



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS**

**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**GEOGRAFIA**



**THIAGO CASTRO DO NASCIMENTO SILVA**

**CONTRADIÇÕES SOCIOESPACIAIS NO PORTO MARAVILHA:  
RENOVAÇÃO URBANA E GENTRIFICAÇÃO DA ÁREA  
PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO**

**Campinas**

**2017**

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS**

**INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

**GEOGRAFIA**

**THIAGO CASTRO DO NASCIMENTO SILVA**

**CONTRADIÇÕES SOCIOESPACIAIS NO PORTO MARAVILHA:  
RENOVAÇÃO URBANA E GENTRIFICAÇÃO DA ÁREA  
PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado junto  
ao Instituto de Geociências da Universidade  
Estadual de Campinas como requisito para  
obtenção do grau de Bacharelado em Geografia.

**Orientadora:** Prof.<sup>a</sup> Dra. Maria Tereza Duarte Paes

**Campinas**

**2017**

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Geociências  
Cássia Raquel da Silva - CRB 8/5752

Si38c Silva, Thiago Castro do Nascimento, 1986-  
Contradições socioespaciais no Porto Maravilha : renovação urbana e  
gentrificação da área portuária do Rio de Janeiro / Thiago Castro do Nascimento  
Silva. – Campinas, SP : [s.n.], 2016.

Orientador: Maria Tereza Duarte Paes.  
Trabalho de Conclusão de Curso (graduação) – Universidade Estadual de  
Campinas, Instituto de Geociências.

1. Espaço urbano. 2. Gentrificação. 3. Áreas Portuárias. I. Paes, Maria Tereza  
Duarte, 1961-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III.  
Título.

Informações adicionais, complementares

**Palavras-chave em inglês:**

Urban space

Gentrification

Port areas

**Titulação:** Bacharel em Geografia

**Banca examinadora:**

Maria Tereza Duarte Paes [Orientador]

Marcelo Antonio Sotratti

Ana Maria Vieira Fernandes

**Data de entrega do trabalho definitivo:** 07-12-2016

## RESUMO

A presente pesquisa teve como objetivo o questionamento das contradições socioespaciais encontradas nas intervenções urbanas tendo como objeto de estudo o projeto do Porto Maravilha na área portuária do Rio de Janeiro. Uma dessas contradições é o surgimento do processo de gentrificação local. Outro ponto de interesse desse trabalho foi quanto a comprovação de que o modo como as cidades tentam atrair investimentos e capital atualmente implica na geração de conflitos socioeconômicos. Vemos que os administradores públicos estão cada vez mais comprometidos com aquilo que é defendido pelo planejamento estratégico, portanto, a cidade de Barcelona será tomada como referência de estudo, já que, seu modelo de intervenção urbana, baseado no planejamento estratégico, e na promoção da venda da imagem da cidade, é encarado hoje como um caso de sucesso, influenciando diversos outros projetos ao redor do mundo, incluindo o próprio projeto da área portuária do Rio de Janeiro. Como o projeto do Rio de Janeiro é de recuperação de uma área portuária em estado de degradação, é de suma importância a comparação com outros projetos de revitalização portuária, tais como: Baltimore, Roterdã e Londres. A formação histórica da cidade do Rio de Janeiro é considerada essencial para a compreensão da ligação entre a cidade e o seu porto, sendo por muito tempo um espaço de vivência e de sobrevivência dos habitantes do Rio de Janeiro, nos dando pistas de como a área chegou em tal estado de degradação, ao relacionarmos a sua história àquilo que Neil Smith classificou de investimentos e desinvestimentos do capital (*rent gap*). Por fim, um questionário foi aplicado entre os frequentadores do Boulevard Olímpico que está dentro da área atingida pelas ações do projeto Porto Maravilha, com o intuito de traçarmos um perfil dos visitantes que passaram a usufruir desse novo espaço de lazer da cidade.

### Palavras-chave

Intervenção urbana; gentrificação; contradições socioespaciais; Porto Maravilha; área portuária

## **ABSTRACT**

The objective of this work was to question the social-spatial contradictions found in urban interventions, and to study the Porto Maravilha project in the port area of Rio de Janeiro. One of these contradictions is the emergence of the local gentrification process. Another point of interest in this work was the confirmation that the way cities try to attract investment and capital currently implies the generation of socioeconomic conflicts. We see that public administrators are increasingly committed to what is advocated by strategic planning, therefore, the city of Barcelona will be taken as a reference of study, since its model of urban intervention, based on strategic planning, and promoting the sale of the image of the city, is considered today as a success case, influencing several other projects around the world, including the Rio de Janeiro port area project itself. Since Rio de Janeiro's project is to recover a port area in a state of degradation, it is very important to compare it with other port revitalization projects, such as Baltimore, Rotterdam and London. The historical formation of the city of Rio de Janeiro is considered essential for understanding the connection between the city and its port, (being for a long time an area of experience and survival of the inhabitants of Rio de Janeiro), Giving us clues as to how the area came to be in such a state of degradation as we relate its history to what Neil Smith called "rent gap" investments and disinvestments. Finally, a questionnaire was applied among the visitors of the Olympic Boulevard that is within the area of action of the Porto Maravilha project, with the intention of drawing a profile of the visitors who came to enjoy this new space of leisure of the city.

### **Keywords**

Urban intervention; gentrification; socio-spatial contradictions; Porto Maravilha; port area

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Baltimore Harborplace .....	21
Figura 2: <i>Kop van Zuid</i> na cidade de Roterdã .....	24
Figura 3: Foto aérea da construção do <i>HafenCity</i> .....	27
Figura 4: Ligação da cidade com o mar em Barcelona .....	32
Figura 5: Local da fundação da cidade do Rio de Janeiro.....	36
Figura 6: Caminho novo para Geraes .....	37
Figura 7: Aterros e desmontes no Rio de Janeiro .....	38
Figura 8: Rio de Janeiro no começo do século XIX, na área central e portuária.....	40
Figura 9: Área portuária com aterro .....	45
Figura 10: Elevado da Perimetral com o porto no lado direito .....	48
Figura 11: Mapa de Região de Influência das Cidades – 2007 .....	58
Figura 12: Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU.....	61
Figura 13: Objetivos do Porto Maravilha .....	63
Figura 14: Gabaritos máximos por quadra .....	64
Figura 15: Valores do CAB e do CAM, na AEIU .....	65
Figura 16: Obras e empreendimentos em andamento.....	69
Figura 17: Corredor Cultural .....	72
Figura 18: Boulevard Olímpico, na altura da Praça Mauá .....	76
Figura 19: Boulevard Olímpico, próximo a praça XV .....	77
Figura 20: Região do Morro da Conceição na Pedra do Sal .....	77
Figura 21: Trump Towers: Divulgação do projeto das torres do Donald Trump que estava previsto pra ser construído na avenida Francisco Bicalho.....	78
Figura 22: Port Corporate Tower .....	79
Figura 23: Avenida Rodrigues Alves, sem a Perimetral, com o Pátio da Marítima ao fundo .....	80
Figura 24: Pátio da Marítima .....	80
Figura 25: Mapa das Regiões de Planejamento do Rio de Janeiro com a delimitação das Macrozonas de Ocupação Urbana.....	84
Figura 26: Mapa dos Limites Administrativos da Cidade do Rio de Janeiro.....	85
Figura 27: Mapa de ordenamento territorial com os vetores de crescimento.....	86
Figura 28: Boulevard Olímpico, na altura da Igreja da Candelária .....	93

Figura 29: Edifício: A Noite, sendo utilizado como atração noturna de entretenimento ..	97
Gráfico 1: Idade dos entrevistados.....	89
Gráfico 2: Renda mensal (em reais) dos entrevistados.....	90
Gráfico 3: Qualidade das obras na área portuária.....	93

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Sexo/Gênero dos entrevistados.....	88
Tabela 2: Faixa etária dos entrevistados .....	88
Tabela 3: Grau de instrução dos entrevistados .....	89
Tabela 4: Renda mensal (em reais) dos entrevistados, onde SM é Salário-mínimo .....	90
Tabela 5: Quantidade de entrevistados que são residentes da cidade do Rio de Janeiro .....	91
Tabela 6: Motivo da visita à cidade .....	91
Tabela 7: Opinião favorável aos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro .....	91
Tabela 8: Opinião dos entrevistados sobre a qualidade das obras na área portuária .....	92
Tabela 9: Opinião dos entrevistados se o governo municipal deveria ter priorizado outro tipo de investimento em vez dos que foram feitos para as Olimpíadas .....	94
Tabela 10: Qual área deveria ser priorizado o investimento da prefeitura do Rio de Janeiro .....	94
Tabela 11: Opinião sobre a possível melhora de vida após as Olimpíadas .....	95
Tabela 12: Opinião sobre a consequência da revitalização da área portuária para a população .....	95
Tabela 13: Sobre o conhecimento da injustiça no projeto de revitalização portuária .....	96

## LISTA DE SIGLA E ABREVIATURAS

ACN – Área Central de Negócios

AEIU – Área de Especial Interesse Urbanístico

AP – Áreas de Planejamento

CAB – Coeficiente de Aproveitamento Básico

CAM – Coeficiente de Aproveitamento Máximo

CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro

CEF – Caixa Econômica Federal

CEPAC – Certificado do Potencial Adicional de Construção

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

COI – Comitê Olímpico Internacional

EXPO 98 – Exposições Internacionais de Lisboa de 1998

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

FIFA – Fédération Internationale de Football Association

IAB-RJ – Instituto de Arquitetos do Brasil (Rio de Janeiro)

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPP – Instituto Pereira Passos

I-RA – I Região Administrativa

II-RA – II Região Administrativa

LC – Lei Complementares

LOA – Lei Orçamentária Anual

PERI – Planos Especiais de Reforma Interior

PGM – Plano Geral Metropolitano

PPP – Parceria Público-Privada

RP – Regiões de Planejamento

UNESCO – United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>9</b>
<b>1 AS DIFERENTES ESTRATÉGIAS DE RECUPERAÇÃO DO MEIO URBANO</b> .....	<b>14</b>
1.1 AÇÕES EM CENTROS URBANOS .....	14
1.2 OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA NAS ÁREAS PORTUÁRIAS .....	20
1.2.1 Os exemplos clássicos .....	20
1.2.2 Outros projetos em áreas portuárias .....	22
1.3 O PAPEL DOS GRANDES EVENTOS MUNDIAIS NAS INTERVENÇÕES URBANAS .....	27
1.4 O CASO DA CIDADE DE BARCELONA, O <i>CITY MARKETING</i> E OS JOGOS OLÍMPICOS .....	30
<b>2 A LIGAÇÃO ENTRE O RIO DE JANEIRO COM A REGIÃO PORTUÁRIA</b> .....	<b>34</b>
2.1 DA ORIGEM ATÉ A SUAS TRANSFORMAÇÕES ?.....	34
2.2. O ABANDONO DA ZONA PORTUÁRIA CARIOCA: O SURGIMENTO DA PERIMETRAL .....	46
<b>3 AS CONTRADIÇÕES DO PROJETO PORTO MARAVILHA</b> .....	<b>54</b>
3.1 O PORTO MARAVILHA NA REESTRUTURAÇÃO URBANA.....	55
3.1.1 O Porto Maravilha e caracterização da Área de Especial Interesse Urbanístico .....	60
3.1.2 As relações entre o capital e o social no Porto Maravilha .....	63
3.2 O OUTRO LADO DO PORTO MARAVILHA: A GENTRIFICAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO .....	69
3.2.1 A experiência anterior: as intervenções na Lapa, o espaço da boêmia carioca .....	70
3.2.2 A gentrificação no Porto Maravilha: a expansão urbana dos espaços gentrificados? .....	74
3.3 OBSERVAÇÕES NO BOULEVARD OLÍMPICO .....	87
<b>4 CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>98</b>
<b>5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>102</b>

## INTRODUÇÃO

Atualmente as cidades estão disputando entre si por investimentos como consequência da globalização que, desde as décadas de 1960/70, vem aumentando a concorrência entre elas, decorrente da intensificação da modernização do sistema produtivo com a tecnologia desempenhando um papel fundamental nesse processo. Esse movimento coincidiu com o período da crise do capitalismo, cujo ápice se deu na crise do petróleo de 1973. Sendo, assim, tais mudanças no sistema produtivo vieram a ser uma tentativa de resposta ao modelo *fordista-keynesiano* excessivamente rígido, resultando no que foi chamado por vários autores como, de acumulação flexível do capital que, com essa modernização, permitiu a difusão da produção em qualquer lugar do planeta, não sendo mais preciso que todas as fases da produção estejam localizadas em um único local (BENKO, 2002 [1995]; HARVEY, 2006). Assim, as cidades passaram a oferecer vantagens e incentivos (isenções fiscais, força de trabalho mais barata, menores restrições nos contratos de trabalho) para a implantação de empresas em seus territórios, trazendo à tona no contexto brasileiro o velho regionalismo e clientelismo na política (VAINER, 2007).

Entretanto, algumas cidades decidiram por incentivar projetos de recuperação de áreas consideradas degradadas como forma de dinamizar a economia local (SMITH, 2006; VARGAS & CASTILHO, 2006) e estimular a especulação imobiliária, visto a repercussão que alguns projetos de intervenção urbana vinham obtendo mundialmente, como os casos dos projetos de Boston e Baltimore, cujas áreas portuárias foram recuperadas e integradas ao resto da cidade para o acesso da população, trazendo milhões de turistas que passaram a consumir esses novos espaços criados, o que implicou no aumento da renda dessas cidades.

O aparente sucesso dessas intervenções urbanas, realizadas majoritariamente nas áreas centrais e portuárias, facilitou que os conflitos socioespaciais fossem escondidos, tais como a expulsão da população de menor poder aquisitivo que vivia anteriormente nessas áreas recuperadas em substituição por uma outra parcela de pessoas mais abonadas, após esse espaço ser elitizado em um processo que ficou conhecido como gentrificação. (GLASS, 1964; SMITH, 2006, 1979). Mesmo assim, o que se tem visto é a replicação mundo afora desses modelos de transformação urbana das cidades que buscam somente uma forma de dinamizar suas economias, através de projetos que se imitam entre si, como se o sucesso de determinado projeto só pudesse ser possível se

cada etapa realizada no modelo tido como padrão fosse copiada a perfeição, se esquecendo os administradores públicos que, além das incertezas decorrentes de se adotar um modelo padrão, cada cidade é diferente, com especificidades, virtudes e problemas inerentes as suas próprias histórias, necessitando de medidas exclusivas para cada caso.

Um fator que pode explicar a propagação desses projetos de intervenção urbana está relacionado a promoção da venda da cidade como prega o marketing urbano e o planejamento estratégico que constituiu-se também em um padrão de modelo de gestão pública, desde o sucesso da cidade de Barcelona que teve como vitrine de seu projeto urbanístico os Jogos Olímpicos de 1992, ao expor na televisão as mudanças sofridas em seu território. Utilizando-se das possíveis vantagens de associar a imagem da cidade aos grandes eventos mundiais, que diversas cidades nos quatro cantos do planeta vem desde então buscando se promover e, portanto, aproveitando-se do fato de sediarem tais eventos para viabilizarem mais facilmente os seus próprios projetos de intervenção urbana, baseados agora a imagem e semelhança do novo modelo-padrão de transformação urbanística que virou o projeto de Barcelona.

Segundo Compans (2005), Oliveira (2009, p.3) e Pasquotto (2016, p.118), a cidade do Rio de Janeiro acabou por ser influenciada também por esse modelo da cidade de Barcelona, sendo a primeira cidade do hemisfério sul a elaborar um planejamento estratégico de cidade em 1993, contando com a consultoria de boa parte dos indivíduos responsáveis pela elaboração do projeto de Barcelona. No projeto de planejamento estratégico do Rio de Janeiro de 1995, já constava medidas para a revitalização<sup>1</sup> da área portuária. Mas tal projeto só pôde sair do papel após a reunião de alguns fatores que permitiram a execução dele, como a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016.

Portanto, a hipótese desse trabalho é que os projetos urbanísticos contemporâneos, baseados nas diretrizes do planejamento estratégico, resultam não somente em renovação e oportunidades de crescimento da cidade, mas, também têm como consequência o aparecimento de desigualdades nas localidades onde eles são realizados, contradições estas encontradas na área portuária do Rio de Janeiro que está em meio a um processo de renovação urbana.

---

<sup>1</sup> O termo revitalização será o utilizado nesse trabalho para se referir as intervenções que estão em andamento na região portuária da cidade do Rio de Janeiro, pois é este que está sendo empregado pelas autoridades públicas que estão executando o projeto, apesar de se verificar outros tipos de intervenções no local. (GIANELLA, 2013, p. 129).

Assim, este trabalho foi dividido em três capítulos, com o objetivo geral de apresentar e discutir essas contradições socioespaciais identificadas no projeto do Porto Maravilha de modo a mapear o processo local de gentrificação.

No primeiro capítulo explico como se dão as principais estratégias de intervenção urbana, que recorrentemente são confundidas entre si: a renovação urbana, revitalização urbana, reabilitação urbana, requalificação urbana, e regeneração urbana. E como cada uma delas leva ao processo de gentrificação do local e que em cada um desses diferentes tipos de intervenções resulta em contradições socioespaciais, relacionando esse fato com a questão da produção do espaço urbano. Como o projeto do Rio de Janeiro é direcionado para a revitalização de sua área portuária, é pertinente que se discuta alguns dos mais famosos projetos de revitalização portuária para que assim seja possível entender melhor o que se passa no projeto do Rio de Janeiro, e apresentando os aspectos positivos e negativos apontados nesse tipo de projetos. Na parte final do capítulo é demonstrada a importância atual de se vincular os grandes projetos urbanísticos com os grandes eventos mundiais, como a Copa do Mundo de Futebol, os Jogos Olímpicos e as grandes feiras internacionais e, é destacada uma seção para a avaliação do projeto de Barcelona.

O segundo capítulo é referente a ligação histórica da cidade do Rio de Janeiro com o seu porto, a história da formação da cidade e de sua área portuária, essencial para entendermos o estado de degradação verificado antes do começo das obras do Porto Maravilha. Essa tarefa foi dividida em duas partes. A primeira conta a história da origem da cidade até a decadência da área portuária carioca por volta da década de 1970, após as exigências da modernização mundial das atividades portuárias, da perda da centralidade política e econômica da cidade do Rio de Janeiro para São Paulo, acentuada com a transferência da capital do país para Brasília, tendo como marco principal de degradação da área portuária a construção do Elevado da Perimetral. Na segunda parte é enfocada a questão política por trás dessas constantes perdas ocorridas no Rio de Janeiro, além de mostrar a mudança na mentalidade da administração pública relacionada aos projetos de planejamento urbano e no fato da criação de subcentralidades que passaram a concorrer com a área central e portuária da cidade como focos do desenvolvimento econômico do Rio de Janeiro.

O terceiro capítulo explica como se deu a viabilidade do projeto Porto Maravilha, contextualizando-o no cenário atual e descreve suas finalidades político, sociais e

econômicas. Discute as contradições socioespaciais do projeto e apresenta o caso do projeto Corredor Cultural da Lapa, como uma das primeiras ações no Rio de Janeiro que visava a reabilitação e requalificação do patrimônio cultural e habitacional, marcando uma ruptura com que era recorrente nas intervenções realizadas na cidade antes voltadas a simples destruição.

A partir desse caso da Lapa é feita uma relação ao projeto Porto Maravilha quanto ao aparecimento do processo de gentrificação do local e se esse projeto resultará em outros que criarão mais espaços fragmentados no espaço urbano carioca, tendo como ponto de partida para essa hipótese o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, de 2011, e os diferentes planejamentos estratégicos feitos para a cidade desde meados da década de 1990, como também da análise do Estatuto da Cidade de 2001.

A última seção do capítulo é referente a pesquisa de campo realizada no dia 20 de agosto de 2016, onde um questionário de 13 perguntas, foi aplicado a 97 frequentadores do Boulevard Olímpico como uma forma de verificar como os visitantes dessa nova área de lazer da cidade estão encarando aquilo que já foi feito na área portuária, ou seja, as suas impressões a respeito desse espaço transformado.

A metodologia da pesquisa contou com um levantamento bibliográfico com os temas abordados na pesquisa, tendo como base teórica aqueles que enfocavam sobre gentrificação, planejamento urbano e geografia urbana.

Diversas consultas foram feitas aos diferentes planos estratégicos da cidade, ao Estatuto da Cidade, e ao Plano Diretor do Rio de Janeiro (Lei Complementar nº 111/2011), para a compreensão das ações realizadas pelos governantes; levantamento de informações sobre o projeto Porto Maravilha nos meios de divulgação oficiais (sites, jornais, etc.) da prefeitura, do governo do estado e do governo federal, para análise de como se deu o projeto.

Com o trabalho de campo, além da realização da coleta das respostas do questionário, foram coletados dados por material fotográfico dos pontos analisados, para dar suporte aos objetivos da pesquisa. Uma primeira visita ao Boulevard Olímpico para reconhecimento do local foi feita no dia 17 de agosto de 2016, quando foram tiradas algumas fotos.

Na parte final da metodologia foram analisados os dados obtidos em campo, além da quantificação das respostas do questionário, que serão apresentadas em forma de tabelas e gráficos na seção 3.3.

Esperamos que, com esse trabalho, venha de alguma forma contribuir na discussão sobre intervenção urbana e suas diversas implicações nas cidades onde ela é implementada.

## 1 AS DIFERENTES ESTRATÉGIAS DE RECUPERAÇÃO DO MEIO URBANO

Desde dos anos cinquenta diversas cidades ao redor do mundo em todos os continentes sofreram processos de intervenção urbana em suas áreas centrais. Independentemente dos motivos que levaram essas áreas nas mais diferentes cidades se encontrarem em estado de degradação, processo sobre o qual trataremos mais à frente, verificou-se que essas intervenções apresentaram padrões no modo de ação para a transformação do cenário encontrado.

Essas intervenções receberam diversos nomes à medida que os anos passaram. Sendo assim, não é muito raro os casos de confusão entre cada termo, tais como: renovação, requalificação, reabilitação, revitalização, regeneração e gentrificação. Dessa forma, é necessário fazer uma distinção entre os termos, o que se nota em comum mesmo, entre cada termo são as inúmeras críticas feitas a eles, por causas das consequências negativas que surgem e do questionamento de quem são realmente os beneficiados. Contudo, nem tudo resulta em críticas, aspectos positivos existem e eles também foram ressaltados ao longo dos anos, o que evidencia o caráter estritamente complexo e contraditório das ações de transformação de uma determinada parte da cidade, seja ela central ou não.

Desse modo nessa parte da pesquisa o enfoque será no entendimento das diferentes estratégias de recuperação do meio urbano relacionando-os com o contexto atual encontrado na cidade do Rio de Janeiro com a implementação do projeto Porto Maravilha, na região portuária da cidade, que como será visto no capítulo 2, é de grande importância histórica para a população carioca, sendo a sua área de origem.

### 1.1 AÇÕES EM CENTROS URBANOS

A partir de meados do século XX as cidades dos Estados Unidos e da Europa começaram a passar por mudanças profundas em seus centros urbanos, a justificativa para esse acontecimento foi a recuperação dos espaços deteriorados. No contexto americano, esse movimento se deu por inúmeras razões, sendo a principal delas a saída da população de maior poder aquisitivo rumo ao subúrbio, deixando as áreas nobres das cidades com a população mais pobre ou desempregada. Em relação as cidades europeias estas encontravam-se completamente destruídas por causa da Segunda

Guerra Mundial. Assim, a primeira medida de transformação urbana foi a controversa renovação urbana.

Para Vargas e Castilho (2006), a renovação urbana foi a fase inicial dos processos de intervenção nos centros urbanos entre as décadas de 1950 e 1970, nos Estados Unidos e na Europa. Enquanto os europeus decidiram preservar o que restou dos seus patrimônios arrasados durante a Segunda Guerra Mundial, os americanos foram por outra via, a da destruição, para a seguir reconstruir do zero, ou seja, demolir e construir para renovar, seguindo os princípios da Carta de Atenas<sup>2</sup> e dos modernistas (DEL RIO, 2004 [1990]; JOSÉ, 2012; VASCONCELLOS & MELLO, 2006; VAZ & SILVEIRA, 1999). Essa forma de intervenção sofreu inúmeras críticas, principalmente por causa da retirada da população de seus lugares de origem e da criação de áreas que permaneceram vazias (VARGAS & CASTILHO, 2006, p.14-15).

Após as duras críticas a esse tipo de estratégia de renovação urbana, modificou-se a maneira de intervir nas cidades e, por volta da década de 1960 surge a ideia de revitalização como uma forma alternativa de intervenção urbana. Na revitalização urbana o foco está na “recuperação econômica e social de uma parte da cidade em decadência” (Carta de Lisboa, 1995, apud Vasconcellos & Mello, 2006, p.59). Diferentemente do que ocorria na corrente anterior da renovação urbana, o patrimônio histórico passa a ser preservado como um todo. Contudo, o conceito de revitalização também passou a receber inúmeras críticas, tanto pela sua origem etimológica que remete a noção de voltar a dar vida a algo morto, ou seja, a uma área considerada sem vida da cidade, denotando para Duarte (2005) uma visão preconceituosa e errônea da área da intervenção; quanto pelas ações realmente colocadas em prática com a revitalização nas diversas cidades, como comenta Pasquotto (2010, p.146) ao dizer que as intervenções acabaram por expulsar a população residente, o comércio e as atividades peculiares do local.

Já na reabilitação urbana, segundo Vasconcellos e Mello (2006) e Pasquotto (2010), o termo tem implicações com a recuperação das áreas abandonadas da cidade, principalmente as áreas centrais. A contribuição da Carta de Veneza (1964) “ampliou o conceito de monumento histórico: este, não restrito a exemplos isolados, seria estendido a todo conjunto representativo, mesmo modesto, testemunho de evoluções, civilizações

---

2 Dentre as diversas Cartas de Atenas, a que é citada nessa projeto é a elaborada durante o IV CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – em 1933, cuja publicação se deu somente em 1941, com redação final de Le Corbusier. A questão da preservação dos patrimônios históricos tem entre outras orientações as seguintes: “o reconhecimento que eles devem ser salvaguardados, desde que representem a expressão de uma cultura anterior e correspondam a um interesse geral; que haja uma escolha com sabedoria do que deve ser respeitado; caso tenha construções repetidas com numerosos exemplares, algumas serão preservadas e outras demolidas” (Carta de Atenas, apud IPHAN, p.25-26).

ou acontecimentos históricos.” (VASCONCELLOS & MELLO, 2006, p.58). Assim passou a se evitar as demolições e a preservar não somente uma construção isolada. O objetivo da reabilitação é o da habilitação do edificado e da paisagem urbana, “na medida em que as intervenções de reabilitação surgem muitas vezes associadas a atuações de melhoramento do espaço público ou revitalização do mesmo” (MOURA, et al, 2006).

Na requalificação urbana, para autores como Duarte (2005) e Tavares (2008, p.21), a recuperação do espaço urbano em áreas que se encontram abandonadas tem ações mais concretas que permitem o desenvolvimento econômico e social e não somente a recuperação do edificado. Nesse sentido são propostas medidas que procuram “dar novos usos a espaços que se perderam com as funcionalidades ultrapassadas.” (TAVARES, 2008, p.22). Cabe destacar que reabilitação e requalificação são termos muito utilizados por arquitetos e nas políticas públicas.

O conceito da regeneração urbana é mais recente, do final do século XX e início deste século. Com os mesmos objetivos dos outros tipos de intervenção urbana, a diferença seria na escala desses projetos e na forma com que atua o Estado. A presença de parcerias público privadas (PPP) são comuns nesse tipo de intervenção, o que evidencia para Smith (2006) que “os arautos da estratégia da regeneração mascaram as origens sutilmente sociais e os objetivos da mudança urbana, apagam as políticas de ganhadores e perdedores de onde emergem tais linhas de ação.” (SMITH, 2006, p.83).

Uma constatação acerca de todos os tipos de intervenções urbanas é a valorização das áreas onde tais práticas se deram, o que pode ser chamado de um certo enobrecimento dos locais e, geralmente, como consequência desse fato, ocorre a expulsão da população mais pobre em troca de uma outra parcela da população mais abastada. Com relação a esse fato no ano de 1964, depois de anos de observações sobre o que acontecia em Londres, a socióloga Ruth Glass criou o conceito de gentrificação para explicar o que estava acontecendo na área central dessa cidade.

Um após o outro, numerosos bairros operários londrinos foram invadidos pelas classes médias alta e baixa. Locais degradados ou com casinhas modestas, com dois aposentos no térreo e dois em cima, foram retomadas quando os contratos de aluguel expiraram, e se tornaram elegantes residências de alto preço. Residências vitorianas maiores, que tinham mudado de função – ou seja, haviam passado a ser utilizadas como pensões familiares ou sub-locadas – recuperaram novamente um bom nível de status. Esse processo de gentrificação, uma vez começado em um bairro, se estendeu rapidamente até que quase todas as camadas populares que aí moravam originalmente tivessem deixado o lugar e que todas as características sociais tivessem mudado. (GLASS, 1964, p. XVII, apud SMITH, 2006, p.60).

A partir daí verificou-se em várias cidades ao redor do mundo fenômeno semelhante, o que para Smith (2006) implica em uma generalização da gentrificação, sendo esse processo cada vez mais uma medida de ação orquestrada pelo mercado privado em parceria com o poder público, não mais se restringindo às áreas centrais das cidades.

Desse modo, como citado anteriormente, vemos em todos os tipos de intervenções urbanas debates acerca das contradições socioespaciais que surgiram em decorrência delas. Para uma melhor compreensão desses fatos é necessário trazer à tona a questão da produção do espaço urbano.

