



**João Antônio Augusto de Souza Santos**

**O processo de “revitalização urbana” do Porto Maravilha:  
da construção de uma nova imagem de cidade**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Urbana e Ambiental.

Orientador: Prof. Dr. Rafael Soares Gonçalves

Rio de Janeiro  
Abril de 2019



**João Antônio Augusto de Souza Santos**

**O processo de “revitalização urbana” do  
Porto Maravilha: da construção de uma  
nova imagem de cidade**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio. Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo.

**Prof. Rafael Soares Gonçalves**

Orientador

Departamento de Serviço Social – PUC-Rio

**Prof. Orlando Alves dos Santos Junior**

UFRJ

**Prof.<sup>a</sup> Maira Machado Martins**

Departamento de Arquitetura e Urbanismo – PUC-Rio

Rio de Janeiro, 16 de abril de 2019

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização do autor, do orientador e da universidade.

### **João Antônio Augusto de Souza Santos**

Bacharel em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal de Sergipe (UFS), em 2014. Possui experiência em desenvolvimento de projetos de arquitetura residencial e comercial, e na área de planejamento urbano.

#### Ficha Catalográfica

Santos, João Antônio Augusto de Souza

O processo de “revitalização urbana” do Porto Maravilha: da construção de uma nova imagem de cidade / João Antônio Augusto de Souza Santos; orientador: Rafael Soares Gonçalves. – Rio de Janeiro: PUC, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, 2019.

118f. : il. Color. ; 30 cm

1. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil e Ambiental.

Inclui referências bibliográficas.

1. Engenharia civil – Teses. 2. Engenharia urbana e ambiental – Teses. 3. Planejamento urbano. 4. Revitalização Urbana. 5. Mercantilização urbana. 6. Direito à cidade. I. Gonçalves, Rafael Soares. II. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental. III. Título.

CDD: 624

Dedico esta dissertação aos meus pais Antônio e Daisy e  
às avós Lisete e Otília (in memoriam).

## Agradecimentos

Primeiramente, agradeço às forças do Universo e aos deuses por sempre me protegerem, me guiarem e me fortalecerem.

Aos meus pais, Daisy e Antônio, pelo apoio incondicional, atenção e carinho. Sem o suporte de vocês o desenvolvimento deste trabalho não seria possível. Lauro, meu irmão, amigo e confidente, obrigado por estar do meu lado, sempre!

Às minhas avós, Lisete e Otília (in memoriam), por quem tenho um carinho enorme, obrigado por tanto me inspirarem!

A todos os meus familiares, tios e tias, primos e primas, por me acolherem tão bem, como um filho. À “primandade” por, mesmo distantes, se fazerem sempre presentes, muito obrigado!

À minha tia Castorina, por ter me acolhido e ter sido meu ponto de apoio, desde à minha chegada no Rio.

Jussan, muito obrigado pela sua companhia, afeto, e, principalmente, paciência. Obrigado por tanto me motivar e acalantar!

À G'leu Cambria e todos da turma de dança afro G'leu Cambria pelo afeto, troca e axé de todas as terças e quintas, obrigado por tornarem esse processo de escrita mais leve e fluido!

A todos os amigos que o Rio me apresentou como uma verdadeira família, em especial: Thayla, Lari C, Lari F, Ariini, Manu, Thiago, Carol, Cris, Yago, Marcelo, Sofia e Marília.

Maysa e Neto, roomies queridos e irmãos do Flamingos702, sou muito grato pelo nosso encontro, amizade e parceria! Obrigado pelas conversas, conselhos e pelos momentos de risada!

Ao meu orientador Rafael Soares, pela parceria, paciência e por sempre me motivar na pesquisa.

Aos amigos Joana, Lis, Carol, Mana, Alex, Bruno, Vanessa, Isa, David, Rapha, Clô e Julia pela nossa amizade que tanto me enriquece, onde nós estivermos a nossa energia e sincronicidade será a mesma!

## Resumo

Santos, João Antônio Augusto de Souza; Gonçalves, Rafael Soares. **O processo de “revitalização urbana” do Porto Maravilha: da construção de uma nova imagem de cidade.** Rio de Janeiro, 2019. 118p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

