder no Império e na República e isto traz um contorno para a construção da cidade do Rio de Janeiro enquanto destino turístico na atualidade e no pós 2016
Arquitetura e Urbanismo	Identificação de marcos que fazem parte da imagem da cidade, notadamente no Centro	Considerou-se dois marcos: (1) o Morro do Castelo, embora este não faça mais parte da paisagem; e (2) a Praça Mauá (notadamente o letreiro #Cidade Olímpica)

Transportes	Aspectos da evolução tecnológica dos transportes e do Ciclo de Transportes	Considerou-se dois elementos: (1) a relação entre os bondes e o VLT no centro da cidade tanto na perspectiva da distribuição geográfica da demanda (moradores e visitantes), quanto como experiência de transportes como experiência turística; e, (2) o <i>Bus Rapid Transit</i> (BRTs) e a expansão do espaço turístico notadamente para a zona oeste, com a análise de algumas implicações a partir das noções de Ciclo de Transportes
-------------	--	---

Fonte: Elaboração própria

A cidade do Rio de Janeiro vem se reinventando, resgatando e renovando áreas de vazios urbanos, que passam a ser novos marcos, tal como a Praça Mauá e a nova orla Conde, que se encontra em construção. Na Praça Mauá, a construção do Museu do Amanhã e a revitalização e construção do Museu de Arte do Rio (MAR), com a remoção do Viaduto da Perimetral são grandes exemplos da nova concepção da cidade sustentável, tornando o local um novo marco urbano e turístico. Contudo, é importante ficar atento aos processos de gentrificação e nisto se resgata a autora Bidu-Zachariassen (2006) que aborda estes e o contexto das políticas de revitalização de centros urbanos.

No que tange a evolução tecnológica dos transportes, relacionando aspectos da história e da arquitetura e urbanismo, destaca-se a importância que os bondes tiveram para a expansão do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro no passado, e conseqüentemente para a identificação de outros marcos, que por hora podem ter se tornado atrações de interesse turístico notadamente ao longo do século XX. Embora não se objetive fazer uma relação explícita entre o VLT e os Bondes do ponto de vista tecnológico, nota-se que na mídia a implantação do VLT fez lembrar de alguma forma os bondes, seguem dois destaques: (1) o traçado do VLT que parece ser semelhante ao do bonde que circulou no passado (Moura, 2015); (2) o VLT fez recordar o Rio de Janeiro de Machado de Assis, que a 133 anos fez o “Manual de Etiqueta” do Bonde (O Globo, 2016).

De outro lado, no presente, o fato de Machado de Assis, João do Rio, entre outras personalidades ilustres que guardam relação com a cidade do Rio de Janeiro, serem homenageados com seus nomes nos trens sugere uma oportunidade para o processo de valorização cultural e turistificação da cidade pós 2016 a partir do sistema de VLT, ou seja será possível ligar passado e presente, tendo o VLT como um cordão para o desenvolvimento de um turismo associado a nostalgia, no qual a mera distribuição geográfica da demanda de passageiros (moradores e visitantes) poderá dar lugar a experiência de transportes como parte significativa da experiência de lazer e turística no Centro da cidade. Contudo, ao se buscar a cidade sustentável e não apenas o destino turístico sustentável, há de se refletir sobre os usos e funções do VLT para além do turismo e do lazer, ou seja como meio de transporte prioritário ao uso da comunidade local. Neste sentido, a partir da intermodalidade (ou seja, a ligação com outros modos de transportes) o VLT poderá facilitar o acesso a várias áreas da cidade em viagens com fins de trabalho, estudo, lazer entre outros motivos evitando-se o uso de automóveis que podem gerar engarrafamento e ser mais poluentes

A partir das noções sobre o Ciclo de Transportes (Campos s.d. citada por Castro, Fraga e Lohmann, 2013) nota-se que através do BRTs existem outras áreas da cidade sendo ligadas, e que isto se relaciona também com a expansão imobiliária do capital (inclusive da rede hoteleira, notadamente na zona oeste da cidade), o que pode gerar aumento do valor da terra e consequentemente exclusões a partir do provimento de maior acessibilidade. Assim, além da expansão do espaço turístico da cidade é preciso considerar para o desenvolvimento sustentável formas de inclusão que valorizem iniciativas de base comunitária e local, tornando a convivência possível e evitando-se remoções.