Temos na produção do espaço urbano a atuação de diferentes agentes que, cada um a seu modo, contribuíram na sociedade capitalista para o estado atual das cidades. Esses agentes, segundo Corrêa (1999 [1989], p.12), são: os proprietários dos meios de produção; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; e, os grupos sociais excluídos. Sobre isso Lefebvre (2008 a [1968], p.21) escreve que:

Num tal processo intervêm ativamente, voluntariamente, classes ou frações de classes dirigentes, que possuem o capital (os meios de produção) e que geram não apenas emprego econômico do capital e os investimentos produzidos na “cultura”, na arte, no conhecimento, na ideologia. Ao lado, ou antes, diante dos grupos sociais dominantes (classes dominantes e frações de classes) existe a classe proletária: o proletariado, ele mesmo dividido em camadas, em grupos parciais, em tendências diversas, segundo os ramos da indústria, as tradições locais e nacionais.

Assim, com a produção do espaço urbano, a criação de centros urbanos como o percebemos hoje foi possível. Na sociedade capitalista recém-industrializada do século XIX os meios para o estabelecimento dessa organização urbana foram sendo impostos quase que naturalmente, e o centro urbano passou a concentrar: o centro de decisão financeira; os capitais oriundos das atividades econômicas sobre o território; a sede dos equipamentos e aparelhos do Estado; as áreas para a fixação das indústrias; centros comerciais para atender as necessidades da população residente; infraestrutura básica para facilitar a circulação e os deslocamentos das mercadorias minimizando os custos da produção; movimentos migratórios de pessoas em busca de trabalho e moradias de baixa qualidade (principalmente quanto aos aspectos sanitários).

Vimos que por motivos distintos os centros das cidades perderam boa parte de suas indústrias, sedes de empresas e, com a saída da população dos estratos sociais mais altos, o centro urbano perdeu grande parte dos investimentos dos agentes

responsáveis pela produção do espaço urbano que concentraram os seus interesses em outras áreas mais dinâmicas das cidades. A cidade do Rio de Janeiro, no Brasil, também atravessou um grande período sem ter os investimentos mais direcionados para sua área portuária, isso será mais discutido no próximo capítulo. Com relação, a esse processo de perda de investimento nas áreas centrais, Neil Smith (2006, p.66) explica que seria um processo de investimentos e desinvestimentos do capital como consequência da mobilidade deste, baseando-se na teoria da diferenciação da renda (*rent gap*).

Também seria através desse processo de diferenciação da renda a causa do retorno da importância do centro como foco de atração de capitais. Seguindo essa lógica, a volta dos investimentos nas áreas centrais se justificaria por ser o próprio centro dotado de uma razoável estrutura, com forte identificação com a população da cidade e que, apesar das perdas no processo de desinvestimentos, continuava sendo a área mais importante de uma cidade e, dependendo do porte desta, a área principal de toda uma região, como as cidades de Nova Iorque, Londres, Rio de Janeiro, São Paulo e Seul. A partir desse retorno da importância da área central, políticas de intervenção urbana são propostas para tentar atrair capitais não somente para o centro, mas para a cidade como um todo.

Os conflitos socioespaciais gerados pelos diferentes tipos de intervenções urbanas ocorrem porque na maioria desses projetos o foco está exclusivamente voltado para a atração da atenção dos agentes produtores do espaço urbano para que estes continuem a investir no centro, deixando de lado os interesses da população que permaneceu morando na área central em sua época de degradação. Na grande maioria dos casos, ocorrem remoções forçadas, enobrecimento da área com aumento do custo de vida com a expulsão indireta da população local e mudança do perfil socioprofissional com atração das classes médias e elites. Todo esse processo gerará inúmeros casos de gentrificação do espaço urbano.

Cabe ressaltar que esses projetos de intervenção urbana são geralmente bem aceitos pela opinião pública, apesar de existir alguns movimentos de resistência, porque eles são elaborados com uma ideologia de que a cidade prosperará, trazendo o tão desejado crescimento econômico, numa época em que as cidades competem entre si pela entrada de recursos financeiros. Harvey (1998 [1989], p. 92) nos relata que além desse discurso ser repetido entre as cidades é também compreensível

O fato de estarem [as cidades e lugares] tão pressionadas e de o resultado ser uma repetição em série de modelos bem-sucedidos (como Habor Place, de Baltimore) é compreensível, dada a sombra histórica da desindustrialização e da reestruturação, que deixaram a maioria das grandes cidades do mundo capitalistas com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento. Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (do tipo certo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreedimentismo urbano intensificados.

Esse assunto será mais abordado na parte sobre a cidade de Barcelona e seu projeto de transformação urbanística de 1979-1992, e, também no capítulo final deste trabalho relacionando-o com o que se viu no Rio de Janeiro, mas podemos adiantar que no caso da cidade do Rio de Janeiro esse processo foi praticamente idêntico, desde as justificativas para a sua execução até a venda da ideologia das melhorias que serão obtidas para a área portuária e o resto do Rio de Janeiro. É evidente que, de fato, houve transformações positivas na área portuária, tais como: a inclusão do novo modal de transporte, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), a construção da via binário e dos túneis Marcello Alencar e Rio 450 que ajudaram, ao menos até agora, no aumento da velocidade de circulação dos carros e ônibus nessa região, reduzindo o congestionamento. Mas com relação a questão dos transportes nas áreas próximas o que se tem notado é exatamente o contrário, ou seja, maiores congestionamentos, redução da velocidade nas vias do centro e uma completa alteração das linhas de ônibus da cidade, com mudanças nos itinerários, extinção de linhas, ou a junção de duas ou mais linhas em uma só, e a criação de outras totalmente novas que geraram inúmeras reclamações por parte da população. Esses exemplos apenas ilustram a complexidade envolvida quando se trata de projetos de intervenção urbana do porte que se realiza no Rio de Janeiro, uma vez que as transformações ainda não terminaram. A questão é como o novo governo eleito em 2016 lidará com isso. Sendo assim é necessário esperar um pouco mais para concluirmos melhor sobre os impactos dessas ações na área portuária do Rio de Janeiro.

Como o projeto do Rio de Janeiro se deu em sua área portuária, e como essa prática encontra vários casos ao redor do mundo, então cabe aqui escrevermos um pouco de como se deram esses projetos em outras áreas portuárias.

## 1.2 OS PROJETOS DE INTERVENÇÃO URBANA NAS ÁREAS PORTUÁRIAS

A área portuária carioca se desenvolveu assim como em diversas cidades portuárias, ou seja, como uma continuidade do centro. Correa (1999 [1989], p.38-40) explica que isso se deve ao fato que as cidades com a Revolução Industrial ampliaram as suas ligações com o mundo exterior, assim, áreas onde a produção era escoada via transporte marinho foram ampliadas. Para que houvesse uma diminuição dos custos, os terminais ferroviários foram sendo localizados o mais próximo possível dos terminais marítimos. Dessa forma, as atividades derivadas desse processo se concentraram próximas dessa região atraindo um contingente maior de trabalhadores que geram uma área central muito próxima da área portuária.

Ferreira (2013, p.89) explica que, com o crescimento das cidades, sobretudo das áreas centrais, criou-se dificuldades para a expansão dos portos, pois a malha urbana comprimiu a área portuária. Além disso o autor também escreve que:

a reestruturação produtiva traz consigo inúmeras consequências e os portos não são exceção, assim surge a necessidade de ampliação e modernização da infraestrutura portuária, observa-se a privatização e descentralização dos portos, percebe-se a concentração entre operadores e portos estratégicos da circulação mundial de mercadorias (acirramento da competição entre os portos) e, finalmente a subutilização, abandono e decadência dos portos tradicionais (FERREIRA, 2013, p.82-83).

Desse modo, aproveitando-se dessa possibilidade, os governantes voltaram as suas atenções para esses espaços vazios e abandonados das áreas portuárias. A ideia foi recuperar esses lugares antes sem atividade alguma e transformá-los por completo com novas e diferentes funções das que eram realizadas anteriormente. Segundo Andini (2011, p.6), o foco mundial seria no propósito de “criar lugares com novas formas de amenidades públicas que ofereçam atividades para lazer, cultura, comércio e hospitalidade.”

### 1.2.1 Os exemplos clássicos

Alguns casos se tornaram notórios e serviram de base para uma sucessão de intervenções nas áreas portuárias em escala global, casos como os de Boston, Baltimore, Londres e Barcelona.

Os dois primeiros, Boston e Baltimore (figura 1), foram idealizados em meio a política de renovação urbana, sendo o de Baltimore de estilo modernista, “o esforço de renovação urbana tinha criado um centro da cidade altamente funcional e fortemente modernista de escritórios, praças, e por vezes, exemplares espetaculares de arquitetura” (HARVEY,1998 [1989],p.89). As ações em suas respectivas áreas portuárias continuaram nas décadas seguintes, já em meio a conscientização da necessidade de preservação e conservação das formas urbanas ou de suas refuncionalizações. As ações de Baltimore foram consideradas de enorme sucesso e atraíram milhões de visitantes para a cidade, sendo imitadas por centenas de outras cidades nos anos posteriores. Apesar desse sucesso, como consequência negativa surgiu uma forte especulação imobiliária e o processo de gentrificação.

Figura 1: Baltimore Harborplace.



Fonte: Bruce Emmerling, 2012. In: <https://pixabay.com.pt/baltimore-porto-cidade-maryland-217620/>.

As medidas criadas nessas duas cidades não foram suficientes para sanar a necessidade de investimentos, para que se mantivessem no topo da atração de capitais e de turistas, projetos que dessem continuidade aos anteriores foram criados, o que nos leva a uma reflexão de que a cidade do Rio de Janeiro precisará criar no futuro, novos empreendimentos para manter os atuais rentáveis, em um processo cíclico cujas implicações ainda desconhecemos.

Em Londres, como nos conta Del Rio (2001), a pressa na conclusão do projeto levou a aterros de corpos d' água, especulação imobiliária, numa tentativa de transformar

a área em um centro de operações financeiras globais. As operações em Londres se realizaram com a forte atuação de empresas privadas que, sem qualquer regulamentação ou controle urbanístico, avaliaram erroneamente as condições comerciais e acabaram falindo, deixando enormes espaços vazios.

As experiências negativas, em decorrência da tentativa de integrar novamente uma área abandonada da cidade junto ao resto do território, podem e devem servir como alertas para o caso da revitalização da área portuária no Projeto Porto Maravilha.

### 1.2.2 Outros projetos em áreas portuárias

Como dito anteriormente, alguns projetos serviram de influências para a aplicação dessas estratégias em outras cidades que, por motivos diversos, passaram a investir em suas áreas portuárias, cidades como: Antuérpia, Cingapura, Hamburgo, Roterdã e Xangai. Os casos de Cingapura e de Xangai são relativamente parecidos, ambos alteraram completamente suas terras em volta. Em Cingapura, ainda sob domínio britânico (mas já com um governo autônomo internamente) um pouco antes da independência do país (em 1965) o governo decidiu realizar, em 1960, “um estudo para analisar a reestruturação de todas as operações portuárias incluindo as funções do Conselho do Porto de Cingapura, do Departamento da Marinha e do ramo Marítimo do Departamento de Obras Públicas” (DIAS, 2013, p.34). Começando assim a realização da rápida industrialização para o desenvolvimento econômico da ilha de Cingapura. Desse modo, os portos e o país como um todo passaram por um intensivo processo de modernização.

Em Xangai, segundo Ivins (2013) a área portuária ficou degradada desde a revolução chinesa, e relegada a um segundo plano com as acentuadas reformas econômicas iniciadas nos anos 1990, que priorizaram o desenvolvimento de um novo porto em uma ilha vizinha. Para o autor, com a expansão urbana, e com o aquecimento do mercado imobiliário além dos incentivos dados pelo governo chinês para alterar o uso do solo local, é que se pode iniciar o processo de reestruturação das áreas onde fica localizado o porto transformando-o em “um dos maiores distritos de inovação da China” (IVINS, 2013, p.16), o que em muito se assemelha ao projeto de Cingapura, porque a prioridade, não se restringiu apenas no desenvolvimento de uma determinada área, mas de toda uma região.

As três cidades do noroeste da Europa: Antuérpia, Hamburgo e Roterdã, decidiram pela modernização de seus portos para recuperarem o movimento perdido para outros

portos no mundo como os de Cingapura e de Xangai citados anteriormente, e manterem-se competitivos. O projeto de Roterdã incluiu a expansão da área física com a ajuda da areia retirada do fundo do mar, para a criação de terra, algo que foi considerado bastante audacioso e controverso, principalmente se levando em conta os impactos ambientais causados por tal extração da areia do fundo do mar. Quanto ao que foi feito no entorno e em áreas que já não serviam mais as atividades portuárias, o que teve o maior destaque foi o *Kop van Zuid*, localizado na parte sul da cidade e separado pelo rio Nieuwe Mass do centro de Roterdã, que deixou de ser ocupado pelas atividades do porto durante as décadas de 1960 e 1970, e virou uma região abandonada, até que voltou a despertar o interesse público na década seguinte, tendo as mesmas características de atração de investimentos já discutidas nesse capítulo. Segundo Andini (2011, p. 39-40) a revitalização de *Kop van Zuid* é explicada como um projeto emblemático que inclui habitação de alto padrão e espaço de escritório, instalações recreativas e culturais sendo diferenciado dos demais porque está preocupado com alguns objetivos sociais.

Analisando essa descrição feita por Andini (2011), observamos que o projeto holandês apresenta em seu discurso a venda da ilusão do tão aguardado desenvolvimento econômico para a parcela sul de Roterdã e preocupações de ordem social, comum em todos os projetos de intervenção urbana (apesar disso ser considerado o diferencial dele pelos promotores do projeto). O fato de *Kop van Zuid* (figura 2) se localizar bem perto do centro também foi utilizado pelos planejadores da cidade. Outro ponto de interesse é que Roterdã teve uma série de projetos de renovação e regeneração urbana, que levaram a expulsão da parcela mais pobre da população, mesmo com a cidade sendo reconhecida por suas ações que visam combater essa perda de inquilinos nas áreas revalorizadas (MAK & STOUTEN, 2014, p.101-102).

Figura 2: *Kop van Zuid* na cidade de Roterdã nos Países Baixos.



Fonte: <https://pixabay.com/pt/rotterdam-skyline-porto-1611943/>.

Os projetos da Antuérpia e Hamburgo ainda estão em andamento com previsão de término para 2020 e 2025 respectivamente, em ambos as transformações propostas para a revitalização das partes obsoletas de seus portos tem como preocupação o uso futuro.

Antuérpia é uma cidade da Bélgica com forte ligação histórica com o seu porto, sendo este um dos mais movimentados de toda a Europa, não é a primeira vez que se vê em Antuérpia políticas de desenvolvimento urbano com medidas de renovação urbana. Segundo Loopmans (2008, p. 2499-2503) antes de 1970 a cidade experimentou um período de hegemonia modernista com políticas de desenvolvimento urbano que se caracterizou pela limpeza dos bairros pobres com o arrasamento de milhares de residências e pelas construções de edificações na periferia como medida social, além da construção de escritórios no centro. A situação de escassez de moradias mais a perspectiva econômica, acabaram por estimular uma difusão popular de apoio às ideias modernistas de separação funcional em vez da escuridão da cidade medieval. Essa situação perdurou até que, finalmente, as vozes abafadas reuniram-se para criticar as ações da renovação modernista.

Recentemente a cidade de Antuérpia passa por uma nova forma de hegemonia de política urbana que tem apoiado a gentrificação como peça central do desenvolvimento

econômico. O planejamento urbano agora estaria entrelaçado aos interesses dos empresários que passaram a pressionar o Estado por oportunidades onde possam investir e obter lucros (Loopmans, 2008). O projeto de desenvolvimento urbano de Antuérpia do ano de 2012 (Urban Development in Antwerp: Designing Antwerp) com vários programas de intervenção do espaço público, entre eles um que busca revitalizar a área portuária e que conta com a cooperação entre o público e o privado e é hoje o maior exemplo dessa nova hegemonia na cidade.

A cidade de Hamburgo, em 1997, muda a jurisdição da parte localizada entre o porto e a área central da cidade, daí não mais ficando sob jurisdição federal e sim ficando sob responsabilidade do departamento de planejamento, com tal medida, a área central de Hamburgo cresceu 40% para ser usada conforme Harms (2007, p.17) comenta,

Para ser utilizado para a expansão das funções urbanas que precisavam de espaço localizado centralmente. O objetivo é abrir novamente a cidade para a água e desenvolver com o aumento de valor, um distrito urbano completamente novo com usos mistos de escritórios, habitação para diferentes grupos de renda, locais de lazer e negócios, com amplos espaços públicos abertos e acesso completo do público à água.<sup>3</sup> (tradução nossa).

Daí, surge na cidade de Hamburgo o projeto *HafenCity* (Cidade Portuária), aprovado pelo senado da cidade em 2000, considerado entre os maiores projetos de revitalização portuária em qualquer lugar no mundo, abrangendo um distrito e dez bairros, utilizando-se da área agora sob responsabilidade do departamento de planejamento. Hoje o *HafenCity* (figura 3) já conta com cerca de 2000 moradores e, em torno de 11000 trabalhadores finalizam o projeto, que quando estiver pronto terá estações de metrô, uma universidade (*HafenCity* University), o museu marítimo internacional de Hamburgo, centro de ciência, a praça Vasco da Gama de 2700 metros quadrados, vias que ligarão a área do *HafenCity* com o resto do centro, e um passeio pela orla de 10 km (Allan V. Co & Mary Roderick, 2010).

Para aqueles que se perguntam se esse empreendimento gerará uma gentrificação, a página na internet do *HafenCity* argumenta que, como aquela região nunca foi habitada antes, então, não existirá casos de população residente expulsa e nenhuma gentrificação ocorrerá. Segue abaixo parte da declaração dada:

---

<sup>3</sup> [No original] to be used for the expansion of urban functions that needed centrally located space. The aim is to open the city again to the water, and to develop with the value increase a completely new central urban district with mixed uses of offices, housing for different income groups, recreation and business locations, with extensive public open spaces and full public access to the water.

Occasionally the term gentrification is used in connection with HafenCity because the housing being built is of high quality and negative repercussions are feared. But this criticism is not valid.

[...] This process, to be observed in the Hamburg districts of St. Pauli, St. Georg or Schanzenviertel, is not taking place in HafenCity; as the district never boasted any housing, no established residents exist to be squeezed out of their homes. Indirect gentrification in new-build areas is not evident either. [...]. Direct gentrification is not to be expected because the volume of new-builds outside HafenCity within the surrounding inner city is small.

On the other hand, it is correct that a large quantity of high-quality house building is developed in HafenCity. It increases the proportion of high-value homes which is below average in the inner city and in this way upgrades the quality of social and recreational infrastructure for city-center residents surrounding HafenCity. (<http://www.hafencity.com/en/faq-concepts-planning/is-hafencity-causing-gentrification-.html>).<sup>4</sup>

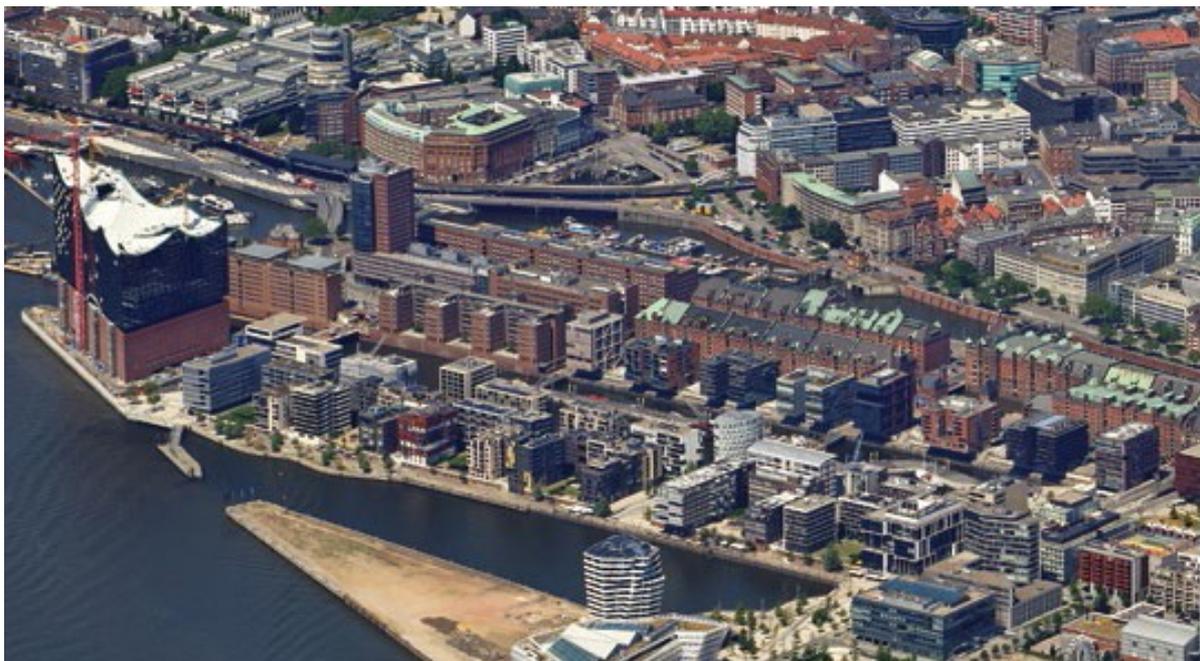
Em suma, os projetos de revitalização do Norte da Europa se utilizam da estratégia de vincular a imagem da cidade com o mar, para justificar a sua realização. As promessas de melhores condições de vida, associadas com o lazer, mais as facilidades geradas pela criação de amenidades públicas, acabam tendo um forte apelo emocional entre os habitantes que incorporam em seus imaginários a sensação e a ilusão de viverem em uma cidade que lhes proporciona esses prazeres, servindo também para criar um consenso de identidade comum e, desta forma, ficando sem um senso crítico das contradições socioespaciais ao seu redor, não as questionando, a não ser por aqueles que sentem na pele as consequências negativas desses projetos de revitalização.

Nesse sentido, Harvey (2006 [1989], p.174) comenta que esse tipo de projeto retira a atenção pública e política dos reais problemas que afetam uma região ou a todo um território, além da perda de recursos para enfrentá-los.

---

<sup>4</sup> Ocasionalmente o termo gentrificação é usado em conexão com *HafenCity* porque a habitação que está sendo construída é de alta qualidade, e repercussões negativas são temidas. Mas essa crítica não é válida. [...] Este processo, a ser observado nos distritos de Hamburgo como os de St. Pauli, St. Georg ou Schanzenviertel, não está sendo realizado em *HafenCity*; Como o distrito nunca se gabou de qualquer moradia, nenhum morador estabelecido existe para ser expulso para fora de suas casas. A gentrificação indireta em áreas da nova construção também não é evidente. [...]. Gentrificação direta não é de se esperar porque o volume de novas construções fora do *HafenCity* dentro da área urbana circundante é pequena. Por outro lado, é correto que uma grande quantidade de construção de casas de alta qualidade é desenvolvido em *HafenCity*. Ele aumenta a proporção de casas de alto valor que está abaixo da média no centro da cidade e, desta forma, atualiza a qualidade da infraestrutura social e recreativa para os residentes do centro da cidade que circundam *HafenCity*.

Figura 3: Foto aérea da construção do *HafenCity*.



Fonte: *HafenCity* Project.

### 1.3 O PAPEL DOS GRANDES EVENTOS MUNDIAIS NAS INTERVENÇÕES URBANAS

Pensar em intervenção urbana nos dias atuais está imediatamente associado aos grandes eventos mundiais, independentemente do tipo do evento em si. Cidades como Barcelona, Gênova, Lisboa, Sydney e mais recentemente o Rio de Janeiro, tiveram nos grandes eventos a possibilidade de tirarem do papel as suas propostas de mudança nos seus tecidos urbanos.

Em Gênova, os eventos que contribuíram para isso foram a exposição internacional em 1992, a cimeira do G8 em 2001, e Gênova Capital Cultural da Europa de 2004. A cidade se aproveitou de cada um desses eventos para realizar os seus projetos de revitalização e requalificação de seu centro histórico e de sua área portuária, atraindo boa parte de seus financiamentos. Quando ficaram prontos os espaços refuncionalizados<sup>5</sup> para esses eventos, incentivaram a vinda de uma grande quantidade de turistas e visitantes para usufruí-los e conhecerem a cidade (Francesco Gastaldi, 2009, p.90-92).

Lisboa, por sua vez, teve a Expo 98 como grande evento usado para a recuperação de áreas abandonadas. Para Gato (2004, p. 243-244), esse evento foi

<sup>5</sup> Refuncionalização seria a concepção geral dos termos de reabilitação e requalificação urbana, uma vez que “tais termos têm se apresentado transitórios em seu uso, contraditórios em sua concepção, ou já foram devidamente criticados por inúmeros autores.” (PAES, 2009, p. 14).

apenas mais um exemplo de como as cidades passam a inventar oportunidades para recuperar, para o uso urbano, terrenos industriais e portuários através da reconversão, requalificação e revitalização espacial.

Quando uma cidade se utiliza da imagem e da propaganda gerada por tais eventos para atrair os investimentos necessários para a viabilização das políticas urbanas de recuperação das áreas abandonadas, elas acabam se limitando a esses eventos, no sentido que para serem realizados dentro de seus territórios as cidades devem aceitar as exigências e os desejos dos seus financiadores, assim da mesma forma que Gato (2004) descreve, verifica-se muitos interesses e poderes econômicos por detrás dos projetos urbanos. Por exemplo, é sabido que as exigências do Comitê Olímpico Internacional (COI) para a escolha da sede dos Jogos Olímpicos vão além das instalações esportivas, é necessário que as cidades candidatas apresentem em seus dossiês de candidaturas, garantias e propostas para atender os critérios da entidade em relação a questões como: infraestrutura geral, meio ambiente, segurança, transporte, finanças, apoio político e social, acomodações, projeto geral e legado, entre outros. (Portal do Comitê Olímpico Internacional). Essas exigências levam as cidades candidatas a buscarem alternativas para que tenham chance de vencer a disputa. Se analisarmos todas as sedes olímpicas desde os Jogos Olímpicos de Barcelona em 1992 os esforços desempenhados por essas cidades foram enormes, casos de Atenas 2004, Pequim 2008 e Londres 2012, precisaram passar por grandes transformações de seus tecidos urbanos, como a implantação de planos de intervenções urbanas complexos que dispenderam de grandiosas cifras e sacrifícios dos cidadãos. Tais transformações do espaço urbano, contudo, só se realizaram com o apoio de parcerias público-privadas, sendo cada vez mais importante a participação do mercado privado nesse processo.

Em relação ao Rio de Janeiro podemos dizer que de modo parecido ao ocorrido na Copa do Mundo – FIFA 2014, a cidade do Rio de Janeiro precisará, mesmo que momentaneamente, modificar as suas leis (MASCARENHAS, 2014, p. 221), implicando naquilo que Vainer (2011, p.10) sugere chamar de “cidade de exceção” para as cidades que, como o Rio, acabam por fazer a lei ser “passível de desrespeito legal” ao lembrar da situação da revisão dos planos diretores das cidades, que embora “todas as cidades deveriam ter seus Planos Diretores até julho de 2008, somente em dezembro de 2010 isto aconteceu”. Giannella (2015) realizou uma ampla pesquisa sobre as alterações das leis federal, estadual e do município para a viabilização do projeto Porto Maravilha e constatou isso.

Tal estratégia, de vincular os programas de recuperação de parte das cidades aos grandes eventos, pode ser entendida no contexto global atual, onde as cidades se veem obrigadas a competirem entre si. Segundo Castells e Borja (1996, p.155) as grandes cidades devem:

responder a cinco tipos de objetivos: nova base econômica, infra-estrutura urbana, qualidade de vida, integração social e governabilidade. Somente gerando uma capacidade de resposta a estes propósitos poderão, por um lado, ser competitivas para o exterior e inserir-se nos espaços econômicos globais, por outro, dar garantias a sua população de um mínimo de bem-estar para que a convivência democrática possa se consolidar.

E seguem dizendo que para isso as cidades devem elaborar um projeto de cidade apoiado por elementos diferenciados que incluam:

- a) a sensação de crise aguda pela conscientização da globalização da economia;
- b) a negociação entre os atores urbanos, públicos e privados, e a geração de liderança local (política e cívica);
- c) a vontade conjunta e o consenso público para que a cidade dê um salto adiante, tanto do ponto de vista físico como econômico, social e cultural. (Castells e Borja, 1996, p.156).

Harvey (2005 [1989], p.168) descreve que a ideia das cidades tomarem medidas mais próximas ao empreendedorismo urbano esta vinculada com o contexto de mudança do paradigma do regime *fordista-keynesiano* para o da acumulação flexível, como forma de reação a recessão de 1973. O clima de crise favoreceu a adoção por parte dos governos urbanos locais políticas de negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais.

Essas ações tomadas pelas cidades podem levar a impactos negativos, pois ao mesmo tempo que surgem espaços bem equipados e de fácil acesso, o que traz consigo o crescimento do número de turistas e visitantes a cidade, e ajuda a movimentar um setor importante da economia da cidade, acabam por segregar ou expulsar a parcela mais pobre dos habitantes que antes moravam nessas localidades renovadas, isso sem falar da falta de atenção dada aos problemas sociais.

## 1.4 O CASO DA CIDADE DE BARCELONA, O *CITY MARKETING* E OS JOGOS OLÍMPICOS

O projeto de transformação urbana realizado por Barcelona é considerado um marco, não somente entre os especialistas ligados aos estudos urbanos, como também entre os administradores públicos. Quando falamos de intervenção urbana, então imediatamente falamos de Barcelona.