A presente pesquisa pretende investigar como os mecanismos de mercantilização do espaço urbano da zona portuária performatizam a construção de uma nova imagem de cidade para o consumo global, através do projeto de intervenção do Porto Maravilha. Dessa forma, a partir de uma revisão bibliográfica sobre o tema e de uma pesquisa de campo com a realização de entrevistas, busca-se refletir sobre o planejamento urbano das cidades contemporâneas, interpretadas enquanto produto mercadológico e vinculadas a um pensamento estratégico cidadão. Assim, pretende-se elucidar o debate a respeito da construção de “imagens-sínteses” de cidades portuárias, das relações entre seus agentes sociais e culturais, assim como dos impactos sociais e econômicos dessas intervenções, especificamente do caso do Porto Maravilha, sobre essa população e o seu território. Além disso, é oportuno destacarmos alguns elementos-chave que fundamentam a análise conceitual e teórica a respeito da mercantilização urbana, tais como o *branding* urbano, o planejamento estratégico e a gentrificação, uma vez que esses três mecanismos operam numa reificação da cidade enquanto objeto, produto. Por esse viés, pode-se apreender o funcionamento dessa sistemática de planejamento, que visa à produção de ambientes criados para uma expectativa de consumo alinhada a uma cultura do espetáculo, que, por vezes, fere a própria memória do lugar pela prevalência de demandas globais (Sánchez, 2013). Desse modo, a questão central que se pretende explicar é como essa mercantilização do espaço urbano opera no território e seu impacto econômico e social para a área retratada.

## Palavras-chave

Planejamento urbano; Revitalização urbana; Mercantilização urbana; Direito à cidade.

## Extended Abstract

Santos, João Antônio Augusto de Souza; Gonçalves, Rafael Soares (Advisor). **The Porto Maravilha's process of "urban revitalization": the construction of a new city image.** Rio de Janeiro, 2019. 118p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

The present research intends to investigate how the mercantilization mechanisms of the portuary zone's urban spaces produce the construction and resignification of a new city image for the global consumption, through the intervention project of Porto Maravilha. Therefore, it is proposed a theoretical and conceptual analysis that allows a critical reflection on the urban planning of contemporary cities, interpreted, in this way, as a marketing product and linked to a strategic urban thinking.

Thus, it is expected that this critical analysis provides elements to support the debate about how the relations with the portuary zone's social actors are made, as well as the economic and social impacts of this intervention on the population.

The matter in question raises the approach to other topics such as urban marketing, strategic planning and gentrification, since these three items operate in the contemporary city in order to transmute it as an object. Urban branding works in order to implement in its intervention field a new identity and image, while influencing not only its structural operation but also the readability of these spaces by its users and inhabitants (SILVA, 2011; LYNCH, 2003).

Regarding the transformation of the port area into a large business district, driven by urban and financial capital forces, it is hypothesized that there is an ongoing process of urban gentrification in the region, whose degraded and empty spaces are result of a conception that enhances the objectification of the city, for example the Mauá Plaza, in which we can locate the Museum of Tomorrow and MAR, "synthesis-images" of the Porto Maravilha project meaning (SÁNCHEZ and GUTERMAN, 2016).

The research and problematic in question were instigated in an organic way to the researcher, who started from an urban experimentation of pre-scripted walks, aligned with Careri's (2013) conceptual thought that conceives walking as an aesthetic and design practice. By this way, it was noted that the urban commodification in progress in the area should be analyzed in a more incisive and

emphatic way, despite the relationship between this schematization and the imputation of a new social and cultural fabric in the territory.

By this way, one can understand the functioning of this planning system, which seeks for producing environments created for a consumption expectation aligned to the culture of spectacle, which sometimes damages the space and urban memory by the prevalence of global demands (SÁNCHEZ, 2013).

The central issue in debate is the commercialization process of the urban space and the social, economic and cultural impact of such interventions in the cities. It is interesting to question how the Porto Maravilha project sought to articulate the residents of the port zone, the public and private agents and cultural entities.

The approach seeks to line up a very important discussion regarding the construction of more human cities, resilient and capable of providing well-being to its inhabitants, since it proposes to debate issues that permeate topics such as the right to the city and the economic, social and cultural appropriation of spaces restructured by the incorporating and international capital, in addition to understanding the importance of assimilating the systematics of social and cultural relations present in public spaces.

In the face of international dialogues regarding the implementation of the so-called Olympic cities, a new understanding for the city concept was formulated. Thus, the cities hosting mega-events would be implemented in this new conception: of a global city that dialogues with concepts such as creativity, mobility and innovation. By this bias, the intervention project of Porto Maravilha, located in Rio de Janeiro, is linked to this comprehension: that the city is prepared to receive not only the world society, but also the major international capital holders who use their economic power in the manipulation of the urban fabric in favor of their interests.

From a reflection formulated by Ascher (2010) on the contemporary, diversified and complex society, where capitalism has reached a near-cognitive level, it is stated the debate about the importance of reflecting on the contemporary city objectification as an international commodity. Within the context of a worldwide network of cities and standardization of urban spaces, we have, for example, the appropriation of the Barcelona model in the development of Porto Maravilha project, which has undergone great influences from this urban redesign format.