Um dos caminhos para isto é que a comunidade local seja cada vez mais envolvida nos processos de decisão do tipo de turismo que se almeja para o destino, sendo fundamental que esta comunidade conheça a história da cidade, e eleja os marcos arquitetônicos e urbanísticos que são prioritários (ou não) enquanto atrações para o turismo. Logo conhecer aspectos da cidade do Rio de Janeiro enquanto colônia (1763), depois como sede do Império (1808) e capital federal (até 1960), e no presente enquanto cidade sede dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos (2016) são essenciais para decisões que afetarão o futuro. Por outro lado, olhar a paisagem e saber que mesmo não existindo o Morro do Castelo, aonde se iniciou a área urbana da cidade; que o VLT além de prover a intermodalidade tem seu traçado semelhante ao do antigo bonde; que o letreiro #Cidade Olímpica está na Praça Mauá, que tem importância histórica para a cidade além do projeto Porto Maravilha e dos Museus como o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã fazem parte de um processo de emponderamento para se decidir sobre o futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro, com vistas ao atendimento das sustentabilidades.

5. Considerações finais

Este trabalho buscou tratar o tema futuro do turismo na cidade Rio de Janeiro após a realização dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016 a partir da visão transversal das sustentabilidades considerando três eixos do conhecimento (ver seção 2) e o Modelo de Tribo como referência. Para tanto foi preciso identificar os elementos (ver seção 3) para a análise. Assim, para responder a pergunta inicial: “Como alguns elementos do passado/presente podem contribuir para futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016?” faz-se as seguintes considerações preliminares: (1) embora o recorte geográfico tenha se estabelecido no Centro da cidade e Zona Oeste, nota-se do lado não comercial do turismo, que o futuro deste na cidade do Rio de Janeiro deve considerar formas de emponderamento da comunidade local, ou seja aperfeiçoamento de metodologias que possam garantir o conhecimento de sua história e sobre marcos da paisagem levando a discussão sobre o que deve ser alvo do turismo e o que não deve. E, ainda travando uma luta de resistência para que o provimento de mais acessibilidade (por VLT, BRT e outros sistemas de transportes) não signifique exclusão, mas sim uma forma de convivência entre visitantes e visitados; (2) Já do lado comercial do turismo, nota-se que a relação que o VLT guarda com

os bondes antigos pode provisionar novas formas de turismo e lazer no Centro, sendo que este meio de transporte pode ir além de sua função de transportar entre origem/destino, mas também se tornar parte de uma experiência de turismo do visitante e de lazer para o morador.

Como reflexões preliminares utilizando o Modelo de Tribe (1997) como referência não foi possível avançar criando novos conceitos ou aperfeiçoando metodologias na chamada “Banda K”, mas gerou-se reflexões iniciais que poderão iluminar questões para novos estudos que se debrucem sobre o futuro do turismo na cidade do Rio de Janeiro pós 2016. Estes novos estudos devem levar em consideração instrumentos de planejamento como o plano estratégico da cidade, que tem focado na importância de se tratar o período pós 2016 (ver Prefeitura do Rio de Janeiro, 2013).

Referências

Bidou-Zachariasen, C. (2006) (org.) *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume.

Bresciani, M. S. (1998). História e Historiografia das Cidades, um Percurso. In: Freitas, M. C. de (Org.) *Historiografia Brasileira em Perspectiva*. São Paulo: Contexto. p.237-258.

Butler, R.W. (1980). The concept of a tourist area cycle of evolution: implications for management of resources. *Canadian Geographer*, v.24, n.1, p.5-12.

Carvalho, A. L.S. (2014). Rio de Janeiro a partir da chegada da Corte portuguesa: planos, intenções e intervenções no século XIX. In: PEIXOTO, E. R.; DERNTL, M. F.; PALAZZO, P. P.; TREVISAN, R. (Orgs.) *Tempos e escalas da cidade e do urbanismo: Anais do XIII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*. Brasília, DF: Universidade Brasília- Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2014 . Disponível em: < <http://bit.ly/1Pq75RT> > . Acessado em 7 de junho de 2016.

Castro, R.; Fraga, C.; Lohmann, G. (2013). Planejamento de Transportes e Destinos Turísticos. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.

Fraga, C.; Lohmann, G.; Santos, G.; Allis, T. (2013). Destinos turísticos e transportes: aspectos teóricos e estado da arte. In: Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.

Freire-Medeiros, B. (2008). *Gringo na laje: produção, circulação e consumo da favela turística*. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.