A cidade de Barcelona, da mesma forma que outras cidades, enfrenta dificuldades em lidar com os problemas de ordem urbana, logo como era de se esperar surgiram pressões por parte dos habitantes locais para que medidas fossem tomadas para atenuar os transtornos durante a década de 1970. Além disso o país como um todo vivia um momento crucial em sua história, o término da ditadura de Francisco Franco em 1975 e a transição para um governo democrático. A Espanha passava, da mesma forma que o resto do mundo, por uma crise econômica e industrial da década de 1970. Segundo Lima Júnior (2003, p.86-88) essa crise econômica ajudou a criar um consenso entre os políticos e as lideranças sindicais para a adoção de um pacto social que permitisse uma liberalização política e uma maior integração com os países mais desenvolvidos da Europa. Nas eleições seguintes sucessivos governos de esquerda-progressistas foram eleitos, sendo Pasqual Maragall (prefeito de 1982-1997) o de maior influência (Jonas, McCann & Thomas, 2015, p.153). Indo em um sentido mais amplo sobre o que representou essa volta a democracia para a Espanha e principalmente para a cidade de Barcelona, Zapatel (2011, p.16) escreve:

A transformação urbana de Barcelona iniciada nos anos 1970 tem na conquista do direito à cidade sua maior realização. Este processo surge a partir de circunstâncias específicas, sob um processo reivindicativo pela melhoria da qualidade urbana. A coesão social e política favoreceu a instituição das associações de vizinhos enquanto movimento reivindicativo para a melhoria urbana.

Zapatel (2011) e Lima Junior (2003) relatam que no começo as intervenções eram mais pontuais e de curto prazo, as necessidades mais específicas de cada distrito eram tratadas nos Planos Especiais de Reforma Interior (PERI), com ações mais voltadas para o médio e longo prazo. Sobre os PERI pode-se dizer que “são planos setoriais para a organização da forma física do território” (ZAPATEL,2011, p.23).

Além dos PERI existia o Plano Geral Metropolitano (PGM), este de atuação em todo o território da metrópole e com medidas de escala mais regional. Tanto os PERI

quanto o PGM deveriam ser compatibilizados e, para Zapatel (2011, p.24), graças a essa interligação foi possível que se detivesse a progressiva deterioração dos bairros revertendo a separação de áreas residenciais constituídas por vias de alta capacidade de tráfego.

Assim, verificamos que os projetos urbanísticos até 1986 estavam mais voltados para reabilitação e requalificação, o que mudou a partir do ano seguinte.

Quando Barcelona é escolhida como sede dos Jogos Olímpicos de 1992, a magnitude das transformações urbanísticas é ampliada. Autores como Esteban (2004), Zapatel (2011); além do próprio Borja (2004) comentam que o intuito foi criar novas centralidades com planos na periferia e renovando o centro da cidade histórica numa relação dialética, pois para Esteban (2004, p.114) a completa recuperação da cidade evitaria a tentação de expansão da periferia, que consumiria grande quantidade de energia e terra.

Dando seguimento aos projetos a cidade voltou a sua atenção ao mar, ou seja, a sua orla marítima. Como parte do programa para Villa Olímpica a revitalização da área portuária teve início, seguido depois de outros dois projetos, o prolongamento da Via Diagonal ao mar e a renovação da foz do rio Besòs. Esta ligação entre cidade e mar (figura 4) foi constantemente propagandeada na época e teve uma enorme aceitação popular (FERREIRA, 2013; ESTEBAN, 2004). Podemos então fazer um paralelo com o que aconteceu no projeto Porto Maravilha do Rio de Janeiro. A cidade do Rio de Janeiro também lançou campanhas de marketing do mesmo tipo, e a relação entre o Rio e o mar era sempre lembrada pelo prefeito Eduardo Paes em suas entrevistas a mídia.

Vainer (2000) nos lembra que hoje a cidade é tratada como mercadoria que precisa ser vendida em um mercado competitivo e que o marketing urbano é uma ferramenta essencial para este fim. Nas práticas do planejamento estratégico a cidade-mercadoria faz-se necessária pelas “novas condições impostas pela globalização às cidades e aos poderes locais.” (VAINER, 2000, p. 78). E qual programa de marketing para promover uma cidade pode ser melhor do que os Jogos Olímpicos cuja cidade sede vira o centro das atenções do mundo durante duas semanas, com bilhões de espectadores vendo o evento pela televisão? Castells e Borja (1996, p.156) reiteram que “o plano estratégico não seria o marco de um ambicioso projeto de transformação urbana – já parcialmente realizado – sem os Jogos Olímpicos de 1992”.

Assim, não é de se estranhar a mudança do grau de investimentos feitos em Barcelona após a escolha como sede olímpica, se no começo os projetos urbanos eram

de pequeno ou médio porte, estes, como dito anteriormente, se ampliaram, e a iniciativa privada passou a participar de maneira mais ativa nesse momento com as parcerias público-privadas, o que evidencia o poder catalisador dos grandes eventos mundiais.

Borja (2004) exalta que a estética urbana não seria algo somente de preocupação do marketing urbano, mas sim algo para criar um senso de unidade, dever e responsabilidade entre os habitantes e finaliza dizendo que o “embelezamento de uma cidade não é apenas uma coisa boa: é bom investimento.” (BORJA, 2004, p. 101).

Figura 4: Ligação da cidade ao mar em Barcelona.



Fonte: <https://pixabay.com/pt/barcelona-las-ramblas-984035/>.

Barcelona passou assim por profundas transformações, buscando dar conta da cidade como um todo. As Olimpíadas de 1992 ajudaram a acelerar e a vender a sua imagem para todo o planeta. As medidas de seu marketing urbano foram bem planejadas e executadas e, após os Jogos Olímpicos, diversas cidades resolveram copiar o seu “modelo” de planejamento urbano.

Como uma das consequências de tantas alterações em seu tecido urbano, devido aos motivos já citados, a cidade de Barcelona passou por uma intensa especulação imobiliária em algumas partes de seu território. Os espaços que antes eram considerados

desvalorizados, degradados e até mesmos abandonados foram totalmente dotados de novas estruturas e funcionalidades, gerando certo enobrecimento. Segundo Claver (2006, p. 162-163) o que aconteceu em Ciutat Vella, por exemplo é descrito assim:

O caso de Barcelona se caracteriza pela escolha de um modelo misto de renovação. Após um período de iniciativa pública baseada no que se chamou intervenção urbanística estratégica, os investimentos no bairro cresceram, provocando a reativação do mercado imobiliário e da atividade comercial. Rejeitando explicitamente o termo gentrificação, a prefeitura afirma que não está em questão expulsar a população, mas misturá-la. Ela tenta então precisar suas formas de intervenção nas zonas que enfrentam problemas sociais. Ela libera espaços e promove prioritariamente centros culturais. Até hoje, os indicadores da atividade econômica permanecem modestos e a segregação – que só se evitaria com o aumento de moradias populares, o que não parece ser uma vontade do projeto público – ronda o território da Ciutat Vella.

As mudanças continuaram na cidade e, em decorrência disso e também das ações anteriores, foram denunciados outros casos de gentrificação espalhados em toda Barcelona, o que em muito se deve pelo motivo de que não foi apenas em um único ponto exclusivo que houve intervenções na cidade, diferenciando-a do que era visto nas cidades anglo-saxônicas (CLAVER, 2006, p.145).

O propósito desse capítulo foi como descrito na introdução o de explicar como se dão as principais estratégias de intervenção urbana contemporâneas e como cada uma delas leva ao processo de gentrificação do local, ressaltando, assim, que em cada um desses diferentes tipos de intervenções resulta em contradições socioespaciais relacionando esse fato com a questão da produção do espaço urbano e da associação atual entre gestão pública e as empresas privadas, tornando a cidade uma mercadoria.

## 2 A LIGAÇÃO ENTRE O RIO DE JANEIRO COM O SEU PORTO

Para que possamos entender a área de estudo, a região portuária da cidade do Rio de Janeiro no sentido de compreendermos o estado de degradação que era encontrado antes das obras de revitalização exercida pela prefeitura carioca, faz-se necessário uma revisão da história da cidade, sobretudo na parte que se refere ao seu porto, e também aquela que aborda a sua expansão urbana através do bonde, e logicamente, não podendo faltar a reforma Passos, considerada a primeira grande intervenção urbana no Brasil.

### 2.1 DA ORIGEM ATÉ A SUA DECADÊNCIA

Sobre a história da formação e desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro, vale comentarmos brevemente que, segundo Abreu (1987), Bernardes (1995) e Lamarão, (1991) e outros estudiosos da origem da cidade do Rio de Janeiro, do período colonial até meados do século XIX o Rio esteve confinado entre quatro morros (morro do Castelo, São Bento, Santo Antônio e da Conceição), e em meio aos mangues e brejos. Para eles a fundação da cidade do Rio de Janeiro se deu por motivos estratégicos – defesa e boa localização geográfica –, ficava bem no meio do caminho para as possessões da coroa portuguesa mais ao sul em relação a costa brasileira e de suas pretensões de alcançarem o Rio da Prata, aliado ao fato da baía de Guanabara apresentar uma orla marítima cheia de enseadas e com águas bastantes calmas para o ancoramento e restauro das naus portuguesas, favorecendo a escolha de se estabelecer ali um povoamento em definitivo. Porém o fator determinante foi que naquela região estavam os franceses e os índios tamoios que foram incitados contra os portugueses por eles. A fundação da cidade se deu em algum lugar entre os morros Cara de Cão e o Pão de Açúcar, em 1º de março de 1565.

Logo após a expulsão dos franceses da região, percebeu-se a necessidade de mudar o povoamento da recém-inaugurada cidade de lugar, uma vez que ela encontrava-se em meio a brejos, mangues e pântanos o que lhe dava um caráter pouco insalubre. Desse modo decidiu-se em 1567 por Mem de Sá (sobrinho do fundador da cidade Estácio de Sá, que acumulou as funções de governador-geral do Brasil e de governador da capitania), que a cidade deveria transferir-se para o morro do Castelo (Figura 5), e mais uma vez o motivo levado em conta nessa escolha foi estratégico de acordo com os

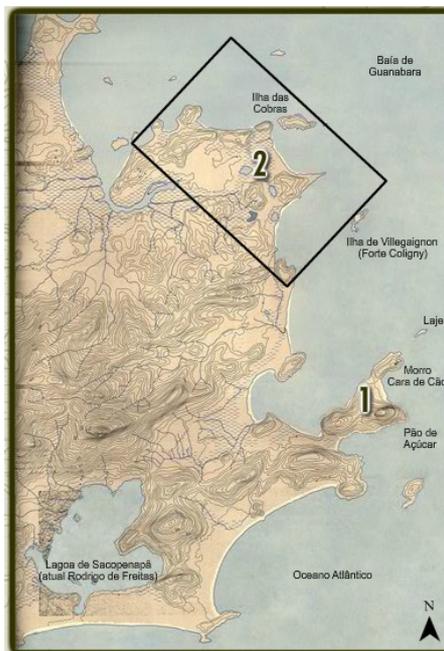
objetivos portugueses. Dentre as vantagens do morro do Castelo, a geógrafa Bernardes (1995, p.19) aponta que:

de todos os morros era o que dominava mais completamente a entrada da barra, fiscalizando a entrada das naus, permitindo, ao mesmo tempo, a observação do interior da baía. Em confronto com a planície embrejada que o cercava, possuía ainda o Castelo outra vantagem – a salubridade, pois estava exposto francamente aos ventos dominantes e todas as tardes era, por assim dizer, varrido pela brisa. Mas, sobretudo, era ele o que possuía maior superfície, sendo o mais adequado, portanto, para o estabelecimento de uma povoação.

Já por volta do fim do século XVI a população da cidade começou a se espalhar e a se fixar entre os morros do Castelo, São Bento, Santo Antônio e da Conceição, alguns poucos resolveram construir chácaras em localidades mais distantes, outros resolveram desenvolver “atividades agrícolas e pastoris que foram ocupando o recôncavo carioca, como a plantação de cana-de-açúcar, mandioca e a criação de gado.” (FERNANDES, 2011, p. 34).

Por estar em uma região de relevo difícil, quase todas as relações se davam nesse quadrilátero, o que justificaria a presença da população mais rica tão próxima aos menos favorecidos. Nas praias próximas a esse quadrilátero localizadas na Baía de Guanabara é que eram praticadas as atividades de comércio, ou seja, aquelas destinadas a utilização do porto, sendo ali a saída principal da produção de riquezas e mercadorias da colônia para a coroa portuguesa. Para Fernandes (2011, *ibid*) “a cidade teve o seu desenvolvimento vinculado ao comércio atlântico, às suas trocas, aos seus fluxos e refluxos” sendo o porto o espaço responsável pela dinâmica urbana da cidade.

Figura 5: Local da Fundação da Cidade do Rio de Janeiro



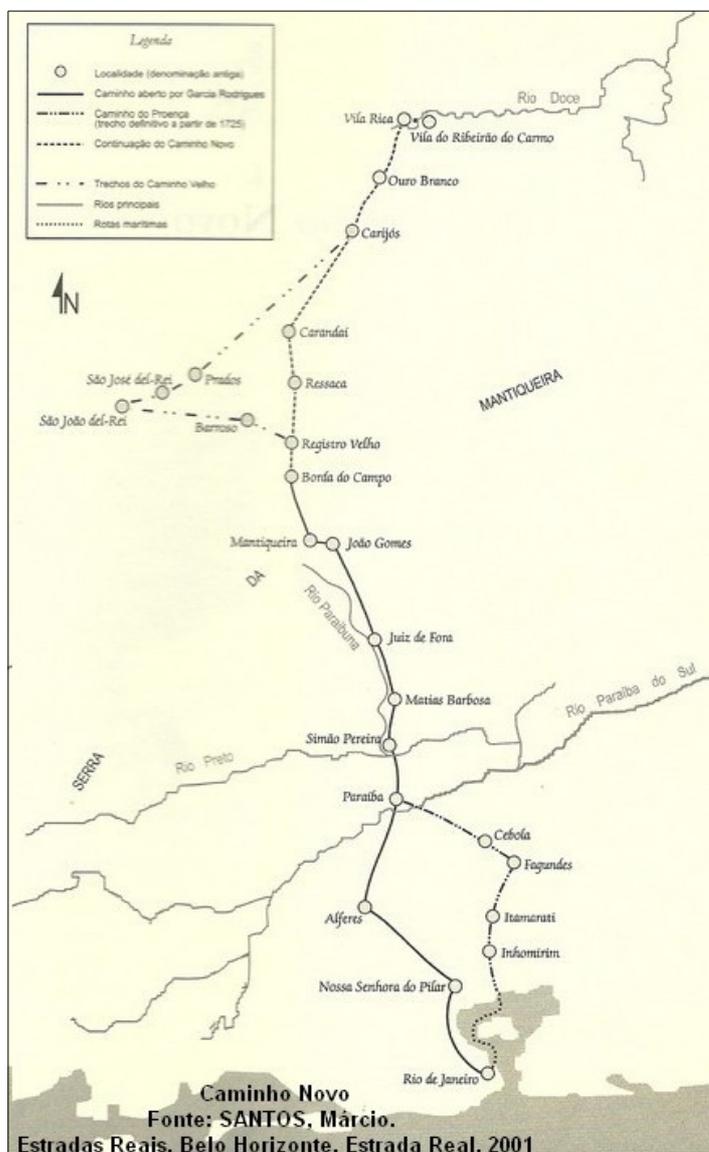
1. Em 1565, entre o morro Cara de Cão e o Pão de Açúcar é fundada a cidade do Rio de Janeiro.

2. No ano de 1567, a cidade transfere-se para o morro do Castelo.

Fonte: Portal GeoRio.

Essa vocação natural de cidade portuária só se intensificou com o decorrer dos anos, tendo como principal razão para isso, a descoberta de um novo caminho para a Gerais (Figura 6) por Garcia Rodrigues Pais ligando o Rio de Janeiro ao planalto mineiro, a partir daí o escoamento do ouro e diamantes seria feito principalmente pelo porto carioca. Antes, isso era realizado através de Salvador e com uma pequena colaboração de São Paulo e o seu porto em Santos. Para Bernardes (1995) a descoberta desse novo caminho foi essencial para a transferência do eixo econômico em direção ao sul e teve como consequência a transferência da capital de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763.

Figura 6: Caminho novo para Geraes.

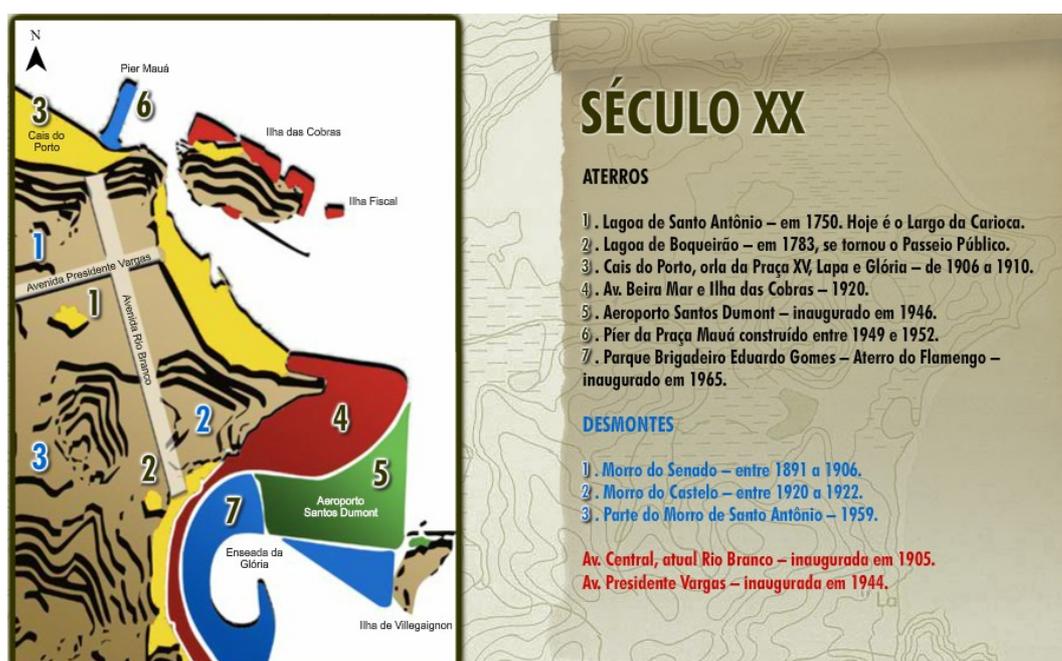


Fonte: Márcio Santos, 2001.

Podemos entender assim as interferências portuguesas na cidade do Rio de Janeiro que, seja por sua posição de destaque em relação as outras cidades e capitânicas da colônia, seja simplesmente por sua localização estratégica, a cidade sempre foi alvo de “uma intervenção constante e permanente dos poderes centrais na organização, no seu funcionamento político-administrativo e na sua vida social, econômica e cultural” (FERNANDES, 2011, p.32).

Nesse meio tempo a cidade continuava a crescer e a se expandir, mas sempre teve como obstáculo as dificuldades de seu relevo. Para contornar essas dificuldades da natureza, os governantes da cidade decidiram pelo desmonte de vários morros e o aterro das enseadas, lagos e lagoas com o material que restava deles, essa prática foi constantemente usada até meados do século passado com o desmonte do morro de Santo Antônio (Figura 7). Além de tais táticas para se criar terra e firmar novos espaços de convivência urbana, a cidade foi crescendo em direção aos vales entre os morros, o que para Bernardes (1995) evidenciou uma expansão em “forma de ponta” do Rio de Janeiro, indo cada vez mais em direção ao oeste aumentando deste modo os limites da municipalidade.

Figura 7: Aterros e desmontes no Rio de Janeiro.



Fonte: Portal GeoRio.

Com relação a área portuária atual que inclui os bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo, Lamarão (1991) comenta que sua ocupação foi lenta, sendo somente a Prainha integrada a malha urbana durante o século XVII, ao longo deste século foram erguidos o mosteiro de São Bento (no morro de mesmo nome) e outras igrejas na região, além de alguns trapiches o que possibilitou um certo comércio local. Esse autor descreve que o caminho novo para Gerais gerou uma intensificação das atividades portuárias propiciou um desenvolvimento de toda a cidade e da atual área portuária carioca, a

cidade durante esse período passou por uma certa especialização espacial. Indo na mesma linha de raciocínio, Ferreira (2012, p. 20) destaca que até o século XVIII a região era ocupada por pescadores que dividiam o local com algumas chácaras, mas que depois foram instalados os trapiches e armazéns necessários à expansão da função portuária e comercial do Rio de Janeiro.

Contudo, a extração de minérios das Gerais entrou em declínio por volta de meados do século XVIII, mas o Rio de Janeiro já havia se consolidado como centro mais dinâmico da colônia, graças à mudança do eixo econômico para o Sudeste. Ademais, dois fatores foram essenciais para a manutenção da supremacia da cidade em relação as outras, a transferência da corte portuguesa em 1808, de Portugal para o Brasil, elevando-o a categoria de vice-reino e posteriormente a Reino Unido juntamente a Portugal, sendo a cidade do Rio de Janeiro a capital do império de 1815 a 1821, e o fortalecimento da lavoura cafeeira no vale do Paraíba na porção fluminense no começo do século XIX com intensa mão de obra escravista, sendo esta atividade a mais lucrativa para o império. Segundo Lamarão (1991), nesse momento a região portuária testemunhou uma multiplicação dos trapiches por sua orla que eram responsáveis por armazenar a produção a ser exportada pelo porto carioca. Logo, a produção cafeeira do vale do Paraíba elevou ainda mais a posição de destaque do Rio de Janeiro. Segundo Bernardes (1995, p.32-33) era através do porto carioca que

se exportava grande parte da produção cafeeira e se importavam escravos, artigos manufaturados; era, ao mesmo tempo, a corte, onde vinham residir os barões do café, que aqui realizavam seus negócios e organizavam novas empresas, visando melhoramentos nas velhas estradas e à abertura de modernas vias de circulação, as ferrovias.

Foi, portanto, com o advento da era cafeeira e o repovoamento, em novas bases, do Brasil Sudeste, que floresceu, realmente, o Rio de Janeiro, não só como capital política e administrativa, mas como capital econômica, porto e centro comercial servindo uma vasta área.

O porto também era o local de chegada dos escravizados vindos da África, tendo o entorno de ruas próximas o local do comércio de escravizados, bem a vista de toda a sociedade. A transferência para o cais do Valongo se deu após a chegada da família real portuguesa em 1808. A respeito da chegada da corte portuguesa, Abreu (1987, p. 35) escreve:

impõe ao Rio uma classe social até então praticamente inexistente. Impõe também novas necessidades materiais que atendam não só aos anseios dessa classe, como facilite o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer.

Na região da atual área portuária carioca (Figura 8) essas transformações na cidade permitiram que melhoramentos fossem feitos, ao longo do século XIX as chácaras foram sendo divididas em lotes dinamizando a ocupação dos morros e criando assim condições de formação dos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo. (Mello, 2003, p. 22).

Figura 8: Rio de Janeiro no começo do século XIX, área central e portuária.



Fonte: Carlos Haag, 2011.

A partir da independência do país, a cidade expande-se um pouco mais para fora do quadrilátero inicial, indo em direção de São Cristóvão e a Botafogo, contudo, isso não se aplica inicialmente a população carente, um dos motivos pelos quais essa parcela da população permanecia ali era que o local concentrava a imensa maioria das oportunidades de trabalho, muito deles ligados às atividades portuárias, sendo o porto do Rio “o de maior importância do país com uma disparidade de movimentação comercial em relação aos outros portos muito grande.” (CRUZ, 1999, p. 40).

Um fator que possibilitou a expansão urbana foi a instalação de bondes na cidade a partir de 1859, isso facilitou posteriormente (por volta de 1890 – 1910), na visão de Weid

(1994), o deslocamento dos trabalhadores e da alta classe rumo ao trabalho, movimento que permitiu a criação de novas habitações e bairros com as companhias de ferro-carris associando-se com o capital imobiliário. “Nesse caso, os próprios concessionários da empresa de bondes, se envolveram concomitantemente nos dois negócios” (WEID, 1994, p. 13).

Paralelamente a essa expansão urbana impulsionada pela criação das linhas de bondes, o Rio de Janeiro passa a enfrentar os problemas do fim do tráfico negreiro e da obsolescência de seu porto, sendo este cada vez mais inadequado para as atividades portuárias requeridas com a necessidade de inserção da economia brasileira dentro do capitalismo e sendo constantemente foco de inúmeras queixas sobre a sua salubridade. As praias da região sofreram com diversas epidemias como de febre amarela, cólera, varíola e etc. Uma visão do porto do Rio era que até a “virada do século XIX para o século XX,[...era] um enorme complexo de unidades independentes que abarcava diversas ilhas da baía de Guanabara e se estendia, no continente, da região fronteira ao Paço Imperial até as praias das Palmeiras e São Cristóvão.”(CRUZ, 1999, p. 4).

Dentre as poucas propostas de melhoramentos que foram realmente realizadas temos a doca da Alfândega e as docas de D. Pedro II, cujos projetos passaram por várias alterações, atrasos e aumento em seus respectivos custos durante a execução das obras. Mesmo depois de prontas a situação portuária pouco se modificou, caracterizando a ineficiência dessas obras. Lamarão (1991) discute que os problemas poderiam ter sido atenuados se os projetos de melhoramento portuário tivessem sido executados por completo ou se algum outro projeto vetado também tivesse ido para frente, mas, pelo contrário, o que se viu foi uma disputa de interesses que não permitiu o desenvolvimento da região. Assim, as dificuldades permaneceram na área do porto, tais como a falta de agilidade das operações de carga e descarga dos navios, espaço para o armazenamento de produtos ou a falta de integração das atividades portuárias com a malha ferroviária do Rio de Janeiro que acabava por encarecer os custos de transportes das mercadorias.

No âmbito social a cidade passa a enfrentar problemas relacionados a falta de moradia, já que com o fim da escravidão boa parte dos escravizados que estavam direcionados para a lavoura cafeeira no vale do Paraíba resolvem voltar para a cidade do Rio de Janeiro. A perda de mão de obra ocasionada pelo fim da escravidão contribuiu para a migração de um contingente de trabalhadores de outros estados para o Rio de Janeiro e, além deles, verificou-se a chegada de imigrantes de fora do Brasil para assumirem postos de trabalho nessas lavouras, com o próprio governo republicano

tentando criar programas para trazê-los para o país. O Rio de Janeiro se constituiu assim em local de passagem dessa população em contínuo deslocamento, enquanto não tinham para onde ir, pagavam aluguéis nos inúmeros cortiços localizados no centro da cidade e na área portuária atual. Na proclamação da República, muda-se o local de interesse da classe aristocrata para a zona sul, Abreu (1987, p. 47) conta que,

Vários fatores contribuíram, além da proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigar a família imperial, para a mudança de aparência e conteúdo do bairro. A procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários, ao porto, e ao centro da cidade foi um deles. Mas o mais importante – e com efeito não apenas em São Cristóvão, mas sobre toda a cidade – foi, sem dúvida, a difusão da ideologia que associava o estilo de vida “moderno” a localização residencial a beira mar. Atrás desse movimento estavam as mais variadas unidades do capital, destacando-se aí a Companhia Jardim Botânico, interessada em estender o território sobre o qual tinha monopólio de transporte.

Sobre esse movimento ideológico feito pela Companhia Jardim Botânico, Weid (1994, p.16 e 24) nos dá exemplos das campanhas publicitárias realizadas para este fim. Deste modo, surge a ideologia que vai dar a zona sul carioca o status de sofisticação para quem lá vive e nos ajuda a entender o porquê dos investimentos ficarem concentrados naquele pedaço do território carioca. Desse modo, os aristocratas preferiram viver na zona sul, e, a população proletária, teve como destino majoritariamente a zona norte, uma vez que as vilas operárias começavam a ser construídas nessa região. Desde então, a zona sul é a porção mais vendida turisticamente e promovida da cidade.

Com o fim da monarquia e do regime escravocrata e com a mudança para o sistema capitalista de produção observou-se um surto industrial no Rio de Janeiro a partir da década de 1890, como escreve Lamarão (1991, p. 95),

O acentuado aumento das despesas públicas por parte do Estado republicano, a baixa rápida e continuada do câmbio e as maiores facilidades creditícias ligadas à política emissora do Encilhamento (1889-1891) provocaram o aparecimento dos primeiros segmentos tipicamente fabris na cidade, voltados para a produção de bens de consumo corrente (tecidos, calçados, alimentos e bebidas). O Rio consolidava, assim, sua posição de maior centro industrial do país.

A cidade do Rio de Janeiro chega ao final do século XIX atravessando dificuldades por causa do declínio da produção cafeeira no vale do Paraíba, passando para São Paulo a liderança nesse mercado; com problemas de saúde pública advindo das constantes epidemias enfrentadas, o que justificava a ação de medidas sanitárias; pela necessidade urgente de se modernizar o porto; e com problemas referentes a moradia, pois, como dito anteriormente os ex-escravizados e os migrantes foram atraídos pela

oferta de emprego oriunda da “recente industrialização da cidade, além dos empregos informais” (MELLO, 2003, p.26). Tudo isso acabou levando o presidente Rodrigues Alves a elaborar em parceria com a administração do Distrito Federal em 1902, aquilo que ficou conhecido como a Reforma de Pereira Passos, considerada a primeira grande intervenção urbana no país. Essa reforma idealizada pelo Governo Federal teve para Azevedo (2003, p. 40-41),

duas intervenções urbanísticas orientadas por sentidos distintos: uma conduzida pelo Governo Federal e projetada pelo ministro Lauro Müller e o engenheiro Francisco Bicalho; outra levada a cabo pela prefeitura do Rio de Janeiro por meio de Francisco Pereira Passos. Ambos os projetos de intervenção urbana resultaram da iniciativa do então Presidente da República Rodrigues Alves que, desde o seu discurso de posse, anunciara uma grande ação de reformulação urbana sob o pretexto de melhorar a imagem, a sanidade e a economia da capital federal, a fim de facilitar a imigração de estrangeiros ao Brasil, causa momentosa da lavoura cafeeicultora paulista, em crise de mão de obra desde a abolição da escravidão.

Nota-se o sentido por trás da reforma do começo do século XX, ligada sobretudo o que Abreu (1987, p. 63) atribuiu a inserção da capital do país em “uma fisionomia totalmente nova e condizente com as determinações econômicas e ideológica do momento.” Para isso a modernização do Porto do Rio, além das melhorias em seu acesso com a derrubada de inúmeras casas no caminho foi primordial. Quanto ao que foi proposto para o porto do Rio de Janeiro em específico, tivemos as seguintes obras destacadas por Benchimol (1992, p. 223-224): retificação da profundidade; alinhamento do cais, que por questões econômicas, implicou que os 3500 metros do cais previstos se estenderiam em linha reta; a construção de armazéns. Além dessas obras, “preocupada com a articulação do porto (e da sua avenida) com o centro da cidade, a comissão [responsável pelas obras do porto] incluiu no projeto a construção das avenidas Central e do Mangue” (LAMARÃO, 1991, p. 145).