This urban reification also converges to an understanding of the city as a stage of territorial and political dispute, regarding the appropriation of its spaces by the global market, the exploitation of the culture of consumption and the action-

participation of the public power in these procedures, reducing, thus, the citizens' role in effective urban planning decisions, contrary to the principles of a truly human city (GEHL, 2016, DEBORD, 1997).

According to Ascher (2010), the new urbanism uses the dynamics of the market to transmute the city and its collective spaces, as well as re-signify them, in an effort to "propose a type of *a la carte* city that offers several combinations of urban qualities" (ASCHER, 2010, p.94). So, what interests are hidden behind the urban remodeling of the "wonderful city" old port? And, furthermore, how does the international capital relate to the urban space?

Therefore, it is understood that this spatial dynamics of accumulation of urban capital values is linked to the city's business behavior, where its spaces and relations are shaped to perform a demand for interests. At the same time economic groups influence the planning process, other agents play a role in improving the urban locus. In this context of territorial conflicts, the city is gradually becoming an element to be commercialized among investors, tourists and inhabitants (SÁNCHEZ and GUTERMAN, 2016).

In this way, aiming to attend these reflections, it is lined up as main objective of the research the analysis on how the Porto Maravilha project, from the appropriation of its territory by the capital and the exploitation of consumption culture, seeks to consolidate a new image for the port area of Rio de Janeiro, in order to be viewed and absorbed by the world community, having in mind its process of objectification and commodification. Among the specific objectives, we highlight the following:

- a) To reflect and analyze about the social, political and economic relations that engender the operation of such project;
- b) Identify whether the project sought to articulate social, cultural, public and private actors;
- c) Analyze the current panorama of the urban intervention, focusing on the debate on the standardized commodification of its territories.

The present work is, then, characterized as a qualitative, exploratory and documentary research, in which a bibliographical review on the subject was raised, besides the application of semi-structured interviews with cultural, social and public management entities, in order to complement the analysis of the theme and to support the construction of social aspects of the revitalization project.

Based on the above considerations, and in view of the need to deepen our discussion about the present conjuncture of the port area the work was structured

in a way to have a wider and more incisive apprehension of this process. Thus, in the first chapter we propose to establish a critical analysis regarding the construction of the strategic city thinking, from the apprehension of the modernist urban making and its crisis periods, until arriving at the current panorama of spectacularization of contemporary cities.

Subsequently, in the second chapter, a debate about the implementation of Rio de Janeiro in a world system of cities is drawn up, in which is traced a comparative analysis of different cases of port zones revitalization, such as Baltimore, Buenos Aires and Barcelona, in order to stress an understanding on how these cities and their urban design models are intrinsically connected. In addition, a brief historical overview of recent urban reforms implemented in the city of Rio de Janeiro is built up until the implementation of the law that instituted the Porto Maravilha project.

In the third and last chapter, it is discussed the current panorama of the urban revitalization, its social and economic aspects, and it draws a comparative analysis of the interviews applied with the actors mentioned above. However, it is worth noting that it is not the intention of the work to go into technical details about the financial and economic operation of the project, analyzing only the social and economic impacts of its application in the region, and especially in the urban network.

The urban revitalization project of the port area is connected to this debate and it promotes not only a transformation in its urban structure and the readability of its users and residents, but also deprives the political content of the city. This "new" space, reformatted and re-signified, performs a kind of image that, manipulated by capitalist systematics, aims at the global promotion of the city (SÁNCHEZ and GUTERMAN, 2016).

In this way, the research aims to elucidate the relations of this international capital with the process of the Porto Maravilha urban remodeling, as a result of a strategic city thought. Does this way of city planning take into account the relationship built by social and cultural actors with the locale while developing and executing their action plans? For how long will these models of production and sale of standardized, pasteurized and spectacular images work, taking into account that society is becoming more and more complex?

By applying the interviews with the social, cultural and public management actors, it was possible to notice the perverse reconfiguration systematization of Porto Maravilha's urban fabric as a process engendered by capitalist and

antidemocratic patterns, in the sense of not including social and cultural entities in this process of revitalization and its consequent economic growth.

In addition, it can be understood that the current context of the Porto Maravilha project resigns ambiguities and conflicts not only in its feasibility but also in the relationship with the social and cultural entities of the region, which sought to fight for the right to the city and their survival in this locus.

Thus, the work sought to discuss the manipulative character of urban and international capital in the urban network, by reconfiguring not only its physical structure, performing a simulacrum of itself, in a homogenized and pasteurized space, operating the transfiguration of its social and cultural fabric, as stated by Jacques (2009) and Sánchez (2016).

This new way of conceiving the contemporary city is presented as an authoritarian utopia, a steady place - the urban ready-made -, being aligned with the expectations of a proposed project as a guideline and resource for the implementation and dispute of large urban corporate centers rooted in a contemporary globalized structure. In this way, it is experienced as a systematization of political and entrepreneurial authorities, which, by performing a simulacrum of proposals and promises to the real city, become by their unannounced effects, promoting consequent social exclusions, fragmentations and expurgations.