Gerson, Brasil. (2015). *História das Ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Bem te vi.

Gouvêa, M. de F. S. (2008). *O império das províncias: Rio de Janeiro, 1822-1889*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.

Guimarães, M. L. S. (2006). *Escrever a história, domesticar o passado*. In: Lopes, A. H. et al. (Orgs.). *História e Linguagens. Texto, imagem oralidade*. Rio de Janeiro: 7 Letras.

Holanda, S. B. de (2015). *Raízes do Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras.

Jornal O Paiz (1904). Rio de Janeiro, 16 de fevereiro de 1904. p.4. e Rio de Janeiro Disponível em <digital.bn.br/hemeroteca-digital> Acessado em 29 de maio de 2016.

- _____. (1911). Rio de Janeiro, 29 de setembro de 1911. p.3. Disponível em < bdigital.bn.br/hemeroteca-digital > . Acessado em 29 de maio de 2016.
- Leite, C.; Avvad, J. d. C. Marques. (2012). *Cidades Sustentáveis – Cidades Inteligentes*. Porto Alegre: Bookman.
- Lessa, C. (2000). *O Rio de todos os Brasis – Uma reflexão em busca da auto-estima*. Rio de Janeiro: Record.
- Lohmann, G.; Fraga, C.; Castro, R. (2013). *Transportes e Destinos Turísticos: Planejamento e Gestão*. Rio de Janeiro: Elsevier.
- _____; Panosso Netto, A. (2008). *Teoria do turismo: conceitos, modelos e sistemas*. São Paulo: Aleph.
- Lynch, K. (1999). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes
- Mendes, C. ; Veríssimo, C.; Bittar, W. (2011). *Arquitetura no Brasil, de Dom João VI a Deodoro*. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio.
- Motta, M. (2004). *Rio, cidade-capital*. Rio de Janeiro: Zahar.
- Moura, A. (2015). *Escavação revela que traçado do VLT é quase o mesmo de bondes do século 19*. Jornal O Dia. Publicado em 18 de julho de 2015. Disponível em , <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2015-07-18/escavacao-revela-que-tracado-do-vlt-e-quase-o-mesmo-de-bondes-do-seculo-19.html>
- O Globo (2016). Machado de Assis escreveu o ‘manual de etiqueta do bonde’. Publicado em 15 de maio de 2016. Disponível em < <http://glo.bo/1WM55LB> > Acessado em 13 de junho de 2016.
- Palhares, G.L. (2002). *Transportes Turísticos*. São Paulo: Aleph.
- Page, S.J. (2008). *Transportes e Turismo: Perspectivas Globais*. Porto Alegre: Bookman.
- Pearce, D.G. (2003). *Geografia do Turismo: Fluxos e regiões no mercado de viagem*. São Paulo: Aleph.
- Prefeitura do Rio de Janeiro. (2013). *Pós 2016, o Rio mais integrado e competitivo*. Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (2013-2016). Disponível em < <http://bit.ly/1U9JWug>> Acesso em 13 de junho de 2016.
- _____. (2012). Decreto 35.879 de 5 de julho de 2012. Disponível em < <http://bit.ly/1YmW9eO> > . Acessado em 13 de junho de 2016.
- Prideaux, B. (2000). The resort development spectrum. *Tourism Management*, v.21, n.3. p. 225-241.
- _____. (2004). The resort development spectrum: the case of Gold Coast Australia. *Tourism Geographies*, v.6.n.1, p.26-59.
- Radio em Revista (2016). Disponível em <<http://bit.ly/1ZMvebh>> Acessado em 29 de maio de 2016.
- Salgado, M. (2006). *Estudos sobre a escrita da história*. Rio de Janeiro: 7Letras, 2006.
- Sevcenko, N. (1998). A capital irradiante: técnica, ritmos e ritos do Rio de Janeiro. In: Novais, F. (Coord). Sevcenko, N. (Org.). *História da Vida Privada no Brasil*. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. v.3.p.513-654.
- Terra, C. (2013). *Paisagens Construídas, jardins, praças e parques do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX*. Rio de Janeiro: Rio Books.
- Torrão Filho, A. (2007). *Paradigma do Caos ou Cidade da Conversão?* São Paulo na Administração. São Paulo: FAPESP- Anna Blume.
- Tribe, J. (1997). The indiscipline of tourism. *Annals of Tourism Research*, v. 24, n. 4, p. 638-657.