De fato, o alinhamento do litoral da região portuária, teve como consequência “a demolição de dezenas de prédios, com o aterro de diversas enseadas ou 'sacos' existentes naquela orla [...] A terra e o entulho para esses trabalhos provieram do arrasamento do morro do Senado, [...] e de uma vertente do morro do Castelo” (BENCHIMOL, *ibid*).

Quando o porto foi inaugurado em 1910, este já se encontrava sobrecarregado para o volume de cargas da época, com apenas 2700 metros liberados para utilização, contudo incompleto, a parte que restava, só foi concluída em 1924. (AZEVEDO, 2003; BENCHIMOL, 1992; LAMARÃO, 1991).

Para Azevedo (2003, p. 39), a parte da reforma que coube a prefeitura “buscou integrar as diversas regiões da cidade ao seu centro urbano, pensado como lugar privilegiado da difusão da civilização.” As obras realizadas nesse período implicou, para Benchimol (1992), diretamente na expulsão da população do centro do Rio, em decorrência do “bota abaixo” para a higienização, construção de avenidas e alargamentos das ruas, o que ocasionou no começo do século XX, uma segregação para atender aos interesses das classes dominantes, na época os burgueses da lavoura cafeeira paulista, como também ao atendimento das novas exigências da acumulação e reprodução do capital.

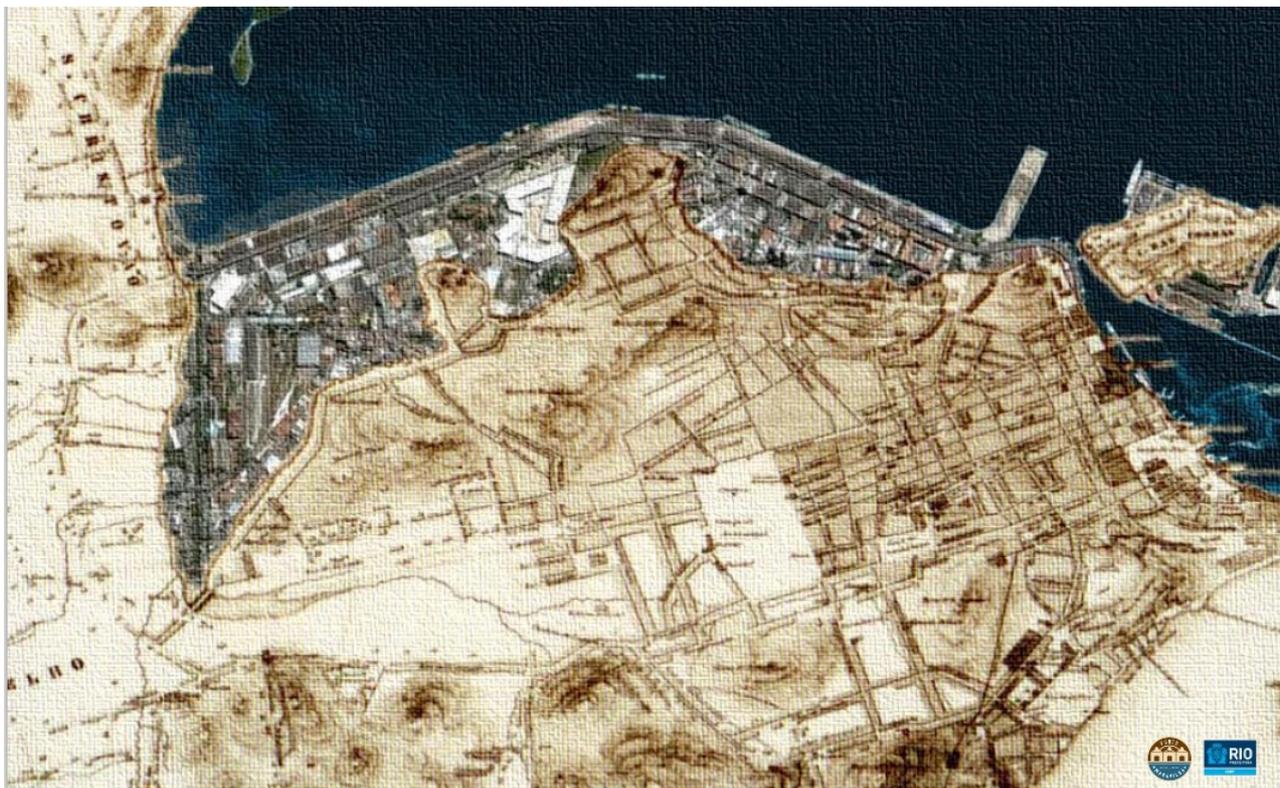
Da mesma forma que aponta Benchimol (1992), é inegável os melhoramentos que decorreram dessa renovação urbana pela qual passou a área central da cidade do Rio de Janeiro. As novas áreas de circulação criadas, o fim de um emaranhado de ruas estreitas, sujas, inseguras, o fim de habitações anti-higiênicas, o combate as epidemias, e principalmente a modernização do porto o que para alguns autores teve como resultado a criação de seu espaço físico de fato (Figura 9), já que antes o porto não passava de um amontoado de trapiches e armazéns com ancoradores péssimos e de baixa profundidade, onde mal davam conta das demandas de uma sociedade que pretendia se firmar dentro do sistema capitalista. Isso tudo fez com que uma nova fisionomia da cidade assim aparecesse. É necessário dizer que aqueles diretamente afetados por esse bota-abixo procuram se restabelecer em outras localidades próximas de onde estavam e que não foram alvos das ações da renovação urbana da reforma por qual a cidade passou, implicando na acentuação do problema de habitação nessas áreas adjacentes ao centro carioca. Outros moradores começaram a habitar as encostas de morros não habitados, ampliando o processo de favelização do Rio. O que nos cabe indagar aqui são as semelhanças entre o que aconteceu no começo do século XX com o que se vê na revitalização da área portuária no projeto Porto Maravilha atualmente que, como será discutido mais profundamente no próximo capítulo, acabou por desapropriar centenas ou milhares de habitantes de suas moradias, sobretudo no morro da Providência. O que se discute é até quando serão feitos planos onde os interesses das camadas mais pobres da população não são sequer ouvidos quanto mais respeitados?

Apesar da Reforma de Passos e de outras que vieram depois na região, pode-se dizer que cada vez mais a população carioca foi direcionada para duas áreas diferentes. A parcela mais abastada foi quase que inteiramente para a zona sul, enquanto que a proletária em direção a zona norte e até mesmo para outros municípios próximos na

baixada fluminense, esvaziando a região portuária e central que passou a ser ocupada por migrantes de outros estados que vinham em busca de trabalho e de uma pequena quantidade de pessoas que decidiram ficar onde estavam.

Assim, com o passar do tempo, a região portuária, que tinha as suas atividades ligadas primeiramente com o porto, responsável pelas principais oportunidades de trabalho, e depois berço da indústria carioca, viu aos poucos, o início de seu abandono com a expansão da cidade, seja pelo advento das linhas bondes que auxiliaram na fundação de vilas e facilitaram o acesso da população ao centro, seja com a ida da indústria rumo a periferia, ou posteriormente com a transferência da capital para Brasília, somada a defasagem do porto para algumas funções.

Figura 9: Área portuária com aterro.



Fonte: Porto Maravilha, apresentação geral.

Mas foi com a mudança da capital que a região passou a contar com menos recursos e de atenção política. O pensamento era de dotar somente a zona sul com estratégias de desenvolvimento socioeconômico, assim o setor imobiliário voltou seu foco nessa área da cidade e na expansão em direção da zona oeste pela Barra da Tijuca, que

elevou-se como nova fonte de lucros para os empreendedores; não tardou muito e a região começou a atrair empresas para implantarem suas novas sedes, dando mais um golpe na área central da cidade e tornando-a apenas área de passagem do trabalho para a casa da classe trabalhadora. Vale ressaltar que esse abandono da zona portuária teve como símbolo a construção da perimetral iniciada em 1950 e inaugurada em 1960 o seu primeiro trecho por cima da avenida Rodrigues Alves.

## 2.2. O ABANDONO DA ZONA PORTUÁRIA CARIOCA: O SURGIMENTO DA PERIMETRAL

A transferência da capital para Brasília e o esvaziamento de recursos na área central carioca nos ajudam a entender o processo de abandono encontrado na área portuária antes do início da revitalização do porto pelo projeto Porto Maravilha, nos ajuda, mas não é o suficiente do porquê a região ter ficado naquele estado. Uma análise mais profunda é necessária, precisamos nos ater nas implicações de todo o cenário político pelo qual passou o Brasil e também a cidade do Rio de Janeiro.

Os planos de embelezamento da cidade continuaram após a reforma realizada pela administração de Pereira Passos (1903-1906), exemplo disso foram as obras de Paulo de Frontin (1919) e as da administração de Carlos Sampaio (1920-1922), com o desmonte do morro do Castelo, o seu exemplo máximo. Nessas intervenções as preocupações foram praticamente as mesmas da época do governo de Passos.

Para Villaça (1999) essas seriam as últimas obras na cidade que contariam com amplos debates na sociedade sobre a sua viabilidade de execução, a partir desse ponto tanto no Rio quanto em São Paulo, o cenário muda e as obras de melhoramentos e embelezamento não bastariam para dinamizar a economia das cidades. O Plano Agache (1930) para o Rio de Janeiro, marcou o início dos planos que não continham apenas obras estruturais, versava também sobre a criação de leis urbanísticas em quase todas as áreas da administração pública, esse plano em si, foi um dos primeiros a conter detalhes técnicos para a sua implementação. Além disso ele tinha propostas bem claras para cada estrato social, ou seja, quanto maior o estrato social mais ações concretas para essa parcela da população. A proposta para as favelas também eram bastantes evidentes, no seu entendimento elas deveriam ser completamente erradicadas.

Porém, com a chegada ao poder de Getúlio Vargas como presidente da república, tais medidas ficariam engavetadas, todavia, para Abreu (1987), as contradições do

espaço urbano do Rio de Janeiro eram também contradições para a acumulação do capital. A expansão urbana da cidade com o deslocamento de uma classe de alto poder aquisitivo em direção para a zona sul e de outra classe, a proletária e com menores condições de vida, indo majoritariamente em direção a zona norte, aos subúrbios ou até mesmo indo para fora dos limites da cidade, contribuíram para o esvaziamento do centro. As indústrias passaram a ocupar terrenos ao longo da Avenida Brasil (1946) dotando o seu redor de vilas operárias e de alguma estrutura básica (de qualidade precária), deslocamento que ocasionou na descentralização das favelas e na aparição de uma segregação residencial mais evidenciada. (BORGES, 2007).

Nesse período até meados dos anos 1960, temos o início dos projetos de melhorias significativas para as áreas onde as classes dominantes habitam e convivem, a remodelação do sistema viário era de suma importância (VILLAÇA, 1999). É o período do paradigma rodoviário e da cidade funcional com a construção de Brasília como símbolo máximo dessa ideologia aqui no Brasil. No Rio de Janeiro, os exemplos disso foram as construções dos túneis: Santa Bárbara (Laranjeiras – Catumbi), Rebouças (Rio Comprido – Lagoa), e de outro em Copacabana; o aterro do Flamengo; a construção da Rodoviária, mudando para Abreu (1987) não somente a forma aparência da cidade como o seu conteúdo. Villaça (1999, p. 199) vai além e sintetiza a importância da transição dos planos de embelezamento para os planos de uma cidade mais eficiente.

As grandes obras urbanas saem do consumo conspícuo para privilegiar a constituição das condições gerais de produção e reprodução do capital (a cidade como foco de produção). Assim, por exemplo, as obras de infra-estrutura são priorizadas enquanto as de habitação são relegadas ao esquecimento. Além disso, com o crescimento da riqueza do país, com a concentração e centralização do capital, há a necessidade de obras cada vez mais gigantescas, e as de embelezamento dificilmente teriam porte suficiente para consumir recursos vultosos. Passa-se assim da “cidade bela” para a “cidade eficiente”, da cidade de consumo para a cidade da produção. Em ambos, entretanto, o interesse imobiliário estará sempre fortemente presente.

Com a transferência da capital para Brasília, como já dito anteriormente o Rio de Janeiro começou a perder fontes de riquezas, investimentos e recursos para o desenvolvimento da recém-criada cidade-estado da Guanabara. O governo de Carlos Lacerda (1960-1965) era opositor ao de João Goulart (1961-1964) na presidência e articulou-se ativamente no golpe militar em 1964. Em seu governo Lacerda, encomendou o que ficou conhecido de Plano Doxiadis (1965) com propostas de desenvolvimento, tal plano foi finalizado e entregue a Lacerda no final do seu mandato como prefeito.

A partir dos governos militares a cidade-estado da Guanabara passou a receber ainda menos investimentos por estar, segundo Fernandes (2011, p. 265), “nas mãos da oposição” logo não estando apta a receber “recursos federais na construção e na modernização da infra-estrutura e dos serviços públicos do estado.” (FERNANDES, 2011,ibid). A alternativa encontrada pela gestão de Chagas Freitas (1971-1975) foi atrair empresas nacionais e estrangeiras para a cidade do Rio de Janeiro, gerando emprego e desenvolvendo a indústria (ibid, p. 263).

É desse período de 1960-1975 em que a cidade do Rio de Janeiro encontrava-se como cidade-estado da Guanabara que é inaugurado parte do Elevado da Perimetral (figura 10) em 1960. Do prosseguimento de suas obras em 1968, essa via passou a representar o estado de degradação da área portuária, tendo dois motivos principais para isso: a defasagem das instalações do porto em meio ao processo de modernização das atividades portuárias no mundo como consequência direta das necessidades impostas pela intensificação do comércio marítimo mundial que atracavam nos portos com cada vez mais mercadorias, o que implicou na containerização das cargas e na expansão das áreas portuárias mundiais.

Figura 10:Elevado da Perimetral com o porto no lado direito.



Fonte: Divulgação, Prefeitura do Rio de Janeiro.

Já, o outro motivo que na realidade era consequência do primeiro, foi que assim como aconteceu em diversas outras áreas portuárias, a própria malha urbana acabou por comprimir o porto da cidade, impossibilitando a sua extensão e modernização como foi já comentado no capítulo anterior, a única medida feita no caso do porto do Rio foi a expansão deste para o Caju, bairro que pertence (conjuntamente com a Gamboa, o Santo Cristo e a Saúde), a primeira região administrativa da cidade (I-RA), feito esse que gerou a sua especialização. Desse modo “a opção foi pelo desenvolvimento do Porto de Itaguaí em vez de investir na recuperação urbanística e na modernização do Porto do Rio.” (Ferreira, 2013, p.91).

Assim, com o surgimento do Elevado da Perimetral o que se viu naquela região foi a aceleração do processo de abandono do local, cujo o isolamento causado por tal construção que tinha como objetivo de ligar o aterro do Flamengo com a Avenida Brasil dando ênfase a prioridade ao rodoviarismo foi alvo de críticas desde a sua inauguração, propiciando uma segregação residencial nos bairros da (I-RA). Para Mello (2003, p.52).

Os bairros afastaram-se do núcleo histórico da cidade pelas barreiras viárias, sendo uma pela via expressa elevada, com apenas dois acessos à região do porto, e a outra pela desestruturação causada com a implantação da Avenida Presidente Vargas e esvaziamento dos bairros no entorno à praça da República e a Pequena África.

Para Villaça (1999), a estrutura dos planos de planejamento urbano propostos pelas administrações municipais não tinham a finalidade de “pressupostos urbanísticos”. Para ele, somente os planos nacionais, setoriais ou alguns regionais tinham tal intuito, ou seja, foram levados para frente, ainda mais durante o período ditatorial, cujos planos realmente expressavam as reais intenções dos governantes, ao passo que, nos planos municipais os prefeitos não os assumiam.

Com a fusão da Guanabara com o estado do Rio de Janeiro em 1975, a cidade teve de dividir as suas receitas com o resto das cidades. Essa fusão foi muito contestada pela oposição ao regime militar, pois considerava-a uma manobra para impedir a vitória de outro governo contrário aos militares. Já os defensores diziam que essa ideia de fusão entre a cidade do Rio de Janeiro com o estado fluminense era algo previsto nas constituintes anteriores e que permitiria o desenvolvimento de toda a área metropolitana (Fernandes, 2011, p. 270-271). Se pensarmos na ideia que a proposta de planejamento para o Brasil buscava o desenvolvimento regional tal argumento dado pelos defensores da fusão fazia sentido.

Após a queda do regime militar em 1985 e já com a cidade do Rio de Janeiro incorporada ao estado fluminense, tivemos na cidade a continuação por parte dos agentes produtores do espaço urbano, das políticas de descentralização, como a zona sul ficou saturada, coube a expansão da malha urbana ir em direção da zona oeste, mas especificamente, para a Barra da Tijuca em um primeiro momento e depois indo a mais oeste ainda, ao Recreio dos Bandeirantes. As vantagens encontradas para essa expansão do Rio naquela direção consistia em uma extensa faixa de 30 km quase inexplorada para servir de especulação imobiliária, possibilitando as classes dominantes oportunidades para se isolarem mais dos pobres e dos transtornos do cotidiano da cidade. Para que isso viesse a ser possível precisava criar novamente uma cidade dentro de outra cidade em um processo semelhante ao realizado em Copacabana no começo do século XX, já que a região da Barra da Tijuca estava no meio de um matagal, porque essa região se encontrava em uma restinga. Assim, o processo de transformação foi sendo ininterruptamente posto em prática, contudo, para esse fim, foi fundamental a união dos interesses do governo municipal e dos agentes imobiliários, além dos setores da sociedade que a administração municipal considerava essenciais. Foram construídas primeiramente vias ligando a Barra da Tijuca com a zona sul para que conjuntamente a autoestrada Lagoa-Barra, permitissem o acesso à região, ao mesmo tempo que se multiplicavam os lançamentos de condomínios residenciais e empresariais. Ao mesmo tempo, vimos no centro a contínua perda de sedes de empresas para a região da Barra da Tijuca, onde os seus recentes centros empresariais possibilitavam o atendimento das mais diversas exigências dessas empresas, principalmente com relação as referentes ao setor de informática e comunicação. (BORGES, 2007; FERREIRA, 2011). Portanto, outra vez o centro do Rio perdeu parte de sua importância por estar defasado em relação a outras localidades da cidade, mas apesar de tudo isso, a área central ainda reunia condições suficientes para manter-se como sede do setor de serviços da cidade, e como principal centro institucional, político e cultural, e com uma razoável infraestrutura básica que atendia aqueles que resolveram permanecer na região.

Apesar da cidade do Rio de Janeiro ter enfrentado ao longo do século XX, por diversas vezes movimentos de descentralização de suas atividades da área central e a criação de subcentros como em Copacabana e na Barra da Tijuca, que passaram a concorrer com o seu centro histórico por investimentos como resultado do processo de diferenciação da renda de investimentos e desinvestimentos comentado no capítulo anterior o centro do Rio de Janeiro continuou forte o bastante para influenciar políticas

públicas que pregavam pela sua recuperação tal como vemos acontecer atualmente em sua área portuária, em um processo dialético onde a volta das atenções dos agentes produtores do espaço urbano acaba não sendo de menor surpresa, ainda mais se temos em mente que esse fenômeno de recuperação de determinadas áreas das cidades acontece constantemente há, pelo menos, cinquenta anos, como já explicado no capítulo anterior.

Ainda precisamos comentar que essa criação de outras centralidades locais gera concorrência com o núcleo urbano histórico das cidades e termina por criar espaços fragmentados em seus tecidos urbanos, pois os projetos de intervenção urbana para a sua recuperação acaba funcionando como vetores desse processo, dado o porte de seus megaprojetos conforme Vainer (2007) nos conta ao discutir no contexto brasileiro, que as consequências de se implantá-los, mais a saída da intervenção estatal na execução desses grandes projetos passando para os empresários a decisão de onde realizá-los implica no aparecimento de verdadeiros enclaves fragmentados territoriais, além de acentuar a guerra entre as cidades para que empreendimentos de grande porte sejam concretizados em seus territórios, permitindo em sua visão a troca de favores entre as partes interessadas, trazendo de volta o velho e conhecido clientelismo na política brasileira.

Como explica Compans (2005) a abertura política no começo dos anos 1980, ainda no período militar e de maneira mais acentuada na Constituição Federal de 1988, permitiu o começo de uma maior autonomia dos municípios na gestão de seu espaço urbano, com especial destaque ao que concerne na organização de seus territórios, principalmente nas cidades capitais do país, sendo as mais beneficiadas nesse processo com o aumento na participação de arrecadação de impostos, fato que ajudou a cidade do Rio de Janeiro a se reerguer da falência decretada por Saturnino Braga em 1988. Depois de governos mais ligados à esquerda, foi eleito prefeito, em 1992, o economista César Maia (1993-1996) na época filiado ao PMDB. Logo no começo de seu mandato estabelece medidas para “o restabelecimento da ordem urbana e o desenvolvimento econômico” (COMPANS, 2005, p. 183), atraído pelo modelo de gestão urbana realizado em Barcelona e já no primeiro ano de seu governo firmou parcerias com os dirigentes catalães para aquilo que viria a ser tornar o Plano Estratégico do Rio de Janeiro, com propostas para a cidade, que em muito se assemelhavam as que estavam presentes no Plano Barcelona 2000, foram realizadas reuniões entre os segmentos da sociedade para que estes pudessem auxiliar e discutir o que deveria ser priorizado o plano estratégico do Rio, tendo escassa

participação popular. Em 1995, segundo Compans (2005), o plano estratégico foi aprovado contendo em suas medidas para a cidade, uma boa parte do que já estava sendo realizado pela sua administração como as obras do Rio-Cidade e do programa Favela Bairro, o plano do Rio continha ações de revitalização da área central e até mesmo para a sua área portuária, além, como no caso de Barcelona, a criação de novas centralidades que, no caso, era o fortalecimento do desenvolvimento da região da Barra da Tijuca, potencializando a expansão imobiliária e urbana

Vimos no Rio de Janeiro a replicação do modelo de Barcelona e de seu planejamento estratégico além da promoção da venda da imagem da cidade ao exterior no que nas palavras de Souza (2003, p.140) tinha como objetivo “vender a imagem favorável do município.” E segue dizendo que as administrações seguintes, de certa forma, apesar de algumas divergências, mantiveram esse modelo de promoção da cidade, deixando de lado o plano diretor (SOUZA, 2003, p. 504), as candidaturas de sediar os Jogos Olímpicos de 2004 (derrotada) e de 2016 (vencida), nada mais foram que aplicações do chamado planejamento estratégico.

Assim, o objetivo nesse capítulo foi descrever brevemente o contexto da formação histórica da cidade do Rio de Janeiro, de modo que fosse possível uma melhor compreensão do porque da sua área portuária ser alvo hoje de um projeto de revitalização urbana. Contudo, antes na cidade do Rio de Janeiro já houvera um esforço em menor escala de recuperação da área central, o Projeto Corredor Carioca, idealizado em 1979 e aplicado até o começo dos anos 2000, que teve como objetivo:

O Projeto do Corredor Cultural integra o controle de desenvolvimento, orientações de modelos especiais, embelezamento da paisagem urbana, isenções fiscais e incentivos, educação e participação da comunidade, programas culturais e eventos públicos . O esforço sustentado do governo da cidade em de mais de duas décadas tem sido fundamental para o sucesso e a eficácia dos objetivos do projeto.( Del Rio e Alcantara, 2009, p.125, tradução nossa).<sup>6</sup>

Sendo assim, não é de hoje que esse tipo de intervenção urbana é imposta na cidade, e mesmo se tratando de uma experiência de menor escala, houve relatos de gentrificação em pontos isolados por onde o projeto foi executado.

---

<sup>6</sup> [No original]: The Cultural Corridor Project integrates development control, special design guidelines, streetscape, embellishment tax exemptions and incentives, community education and participation, cultural programs, and public events. The sustained effort of the government over more two decades has been fundamental to the success and effectiveness of the project objectives.

O que aconteceu na área central histórica do Rio não foi uma gentrificação generalizada em toda a área preservada, mas pontos específicos que sofreram uma valorização e replicação de usos que tiveram êxito. Destaca-se como exemplo o processo que sofreu a região da Lapa. (FONSECA, 2009, p.43).

Uma análise mais detalhada sobre o projeto Corredor Cultural será feita no próximo capítulo relacionando-o com o projeto do Porto Maravilha.

### 3 AS CONTRADIÇÕES DO PROJETO PORTO MARAVILHA

O projeto Porto Maravilha surge efetivamente após a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, projeto de recuperação da área portuária do Rio de Janeiro que já existia a algum tempo, porém, para que esta pudesse sair do papel foi preciso a conjunção de certos interesses e acontecimentos ao mesmo tempo. Em primeiro lugar, a escolha da cidade como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 foi fundamental. Segundo, foi preciso que as três esferas de governo – municipal, estadual e federal – estivessem alinhadas, o que não costumava acontecer, a cidade e o estado do Rio de Janeiro eram governados pelo PMDB, cujo prefeito era Eduardo Paes e o governador era Sérgio Cabral, ambos aliados do presidente da república Luiz Inácio Lula da Silva do PT, e em terceiro lugar a modificação da legislação urbanística com o advento do Estatuto da Cidade de 2001 (Lei 10.257/2001).

Quanto ao Estatuto da Cidade, é ele que rege sobre o conceito de Operação Urbana Consorciada vinculado à Outorga Onerosa do Direito de Construir em seu artigo 28, no qual fixa áreas onde o direito a construir poderá estar acima do coeficiente de aproveitamento<sup>7</sup> básico adotado (CAB). Desse modo uma vez que delimitada pelo Plano Diretor da cidade uma determinada área poderá ser objeto dessa Operação Urbana Consorciada<sup>8</sup>, mas em cada caso o município pode pedir medidas de contrapartida. Especificamente no Rio de Janeiro essa contrapartida foi que “todos os recursos arrecadados na realização do programa estabelecido na lei deverão ser integralmente investidos na própria área[portuária].” (CÂMARA-RJ, 2009). Assim, tendo sido delimitada a área de interesse a ser atingida, o governo municipal estabeleceu a quantidade de potencial adicional de construção por meio de Certificados do Potencial Adicional de

---

7 O coeficiente de aproveitamento é a relação entre a área edificável e a área do terreno, no caso da cidade do Rio de Janeiro esse coeficiente para a área portuária foi alterado pela Lei Complementar (LC) nº101/2009. Ficando pelo art. 25 em seu parágrafo único estabelecido que: “O CAB e o CAM estabelecidos no Anexo V-B desta Lei Complementar, prevalecerão sobre os Índices de Aproveitamento de Terreno - IAT anteriormente estabelecidos pela legislação pertinente, nas áreas onde estiver prevista sua utilização.”

8 Na cidade do Rio de Janeiro essa Operação Urbana Consorciada foi criada pela LC nº 101/2009, com o aparecimento da Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto (AEIU). Já a LC nº 102/2009 criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP cuja finalidade seria “a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo, que executa obras e serviços nos cinco milhões de metros quadrados da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio”(www.portomaravilha.com.br/quem somos).

Construção (CEPAC) que foram a leilão sendo integralmente comprados pela Caixa Econômica Federal (CEF) através do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Todo esse processo estipulado para permitir a executabilidade do projeto enfrenta até hoje inúmeras críticas tanto na esfera política quanto na esfera acadêmica, entre os acadêmicos estão: CARLOS (2010), FERREIRA (2011), GIANNELLA (2015), JANOT (2016) e SILVA(2012), além de diversos organismos da sociedade, o Fórum Comunitário do Porto e o Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas RIO e de organizações não governamentais (ONG); preocupados em saber quais são os verdadeiros interesses em jogo e em como a população vem sendo atingida pelo projeto, seja por desapropriações ou pelos casos de violações dos direitos humanos.

Deste modo, o propósito desse capítulo será o de apresentar e discutir sobre as contradições do projeto Porto Maravilha, além de trazer dados daqueles que frequentam a Orla Conde <sup>9</sup> através das respostas obtidas ao questionário aplicado durante trabalho de campo, no dia 20 de agosto de 2016, no período das Olimpíadas.

### 3.1 O PORTO MARAVILHA NA REESTRUTURAÇÃO URBANA

O período contemporâneo caracteriza-se pela globalização entendida aqui como a terceira globalização proposta por Mongin (2009)<sup>10</sup>; o mundo não estaria mais articulado entre centro e periferia em uma relação de verticalidade no seu entendimento, e agora seria “um mundo que privilegia a horizontalidade, falsamente contínua, criada por descontinuidades, por rupturas, por discordâncias de um tipo inédito.” (MONGIN, 2009, p. 147). Esse período da terceira globalização teria se iniciado por volta dos anos 1960, correspondendo ao período em que Santos (1985) chamou de meio técnico-científico, em relação às implicações da presença da ciência e da técnica no meio geográfico. Dessa forma, técnica e ciência passam a ser primordiais “nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas [...]. A informação, em todas as suas

---

9 A Orla Conde durante as Olimpíadas ficou conhecida como Boulevard Olímpico, um espaço completamente transformado que antes fazia parte do Elevado da Perimetral sendo praticamente inacessível a circulação de pessoas e que está dentro do perímetro do projeto.

10 Para Mongin (2009) as duas outras globalizações históricas foram: A primeira globalização do fim da Idade Média e início do Renascimento, ligada segundo Mongin (2009) a emergência de economia-mundo capitalista. No contexto da época, temos a era dos descobrimentos marítimos, com as cidades sendo comerciais e marítimas, que criaram uma rede entre si. Fenômeno econômico indissociável da cidade mercantil.

A segunda globalização, no seu entendimento, data de 1870 a 1914, da sociedade industrial fruto da revolução industrial no plano tecnológico, foi engendrada por políticas industriais e pelo papel motor do Estado.

formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação.” (SANTOS, 2005 [1993], p. 38).