As noted, this structuring is also due to the creation of urban marketing and branding policies, which attempt to impute city images, or "synthesis images" as Sánchez and Guterman (2016) refer to the most diverse types of territory, as demonstrated in the comparative analysis of urban revitalization projects in the cities of Baltimore, Buenos Aires and Barcelona.

Scenic multiculturalism, which manipulates the cultural and social diversity of contemporary cities, operated by these city constructs, enables and reinforces the need to control, order and model the evident social mixture in the territories, making up a particular city image (CUNHA, 2013, pp. 328).

What kind of reality do these international organizations and their strategic planning consultants try to market, disseminate, and implement, closely aligned with the thinking about entrepreneurship and urban entrepreneurship unveiled by Compans (2005) and Harvey (1996)?

It is observed, in the course of this work, therefore, the attempt to implement the city of Rio de Janeiro, more specifically, the port region, within two types of city paradigms; one of them is the city-business or city-commodity, intrinsically

interconnected to the needs of contemporary capital and strongly encouraged by the cited parameters and mega-events hosted by the city from 2007 to 2016. Such practices are articulated with the global city paradigm, as elucidates Sassen (2012) and Santos (2001, 2014).

It is therefore necessary to disclose beyond the urban territoriality economic value, and to realize the importance of social and cultural values for its design and planning. In this way, the practice of the city is closely related to the experience of differences and pluralities in its urban context, and it is necessary to think about actions of resistance for the cities (such as how will the port area resist?).

The systematic construction of this new method of planning and reconstruction of cities is also closely linked to the exploitation of the consumption culture and its consequent spectacularization. Arantes (2000) claims to be related to the consolidation of a tripod between urban public management, the real estate market and the cultural industry, which would allow the creation of financial value, while Santos (2001, p. 101) relates this question to the crystallization of a global financialization on the territory: "In the territory, the global finance establishes itself as the rule of the rules ...".

Thus, the place, as a space of the full existence exercise, embodies the globalizing demands of an Olympic city project, whose hybrid urban order promotes new ways of producing and reproducing the city, as well as systematizing a possible process of spatial whitening, based on removals and sanitizations (RIBEIRO and JÚNIOR, 2017; SANTOS, 2001).

Globalization operates in a context marked by crises, whose latent crossing is necessary for the survival of cities, so that times of globalization are times of design, times of reformulation and reconfiguration. They are times of consolidation of nebulae, that is, times of networks' crystallization: intellectuals, cities, public action and social action, in which everything is interconnected at the same time and at the present moment. "Spaces of the present and the future" (PEREIRA, 2017).

Thus, the current context of crisis in the Porto Maravilha project meets a similar analogy to the myth of the Phoenix, previously explained, whose rebirth begins to be mechanized from the implementation of a new PPP contract with the same companies as before.

As explained, cities have a useful time of life, in which they are born, consolidate and throb, die, go through moments of crisis, and are reborn, later reconfigured and reformatted. However, it questions the possibilities of resurrection

from the "ashes" left by a project that has not been so successful in its financial, social and cultural alignment.

In this way, it is necessary to question and reflect on the sustainability of such urban models, so as to reconcile their demands for the accumulation of urban capital and investments with the real needs of social and cultural entities that resist in the urban network every day. Based on the words of Moreira (2004, p. 134), this work reinforces the importance to reflect about the need to humanize urbanism in order to value the multiple dimensions of city life.

## **Keywords**

Urban planning; Urban Revitalization; Urban commodification; Right to the city.

## Sumário

1. Introdução	18
2. Do planejamento urbano modernista à concepção de cidade-mercadoria contemporânea	24
2.1. O urbanismo modernista: um breve relato historiográfico	25
2.2. A cidade vista como jogo de xadrez: o pensamento estratégico e suas implicações	30
3. A cidade do Rio de Janeiro e a ideia de cidades portuárias globais	39
3.1. Intervenções urbanas em regiões portuárias: Baltimore, Barcelona e Benos Aires	43
3.2. Breve contextualização do panorama recente de reformas Urbanas na região portuária do Rio de Janeiro	54
4. O projeto do “Porto Maravilha”	65
4.1. A operação urbana consorciada e os CEPACs: aspectos sociais e econômicos	66
4.2. Análise comparativa de entrevistas	80
5. Considerações finais	90
6. Referências bibliográficas	93
Apêndice A – Levantamento fotográfico	98
Apêndice B – Entrevistas semiestruturadas	105