Do ponto de vista econômico o que temos é a crise do capitalismo justamente se dando no começo desse período com o seu aprofundamento na crise do petróleo em 1973. As estratégias adotadas contra essa tendência de crise tiveram como “fito de desfazer as contradições inerentes à acumulação capitalista [e] podem resumir-se nisto: luta contra a ‘rigidez’ [do modelo fordista de produção].”(BENKO, 2002, p. 21). Desse modo, são propostas novas maneiras de produção e de acumulação do capital, cujas principais medidas para este fim foram: a desvalorização da força de trabalho e acentuação das virtualidades tecnológicas na linha de produção, levando a uma linha de produção mais flexível. Daí o porquê de Benko (ibid, p. 23) comentar que as novas práticas de acumulação apresentam “formas de organização neofordista, formas de fordismo periférico e até mesmo de taylorização primitiva”. A partir desse ponto o que ocorreu foi que tais ações propiciaram em uma maior fluidez da produção e na circulação das mercadorias. Os agentes produtores do espaço puderam espalhar a linha de montagem em lugares onde as leis trabalhistas não fossem tão rígidas e que preferencialmente contassem com mão de obra abundante e incentivos fiscais para que nesses locais pudessem se estabelecer, não importando o caso de uma provável incapacidade desse local recebê-la integralmente, já que o desenvolvimento tecnológico, sobretudo na área da informática, permite que essa seja distribuída em todo o planeta respondendo a um só centro de comando, este sim ainda localizado em sua área de origem, além de contar com meios logísticos mais sofisticados e elaborados para as etapas de montagem das peças das mercadorias em um único local final e a sua posterior distribuição em diversos mercados mundiais. Castells (2007 [1996], p. 469), em relação a esses fatos diz que “a economia global/informacional é organizada em torno de centros de controle e comando capazes de coordenar, inovar e gerenciar as atividades interligadas das redes de empresas”. Por isso Santos (2005 [1993]) comenta que o espaço atualmente tornou-se fluído, e os “fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital, [passaram] a ter uma grande mobilidade.” (SANTOS, 2005 [1993], p. 42).

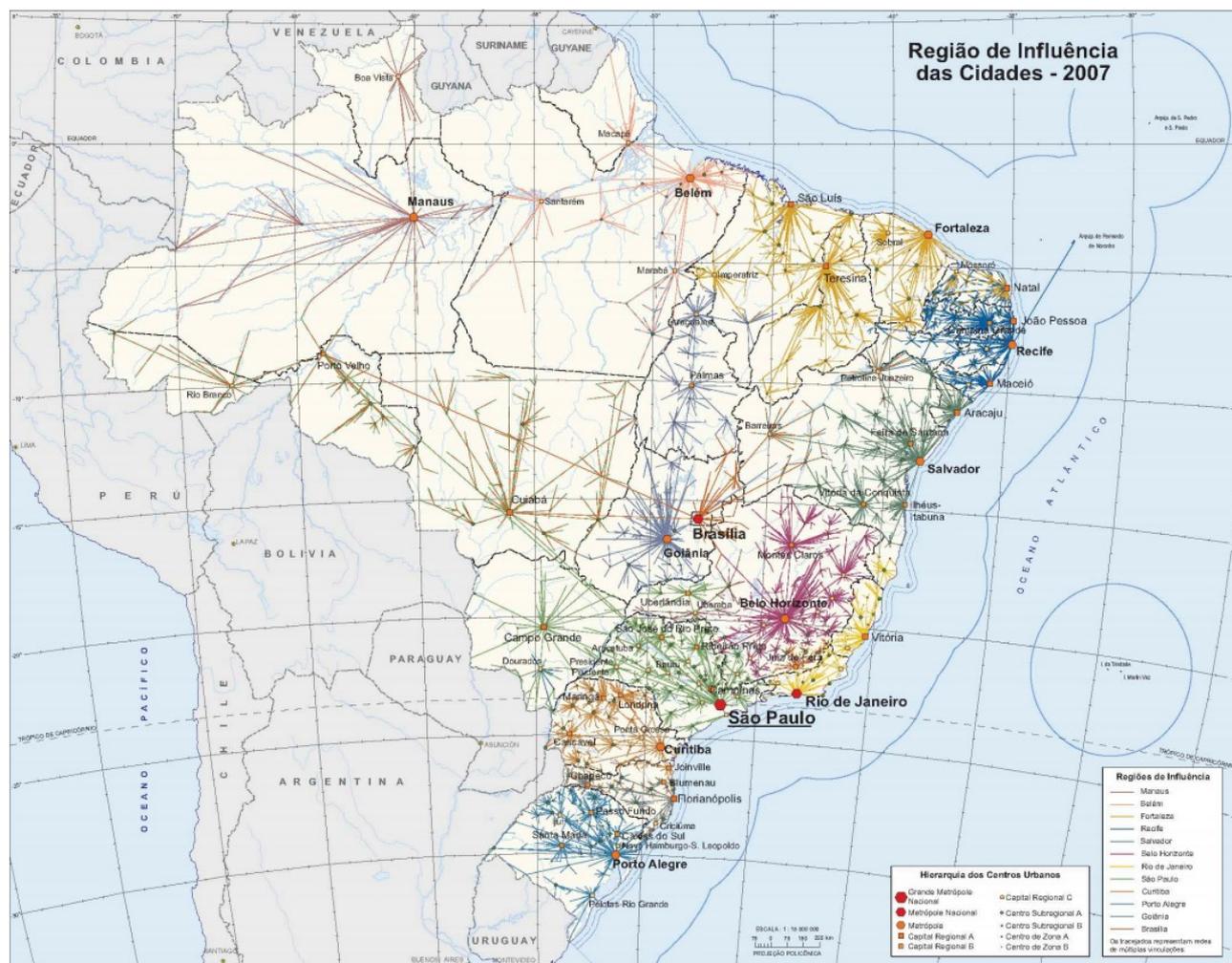
Esse fator gerou aquilo que já foi brevemente comentado anteriormente, uma descentralização política e econômica em um nível nacional e regional, e aumentou a importância das cidades, criando uma certa disputa entre elas para a atração de investimentos.

Segundo Santos (2005 [1993]), no Brasil, esses acontecimentos levaram a criação de lugares mais especializados que, por sua vez, tiveram como consequência o surgimento de cidades diferenciadas entre si fazendo com que os modelos de hierarquização entre elas sejam inadequados atualmente, pois a rede urbana está mais diferenciada e complexa.

Castells (2007 [1996], p. 469) nos lembra que as funções determinadas como serviços avançados, tais como: coleta de informação e gerenciamento de sistemas de informação, P&D, inovação científica, finanças, seguros, entre outros, estão ao mesmo tempo dispersos pelo globo, mas também encontram-se concentrados espacialmente nos centros nodais de alguns países. Tal fato é verificado no Brasil onde essa concentração acontece nas principais cidades como é o caso de São Paulo, Rio de Janeiro e outras. Acontece que atualmente as cidades estão cada vez mais interligadas e dependentes entre si, mas a influência entre elas, gira em torno do que cada uma tem a oferecer. No caso de São Paulo, sua influência sobre as outras cidades é enorme, como pode ser verificado no mapa de regiões de influência do IBGE (Figura,11).

Podemos comparar a influência de São Paulo com a influência exercida pela cidade de Franca por exemplo. São Paulo influencia diretamente não só as cidades do seu estado, mas de todo o país. Essa cidade é o principal centro financeiro e industrial do Brasil, ela tem destaque em inúmeras redes urbanas, e, é portanto um centro regional, cujas atividades e seus fluxos atravessam as fronteiras nacionais ligando-se a todo o globo. Agora, pensemos, no caso de Franca, no estado de São Paulo, reconhecida por sua indústria de calçados. Sua área de influência sobre as outras cidades tende a ser menor que São Paulo, mas ela funciona como um polo de atração de desenvolvimento para as cidades próximas a ela. É claro que a cidade de Franca ao exportar a sua produção para o exterior, movimenta também a circulação de capitais e mercadorias, atravessando as fronteiras nacionais, só que de maneira menos acentuada se compararmos à capital, São Paulo.

Figura 11: Mapa de Região de Influência das Cidades – 2007.



Fonte: [http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv47603\\_cap6\\_pt1.pdf](http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv47603_cap6_pt1.pdf).

Nesse sentido Dias (2005, p. 23) argumenta que “nem local, nem global, a rede conecta diferentes pontos ou lugares mais ou menos distantes e permite hoje a ampliação da escala da ação humana até a dimensão global”. A especialização da cidade de Franca representa o que foi dito acima sobre a criação de cidades diferenciadas, onde cada cidade busca uma alternativa para o seu desenvolvimento. Se uma outra cidade qualquer na região onde está localizada Franca quiser aumentar a sua influência na região, ela pode procurar se especializar em um determinado segmento do mercado, diferenciando-se, assim, das demais cidades. Logicamente para isso essa cidade tentaria e precisaria reunir vantagens e facilidades para atrair os investimentos necessários para esse fim. Além disso, as relações de troca entre duas cidades estabelecem uma rede urbana, que pode ser afetada, por fatores externos e internos. Os fatores externos podem ser a

concorrência de uma ou mais cidades em um mercado específico, regulações a novas normas de produção ou tributação, interferindo na produção ou no custo da mercadoria, ou serviço prestado. Caso o produto venha do setor agropecuário, questões como: pragas, clima, doenças funcionam como empecilhos da produção. Os fatores internos podem ser: a inadequação de um serviço ou mercadoria específica, prejudicando ou extinguindo de vez as relações de troca entre as cidades nesse determinado segmento. Dias (2005, p. 20-21) explica que uma mesma cidade pode participar de várias escalas de organização espacial ao mesmo tempo, rompendo a noção tradicional das escalas da organização espacial.

Desse modo, “houve um tempo em que se podia tratar a rede urbana como uma entidade onde as cidades se relacionavam segundo uma hierarquia de tamanho e funções.” (SANTOS, *ibid*, p. 58), hoje essa hierarquia é mais complexa.

Cada cidade, a seu modo, procurou buscar maneiras para que pudesse continuar a se desenvolver, seja através de práticas do planejamento estratégico com o seu *marketing* urbano para potencializar os pontos fortes da cidade; seja associada a ações do poder público para criar incentivos fiscais, privatizações, troca de favores, etc., de modo a atrair tais investimentos.

Se determinadas cidades ou regiões não reúnem mais as condições necessárias para a atração de investimentos (por falta de espaços na malha urbana, custos elevados dos terrenos disponíveis, leis trabalhistas mais rígidas, impostos exacerbados, infraestrutura básica deficiente, por exemplo), a alternativa passa a ser a “da reconfiguração do espaço urbano [como] estratégia para que o capital retome os elevados patamares de acumulação necessários à sua existência” (SILVA, 2012, p. 57) sendo que os projetos de intervenção urbana exercem um papel fundamental nesse tipo de estratégia.

Na cidade do Rio de Janeiro, o seu centro histórico perdeu parte da sua importância como a área mais dinâmica da cidade, primeiro para Copacabana e depois para a Barra da Tijuca, atualmente espécies de subcentralidades da cidade. Desse modo, tendo sido a área central e portuária relegadas a um segundo plano, assistimos principalmente na área portuária, a um processo de abandono e degradação desses locais, justificando assim a criação do projeto de revitalização da área portuária, conhecido como projeto Porto Maravilha, o objetivo desse projeto foi atrair investimentos e tornar a cidade e principalmente a sua área central e portuária competitivas no cenário global. O Rio de Janeiro, tal como, São Paulo é uma cidade com ampla influência no território nacional, e

também destaca-se em várias redes urbanas. A cidade, é considerada a porta de entrada do país, principalmente na área do turismo. Usou bem essa sua imagem de cidade turística com diversas paisagens, no seu projeto de marketing urbano, promoveu os seus pontos fortes, e conseguiu fazer com que grandes eventos mundiais fossem sediados no seu território. Logo, o Projeto Olímpico, foi uma parte dessa pretensão em tornar o Rio de Janeiro competitivo mundialmente.

### 3.1.1 O projeto Porto Maravilha e a caracterização da Área de Especial Interesse Urbanístico

Pode-se dizer que o projeto foi posto em prática após a aprovação das Leis Complementares nº 101 e 102, ambas no mesmo dia 23 de novembro de 2009, ficando juridicamente passível de execução. A lei nº 101/ 2009 “modifica o Plano Diretor [o do ano de 1992], autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências.” Através dessa Lei Complementar foi criada a Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU, que serviu para delimitar o perímetro de atuação do projeto Porto Maravilha abrangendo os bairros da Gamboa, Saúde, Santo Cristo dentro da (I-RA) da cidade do Rio de Janeiro e, de uma pequena parcela dos bairros do Caju, Cento, Cidade Nova, e São Cristóvão, como pode ser observado na figura 12 abaixo:

Figura 12: Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU.



Fonte: Divulgação do projeto.

A região portuária englobada por esses bairros têm uma área total aproximada de 5 milhões de m<sup>2</sup>, em torno de 28 mil habitantes segundo o Censo Demográfico Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE-2010), sendo que o índice de desenvolvimento humano (IDH) da época da elaboração do projeto para a (I-RA) era de 0,775, ficando em 24º entre todas as 32 regiões administrativas do município. O que demonstra claramente a situação de atraso em relação as outras parcelas da cidade, principalmente se compararmos com as regiões administrativas da zona sul e da Barra da Tijuca.

Segundo Giannella (2015) e dados do próprio censo do (IBGE-2010), a região apresenta 30% de seus habitantes não oriundos do município, sendo que boa parte deles vindos de outros estados do Brasil, além disso, a composição de raça/cor dos habitantes dos bairros da Gamboa, Saúde e do Santo Cristo apresenta um pouco mais de 50% de pretos ou pardos, evidenciando em sua visão uma forte presença de afrodescendentes na área.

Essa foi então a região escolhida para o projeto de revitalização de uma das áreas mais atrasadas socioeconomicamente da cidade, sem deixar de lembrar que como dito no capítulo sobre a formação histórica do Rio de Janeiro, boa parte dos habitantes que vivem no local são descendentes daqueles que na época em que houve a abolição da escravidão no país, do surgimento da industrialização da cidade, foram atraídos pelas ofertas de empregos (principalmente informais) numa tentativa de melhorar a qualidade

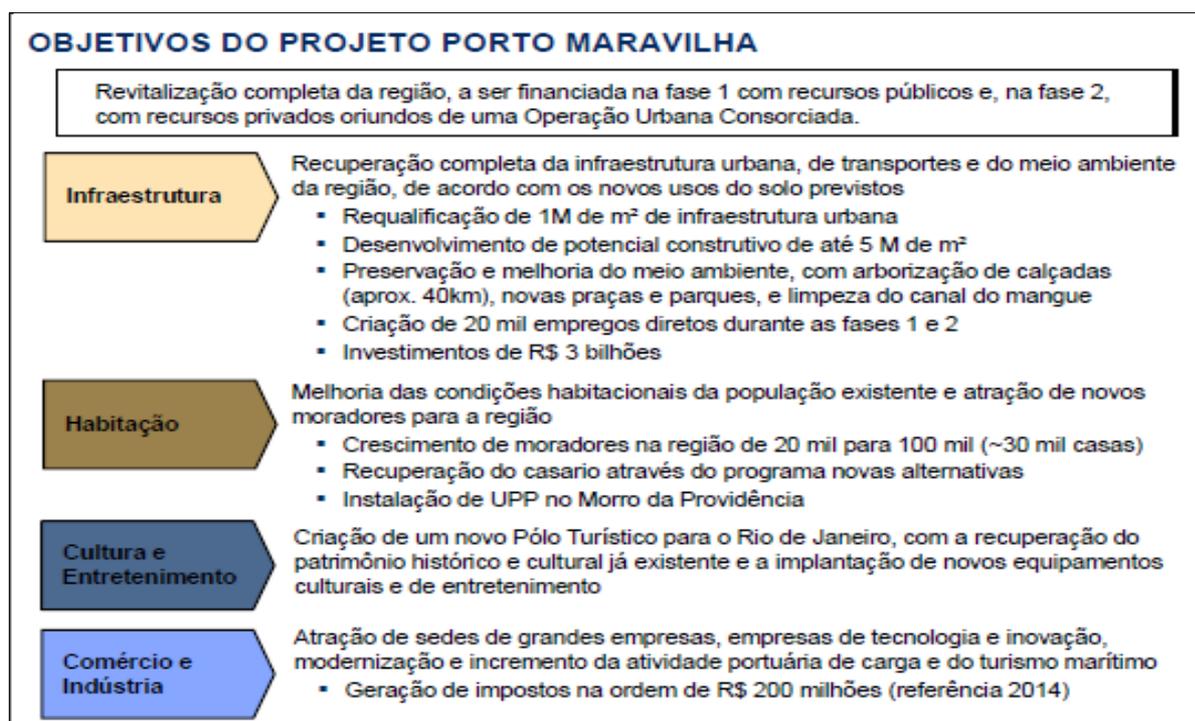
de suas vidas e de suas famílias, e dessa forma fixaram-se nas regiões portuária e central do período da reforma de Pereira Passos. Mesmo após a expansão urbana da cidade, uma pequena parcela deles permaneceu morando onde já estavam ou foram morar nas favelas criadas na região, como a do morro da Providência, uma vez que esse movimento de expansão urbana, além das inúmeras reformas da cidade resultou em segregação residencial. (ABREU, 1987). Outro ponto que não pode ser esquecido é o fato da região portuária atual ter sido alvo de transformações urbanísticas constantes, como a remodelação dos contornos de sua faixa costeira, aterros e ampliação de seu tamanho.

Assim, em seu art. 2º, a LC nº 101 fixou que a Operação Urbana Consorciada teria como principal objetivo o de reestruturar essa área delimitada pela AEIU, tendo como princípios básicos em seu parágrafo primeiro nos incisos I ao VII, medidas que buscassem a melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores. Já poderíamos aqui mesmo contestar se o que foi proposto neste artigo logrou êxito ou não, mas o que nos interessa nessa parte é somente a descrição do projeto, um adendo interessante é que da mesma forma que no projeto de Roterdã (o *Kop von Zuid*) e em outros analisados, no caso do Porto Maravilha a questão do desenvolvimento social e não apenas o econômico é constantemente expressado no projeto como uma meta de suma importância a ser alcançada, muito embora isso seja algo determinado no Estatuto da Cidade.

Sendo assim, o projeto ficou dividido em quatro frentes principais: Infraestrutura, habitação, cultura e entretenimento, e comércio e indústria. Cada uma dessas frentes, por sua vez, continha diversos objetivos a serem concretizados, como pode ser visto na figura 18, obtida da apresentação do lançamento do projeto pela prefeitura, onde podemos perceber claramente que as intervenções que foram implementadas na região portuária envolveram práticas de revitalização, reabilitação, requalificação, renovação urbana e não apenas de um tipo específico, demonstrando o tão complexo é esse projeto.

E como vem sendo comum nos diferentes projetos de intervenção urbana desse tipo, para que um projeto desses seja possível de ser implementado é necessário o estabelecimento de parcerias com o setor privado, no modelo já conhecido das PPP, onde teríamos a inserção de capital privado no projeto em troca de vantagens para o empresariado. No caso do Porto Maravilha essa parceria se deu com o consórcio Porto Novo, sendo articulada pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).

Figura 13: Objetivos do Projeto Porto Maravilha.



Fonte: Divulgação do projeto.

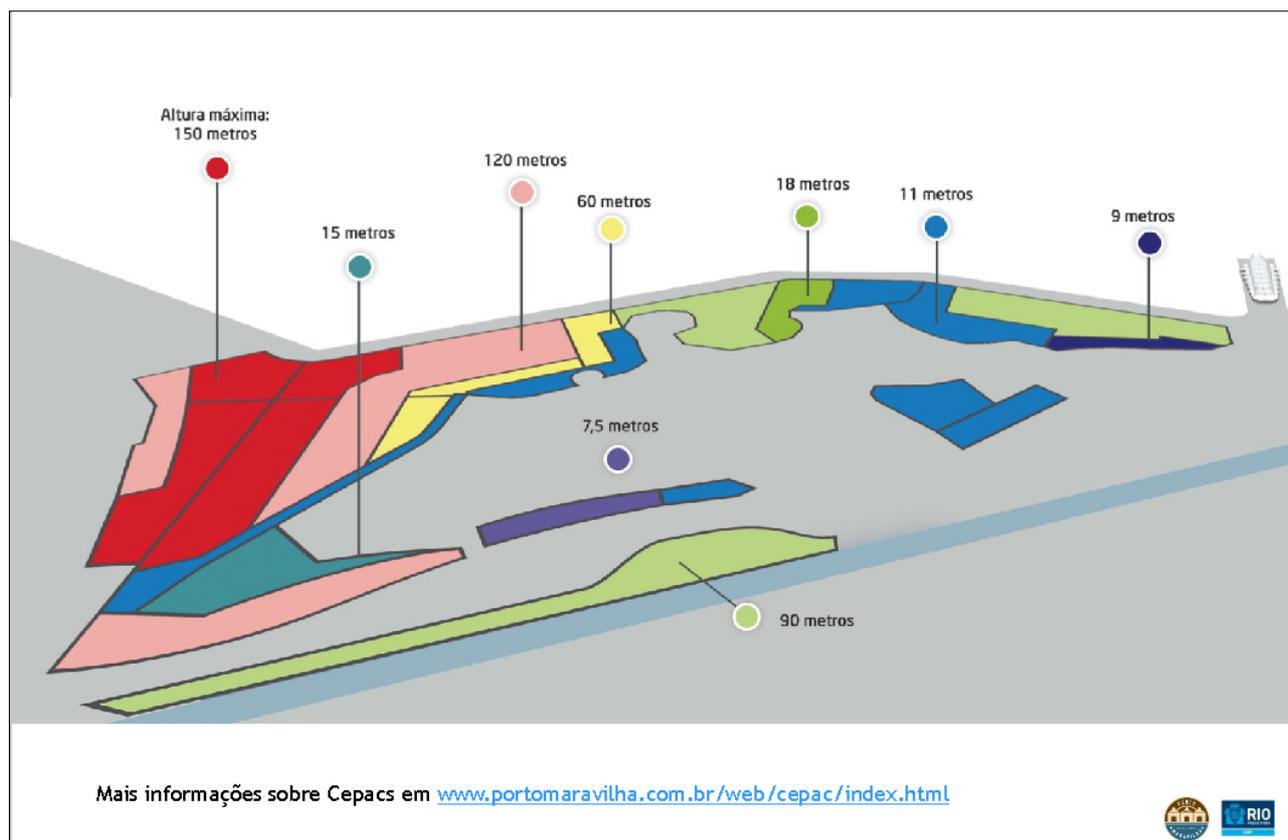
Podemos agora discutir sobre a finalidade da criação da CDURP que coordenou o processo de aplicação da Operação Urbana Consorciada e da Outorga Onerosa do Direito de Construir, e emitiu os CEPACs para a viabilidade do projeto, atrelando tudo isso as parcerias com as companhias consorciadas que participaram do projeto.

### 3.1.2 As relações entre o capital e o social no Porto Maravilha

Desde que o Estatuto da Cidade (Lei Federal, nº 10.257/01) entrou em vigor, a gestão pública, especificamente a municipal, pode conceder a Outorga Onerosa do Direito de Construir para aqueles que tivessem interesse em promover o desenvolvimento de uma determinada área do espaço urbano, escolhida pela administração municipal, desde que houvesse uma contrapartida a ser dada pelos beneficiários dessa medida. No entanto, era necessário que isto estivesse previsto no Plano Diretor da cidade em questão, logo, no caso carioca, que já deveria de ter revisto o seu Plano Diretor, a solução foi uma Lei Complementar para contornar essa situação, a já mencionada LC nº101/2009 que revogou o Plano Diretor da cidade do ano de 1992 pode assim, firmar as condições para essa Outorga Onerosa do Direito de Construir tivesse validade, através da Operação

Urbana Consorciada que delimitou a AEIU na região portuária e puderam ser criadas zonas onde o coeficiente de aproveitamento básico (CAB) e máximo (CAM) passariam a ser diferenciados, como pode ser verificado nas figuras 14 e 15. Um detalhe importante dessa Operação Urbana Consorciada é que ela, em seu art. 12, definiu novos parâmetros de uso e ocupação do solo na AEIU.

Figura 14: Gabaritos máximos por quadra



Fonte: Porto Maravilha, apresentação geral.

Figura 15: Valores do CAB e do CAM, na AEIU.

SUB SETOR	GABARITO metros-pavimentos	TAXA DE OCUPAÇÃO	CAB	CAM
A1	15 – 4	70%	2,80	2,80
A2	11 – 3	70%	2,10	2,10
A3	90 – 30	70%	1,00	8,00
A4	9 – 2	70%	1,00	1,40
A5	11 – 3	70%	1,00	2,10
B1	11 – 3	70%	2,10	2,10
B2	11 – 3	70%	1,00	2,10
B3	18 – 6	70%	1,00	2,80
B4	90 – 30	70%	1,00	8,00
B5	60 – 20	50%	1,00	4,20
B6	11 – 3	70%	1,00	2,10
C1	11 – 3	70%	2,10	2,10
C2	120 – 40	50%	1,00	8,00
C3	150 – 50	50%	1,00	12,00
C4	60 – 20	50%	1,00	4,20
C5	11 – 3	70%	1,00	2,10
D1	150 – 50	50%	1,00	10,00
D2	120 – 40	50%	1,00	8,00
D3	60 – 20	50%	1,00	4,20
D4	11 – 3	70%	1,00	2,10
E1	90 – 30	100%	1,00	11,00
E2	120 – 40	50%	1,00	8,00
E3	15 – 5	70%	1,00	2,80
E4	11 – 3	70%	1,00	2,10
F1	7,5 – 2	70%	1,00	1,40
I1	11 – 3	70%	1,00	2,10
J1	11 – 3	70%	1,00	2,10
M1	150 – 50	50%	1,00	12,00
M2	150 – 50	50%	1,00	10,00
M3	120 – 40	50%	1,00	8,00

Fonte: PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 101/2009.

Como visto antes, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), foi criada pela LC nº 102 e ficou responsável, segundo o art. 1º no inciso I, por: promover, direta ou indiretamente, o desenvolvimento da AEIU da Região do Porto do Rio. Para isso ficou previsto que a CDURP poderia segundo o art. 3º em seu parágrafo segundo, assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos à negociação em bolsa ou mercado de balcão. Dessa forma, foi passível que esta companhia emitisse os CEPACs para a viabilização do projeto e que as empresas consorciadas da PPP começassem a serem pagas. Segundo Giannella (2015), esse processo foi feito de maneira que beneficiasse somente os investidores privados, ela explica que a CDURP criou o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto onde

alocou os CEPACs tendo como administradora desse fundo a CEF, para que depois do leilão destes o capital adquirido fosse aplicado na AEIU, porém, a CEF ficou interessada em adquirir todos os CEPACs emitidos, esperando que após a valorização deles no mercado pudesse revendê-los. Acontece que, como nos descreveu Giannella (2015), para que isso fosse feito a CEF precisaria desembolsar R\$ 3,5 bilhões de reais para a aquisição completa dos CEPACs, assim, a CEF, precisou recorrer ao dinheiro do FGTS. Contudo, o valor a ser pago posteriormente aos parceiros privados do projeto girava em torno de R\$ 8 bilhões reais, incluídos nessa conta despesas com custos operacionais, a serem pagos em 15 anos, sendo esse mais um motivo da necessidade da CEF em estar interessada que os CEPACs valorizassem no mercado, pois:

A própria prefeitura municipal afirma, no prospecto elaborado para atender às exigências da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) – antes, portanto, da realização do leilão de arrematação dos CEPACs – que “não existe garantia de que haverá interesse do mercado em adquirir todos os CEPACs necessários para financiar as intervenções”, o que implica dizer que, caso não haja a procura esperada pelos CEPACs, todos eles estão comprometidos com a Concessionária Porto Novo [formado pela Odebrecht Infraestrutura S.A, OAS LTDA e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S.A.], havendo um cronograma de pagamento da PPP ao longo dos quinze anos (renováveis por mais quinze) que está sendo cumprido independente da comercialização dos certificados. Ainda, a CEF – ao mesmo tempo administradora e fiscalizadora do fundo – tem optado pela permuta como forma de comercialização dos CEPACs, ou seja, ela tem entrado como sócia dos empreendimentos, visando a rentabilidade do FGTS a longo prazo. (GIANNELLA, 2015, p.183-184).

Assim, fica claro o papel desempenhado pela CEF no processo, ela atuou como um *player* do mercado com o dinheiro do FGTS em negócio altamente especulativo voltado para a atração de investidores na área portuária que permitam dar continuidade a conclusão do projeto e desse modo possibilitando a dinamização da economia da cidade do Rio de Janeiro como descrito antes.

Os projetos de intervenção urbana na atualidade vem cada vez mais se firmando com o estabelecimento dessas PPP para que a sua viabilidade seja possível, e no projeto da área portuária do Rio não foi diferente, a questão social nesse tipo de projeto é levada em consideração somente na sua elaboração, pois mesmo estando previsto no Estatuto da Cidade são raras as medidas efetivas nesse sentido. No próprio caso do Porto Maravilha, ao analisarmos o que foi feito pelo social, vemos que ficou aquém do proposto inicialmente. O projeto previa na LC nº 101 no art. 2º, parágrafo segundo, nos incisos IX, XII e XIV, respectivamente: promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação; incentivar a recuperação de

imóveis ocupados para a melhoria das condições de moradia da população residente; e promover ações que assegurem a sustentabilidade residente. Sendo tais intenções reforçadas na Seção IV da referida lei que versa sobre o Atendimento Econômico e Social da População Afetada nos seus respectivos arts. 29, 30 e 31:

Art. 29. O Poder Público desenvolverá um programa que garanta o atendimento à população de baixa renda atingida pelas intervenções urbanísticas previstas nesta Lei Complementar, em conjunto com os órgãos municipais, estaduais e federais competentes.

§ 1.º A implantação de unidades habitacionais de interesse social poderá ocorrer em todos os setores da Operação Urbana Consorciada.

§ 2.º A provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da população residente atingida pelas intervenções urbanísticas em áreas de especial interesse social.

Art. 30. Recursos advindos da Operação citada no art. 2.º desta Lei Complementar, bem como de outras fontes de financiamento disponíveis, poderão ser utilizados para o desenvolvimento de ações e projetos dentro dos programas habitacionais e outros de interesse social, no atendimento da população atingida pelas intervenções urbanísticas previstas nesta Lei Complementar.

Art.31. As comunidades e bairros da área afetada serão incentivados a desenvolver processos participativos nos termos do que dispõe o Estatuto da Cidade – Lei 10.257, de 10 de julho de 2001, e observando os princípios da Agenda 21 e as recomendações do Ministério das Cidades, visando a elaboração de planos de desenvolvimento sustentável locais.

Mas, não foi desta maneira que foi feito, conforme pode ser encontrado no Dossiê Megaeventos e Direitos Humanos no Rio de Janeiro, que denunciou inúmeros casos classificados por eles como “uma política de realocação dos pobres na cidade a serviço de interesses imobiliários e oportunidades de negócios, acompanhada de ações violentas e ilegais.” (COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS, 2014, p.19). Ações desse tipo, na área portuária, segundo esse dossiê foram relatadas nas comunidades do morro da Providência e em espaços vazios que estavam ocupados por comunidades sem-teto. No morro da providência, a retirada da população se deu em virtude da construção do teleférico, de iniciativa do estado, ligando o morro com a Central do Brasil e com a parte baixa da Gamboa ao lado da Cidade do Samba, sendo um projeto que visava a implantação de um roteiro turístico no local (Giannella, 2015), além de melhorias efetuadas pelo programa Morar Carioca, que têm como objetivo requalificar as comunidades carentes da cidade, no mesmo estilo que o Favela–Bairro da gestão do ex-prefeito César Maia. Contudo, na maioria das vezes a população removida nem sequer tinha sido avisada sobre a data da remoção, nem faziam ideia para onde iriam. Isso se repetiu não somente na área portuária, pois denúncias contidas nesse dossiê apontam que em todos os projetos relacionados a realização da Copa do Mundo de 2014 e as

Olimpíadas de 2016, nos quais tinham comunidades carentes próximas na área de atuação deles foram alvos do mesmo processo de desapropriação sob a alegação de que estavam em área de risco ou em área de proteção ambiental, ou simplesmente que a presença de tais comunidades atrapalhariam a execução dos projetos.

De fato, uma boa parcela da população removida acabou sendo transferida para áreas destinadas ao programa Minha Casa Minha Vida de âmbito federal. O que se discute é que a população de menor poder aquisitivo acaba sempre indo para as áreas menos estruturadas e carentes da cidade, sem a preocupação dos governos em estabelecer um diálogo com aqueles que realmente são os mais interessados e afetados nesse processo, o que caracteriza a expulsão da população pobre não desejada nas áreas alvos desses projetos de intervenções urbanas espalhadas pela cidade, como é o caso do Porto Maravilha na área portuária. Essa ação do poder público pressiona a população indesejada a se retirar de suas casas em uma relação autoritária e verticalizada, quando não truculenta. Vemos dessa forma a recriação daquilo que constantemente aconteceu na história da cidade, uma segregação residencial, em um desenvolvimento desigual impulsionada, dessa vez, pelos grandes projetos dos megaeventos esportivos que criam verdadeiros enclaves no território urbano, tal como Vainer (2007) nos alertou, e já factíveis de serem analisados como o fez Giannella (2015).

De concreto mesmo na área portuária, o que pode ser visto são as multiplicidades dos empreendimentos voltados para a atração do capital, como os grandes centros empresariais que estão surgindo (ver figura 16), os hotéis, a requalificação de vias e ruas, a reabilitação do edificado, a construção de avenidas, boulevares, a implantação do VLT, de espaços de lazer para atração dos turistas, além de conjuntos residenciais para a volta da classe média para a região, ou seja, aquilo que alguns autores classificam como amenidades pública. Contraditoriamente agindo dessa maneira as autoridades públicas se esquecem de que os programas sociais deveriam contemplar os habitantes da cidade como um todo e não apenas da parcela mais abonada, não tendo esse tipo de preocupação a prefeitura e os seus parceiros, acabaram por criar espaços factíveis do processo de gentrificação, replicando no território da cidade aquilo que aconteceu globalmente nas cidades e lugares onde tais intervenções foram postas em práticas.

Figura 16: Obras e empreendimentos em andamento.



Fonte: Porto Maravilha, apresentação geral

Ademais, não podemos deixar de comentar que, mesmo com os investimentos massivos realizados na área portuária existe, a possibilidade do aparecimento de outros vazios na região, isso se deve ao fato que o mercado sendo altamente instável pode em algum momento parar de agir no local e deixar algumas ações por fazer, ou mesmo lugares prontos podem ficar sem que nenhum interessado venha a ocupá-los, tipo de risco recorrente nas áreas e projetos de renovação urbana nas décadas de 1950 e 1960, principalmente nos Estados Unidos, como na cidade de Nova Iorque, e em outras. Assim, tais casos receberam severas críticas naquele período e contribuíram para que esse modelo fosse repensado. (SMITH, 2006; VARGAS & CASTILHO, 2006).

### 3.2 O OUTRO LADO DO PORTO MARAVILHA: A GENTRIFICAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Em todo esse trabalho, falamos sobre as contradições a respeito dos grandes projetos de intervenções urbanísticas como um fenômeno globalmente espalhado e repetido, a cada momento desde meados do século XX, vimos um certo modelo de

atuação no solo urbano sendo imposto e replicado. Em todos os tipos de modelos, mesmo naqueles que são diferentes entre si, podemos observar algo em comum neles, o aparecimento do processo de gentrificação no espaço transformado. Não importando em qual cidade que ocorresse essa transformação, de Nova Iorque a São Paulo, ou da Cidade do México a Gênova, lá estava presente a gentrificação, mesmo naquelas cidades que foram reconhecidas por se preocuparem realmente em tentar evitá-la esse fenômeno surgiu, como em Roterdã.

Como mencionado no capítulo anterior, a cidade do Rio de Janeiro já havia passado por uma experiência em menor escala de reabilitação e requalificação da Lapa na área central da cidade, e será sobre essa experiência o assunto discutido a seguir:

### 3.2.1 A experiência anterior: as intervenções na Lapa, o espaço da boêmia carioca

A região da Lapa está situada dentro do perímetro do bairro do Centro e assim inserida também na II-RA, passou ao longo de toda a sua história por intervenções e obras pontuais, tendo como exemplo a construção do aqueduto dos arcos da Lapa que posteriormente se tornou elemento símbolo do local, caracterizando a sua paisagem juntamente ao casario que se localizava próximo dele. A maioria dessas intervenções foram do estilo de renovação urbana, ou seja, do arrasamento de boa parte do tecido urbano, edificado ou não; como nos casos das obras do desmonte do morro do Senado para a abertura da Avenida Norte-sul que não foi concretizada e das obras para a construção do metrô durante a década de 1970.

Esse espaço da cidade adjacente a parte que é designada como a Área Central de Negócios (ACN) para muitos autores (VAZ & SILVEIRA; 2006) foi marcado por ser o espaço que deixou de ser “lugar de moradia para virar o lugar da boêmia” (VAZ & SILVEIRA, 2006, p.72) da terra de malandros, lugar onde distintos grupos sociais conviviam, espaço de resistência. Embora, como consequência das inúmeras transformações sofridas na região, acabou marcado como lugar marginalizado, estigmatizado e depreciado. Para Macedo (2004) essas associações com a Lapa foram concluídas pela equipe técnica e câmara técnica responsável pelo projeto do Corredor Cultural pois para eles no imaginário da população carioca a proximidade da Lapa com a ACN fazia com que relacionassem a Lapa ao trabalho o que justificaria o desapego dos seus frequentadores com o local. Essa visão depreciativa da população com a Lapa por causa da associação dela ao trabalho tem a ver também com o caso da região central há

muito ter deixado de ser lugar de moradia se tornando quase que uma vergonha viver na área, o que contribuiu para o não sentimento de identidade de seus frequentadores, que viam o espaço mais como um local de descontração do que um espaço de vivência.

Apesar de todos essa descaracterização de seu espaço a Lapa conseguiu preservar parte do seu patrimônio cultural e habitacional, e ao final da década de 1970, influenciado pelos membros da Secretaria de Planejamento da prefeitura e por intelectuais e pessoas renomadas da época o prefeito Israel Klabin aprovou o Projeto Corredor Carioca. (MACEDO, 2004). Ajudou para que isso acontecesse o fato da mudança na maneira de atuação nos projetos de intervenção urbana que não mais pregavam a simples destruição do tecido urbano como era o caso da renovação urbana, para uma consciência mais conservadora do patrimônio histórico como um todo, que era o caso das políticas urbanas europeias representadas pela requalificação e reabilitação urbana. (LIMA, 2007; MACEDO, 2004; PIO, 2014; VAZ & SILVEIRA, 2006), contribuindo para esse fim também, a crise financeira pela qual passava o Brasil e o mundo, além da abertura política brasileira que propiciou o início da participação popular nos debates sobre as cidades e a maneira como elas deveriam de ser geridas. (MACEDO, 2004; PIO, 2007; VILLAÇA, 1999).

Assim esse projeto ficou marcado tanto pela presença de intelectuais, e técnicos quanto pela participação popular em sua fase de elaboração, já que a opinião pública dos moradores, frequentadores e comerciantes eram consideradas fundamentais para o diagnóstico do que precisaria ser priorizado e posteriormente feito.

Nesse contexto ficou estabelecido que “por motivos operacionais o projeto seria dividido em quatro áreas: Lapa-Cinelândia, Praça XV, Largo de São Francisco e imediações, e Saara”. (VAZ & SILVEIRA, 2006, p. 80). A preocupação do projeto era a de preservar e conservar o vasto patrimônio cultural e habitacional ainda presente nessas áreas, tentando entregá-los como espaços que despertassem o interesse e o orgulho dos frequentadores da Lapa, e que desenvolvessem uma função social ao incorporar medidas que garantisse o desenvolvimento socioeconômico da região pela recuperação e refuncionalização desses espaços.

Figura 17: Corredor Cultural.



Limites originais e subáreas do Projeto Corredor Cultural, RJ. (1) Saara, (2) Largo de São Francisco, (3) Praça XV e (4) Lapa.

Fonte: IPP-RJ.

A mudança na forma de encarar a Lapa parece ter surtido efeito com as ações realizadas no projeto do Corredor Cultural, a população carioca começou a ver com bons olhos o retorno para a região como espaço não somente para a boêmia, mas também para outros fins como o de consumo cultural. Nesse sentido, a expansão das transformações atuais da Lapa são reflexos desse e de outros projetos, destacando o Novo Rio Antigo, a Quadra da Cultura da Lapa, e o Distrito Cultural da Lapa. (IRIAS, 2007; VAZ & SILVEIRA, 2006). A diferença verificada entre esses novos projetos com o do Corredor Carioca está no fato da vinculação deles com as exigências do mercado que começou a prestar atenção nas oportunidades de bons negócios que poderiam surgir na região da Lapa, fazendo com que o escopo do projeto não mais ficasse restrito a questão da preservação e restauração do patrimônio cultural. A transformação no modo da intervenção que vinha ocorrendo na Lapa desde a implantação do projeto do Corredor Cultural exemplifica a aproximação das autoridades públicas com as estratégias vinculadas ao planejamento estratégico da cidade, onde a opinião e o interesse do empresariado acaba por ter grande influência onde quer que se planeje intervir.

No final do capítulo anterior é mencionado, em uma citação de Fonseca (2009), que, apesar de não ter havido uma gentrificação generalizada na área do Corredor Cultural, esta surgiu em pontos que sofreram valorização. Ora a gentrificação

contemporânea tem inúmeros casos de expulsão das classes mais pobres que antes viviam em bairros considerados decadentes nas áreas centrais, após esses mesmos bairros serem revitalizados. O que acontece é que após uma área ser revitalizada, há um aumento no custo de vida local, os preços dos aluguéis sobem, além do surgimento de dificuldades de acesso as novas estruturas advindas dessa revitalização, como restaurantes, casas noturnas, bares, centros culturais, entre outros, cujos preços são demasiadamente altos para a população residente anterior a este processo. Boa parte dessas estruturas, foram criadas onde antes existiam, casarões, cortiços, sendo que a maioria desses espaços encontravam-se abandonados ou com nenhuma manutenção, uma parcela desses locais, serviam de moradia para grande parte da população desse lugar. Desse modo, em muitos casos, a expulsão já se dava no início da execução desse processo. Para Paes (2009, p.14), “muitas cidades brasileiras descobriram, na refuncionalização de suas formas pretéritas, novos usos sociais que agregam valor econômico ao patrimônio cultural edificado”, mas da mesma forma que a cidade passa a agregar valor, é criado indiretamente meios de exclusão social, o que implica em uma das contradições verificadas ao analisarmos de perto essas ações realizadas principalmente nas áreas centrais. Paes (2009, p.17), escreve a respeito dessa situação nos países em desenvolvimento:

Esses projetos em países de urbanização e modernização desigual, ao implantarem de forma concentrada as melhorias em serviços e infra-estruturas, ampliam a seletividade, a exclusão e a fragmentação no uso do território, convertendo os tradicionais espaços públicos em espaços coletivos privados, acessíveis apenas mediante o poder de compra de determinados grupos sociais.

Com relação ao projeto Corredor Cultural é correto afirmar que este rompeu com as ações de arrasamento do tecido urbano tão comum na área central da cidade, influenciando no caso do Rio de Janeiro a ideia da importância da preservação do patrimônio cultural e habitacional para a população carioca, e trouxe aos administradores municipais a percepção de que cuidar desse patrimônio é também uma forma investir na cidade, o que, de certa forma também está presente no projeto do Porto Maravilha (PIO, 2014), muito embora de forma mais próxima aos interesses dos agentes produtores do espaço.

### 3.2.2 A gentrificação no Porto Maravilha: a expansão urbana dos espaços gentrificados?

Por mais que não tenha sido o objetivo do projeto Corredor Cultural a expulsão dos moradores da Lapa aconteceu em alguns pontos (MARTINS & OLIVEIRA, 2008), isso somado aos fatores da atração de novos empreendimentos, aos novos usos do solo e a chegada de um outro tipo de população cujo estrato social geralmente é maior que o da população local anterior, o que caracteriza o processo de gentrificação de uma determinada região. (MOSCIARO, 2012).

Tendo isso em mente, podemos fazer uma conjectura para a área portuária carioca a respeito da plausibilidade do aparecimento do processo de gentrificação no local. Analisando o processo de revitalização da área portuária desde o seu começo até agora podemos perceber que nela estão presentes os novos empreendimentos e a alteração do uso do solo, faltando apenas a vinda de uma nova população de maior estrato social para usufruir e morar na região<sup>11</sup>. Porém, uma consideração importante deve ser feita aqui, é que sempre existe a possibilidade do fracasso de um programa desse porte, o mercado como a própria prefeitura tem consciência pode não se interessar da maneira prevista, sem deixar de levar em consideração a atual crise política e econômica brasileira que pode espantar os investidores principalmente os estrangeiros (como no caso da desistência do empreendimento das Trump Towers) ou a região pode também não atrair esses tão desejados novos moradores. Por isso, como uma forma de minimizar esses riscos, que toda uma complexa operação de propaganda e marketing foi realizada para implementar no imaginário do público-alvo, das vantagens de consumir o Porto Maravilha, no sentido de não só atrair simplesmente turistas, mas sim moradores fixos e novos empresários para investirem mais no local. Cabe lembrarmos que a gentrificação é a elitização de um espaço urbano pretérito, resultado da união desses fatores citados acima, trabalhados em conjunto. E o projeto Porto Maravilha reúne todas essas prerrogativas desde o seu planejamento, ele alia as diferentes estratégias de recuperação de uma área degradada, estabelece parcerias publico-privadas para viabilizar a sua operação, atrai o interesse do mercado financeiro, e, estimula a especulação imobiliária no seu perímetro de ação, incentiva a exclusão social ao expulsar a população não

---

<sup>11</sup> A intenção é aumentar a população dos atuais 28 mil para 100 mil moradores, conforme já anunciado em diversas oportunidades pelo prefeito Eduardo Paes. Alguns dos principais empreendimentos residenciais já estão sendo construídos, como o Vida Residencial (complexo empresarial e residencial).

desejada, seja por ações diretas como desapropriações ou de forma indireta com a valorização de seu espaço urbano e aumentando o custo de vida local, moderniza a infraestrutura, refuncionaliza formas antigas, cria espaços de lazer, novas amenidades, e por fim, traz novos consumidores desse novo espaço remodelado com as políticas de marketing tendo um papel fundamental para esse fim. Desse modo, podemos perceber a dimensão desse projeto, a sua escala está relacionada com aquilo que atualmente é classificado como regeneração urbana, sendo conduzido pelas ideias contidas no planejamento estratégico discutidas no primeiro capítulo, o que fez Arantes (2002, p.31) e Smith (2006, p.83) concluírem que as práticas do planejamento estratégico com as grandes intervenções urbanas (regeneração urbana) podem ser consideradas eufemismo da gentrificação generalizada que têm sido objeto de estudo nas últimas décadas.

Com isso exposto e por tudo já realizado, podemos considerar a gentrificação na área portuária do Rio de Janeiro como algo que, se ainda não surgiu, no mínimo, deve ocorrer em breve. Se pensarmos que em ações mais pontuais e de menores escalas tais como as da Lapa, foi constatado pontos de gentrificação e, ao traçarmos um paralelo aos outros grandes projetos de recuperação das áreas portuárias pelo mundo, como os apresentados nesse trabalho, vemos que há evidências para assumirmos esta hipótese.

Abaixo são descritos, alguns dos possíveis pontos que devem servir como focos do processo de gentrificação dentro da área do Porto Maravilha.

#### **a) Orla Conde:**

Das obras já concluídas e liberadas para o uso, temos como um dos destaques a Orla Conde (Boulevard Olímpico), que constitui-se em uma faixa marítima de 3,5 km de extensão (Figuras 18 e 19), que só durante o período das Olimpíadas trouxe mais de 4 milhões de visitantes segundo dados da prefeitura. Foi palco de shows e de atrações de entretenimento voltado aos mais diferentes públicos. Esse espaço cujas principais atrações são os museus do Mar e o do Amanhã, a implantação desses dois museus e o AquaRio são muito emblemáticas nas estratégias de mudança simbólica dessa área via cultura e turismo.

#### **b) Morro da Conceição:**

Além da proximidade com a Orla Conde, o morro da Conceição tem em seu entorno atrações como a Pedra do Sal (ver Figura 20), onde semanalmente acontece rodas de sambas com a presença de milhares de pessoas, a Igreja de São Francisco da Prainha, o Cais do Valongo, que em 2016, passou a fazer parte dos indicados a integrar a

Lista de Patrimônio Mundial da UNESCO e o Cemitério Pretos Novos.

**c) Os grandes projetos imobiliários:**

Esses dependem muito se vão ser concretizados, como dito acima o projeto das Trump Towers (Figura 21) foi abandonado, além de serem empreendimentos que não são apenas para fins residenciais, mas sim financeiros, com a junção de torres empresariais, hotéis, shoppings centers e residências de alto padrão. Entre aqueles em andamento temos: o Porto Atlântico e, o Pátio da Marítima (figuras 23 e 24) e a conclusão das obras da reconversão do Moinho Fluminense. O *Port Corporate Tower* (figura 22) foi o primeiro empreendimento dentro do Porto Maravilha que ficou pronto, pertencente a *Tishman Speyer*, que em 2015, anunciou planos para a construção do seu primeiro projeto residencial no Rio de Janeiro, o Lumina Rio, ficará localizado próximo ao museu do Amanhã, a nova sede da L'Oreal e do Moinho Fluminense.

Figura 18: Boulevard Olímpico, na altura da Praça Mauá.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 19: Boulevard Olímpico, próximo a praça XV.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 20: Região do Morro da Conceição, na Pedra do Sal.



Fonte: INCRA, 2010.

Figura 21: Trump Towers: Divulgação do projeto das torres do Donald Trump que estava previsto pra ser construído na avenida Francisco Bicalho.



Fonte: Divulgação do Projeto.

Figura 22: Port Corporate Tower



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 23: Avenida Rodrigues Alves, sem a perimetral, com o Pátio da Marítima em construção ao fundo.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

Figura 25: Pátio da Marítima



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

A partir dessas considerações sobre o projeto Porto Maravilha e daquilo que está expresso nos planejamentos estratégicos de 1995, 2009 e 2013, somado ao novo Plano Diretor do Rio de Janeiro de 2011 (LC nº111/2011) podemos discutir se as estratégias de promoção da cidade terão prosseguimento ou não.

Em uma citação de Souza (2003) na página 46 desta pesquisa, enfatizamos o fato dos governos seguintes a primeira administração de César Maia (incluindo os seus outros dois mandatos seguidos 2001-2004 e 2005-2008), que apesar de algumas divergências, seguiram na mesma linha ideológica da promoção e venda da cidade iniciada no planejamento estratégico da cidade, de 1995, os dois mandatos do prefeito Eduardo Paes (2009-2012 e 2013-2016) como podemos observar nos planos estratégicos elaborados por sua gestão, em 2009 e em 2013, continuam os mesmos moldes do apresentado em 1995, sem contar com o Plano Diretor revisto com nove anos de atraso, em 2011, que expõe claramente essa tendência. Nesse novo Plano Diretor são criadas as áreas de planejamento (AP's) e as quatro Macrozonas de Ocupação Urbana, da cidade do Rio de Janeiro, cada uma delas com determinadas prioridades e diretrizes, elas foram dadas em: I-Macrozona de Ocupação Urbana Controlada; II-Macrozona de Ocupação Urbana Incentivada; III-Macrozona de Ocupação Urbana Condicionada e IV-Macrozona de Ocupação Urbana Assistida. Esse macrozoneamento da cidade teve como base em seu art. 31, os seguintes aspectos: “fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana em função das grandes áreas diferenciadas da Cidade.” E segundo o art. 32, temos os objetivos de cada Macrozona:

I. Macrozona de Ocupação Controlada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva serão limitados, a renovação urbana se dará preferencialmente pela reconstrução ou pela reconversão de edificações existentes e o crescimento das atividades de comércio e serviços em locais onde a infraestrutura seja suficiente, respeitadas as áreas predominantemente residenciais;

II-Macrozona de Ocupação Incentivada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura;

III.- Macrozona de Ocupação Condicionada, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e a instalação das atividades econômicas serão restringidos de acordo com a capacidade das redes de infraestrutura e subordinados à proteção ambiental e paisagística, podendo ser progressivamente ampliados com o aporte de recursos privados;

IV.- Macrozona de Ocupação Assistida, onde o adensamento populacional, o incremento das atividades econômicas e a instalação de complexos econômicos deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infraestrutura e por medidas de proteção ao meio ambiente e à atividade agrícola.

No Plano Diretor, foram descritos ainda os futuros vetores de crescimento da cidade no art. 33, que determina que a ocupação urbana se dará segundo esses vetores:

I-pelo adensamento da população e das construções na Macrozona de Ocupação Incentivada, preferencialmente nas vias estruturadoras da Zona Norte, da Leopoldina e de Jacarepaguá;

II-pela reconversão de edificações nas Macrozonas de Ocupação Incentivada na área central e adjacências;

III-pela ocupação de vazios urbanos nas Macrozonas de Ocupação Incentivada e Ocupação Assistida, especialmente na faixa de território compreendida pela Av. Brasil e o leito da estrada de ferro, na Zona Oeste, e a Zona Portuária;

IV-pela intensificação da ocupação nas Macrozonas de Ocupação Incentivada e de Ocupação Assistida, junto aos centros de comércio e de serviços, às áreas industriais e aos eixos viários estruturadores do espaço na Zona Norte e da Leopoldina e na Zona Oeste;

V.- pela expansão da malha urbana nas Macrozonas de Ocupação Assistida e de Ocupação Condicionada a partir da associação de investimentos da iniciativa privada aos recursos federais, estaduais e municipais para implantação de infraestrutura e equipamentos urbanos.

§ 1º A organização espacial dos centros de comércio e serviços deverá contribuir para a redução da concentração das atividades econômicas na zona sul e na Barra da Tijuca e para o fortalecimento das concentrações de comércio e serviços da Tijuca, Madureira, Taquara e Campo Grande.

§ 2º Os parâmetros urbanísticos, as normas de controle ambiental e as condições de infraestrutura das Macrozonas de Ocupação Incentivada e Ocupação Assistida, especialmente as regiões de Santa Cruz e Campo Grande, deverão estar adequadas à instalação de indústrias e equipamentos de grande porte, considerada a necessidade de incremento do uso residencial e o fortalecimento das atividades econômicas desta natureza nesta região.

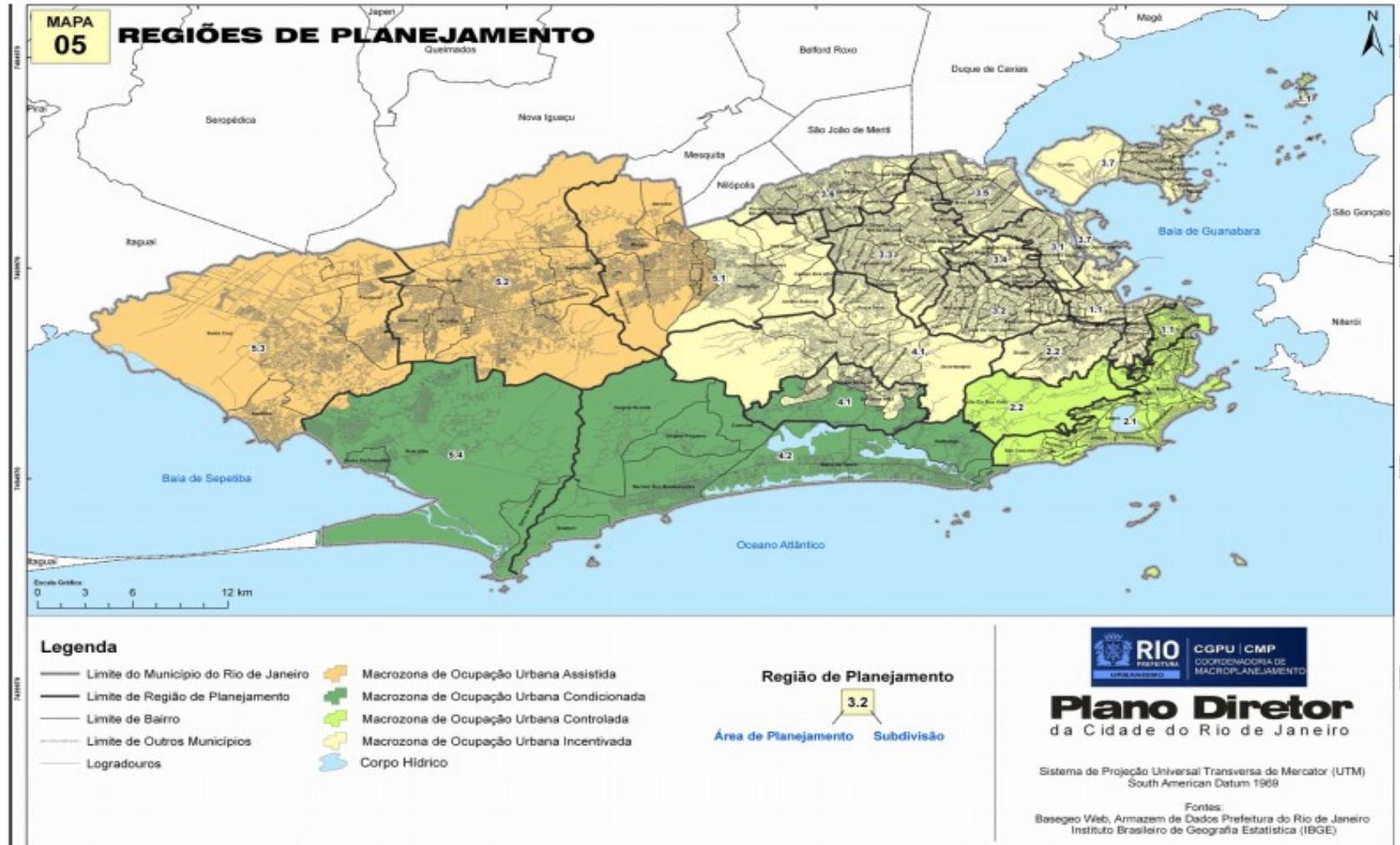
Nas três próximas figuras 25, 26 e 27 temos os mapas elaborados para o Plano Diretor de 2011, pela prefeitura do Rio de Janeiro. Na figura 25, temos a delimitação das quatro Macrozonas de Ocupação Urbana. A Macrozona de Ocupação Controlada (verde-claro) é composta pelos bairros da zona sul e do centro da cidade. São os bairros com grande concentração populacional, onde a intensidade construtiva será limitada. A Macrozona de Ocupação Incentivada (amarelo-claro), cujos bairros que fazem parte dela são os da zona norte da cidade, entre eles: Tijuca, Meier e Madureira. A área portuária do Rio de Janeiro também está inserida nessa Macrozona, onde as políticas para o aumento da intensidade construtiva e para o desenvolvimento econômico são incentivadas. A Macrozona de Ocupação Condicionada (verde-escuro), abrange os bairros da Barra da Tijuca e os de seu entorno, como o Recreio dos Bandeirantes e Guaratiba, são lugares onde a ocupação urbana, cada vez mais, marca presença com a expansão imobiliária e urbana, em áreas onde ainda existe uma certa preservação ambiental. Por fim, vemos na figura 25, a Macrozona de Ocupação Assistida (amarelo-escuro) abrangendo os bairros

restantes da zona oeste que apresentam baixos índices socioeconômicos e um dos poucos lugares do município com atividades agrícolas, tais como: Santa Cruz, Campo Grande e Bangu.