## Lista de figuras

Figura 1 - A destruição criativa de Haussmann em Paris, Praça Saint Germain. Meados da década de 60 do século XIX	26
Figura 2 - Plano de reestruturação urbana de Barcelona de Ildefons Cerdà, 1859.	45
Figura 3 - Vista aérea do Port Vell, Barcelona	47
Figura 4 - Vista panorâmica Inner Harbor, Baltimore	50
Figura 5 - Puerto Madero, Argentina, com destaque para a ponte projetada pelo arquiteto Santiago Calatrava	53
Figura 6 - Puerto Madero, Argentina. Skyline e tipologia de edifícios da região portuária	53
Figura 7 - Região demarcada pela OUC Porto Maravilha como área de intervenção	67
Figura 8 - Nota oficial do Consórcio Porto Novo confirmando o cancelamento de seus serviços no projeto de revitalização	69
Figura 9 - Estudo volumétrico desenvolvido pelo arquiteto Sérgio Leusin	73
Figura 10 - Mapa de setores com potencial adicional construtivo.	74
Figura 11 - Anúncio a respeito da nova identidade que se quer relacionar à zona portuária	79
Figura 12 - Montagem da projeção de ocupação do píer Mauá – Zona Portuária.	79

## **Lista de Abreviaturas e Siglas**

CAU/SMU – Centro de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Urbanismo

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

CEF – Caixa Econômica Federal

CEPACs – Certificado de Potencial Adicional de Construção

CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetos Modernistas

CIDEU – Centro Iberoamericano de Desarrollo Estratégico Urbano

EIV – Estudo de Impacto de Vizinhança

FGTS – Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

GBC – Greater Baltimore Committee

FIIPM – Fundo de Investimento Imobiliário do Porto Maravilha

FIIRP – Fundo de Investimento Imobiliário da Região Portuária

FNHIS – Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social

HIS – Habitação de Interesse Social

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

IPN – Instituto dos Pretos Novos

IPP – Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos

MAR – Museu de Arte do Rio

MCMV – Minha Casa Minha Vida

OUC – Operação Urbana Consorciada

PPP – Parceria Público-Privado

SMH – Secretaria Municipal de Habitação

SMUIH – Secretaria Municipal de Urbanização, Infraestrutura e Habitação

UBA – Universidad de Buenos Aires

*A cidade revela-se um espaço do estar inteiramente  
atravessado pelos territórios do ir.*

Francesco Careri. *Walkscapes: O caminhar como prática estética.*

## Introdução

A presente pesquisa pretende investigar como os mecanismos de mercantilização do espaço urbano da zona portuária performatizam a construção e ressignificação de uma nova imagem de cidade para o consumo global, através do projeto de intervenção do Porto Maravilha. Para tanto, busca-se um aporte teórico e conceitual que possibilite uma reflexão crítica acerca do planejamento urbano das cidades contemporâneas, interpretadas enquanto produto mercadológico e vinculadas a um pensamento estratégico cidadão.

Dessa forma, espera-se que essa análise crítica forneça elementos que fundamentem o debate sobre a maneira como são travadas as relações com os atores sociais da zona portuária, assim como os impactos sociais e econômicos da intervenção sobre essa população.

A temática em questão suscita a abordagem a respeito de outros tópicos como o *marketing* urbano, o planejamento estratégico e a gentrificação, uma vez que esses três itens operam na cidade contemporânea de forma a transmutá-la enquanto objeto. O *branding* urbano trabalha de modo a conferir, implementar no seu lugar de intervenção uma nova identidade e imagem, influenciando não apenas o seu funcionamento estrutural como também a legibilidade desses espaços pelos seus usuários e habitantes (SILVA, 2011; LYNCH, 2003).

No tocante à transformação dos espaços da zona portuária em um grande distrito de negócios, movido pelas forças do capital urbano e financeiro, levanta-se a hipótese de que há um processo de gentrificação urbana em curso na região, cujos territórios “degradados e vazios” são frutos de uma construção e de um planejamento que preconiza a objetificação da cidade, a exemplo da Praça Mauá, que sedia o Museu do Amanhã e o MAR, “imagens-síntese” do significado do projeto do Porto Maravilha (SÁNCHEZ & GUTERMAN, 2016).

A pesquisa e problemática em questão foram instigadas de maneira orgânica ao pesquisador, a partir de experiências muito particulares e vivência na região portuária durante o período dos Jogos Olímpicos Rio 2016, período em que o mesmo atuou na equipe do comitê organizador. Dessa maneira, o local passou a suscitar reflexões e debates a respeito de como esse evento estaria transmutando a realidade do lugar, dos seus moradores e de entidades culturais.

A partir da experimentação urbana de alguns espaços da zona portuária, tais como proximidades da praça Mauá, píer Mauá e adjacências do Morro da Providência, através de caminhadas pré-roteirizadas, pôde ser apreendido como o processo de mercantilização em curso na região estaria modificando não apenas a sua estrutura física, mas também social e cultural.