Na figura 26, estão delimitadas as áreas de planejamento (AP's) e suas subdivisões, além da indicação de cada uma das 34 (RA's) da cidade. Se compararmos a figura 25 com a 26, vemos que parte da (AP-1) está na Macrozona de Ocupação Incentivada e parte na Macrozona de Ocupação Controlada, como é o caso da área portuária e o centro da cidade que pertencem a (AP-1), mas se localizam em Macrozonas diferentes. Outros exemplos disso podem ser verificados ao observamos ambas as figuras. Cabe destacar que as (AP's) são “estabelecidas pela divisão do território municipal a partir de critérios de compartimentação ambiental, de características histórico-geográficas e de uso e ocupação do solo”; e que há uma hierarquia entre as áreas de planejamento (AP's), regiões de planejamento (RP's) que são “estabelecidas pelo agrupamento de (RA's) e pela subdivisão das (AP's) e segundo critérios de homogeneidade específicas”; e as regiões administrativas (RA's), ou seja, cada subdivisão de (AP) é uma (RP) composta por uma ou mais (RA's), como o território do município do Rio de Janeiro foi dividido em quatro Macrozonas de Ocupação Urbana cujo objetivo principal é descrito pelo artigo 31 no seu segundo parágrafo que define “a referência territorial básica para orientar o controle das densidades, da intensidade e da expansão da ocupação urbana, na regulamentação e aplicação dos instrumentos da política urbana e indicar as prioridades na distribuição dos investimentos públicos e privados”. Então dependendo da característica de uma (AP) ela pode conter em sua subdivisão (RP's) ou (RA's) que pertençam a diferentes Macrozonas, pois como dito acima essas Macrozonas levam em conta, os fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infraestrutura urbana para a sua delimitação. Restando, desse modo que parte da (AP) realizará o seu planejamento, de acordo com os objetivos de uma Macrozona, e a outra parte, de acordo os objetivos da outra Macrozona. Como é o caso do exemplo dado.

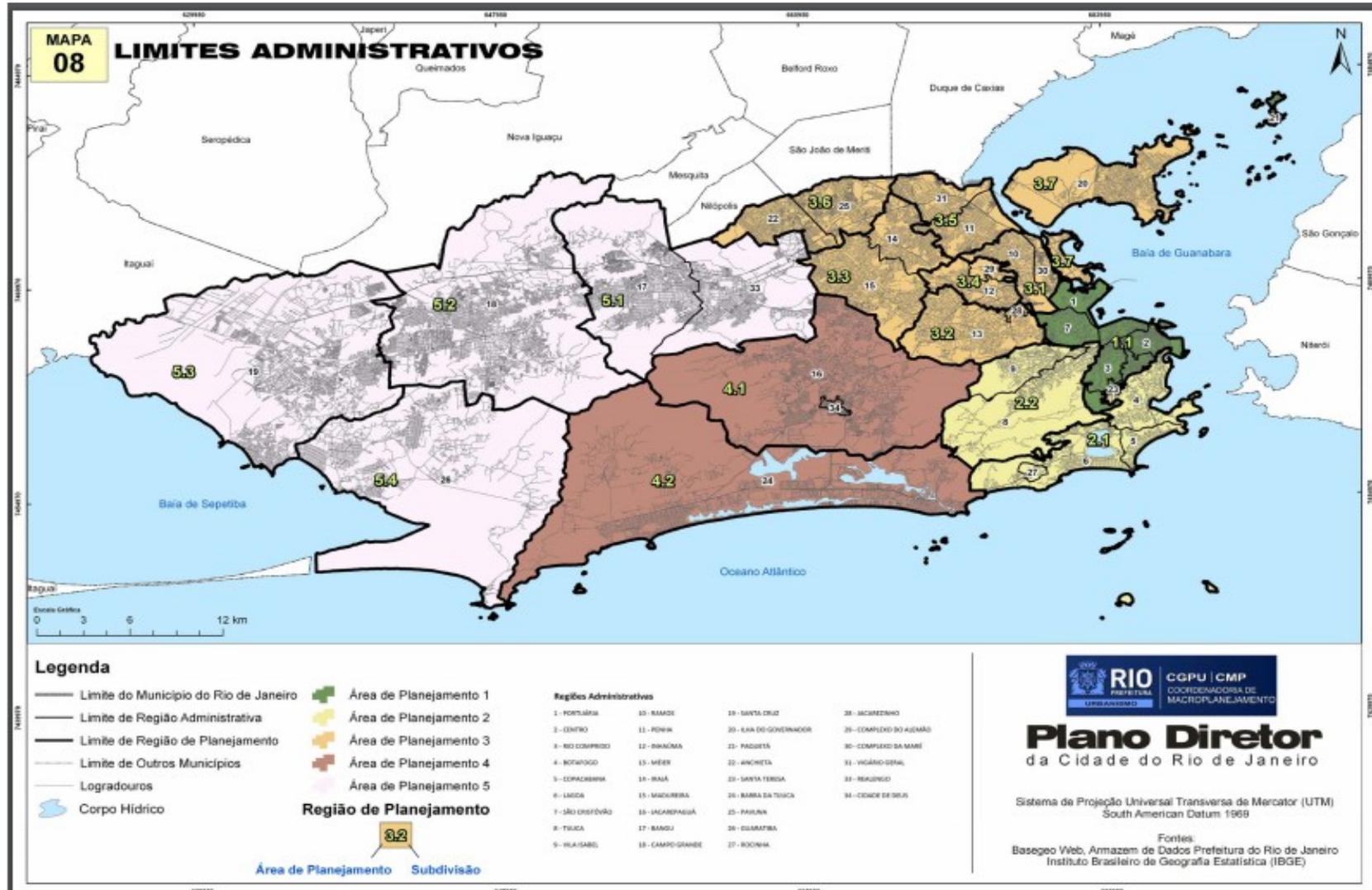
Na figura 27, são destacadas as centralidades já existentes na cidade, de acordo com os critérios da prefeitura, na época da elaboração desse plano diretor e indicam os vetores de crescimento da cidade, descritos pelo art. 33 citado na p. 69.

Figura 25: Mapa das Regiões de Planejamento do Rio de Janeiro com a delimitação das Macrozonas de Ocupação Urbana.



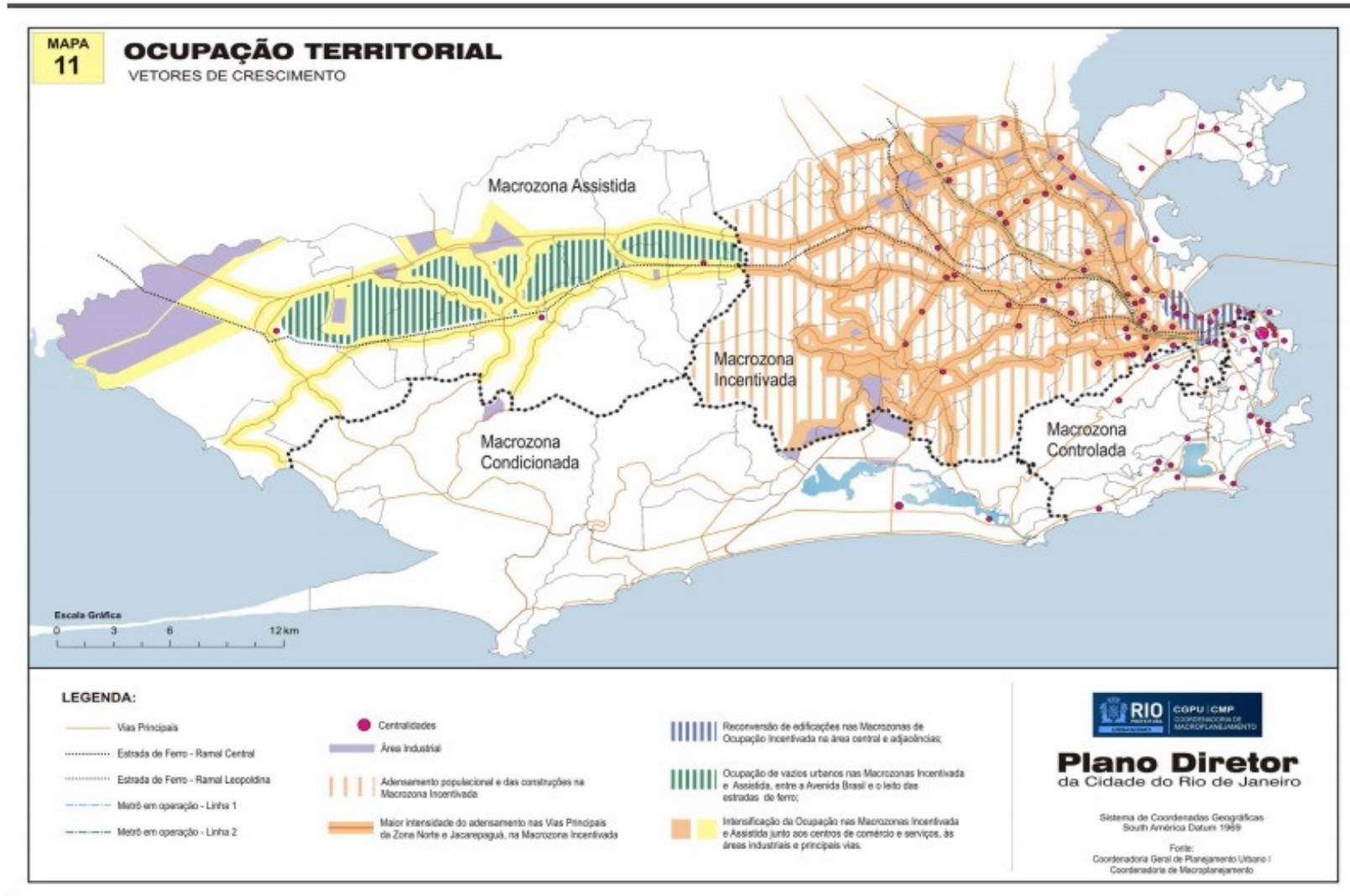
Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 26: Mapa dos Limites Administrativos da Cidade do Rio de Janeiro.



Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Figura 27: Mapa de ordenamento territorial com os vetores de crescimento.



Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

A questão da criação e da valorização das centralidades e subcentralidades já existentes (tal como no projeto Barcelona 2000 e do Plano estratégico do Rio de Janeiro de 1995) está presente nos dois Planos Estratégicos da administração Paes e no Plano Diretor de 2011, evidenciando que as estratégias de desenvolvimento socioeconômico da cidade devem permanecer as mesmas, além disso nos levam a assumir a hipótese de que as estratégias de intervenção urbanística em voga hoje (projetos urbanísticos vinculados a parcerias privadas) serão as mesmas utilizadas. Nos restando apenas conjecturar se a proporção dos empreendimentos será do mesmo porte do que a da área portuária.

Um fator limitante nesse processo de expansão urbana que se pretende continuar na cidade do Rio de Janeiro é o atual cenário de crise política e econômica no país e do Rio de Janeiro, que nas melhores das expectativas apontadas pelos especialistas da área, só mudará a partir de dois ou três anos. A atual administração municipal já assumiu a prefeitura carioca sabendo da redução de receita estimada para esse ano de 2017, os vereadores da cidade aprovaram a Lei Orçamentária Anual (LOA) com o valor de orçamento de R\$ 29,5 bilhões, quase 4,5% menor que o do ano anterior. (CÂMARA RIO DE JANEIRO, RJ). Essa redução já foi o suficiente para o novo prefeito Marcelo Crivella declarar que a sua gestão será voltada a políticas de austeridade devido a crise. Um outro fator limitante segundo GIANNELLA (2015), SMITH (2006) e VILLAÇA (1999) e outros autores seria a mudança na mentalidade da população com acesso a mais informação que poderia resultar em resistências mais sólidas contra esse tipo de intervenção urbana cuja prioridade é principalmente a promoção dos interesses do capital.

### 3.3 OBSERVAÇÕES NO BOULEVARD OLÍMPICO

O propósito de se realizar um questionário no Boulevard Olímpico com os frequentadores dessa nova área de lazer da cidade foi o de tentar ver como esse espaço público e toda a área do projeto Porto Maravilha está sendo apropriado, traçando um breve perfil do público que utilizou o local durante os Jogos Olímpicos.

Para isso, no dia 20 de agosto de 2016, foram entrevistadas, 97 pessoas que responderam a um questionário com 13 perguntas fechadas sobre questões que envolveram desde o seu perfil socioeconômico até se eram favoráveis ou contrários as olimpíadas no Rio e Janeiro, e as impressões quanto as obras na área portuária. As perguntas do questionário estão descritas abaixo:

Pergunta 1: Qual o seu sexo/gênero?

**Tabela 1 – Sexo/Gênero dos entrevistados.**

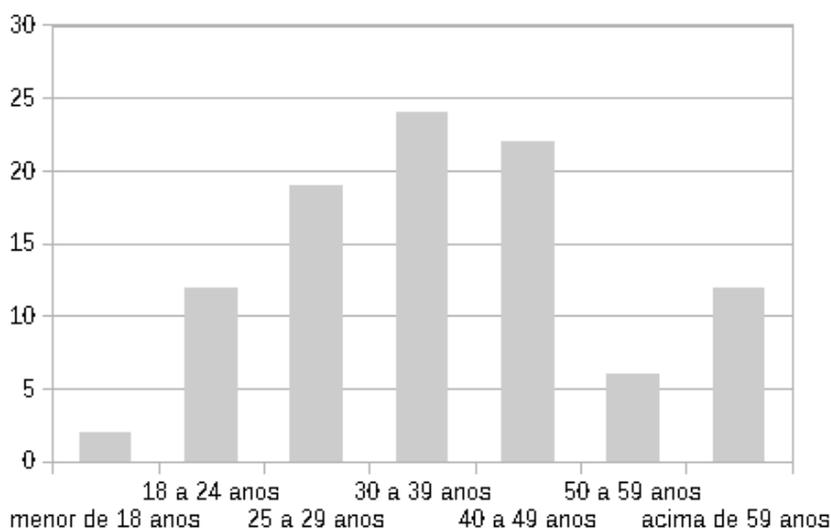
<b>Sexo/Gênero</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Masculino	42	43.30
Feminino	55	56.70
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Pergunta 2: Qual é a sua idade?

**Tabela 2-Faixa etária dos entrevistados.**

<b>Idade</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Menor de 18 anos	2	2.06
Entre 18 e 24 anos	12	12.37
Entre 25 e 29 anos	19	19.59
Entre 30 e 39 anos	24	24.74
Entre 40 e 49 anos	22	22.68
Entre 50 e 59 anos	6	6.18
Acima de 59 anos	12	12.37
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Podemos ver que a faixa que apresentou maior frequência entre os entrevistados foi a de 30 a 39 anos, com 24.74, e que 64 (65.97%) tinham pelo menos 30 anos de idade. Outro fato que chamou a atenção foi que nenhuma faixa etária concentrou uma quantidade grande entre os entrevistados, como pode ser visto no gráfico abaixo:

**Gráfico 1-Idade dos entrevistados.**

Pergunta 3: Qual é o seu grau de instrução?

**Tabela 3 – Grau de instrução dos entrevistados.**

<b>Grau de Instrução</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Fundamental Incompleto	0	0.00
Fundamental Completo	2	2.06
Médio Incompleto	5	5.15
Médio Completo	24	24.77
Superior Incompleto	14	14.43
Superior Completo	37	38.14
Pós-Graduação Incompleta	4	4.12
Pós-Graduação Completa	11	11.34
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

O grau de instrução foi o esperado com, 90 dos entrevistados tendo ao menos o ensino médio completo, mas a quantidade dos que responderam o questionário que tinham no mínimo o superior completo foi de 66, ou seja, quase 70% (68.04%) do total. Essa amostra apresentou uma tendência de um tipo de perfil de elite entre os entrevistados na região do Boulevard Olímpico, o que indicaria uma segregação espacial nesse espaço, mas, logicamente ela é reflexo apenas daqueles que se propuseram a responder esse questionário, nenhuma conclusão em definitivo pode ser tirada daqui, mesmo porque necessitaria de outras amostras semelhantes sendo colhidas no local e em momentos distintos, além de análises estatísticas mais aprofundadas.

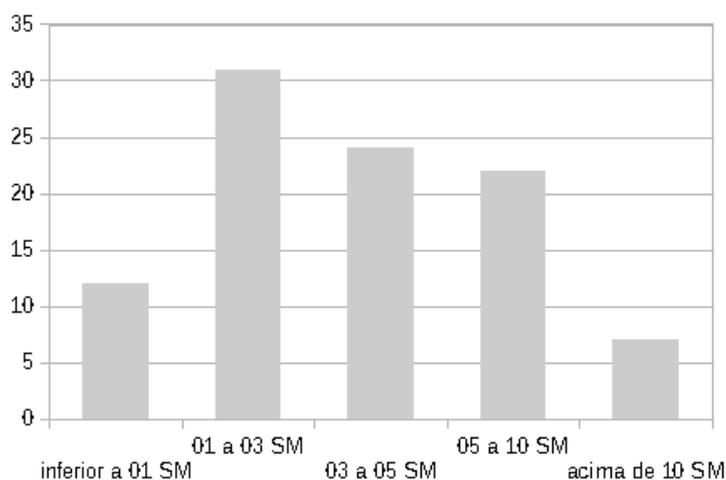
Pergunta 4: Qual é a sua renda mensal em reais?

**Tabela 4: Renda mensal (em reais) dos entrevistados, onde SM é Salário-mínimo.**

<b>Renda Mensal</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Inferior a 01 SM	13	13.40
Entre 01 a 03 SM	31	31.96
Entre 03 a 05 SM	24	24.74
Entre 05 a 10 SM	22	22.68
Acima de 10 SM	7	7.22
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Tivemos aqui que 53 (54,64%) dos entrevistados com uma renda mensal de pelo menos 3 salários-mínimos, e 29 (29,90%), quase um terço deles com uma renda de mais de 5 salários-mínimos. Por outro lado, aqueles entre 1 a 3 salários-mínimos foram os de maior frequência na pesquisa com 31 (31.96%) nessa faixa. O gráfico abaixo pode ilustrar melhor a situação:

**Gráfico 2-Renda mensal (em reais) dos entrevistados.**



Pergunta 5: O Sr./Sra. Mora na cidade do Rio de Janeiro?

**Tabela 5-Quantidade de entrevistados que são residentes da cidade do Rio de Janeiro.**

<b>Mora no Rio</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sim	72	74.23
Não	25	25.77
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Quase 3 em cada 4 das pessoas ouvidas eram residentes da cidade do Rio de Janeiro, mesmo durante os Jogos Olímpicos, apesar da grande quantidade de turistas na cidade, a proporção deles no Boulevard Olímpico, no momento da realização das entrevistas, representou 25% do total, uma interpretação possível para esse dado é que a população carioca encarou esse novo espaço como uma nova área de lazer da cidade, lembrando que o Boulevard Olímpico foi aberto ao público, pouco antes das Olimpíadas, ou seja, esse espaço ainda contava com uma atmosfera de novidade. Sobre o motivo que fez com que os turistas estivessem pela cidade, está descrito na pergunta seguinte abaixo:

Pergunta 6: Se for morador de outra cidade, qual é o motivo de estar na cidade

**Tabela 6-Motivo da visita à cidade.**

<b>Motivo</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Olimpíadas	13	52.00
Trabalho	8	32.00
Outros	4	16.00
<b>Total</b>	<b>25</b>	<b>100.00</b>

Pergunta 7: Você é favorável a realização das Olimpíadas no Rio de Janeiro?

**Tabela 7: Opinião favorável aos Jogos Olímpicos no Rio de Janeiro.**

<b>Favorável</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sim	64	65.98
Não	33	34.02
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Esses dados ficaram distantes das pesquisas de opinião realizadas um pouco antes da realização dos jogos publicadas a um mês do início dos jogos como a do instituto Datafolha dos dias 14 e 15 de julho de 2016, que apresentou na época que 50% dos brasileiros eram contrários os jogos na cidade. Em relação a essa possível discrepância é bom lembrar que a amostra do Datafolha contou com quase 3 mil pessoas em mais de 170 cidades do Brasil, e não em um único lugar específico e vinculado diretamente aos jogos em uma área recém-inaugurada como o Boulevard Olímpico.

Pergunta 8: Qual a sua opinião sobre as obras da área portuária?

**Tabela 8: Opinião dos entrevistados sobre a qualidades das obras na área portuária.**

<b>Qualidade das obras</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Excelentes	13	13.40
Muito Boas	36	37.11
Boas	29	29.90
Regulares	16	16.49
Ruins	3	3.09
Péssimas	0	0.00
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

A qualidade das obras da área portuária, ou seja, do Porto Maravilha foram classificadas como boas, muito boas ou excelentes para 78 dos 97 entrevistados, o que em termos percentuais resultou em um pouco mais de 80% (80.41%). Não houve nenhum entrevistado que respondeu ao questionário que classificaram as obras como péssimas. Esses dados representam aquilo que foi dito na página 17, que as transformações advindas das intervenções urbanas, passam um sentimento que a cidade finalmente está progredindo, o cidadão que se depara com a nova área portuária do Rio de Janeiro, vendo-a totalmente modificada, cheia de novas atrações, equipamentos, facilidades, tendo a possibilidade de usufruir de um local que antes não tinha acesso, como forma de lazer, e sim como lugar, quando muito só de passagem, por causa da existência do elevado da Perimetral, incorpora esse sentimento de prosperidade quanto ao local transformado. Esse sentimento também estaria atrelado aquilo que foi descrito na página

27 em uma citação de Castells e Borja (1996) quanto as garantias dadas a população de um mínimo de bem-estar e no que Borja (2004) comenta sobre a preocupação de uma boa estética urbana sendo essencial para criar um senso de unidade, dever e responsabilidade entre os habitantes.

**Gráfico 3: Qualidade das obras na área portuária.**

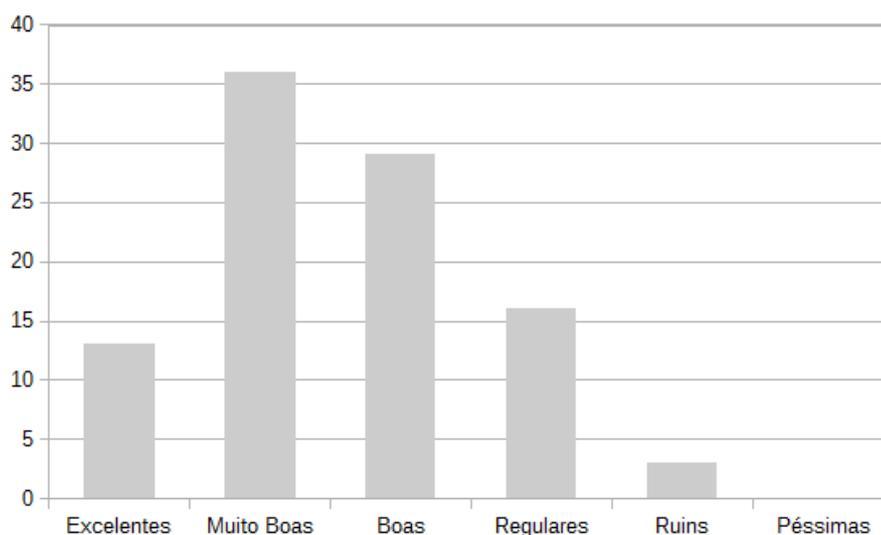


Figura 28: Boulevard Olímpico na altura da igreja da Candelária.



Fonte: Arquivo Pessoal do autor.

Pergunta 9: O governo municipal deveria ter priorizado outros investimentos na cidade em vez dos investimentos feitos para as Olimpíadas?

**Tabela 9 – Opinião dos entrevistados se o governo municipal deveria ter priorizado outro tipo de investimento em vez dos que foram feitos para as Olimpíadas.**

<b>Outro tipo de Investimento</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sim	80	82.47
Não	17	12.53
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

O fato interessante aqui é que apesar da boa opinião sobre as obras do Porto Maravilha, os usuários do Boulevard Olímpico que responderam ao questionário entendem que a administração da prefeitura deveria ter priorizado outros tipos de investimentos na cidade. Isso pode ser justificado pelo sentimento entre a população, de que o foco principal das prefeituras, tem que ser voltado às carências básicas do povo, como ficou claro na resposta da próxima pergunta.

Pergunta 10: Caso tenha respondido sim na pergunta anterior diga em qual área?

**Tabela 10 – Qual área deveria ser priorizado o investimento da prefeitura do Rio de Janeiro.**

<b>Área de investimento</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Educação	27	33.75
Saúde	40	50.00
Segurança	7	8.75
Meio Ambiente	0	0.00
Transportes	1	1.25
Outros	5	6.25
<b>Total</b>	<b>80</b>	<b>100.00</b>

Como já era esperado, as áreas da saúde e educação concentraram quase a totalidade das respostas a essa pergunta, visto a crise principalmente da saúde pública na cidade e no estado do Rio de Janeiro tão rotineiramente exposta na mídia.

Pergunta 11: Você acha que a sua qualidade de vida vai melhorar após as Olimpíadas?

**Tabela 11-Opinião sobre a possível melhora de vida após as Olimpíadas.**

<b>Qualidade de vida</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sim	20	20.62
Não	77	79.38
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Outro resultado que ficou dentro do esperado, quase 80% dos entrevistados que responderam ao questionário disseram que a qualidades de suas vidas não mudariam após os jogos olímpicos. Esses dados podem ser encarados da seguinte forma, embora as Olimpíadas tenha trazido alguns benefícios para a cidade, como a transformação da área portuária, e de outros lugares da cidade, como a Barra da Tijuca e Madureira, o ponto é que, naquilo que a população tem mais urgência e carência não irá melhorar mais rapidamente, como a necessidade de um melhor serviço de saúde, como já destacado, ou em um aumento de renda, ainda mais no atual cenário de crise econômica, as melhoras decorrentes das transformações pela qual a cidade passou entre elas a que foi o objeto da pesquisa, ajudam a melhorar a qualidade de vida da população, mas ainda assim, não são capazes de sanar aquilo que a população coloca mais peso ao avaliar a sua própria qualidade de vida.

Pergunta 12: Em sua opinião essa revitalização feita na área portuária resultará em que para a população?

**Tabela 12-Opinião sobre a consequência da revitalização da área portuária para a população.**

<b>Consequência para a população</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Inclusão Social	37	38.14
Exclusão Social	10	10.31
Elitização	42	43.30
Outros	8	8.25
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Essa pergunta foi a mais contraditória, talvez precisando ser reformulada, uma vez que boa parte dos entrevistados consideraram que exclusão social e elitização da área como a mesma coisa, outros consideraram que a elitização da área portuária implicaria na exclusão social.

Pergunta 13: Conhece algum caso de injustiça causada pela revitalização da região portuária carioca?

**Tabela 13-Sobre o conhecimento de injustiça no projeto de revitalização portuária.**

<b>Injustiça social</b>	<b>n</b>	<b>%</b>
Sim	19	19.59
Não	78	80.41
<b>Total</b>	<b>97</b>	<b>100.00</b>

Entre aqueles que comentaram casos de injustiça, mencionaram as desapropriações e outros disseram que conhecidos que trabalharam nas obras das Olimpíadas e não necessariamente na área portuária foram mandados embora após as conclusões das obras em que estavam trabalhando.

Resumindo, o perfil dos entrevistados pelos dados colhidos no trabalho de campo no Boulevard Olímpico é composto em sua maioria por uma população com alto grau de instrução, durante os jogos, com renda mensal de, pelo menos, três salários-mínimos, morador da cidade do Rio de Janeiro, favoráveis, a realização das Olimpíadas, cuja avaliação das obras de revitalização do Porto Maravilha foram no mínimo boas, mas que apesar disso, entende da necessidade de ser priorizar os investimentos da cidade nas áreas de carências mais básicas da população do Rio de Janeiro, tais como: saúde e educação, sendo estas as principais queixas ouvidas durante a coleta dos dados.

Apesar das limitações do questionário e da falta de análises estatísticas mais profundas, podemos dizer que ele representa uma noção inicial de como a população frequentadora do Boulevard Olímpico está reagindo a esse novo espaço da cidade.

Figura 29: Edifício A Noite, sendo utilizado como atração noturna de entretenimento no Boulevard Olímpico.



Fonte: Arquivo pessoal do autor.

As informações coletadas com esse questionário, foram importantes para analisar a área de estudo dentro daquilo que foi proposto ao encontrarmos evidências da gentrificação do local, da mudança do perfil entre os frequentadores da região, ao vermos na prática aquilo que foi discutido ao longo de toda a pesquisa, de como o marketing urbano é utilizado para promover a cidade e trazer um senso de responsabilidade entre a população com os espaços transformados, de que o Porto Maravilha, já é encarado entre a população que frequenta o Boulevard Olímpico, como um local de elitização, onde os indivíduos com menores condições aquisitivas tendem a ficar excluídos.

Os empreendimentos em andamentos, como o complexo Moinho Fluminense, o residencial Lumina Rio, próximos da praça Mauá, que como foi dito, está inserida dentro do Boulevard Olímpico, atuarão como potencializadores do processo de gentrificação do Porto Maravilha, ao trazerem um contingente de pessoas de maior status social para a região.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Essa pesquisa procurou retratar as contradições socioespaciais nos projetos contemporâneos de intervenção urbana, baseados nas diretrizes do planejamento estratégico, pois resultam, não somente, em renovação e oportunidades de crescimento das cidades, mas, também têm como consequência o aparecimento de desigualdades nas localidades onde eles são organizados.

A área principal da pesquisa pertence ao projeto Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro, que ainda está em obras, e que foram impulsionadas desde quando a cidade foi eleita como sede dos jogos olímpicos de 2016, mostrando atualmente que os grandes projetos urbanísticos e os grandes eventos mundiais andam lado a lado.

No início da pesquisa me deparei com o fato da existência de inúmeros conceitos relacionados ao tema e que a definição deles era no mínimo ambígua. Assim, realizei o esforço de fazer uma explicação a respeito dos principais conceitos de intervenção urbana, tais como: renovação urbana, revitalização urbana, reabilitação urbana, requalificação urbana, e o mais recente deles, a regeneração urbana.

A partir do século XXI, as intervenções urbanas passaram a abranger áreas cada vez maiores, e os projetos começaram a apresentar várias estratégias de intervenção, quando não todas ao mesmo tempo, como verificado no Porto Maravilha, demonstrando a complexidade de se analisar os processos inerentes as transformações urbanas.

Para o debate, sobre as contradições socioespaciais encontradas nesses projetos urbanísticos, a questão da gentrificação é primordial, uma vez que, em cada uma das estratégias de intervenção urbana, ocasiona, o surgimento da gentrificação. A gentrificação é, entendida aqui, não somente, com o dato da expulsão dos habitantes mais pobres, em uma simples substituição direta por uma população de maior poder aquisitivo e status social, e sim, também como uma elitização que passou a ser mais generalizada dos locais transformados por essas intervenções, que são, nos dias de hoje, pautadas pela ação combinada dos interesses da administração pública e dos empresários, sobretudo os dos setores imobiliários e de conglomerados multinacionais que operam principalmente na parte da construção e na engenharia desses projetos. Essa forma de parceria entre o público e o privado, hoje em dia, ocorre de modo mais forte no território brasileiro. Em tais parcerias, o setor público cria as condições necessárias para a atuação do setor privado, sendo este o responsável pela execução das obras, em troca de poder explorá-las depois.

Como a área de estudo está inserida dentro de uma área portuária, foi preciso relacioná-la com outros projetos no mundo que tinham como principal característica a recuperação de tais áreas. Desse modo, os casos, principalmente de Baltimore e Barcelona se tornaram notórios exemplos e serviram de base para diversas propostas de recuperação e transformação das áreas portuárias.

As áreas portuárias, de um modo geral, foram criadas de maneira parecida, suas origens estão relacionadas a um primeiro momento, como um lugar onde seriam transportadas as mercadorias e os recursos naturais que seriam exportados e importados ou que fossem transportados para o abastecimento do mercado interno. A partir da segunda revolução industrial, ampliou-se o comércio internacional entre as nações, e a necessidade de redução nos custos de transporte, fez com que as áreas portuárias fossem dotadas de mais infraestrutura, como foi dito no primeiro capítulo dessa pesquisa, as áreas portuárias funcionaram como um polo de atração de empregos e oportunidades levando a procura dessa região por contingentes de pessoas sem trabalho, o que levou ao um desenvolvimento de uma área central, na maioria dos casos adjacentes as áreas portuárias.

Uma questão interessante em comum entre as áreas portuárias que estavam abandonadas, foi o motivo pelo qual isso aconteceu, essas áreas que antes serviam como parte das operações portuárias, se tornaram obsoletas com a necessidade de modernização dos portos e foram deixadas em um segundo plano, se deteriorando, pois ficaram sem os recursos para a sua manutenção.

O processo de degradação de certas parcelas do tecido urbano, como as áreas centrais e portuárias, são consequência das prioridades dadas a outras áreas que se apresentavam como mais dinâmicas e concentradoras das classes dominantes. Outro motivo da perda da importância desses lugares está relacionado ao processo da reestruturação produtiva somado ao próprio crescimento da malha urbana que acabou por comprimir essas áreas, impossibilitando o seu desenvolvimento e a sua modernização. A tudo isso some-se o fator de desinteresse do próprio mercado imobiliário e as restrições da legislação quanto a determinados tipos de empreendimentos permitidos no centro, como no caso do Rio de Janeiro que não permitia a construção de residências dentro da sua ACN (VAZ & SILVEIRA, 1993). A perda dos investimentos na área central fez com que somente a população dita marginalizada procurasse se manter na região. Além disso, podemos resumir que o ocorrido no caso carioca, foi a destruição e o arrasamento de seu edificado nas inúmeras reformas e renovações urbanas pelas quais passou a cidade,

desde a Reforma de Pereira Passos e da comemoração do centenário da independência brasileira em 1922, que culminou no desmonte do morro do Castelo, a abertura da Avenida Presidente Vargas na década de 1940 e, finalmente, no desmonte do morro do Senado. De maneira que o edificado encontrado na região é daqueles que de alguma forma conseguiu se manter imune a esses ataques ao tecido urbano central, mas que só viriam a despertar o interesse de preservação após a implantação do projeto Corredor Cultural da Lapa, fato esse que começou a atrair a atenção do mercado imobiliário para a área em busca de boas oportunidades de negócios, associando, assim, o mercado com os projetos de preservação urbana, já na década de 1990, sob as influências dos projetos europeus, sobretudo o de Barcelona, que recomendava a propagação das virtudes da cidade, e da preservação e recuperação, através, se possível da refuncionalização desses espaços.

É com essa preocupação que surge entre os produtores do espaço urbano e entre a administração municipal a ideia de revitalização da área portuária carioca, mas, como foi visto, era necessário uma mudança na legislação urbana que aconteceu com a criação do Estatuto da Cidade, e na reformulação do Plano Diretor da Cidade de 2011. A Lei Complementar nº101/2009 (que já havia revogado o Plano Diretor anterior de 1992) juntamente as Leis Complementares nº102/2009 e nº105/2009) direcionaram a criação do projeto de revitalização conhecido como Porto Maravilha. Entretanto, ainda faltava um elemento capaz de catalisar esse projeto para que este fosse posto em prática e a escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016 criou as condições perfeitas para que o projeto saísse do papel.

Como era de se esperar, surgiram contradições socioespaciais advindas desse projeto, que começaram a ser reportadas. Fazendo com que fosse criado movimentos de resistências que se opuseram a esse processo, mas terminaram por se dividir entre si. A população local, sem poder contar mais com o apoio desses grupos, não pode impedir a sua remoção e mais uma vez a população mais carente se viu forçada a se retirar de suas casas e foram levadas a lugares longínquos sem nenhuma relação de identidade com eles.

Deste modo, concluímos que embora os projetos oriundos de intervenções urbanas, por mais que resultem em melhorias aos lugares abrangidos por eles e que tragam um certo desenvolvimento socioeconômico para a cidade, implicam também em consequências negativas tais como a expulsão da população de menor poder aquisitivo, a possibilidade de criação de novos vazios urbanos, que pode ser causada pelo

desinteresse do próprio mercado em ocupar esses novos espaços refuncionalizados ou até mesmo daqueles recém-erguidos. Além do fato da própria população das classes dominantes não se sentirem a vontade para ocupar a área portuária preferindo ficar onde estão. O que nos leva a afirmar, que tais projetos deveriam ser mais debatidos com a população de um modo geral.

Através do que está documentado no Plano Diretor de 2011, e das propostas inseridas nos planos estratégicos da cidade de 2009 e 2013, encontramos indícios de que a cidade do Rio de Janeiro continuará a implementar as práticas contemporâneas de intervenção urbana com a intenção de prosseguir promovendo a cidade. Os vetores de crescimento descritos no novo Plano Diretor e inseridos dentro das Macrozonas de Ocupação Urbana nos mostram potenciais futuras áreas de intervenção e qual tipo de intervenção em cada área será adotada.

Independentemente do que venha a ocorrer no projeto Porto Maravilha, sua experiência deve ser tomada como referência por outras cidades brasileiras para que possam extrair os aspectos positivos e que evitem os aspectos negativos, adaptando-o, portanto, as estratégias contemporâneas de intervenção urbana a realidade e, a real necessidade de cada cidade.

## 5 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, M. A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IplanRio/Zahar, 1987. 147p.

ANDINI, D. **Public Space for people on new urban waterfronts**: a literature exploration on sócio-spatial issue in post-industrial waterfronts. 2011, 34f. Thesis (Socio-Spatial Analyses)-Msc. Landescape Architecture and Planning) Wagening University, Nederland, NL, 2011.

ARANTES, O. B.F. Uma estratégia fatal: cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, O. B. F.; VAINER, Carlos B., MARICATO, Ermínia. **A Cidade do Pensamento Único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. Capítulo 1, p. 11-74.

AZEVEDO, A.N.de. A reforma de Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana. In: **Revista Rio de Janeiro**, Dossiê temático, n. 10, p. 39-79, maio-ago. 2003. Disponível em: <[http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista\\_10/10-AndreAzevedo.pdf](http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_10/10-AndreAzevedo.pdf)>. Acesso em: maio. 2016.

BENCHIMOL, J.L. **Pereira Passos: um Haussmann tropical**: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do sec. XX. Rio de Janeiro – RJ: Biblioteca carioca, 1992, 457 p.

BENKO, G. **Economia espaço e globalização**: na aurora do século XXI. São Paulo: Editora Hucitec e Annablume, 2002[1995], 3 d. 268 p.

BERNARDES, L.; SOARES, M.T.de S. **Rio de Janeiro**: cidade e região, Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1995, 160p.

BORGES, M.V. **O zoneamento na cidade do Rio de Janeiro**: gênese, evolução e aplicação. 2007. 112 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)- Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.

BORJA, J. The city, democracy and governability: the case of Barcelona. In: MARSHALL, T. (edit.). **Transforming Barcelona**. London, UK: Routledge, 2004. cap. 6, p. 97-110.

BRASIL, **Lei n. 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os art. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: <[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm)>. Acesso em: 11 nov. 2016.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. **Ata da Audiência Pública realizada em 11 de setembro de 2009**. Disponível em: <[http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud\\_public\\_porto\\_maravilha.pdf](http://www.camara.rj.gov.br/planodiretor/pd2009/porto2009/aud_public_porto_maravilha.pdf)>. Acesso em: maio. 2016.

\_\_\_\_\_. Legislativo municipal aprova Lei Orçamentária para 2017. In: **Projeto de Lei nº 2.030/2016**. Disponível em: <[http://www.camara.rj.gov.br/noticias\\_avisos\\_detalhes.php?m1=comunicacao&m2=notavisos&id\\_noticia=11923](http://www.camara.rj.gov.br/noticias_avisos_detalhes.php?m1=comunicacao&m2=notavisos&id_noticia=11923)>. Acesso em: jan. 2017.

CARLOS, C.A.S.L. Uma olhar crítico à zona portuária do Rio de Janeiro. In: **Bitácora Urbano e Territorial**, v.17,n.2, p. 23-54, 2010. Disponível

em:<<https://portomaravilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-critico-a-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/>>. Acesso em: 07 nov.2016.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. 10. ed. São Paulo: Paz e terra, 2007 [1999].

CASTELLS, M; BORJA, J. As cidades como atores políticos. In: **Novos Estudos**, n. 45, p. 156-166, 1996. Disponível

em:<[http://novosestudios.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/79/20080626\\_as\\_cidades\\_como\\_atores.pdf](http://novosestudios.uol.com.br/v1/files/uploads/contents/79/20080626_as_cidades_como_atores.pdf)> Acesso em: out. 2016.

CO, A.V.; RODERICK, M. **HafenCity, Hamburg**. In: Courses-Washington.edu. University of Washington. 2010.7f. Notas de aula. Disponível

em:<<https://courses.washington.edu/gehlstud/gehl-studio/wp-content/themes/gehl-studio/downloads/Autumn2010/HafenCity.pdf>>. Acesso em: out. 2016.

CORREA, R. L. **O espaço urbano**. 4. ed. São Paulo, SP: Ática, 1999 [1989], 94p.

COMPANS, R. **Empreendedorismo urbano**: entre o discurso e a prática. São paulo: Editora Unesp, 2005, 304 p.

CRUZ, M.C.V. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces.

In: **Revista Tempo**, [S.l.], n° 8,p. 123-141, ago. 1999. Disponível

em:<[http://www.historia.uff.br/tempo/artigos\\_livres/artg8-7.pdf](http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf)>. Acesso em: 20. maio. 2016.

CLAVER, N. A Ciutat Vella de Barcelona: renovação ou gentrificação? In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine. **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006, cap. 4, p.145-166.

DATAFOLHA INSTITUTO DE PESQUISA. **Olimpíada** PO813867 14 e 15/07/2016.

Disponível em:<<http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2016/07/18/olimpiada.pdf>>. Acesso em: dez. 2016.

DEL RIO, V. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo – SP. Pini, 2004 [1990], 199 p.

\_\_\_\_\_ Voltando às origens: A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. In: **Arquitextos**, v.2, n. 15, texto especial 091, ago. 2001. Disponível em:

<<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>>. Acesso em: out. 2016.

DEL RIO, V.; ALCANTARA, D. de. The cultural corridor project: Revitalization and preservation in downtown Rio de Janeiro. In: DEL RIO, V., SIEMBIEDA, W.

**Contemporary Urbanism in Brazil**: Beyond Brasília. Gainesville-FL, USA: University Press of Florida, 2009, Capítulo 5, p.125-144.

DIAS, L.C. Os sentidos da rede: notas para discussão. In: DIAS, L.C., SILVEIRA, R.L.L.da. (orgs.). **Redes, sociedades e territórios**, Santa Cruz do Sul: Edunisc, 2005, cap. 1, p. 11-28.

DIAS.J.C.de.S. **Gestão e operação portuária**: experiência em Cingapura. Brasília: Editora ANTAQ, 2013, 140 p.

DUARTE, R.G. O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas. In: **Scripta Nova**, v. IX, n.194, 2005, sem paginação. Disponível em:<<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-44.htm>>. Acesso em: jun.2016.

ESTEBAN, J. The planning project: bringing value to the periphery, recovery the centre. In: MARSHALL, T. (edit.). **Transforming Barcelona**. London, UK: Routledge, 2004.cap. 7,p. 111-151.

FERNANDES, M.C. **Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro**: a travessia da “arca grande e boa” na história carioca. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2011, 384 p.

FERREIRA, A. **A cidade no século XXI**: Segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2013. 324p.

\_\_\_\_\_. **O porto e o bonde no início do século XX**: novas exclusões? In: Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes urbanas em America y Europa, 1890-1930. Baelona, 2012. Disponível em<[www.ub.edu/geocrit/Simposio/cAFerreira\\_Oporto.pdf](http://www.ub.edu/geocrit/Simposio/cAFerreira_Oporto.pdf)>. Acesso em: 31 out. 2016.

FONSECA, T. P. da. Participação em ações de preservação: o caso do Corredor Cultural do Rio de Janeiro. **Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo**, São Paulo, v.10, n. 2, p. 35-46, 2009.

GASTALDI, F. Rigenerazione urbana e processi di gentrification nel centro storico di Genova. In: DIAPPI, L. **Rigenerazione urbana e ricambio sociale**: gentrification in atto nei quartieri storic italiani. Milano, Italy: Franco Angeli/DIAP, p. 89-116. 2009.

GATO, M.A. Na ocasião dos eventos renovam-se as cidades: os casos de Barcelona e Lisboa. In: **Geo/Nova**, n. 10, p. 242-253, 2004.

GIANELLA, L.de. C. **Revirando o “Porto Maravilha”**: luta pelo espaço portuário e contradições urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro. 2015, 159f. Tese (Doutorado em Geografia)-Instituto de Geociências, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2015.

GLASS, R. **London**: aspects of change. London-UK. University College of London Centre for Urban Studies and Mac Gibbon and Kee, 1964, 342p.

HARMS, H. Changes on the waterfront-transforming Harbour Areas: a comparison and evaluation of waterfront developments in two contexts: the San Francisco Bay Area, United States, and Hamburg, Germany. In: SHRINKING CITIES CONFERENCE, 2., 2008, Berkley, USA. **Preliminary Presentation at Shrinking Cities Conference**. Berkley: IURD- University of California, USA, 2008, p.1-29. Disponível em: <<http://iurd.berkeley.edu/wp/2008-02.pdf>>. Acesso em: out. 2016.

HAAG, C. Ossos que falam. In: **Revista Pesquisa Fapesp**, v.12, p.24-29, 2011. Disponível em:<[http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2011/12/024-029\\_190.pdf?564857](http://revistapesquisa.fapesp.br/wp-content/uploads/2011/12/024-029_190.pdf?564857)>. Acesso em: nov. 2016.

HARVEY, D. **A produção capitalista do espaço**. 2. ed. tradução Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006, 251 p.

\_\_\_\_\_. **Condição pós-moderna**: uma perspectiva sobre origens da mudança cultural. 7.ed. São Paulo: Loyola, 1998 [1989], 349 p.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Censo demográfico 2010. Disponível em:< <http://censo2010.ibge.gov.br/resultados.html>>. Acesso em: nov.2016.

- INSTITUTO PEREIRA PASSOS. Disponível em:<<http://www.rio.rj.gov.br/web/ipp/exibeconteudo?id=4477445>>. Acesso em: nov 2016.
- IRIAS, F.E. **A renovação urbana da Lapa, Rio de Janeiro**: um território de conflito? 2007. 127f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional)- Programa de PósGraduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2007.
- IVINS, C. Policy Brief: revitalização de zonas portuárias: riscos e oportunidades para economias emergentes. In: **BRICS Policy Center**: Centros de Estudos e Pesquisas, p.1-22, jun. 2013. Disponível em: <<http://bricspolicycenter.org/homolog/uploads/trabalhos/6014/doc/365472246.pdf>>. Acesso em: out. 2016.
- JANOT, L.F. **Renovação de espaços urbanos**. Disponível em:<<http://www.iab.org.br/artigos/renovacao-de-espacos-urbanos>>. Acesso em: nov. 2016.
- JONAS, A.E.G.; McCANN, E.; THOMAS, M.E. **Urban Geography**: a critical introduction. Chichester, West Sussex; Malden, MA – USA: John Wiley & Sons, 2015, 379p.
- JOSÉ. B.K. “**As intervenções 'res'**-contribuindo para o debate”. In: 4ª Simpósio de Arquitetura & Urbanismo, São Paulo-SP. **Forma urbana**...São Paulo-SP: Senac, 2012. Disponível em:<[http://www1.sp.senac.br/hotsites/campus\\_santoamaro/Simpósio\\_Arquitetura\\_Urbanismo/2012/arquivos/Beatriz\\_Kara.pdf](http://www1.sp.senac.br/hotsites/campus_santoamaro/Simpósio_Arquitetura_Urbanismo/2012/arquivos/Beatriz_Kara.pdf)>. Acesso em: maio. 2016.
- LAMARÃO, S.T. de N. **Dos trapiches ao porto**. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1991, 172 p.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. 5. ed. São Paulo: Centauro Editora. 2008 a [1968], 144p.
- LIMA, E.F.W. Corredor cultural do Rio de Janeiro: uma visão teórica sobre as práticas a preservação do patrimônio cultural. In: **FORUM PATRIMÔNIO**: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável, Belo Horizonte,v.1,n.1, p. 78-91,set./dez.2007. Disponível em:<<http://www.forumpatrimonio.com.br/material/pdfs/45de5243ec916734b18d.pdf>>. Acesso em: 24 nov. 2016.
- LIMA JUNIOR, P.de N. **Uma estratégia chamada Planejamento Estratégico**: deslocamentos espaciais e atribuições de sentido na teoria de planejamento urbano. 2003. 135 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.
- LOOPMANS, M. Relevance, gentrification and the development of a new hegemony on urban policies in Antwerp, Belgium. In: **Urban Studies**, v.45, n. 12, p. 2499-2519, 2008.
- MACEDO, M.A. da. M. A concepção do projeto Corredor Cultural do Rio de Janeiro: a participação de técnicos e intelectuais no processo de planejamento urbano. In: Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v.8, n.4, p.1-16, 2004.
- MAK, A.; STOUTEN, P. Urban regeneration in Rotterdam: economic and social values. In: **European spatial Research and Policy**, Groningen, Netherlands, v. 21, n. 1, p. 101-122, 2014.

MARTINS, G.R.; OLIVEIRA, M.P.de. O que está acontecendo com a Lapa? transformações recentes de um espaço urbano na área central do Rio de Janeiro – Brasil. In: **XII Encontro de Geógrafos da América Latina**, Montevideu, 2008. Disponível em: <[unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/download/1053/1028](http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/download/1053/1028)>. Acesso: 25 nov.2016.

MASCARENHAS, G. Natureza e tensões do urbanismo olímpico contemporâneo. In: OLIVEIRA, F. G.de. et al (org.). **Geografia urbana: ciência e ação pública**. Rio de Janeiro – RJ: Consequência, 2014. Capítulo 12, p. 219-237.

MELLO, F.F. **A zona portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas**. 2003, 70f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO AGRÁRIO – INCRA. **Relatório técnico de identificação e delimitação da comunidade remanescente do quilombo de Pedra do Sal**. Rio de Janeiro, 2010.

MONGIN, O. **A condição urbana: a cidade na era da globalização**. São Paulo: Estação Liberdade, 2009, 344p.

MOSCIARO, M. **Gentrificação na Lapa?** um estudo sobre mudanças na área central do Rio de Janeiro. 2012, 58f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

MOURA, D.; et.al. A revitalização urbana: contributos para a definição de um conceito Operativo. In: **Cidades-Comunidades e Territórios**, n. 12/13, p.15-34, dez. 2006. Disponível em: <<http://revistas.rcaap.pt/cct/article/viewFile/9228/6675>>. Acesso em: 22. jul. 2016.

OLIVEIRA, E.F.de. PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO: análise da perspectiva dominante das políticas urbanas contemporâneas. In: Jornada Internacional de Políticas Públicas (4. :2009: São Luís) JOINPP: Anais da IV Jornada Internacional de Políticas Públicas São Luís: Universidade Federal do Maranhão/ Programa de Pós-Graduação em Políticas Públicas. Disponível em: <[http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppIV/eixos/9\\_estados-e-lutas-sociais/planejamento-estrategico-analise-da-perspectiva-dominante-das-politicas-urbanas-contemporaneas.pdf](http://www.joinpp.ufma.br/jornadas/joinppIV/eixos/9_estados-e-lutas-sociais/planejamento-estrategico-analise-da-perspectiva-dominante-das-politicas-urbanas-contemporaneas.pdf)>. Acesso em: jan. 2017.

PAES. M.T.D. Introdução e apresentação. In: PAES. M.T.D; OLIVEIRA, M.R.S. (orgs.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo-SP. Annablume & Fapesp, 2009, p. 13-32.

PASQUOTTO, G.B. Renovação, revitalização e reabilitação: reflexões sobre as terminologias nas intervenções urbanas. In: **A Complexus: Engenharia, Arquitetura e Desing**. Salto, v.1, n.2, p. 143-149, set. 2010. Disponível em: <<http://docplayer.com.br/5753399-Ano-n-02-renovacao-revitalizacao-e-reabilitacao-reflexoes-sobre-as-terminologias-nas-intervencoes-urbanas-geise-brizotti-pasquotto-p.html>>. Acesso em: jun.2016.

\_\_\_\_\_. A utilização do Marketing Urbano no Planejamento Estratégico do Rio de Janeiro. In: **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v.4, n.24, p. 114-127, 2016. Disponível em: <[https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento\\_de\\_cidades/article/viewFile/1328/1350](https://www.amigosdanatureza.org.br/publicacoes/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/viewFile/1328/1350)>. Acesso em: jan. 2017.

PIO, L.G. Cidade e patrimônio nos projetos Corredor Cultural e Porto Maravilha. In: **Revista Húmus**, n.10, p.55-65, jan-abr, 2014. Disponível em: <<http://www.periodicoeletronicos.ufma.br/index.php/revistahumus/article/viewFile/2360/452>>. Acesso em: 24 nov. 2016.

PORTAL CIDADE OLÍMPICA. Disponível em:<<http://www.cidadeolimpica.rio/>>. Acesso em: jan. 2016-jun.2016.

PORTAL HAFENCITY. Disponível em:<<http://www.hafencity.com/en/home.html>>. Acesso em: set-dez. 2016.

PORTAL DO COMITÊ POPULAR DA COPA E DAS OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro**: dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro junho de 2014. Disponível em:<[https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/06/dossiecomiterio2014\\_web.pdf](https://comitepopulario.files.wordpress.com/2014/06/dossiecomiterio2014_web.pdf)>. Acesso em: maio. 2016.

PORTAL DO INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO CULTURAL – IPHAN. **Carta de ATENAS**. Disponível em:<<http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>>. Acesso em. Jun. 2016.

PORTAL GEORIO. Disponível em:<[http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/Aplicativos\\_Novos/rio\\_mapas/principa.html](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/armazenzinho/web/Aplicativos_Novos/rio_mapas/principa.html)>. Acesso em: nov. 2016.

PORTAL OF INTERNATIONAL OLYMPIC COMMITTEE – IOC. Candidature process. Disponível em:<<https://www.olympic.org/all-about-the-candidature-process>>. Acesso em: jun.2016.

PORTAL OF URBAN DEVELOPMENT IN ANTWERP. Disponível em:<[http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/9746949\\_urbandevlopment\\_English.pdf](http://www.antwerpen.be/docs/Stad/Stadsvernieuwing/9746949_urbandevlopment_English.pdf)>. Acesso em out. 2016.

PORTAL PIXABAY. Disponível em:<<https://pixabay.com/pt/>>. Acesso em: jan. 2017.

PORTO MARAVILHA. Disponível em:<<http://www.portomaravilha.com.br>>. Acesso em: jan. 2016 - jan.2017.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar nº 101**. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em:<[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC101\\_-\\_23112009.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC101_-_23112009.pdf)>. Acesso em: mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 102**. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em:<[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC102\\_-\\_23112009\\_-\\_CDURP.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf)>. Acesso em: mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Lei Complementar nº 105**. Rio de Janeiro, 22 de dezembro de 2009. Disponível em:<[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC105\\_-\\_22122009\\_-\\_PPP\\_Municipal\\_Parcerias\\_Publico-Privadas.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/leis-complementares/LC105_-_22122009_-_PPP_Municipal_Parcerias_Publico-Privadas.pdf)>. Acesso em: mar. 2016.

\_\_\_\_\_. **Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro**. Lei Complementar nº 111. Rio de Janeiro, 01 de fevereiro de 2011. Disponível em: <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=2879239>>. Acesso em 11. nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro, 2009-2012. Rio de Janeiro: PCRJ, 2009. Disponível em: <[http://www.conselhodacidade.com/v3/pdf/planejamento\\_estrategico\\_site.pdf](http://www.conselhodacidade.com/v3/pdf/planejamento_estrategico_site.pdf)>. Acesso em: nov. 2016.

\_\_\_\_\_. Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro, 2013-2016. Rio de Janeiro: PCRJ, 2012. Disponível em: <[http://www.conselhodacidade.com/v3/pdf/planejamento\\_estrategico\\_13-16.pdf](http://www.conselhodacidade.com/v3/pdf/planejamento_estrategico_13-16.pdf)>. Acesso em: nov. 2016.

SANTOS, M. **Estradas Reais**. Belo Horizonte: Editora Estrada Real, 2001.

SANTOS, M. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **A urbanização brasileira**. 5ª ed. São Paulo: Edusp, 2005 [1993], 176 p.

SILVA, C.R. A dimensão política da revitalização do porto do Rio de Janeiro: um estudo do projeto “Porto Maravilha”. In: Revista Continentes (UFRRJ), Rio de Janeiro, ano 1, n. 1, p. 56-71, 2012. Disponível em: <<http://r1.ufrj.br/revistaconti/index.php/continentes/issue/view/1>>. Acesso em: nov. 2016.

SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global. In: BIDOUC-ZACHARIASEN, Catherine. **De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos**. São Paulo: Annablume, 2006, capítulo 1, p.59-87.

SOUZA, M. L. de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003, 560 p.

TAVARES, J. L. **Reabilitação urbana: as sociedades urbanas e as novas perspectivas na requalificação de centros históricos**. 2008, 52 f. Dissertação (Mestrado em Ordenamento do território e planeamento ambiental)-Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Nova Lisboa, Lisboa, 2008.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O. B. F., VAINER, Carlos B., MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. Capítulo 2, p. 75-103.

\_\_\_\_\_. Cidade de exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro. In: Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento Urbano e Regional, 14, 2011, Rio de Janeiro. **Anais**...Rio de Janeiro: Anpur, 2011, p. 1-15.

\_\_\_\_\_. Planejamento territorial e projeto nacional: os desafios da fragmentação. In: Estudos Urbanos e Regionais, v.9, n.1 p. 9-24, 2007.

VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. de. Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados In: VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Manole, 2006, cap. 1, p. 1-52.

VASCONCELLOS, L.M. de.; MELLO, M.C.F. Re: atrás de, depois de...In: VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. de. **Intervenções em centros urbanos: objetivos, estratégias e resultados**. São Paulo: Manole, 2006, cap. 2, p. 53-66.

VAZ, L.F.; SILVEIRA, C.B. A Lapa boêmia na cidade do Rio de Janeiro: um processo de regeneração cultural? projetos, intervenções e dinâmicas do lugar. VARGAS, H.C.; CASTILHO, A.L.H. de. **Intervenções em centros urbanos**: objetivos, estratégias e resultados. São Paulo: Manole, 2006, cap. 3, p. 67-100.

\_\_\_\_\_. Áreas centrais, projetos urbanísticos e vazios urbanos. In: Revista **Território**, Rio de Janeiro, v.4, n. 7, p. 51-66, jul/dez. 1999.

\_\_\_\_\_. A área central do Rio de Janeiro: percepções e intervenções: uma visão sintética no decorrer do século XX. In: **Anais do V Encontro Nacional da ANPUR 1993**. Rio de Janeiro, v.1, p.110-122 1993.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, C.; SCHIFFER, S.R.(orgs.). **O processo de urbanização do Brasil**. São Paulo: Edusp, 1999, cap.6, p. 169-244.

WEID, E. V. der. O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro. In: **Siglo XIX**, Cidade do México, n. 16, p. 78-103, 1994. Disponível em: <[http://www.casarui Barbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB\\_ElisabethvonderWeid\\_Bonde\\_elemento\\_expansao\\_RiodeJaneiro.pdf](http://www.casarui Barbosa.gov.br/dados/DOC/artigos/o-z/FCRB_ElisabethvonderWeid_Bonde_elemento_expansao_RiodeJaneiro.pdf)>. Acesso em: jun. 2016.

ZAPATEL, J.A. **Barcelona**: transformações urbanísticas (1979-1992), Florianópolis: Editora da UFSC, 2011, 106 p.