Dessa forma, entende-se que o mesmo deveria ser analisado de maneira mais incisiva, em que pese as relações dessa reconfiguração com a imputação de um novo tecido social e cultural no território.

Concorda-se com Careri (2013) ao afirmar e entender o ato de caminhar pela cidade enquanto ato estético-prático de sobrescrever no próprio corpo, portanto, corporificar, os espaços citadinos, sua territorialidade, história e percepções. Desse modo, ao caminhar pelo espaço urbano, conseguimos assimilar informações, apreensões e elementos, que, muitas vezes, nos passam despercebidos, principalmente no ato projetual do arquiteto, urbanista e do consultor urbano.

Entretanto, não é intenção da pesquisa se aprofundar na análise conceitual a respeito dessa abordagem, além de assuntos como a imagem da cidade, memória urbana e o patrimônio histórico material e imaterial da região, mesmo entendendo sua relevância para o espaço em questão e para a cidade, de forma que tais elementos são assimilados enquanto recursos dessa forma de planejar a urbe contemporânea objetificada.

Assim, pode-se compreender o funcionamento dessa sistemática de planejamento, que visa à produção de ambientes criados para uma expectativa de consumo alinhada a uma cultura do espetáculo, que, por vezes, fere a própria memória do lugar pela prevalência de demandas globais (SÁNCHEZ, 2016).

A questão central que se pretende elucidar é o processo de mercantilização do espaço urbano e o impacto social, econômico e cultural dessas intervenções nas cidades. Interessa questionar como o projeto do Porto Maravilha procurou articular os moradores da zona portuária, os agentes públicos e privados e entidades culturais.

A abordagem procura alinhar um debate muito importante no que concerne à construção de cidades mais humanas, resilientes e capazes de proporcionar bem-estar aos seus habitantes, já que propõe discutir questões que permeiam tópicos como o direito à cidade e a apropriação econômica, social e cultural de espaços reestruturados pelo capital incorporador e internacional, além de entender a importância de assimilar a sistemática das relações sociais e culturais presentes nos espaços públicos.

Diante dos diálogos internacionais a respeito do processo de implementação das chamadas “cidades olímpicas”, foi formulada uma nova compreensão do conceito de cidade. Nesse sentido, as cidades que recepcionassem os megaeventos estariam implementadas nessa nova concepção: de cidade global que dialogue com conceitos como a criatividade, mobilidade e inovação. Por esse recorte, o projeto de intervenção do Porto Maravilha, no Rio de Janeiro, encontra-se vinculado a tal entendimento: de que a cidade está preparada para receber não apenas a sociedade mundial, assim como os grandes detentores de capital internacional, que utilizam o seu poder econômico na manipulação da malha urbana em prol dos seus interesses.

A partir de uma reflexão formulada por Ascher (2010) a respeito da sociedade contemporânea, diversificada e complexa, em que o capitalismo atingiu um nível quase cognitivo, levanta-se o debate sobre a relevância de refletir a objetificação da cidade contemporânea enquanto mercadoria internacional. Dentro de um contexto de rede mundial de cidades e estandardização dos espaços urbanos, temos, como exemplo, a apropriação do modelo Barcelona no projeto de desenvolvimento do Porto Maravilha, que sofreu grandes influências desse formato de redesenho urbano.

Essa reificação cidadina converge também para uma compreensão da cidade enquanto palco de disputa territorial e política, no que se refere à apropriação de seus espaços pelo mercado global, pela exploração da cultura do consumo e pela ação-participação do poder público nesses trâmites, diminuindo, assim, o protagonismo do cidadão nas decisões efetivas de planejamento urbano, contrariando princípios de uma cidade verdadeiramente humana (GEHL, 2013; DEBORD, 1997).

Conforme define Ascher (2010), o novo urbanismo utiliza as dinâmicas do mercado para transmutar a cidade e seus espaços coletivos, além de ressignificá-los, num esforço para “propor um tipo de cidade *à la carte*, que oferece combinações variadas de qualidades urbanas” (ASCHER, 2010, p. 94).

Assim, questiona-se quais seriam essas qualidades urbanas imputadas ao território, tendo em vista que o capital incorporador e o poder público operam no projeto Porto Maravilha simbiótica e conjuntamente. Desse modo, a quem interessa a remodelação urbana do antigo porto da “cidade maravilhosa”? E, além disso, de que forma o capital internacional relaciona-se com o espaço urbano?

Portanto, entende-se que essa dinâmica espacial de acumulação de mais-valias urbanas condiz com um comportamento empresarial da cidade, em que os seus espaços são formatados para atender uma demanda por interesses. Ao

mesmo tempo em que grupos econômicos influenciam o processo de planejamento, outros agentes protagonizam uma pauta por melhorias no *locus urbano*. Nesse panorama de conflitos territoriais, a urbe vai sendo, pouco a pouco, transformada em elemento a ser comercializado entre investidores, turistas e habitantes (SÁNCHEZ & GUTERMAN, 2016).

Dessa maneira, vislumbrando atender tais reflexões e discussões, alinha-se como objetivo principal da pesquisa analisar o modo como o projeto do Porto Maravilha, a partir da apropriação do seu território pelo capital e pela exploração da cultura do consumo, procura consolidar uma nova imagem para a região portuária da cidade do Rio de Janeiro, a ser viabilizada e absorvida pela comunidade mundial, tendo em vista o seu processo de objetificação e mercantilização. Dentre os objetivos específicos, destacamos abaixo:

- a) Refletir e analisar sobre as dinâmicas sociais, políticas e econômicas que engendram o funcionamento de tal projeto;
- b) Identificar se o projeto procurou articular os atores sociais, culturais, públicos e privados;
- c) Analisar o panorama atual da intervenção urbana, tendo como foco o debate sobre a mercantilização estandardizada dos seus territórios.

O presente trabalho é demarcado, então, enquanto uma pesquisa qualitativa, exploratória e documental, em que foi levantada uma revisão bibliográfica sobre o assunto, sendo consultados artigos científicos, periódicos, documentos e legislações, livros, notícias de jornais de reconhecimento e referência nacional e obras audiovisuais. Além disso, foi proposta a aplicação de entrevistas semiestruturadas com entes culturais, sociais e da gestão pública, de modo a complementar a análise do tema e auxiliar na construção dos aspectos sociais do projeto de revitalização.

Diante do exposto e havendo a necessidade de aprofundar nossa discussão sobre a conjuntura atual da zona portuária alinhada com o panorama de objetificação das cidades, estruturou-se o trabalho de forma a haver uma apreensão mais ampla e incisiva desse processo. Sendo assim, no primeiro capítulo propõe-se estabelecer uma fundamentação e análise crítica a respeito do processo de construção do pensamento estratégico cidadão, a partir da apreensão do fazer urbano modernista e seus períodos de crise, até chegar no panorama atual de espetacularização das urbes contemporâneas.

Posteriormente, no segundo capítulo, é alinhavado um debate a respeito da implementação da cidade do Rio de Janeiro em um sistema mundial de cidades, em que é traçada uma análise comparativa de diferentes casos de revitalização de regiões portuárias, tais como Baltimore, Buenos Aires e Barcelona, de modo a tensionar uma compreensão de como essas cidades e seus modelos de desenho urbano estão intrinsecamente conectadas. Além disso, procura-se construir um breve recorte histórico recente das reformas urbanas implementadas na cidade do Rio de Janeiro até à criação da lei que instituiu o projeto do Porto Maravilha.

No terceiro, e último capítulo, é discutido o panorama atual da revitalização urbana, seus aspectos sociais e econômicos, além de traçar uma análise comparativa das entrevistas aplicadas com os atores citados anteriormente. Entretanto, cabe salientar que, não é intenção deste capítulo e, nem do trabalho, se aprofundar nos detalhes técnicos a respeito da operacionalização financeira e econômica do projeto, estando restrito apenas à análise dos impactos sociais e econômicos de sua aplicação na região e, principalmente, na malha urbana.

O projeto de “revitalização” urbana da zona portuária encontra-se conectado a esse debate e promove não apenas uma transformação em sua estrutura urbana e na legibilidade dos seus usuários e moradores, mas também descaracteriza o caráter político da urbe. Esse “novo” espaço, reformatado e ressignificado, performatiza um tipo de imagem que, manipulada pela sistemática capitalista, visa à promoção global da cidade (SÁNCHEZ & GUTERMAN, 2016).

Segundo Sánchez (2016), a área de estudo configura uma das muitas “imagens-síntese” promovidas pelo projeto de “Cidade Olímpica” para sediar as Olimpíadas Rio 2016, cujo objetivo principal era a caracterização de um modelo cidadão a ser exportado para a sociedade mundial, que, ao ser atraída pelos símbolos criados, como o Museu de Arte do Rio (MAR), o Museu do Amanhã e o píer Mauá, encontrariam no Rio o verdadeiro espírito de euforia, alegria e inovação das cidades olímpicas, elementos típicos de mecanismos de reestruturação urbana do *star system*<sup>1</sup>.

Dessa maneira, o presente estudo visa elucidar qual a relação desse capital internacional com o processo de remodelação urbana do Porto Maravilha, fruto de um pensamento estratégico de cidade. Será que essa forma de planejar a cidade leva em consideração a relação construída pelos atores sociais e culturais com o

---

<sup>1</sup> Conforme Harvey (2006) e Debord (1997) relatam sobre a exploração da cultura do consumo na sociedade pós-moderna, o que impulsionou a implementação de um tipo de desenho arquitetônico e urbano das estruturas cidadinas bastante midiático e concebidos por arquitetos reconhecidos internacionalmente, que eles destacaram como arquitetos do *star system*, ou seja, um sistema que impulsionasse a espetacularização cenográfica das cidades contemporâneas.

local ao desenvolver e executar os seus planos de ação? Por quanto tempo esses modelos de produção e venda de imagens estandardizadas, pasteurizadas e espetacularizadas funcionará, levando em consideração que a sociedade se configura de maneira cada vez mais complexa?

## 2

### **Do planejamento urbano modernista à concepção de cidade-mercadoria contemporânea**

Inicialmente, é oportuno delinear, ainda que de forma breve, os processos de construção da cidade, e tão logo, da disciplina do Urbanismo, doutrinada em meados do século XX. Em um primeiro momento, será traçado um panorama acerca do urbanismo modernista e de suas fundamentações teórico-práticas, para em seguida, adentrar-se em uma análise sobre a cidade-mercadoria ou da apropriação da cidade contemporânea pelo capital financeiro e urbano.

O panorama historiográfico que visa ser elucidado, desde o movimento modernista e pós-modernista, até a concepção da cidade “espetacularizada” da contemporaneidade (DEBORD, 1997) suscita a reflexão e uma compreensão epistemológica e histórica do urbanismo, de modo que seja possível interpretar os seus atuais significados e mecanismos.

Tendo como enfoque principal o planejamento urbano e as suas implicações socioeconômicas no desenvolvimento e funcionamento da cidade, o capítulo se preocupa em analisar a construção desse modelo de planejamento urbano e qual a sua influência nos processos de concepção estratégica das cidades contemporâneas, interpretadas no cenário atual como objetos mercadológicos.

Além de promover a homogeneização, tematização e especialização dos espaços coletivos, esse tipo de proposta opera na configuração de uma cidade fragmentada, cujos espaços coletivos são homogeneizados e pasteurizados, convergindo para uma desintegração da urbe contemporânea, entendida, nesse contexto, enquanto uma peça de xadrez, em que, a cada movimento audacioso, se espera o xeque-mate do jogo urbano (MONTANER & MUXÍ, 2014).

De tal maneira, para uma melhor compreensão a respeito do projeto de revitalização urbana em curso na zona portuária, é necessário, antes, estabelecermos essa breve reflexão sobre os modelos de construção pelos quais passam as cidades, cujo fio condutor será uma breve historiografia do urbanismo, com recorte temporal por nós estabelecido se dá pelo urbanismo racionalista de meados do século XX até o cenário atual.

## 2.1

### O urbanismo modernista: um breve relato historiográfico

O pensamento racionalista foi fundamentado em uma época de intensas movimentações sociais, políticas e econômicas, das quais destacamos a Revolução Industrial (em meados do século XVIII - XIX), a Primeira e Segunda Guerra Mundial (datadas respectivamente de 1914 – 1918; 1939 - 1945) e a Guerra Fria (1945 – 1991), o que influenciou não apenas o trabalho de artistas, filósofos e intelectuais como também o planejamento das cidades, o *design* e a arquitetura. Apesar de entender a relevância da análise das questões de cunho artístico e cultural, detém-se, primordialmente, na análise dos marcos conceituais referentes ao planejamento urbano (HARVEY, 2006).

Ainda segundo o autor supracitado, a história do modernismo enquanto movimento estético tem navegado por aspectos que o caracterizam como “efêmero e fugidio”, sendo um movimento que procurou, de modo por vezes ambíguo, remodelar a sociedade segundo os preceitos caóticos desvencilhados pelos acontecimentos citados anteriormente, conforme ilustra Berman (1982 apud HARVEY, 2006, p. 21, grifo nosso):

[...] Ser moderno é encontrar-se num ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, transformação de si e do mundo – e, ao mesmo tempo, que ameaça **destruir** tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. [...] Ser moderno é ser parte de um universo em que, como disse Marx, ‘tudo o que é sólido desmancha no ar’ (BERMAN, 1982 apud HARVEY, 2006, p. 21).

A partir de fundamentações levantadas por autores, tais como, Benjamin (1997) apud Harvey (2006) e Simmel (1900) apud Harvey (2006), pode-se sobrescrever um cenário do pensamento em voga na época, alinhavado por uma sensação de fragmentação caótica e turbulências ambíguas e angustiantes. Houve, então, uma tentativa de traduzir tais aspectos nas mais diversas formas de expressão artística, desde as obras plásticas, audiovisuais e literárias até àquelas correlatas ao processo, à técnica, como o *design*, arquitetura e o planejamento urbano.

Harvey (2006) estabelece que o projeto modernista foi alcunhado pela força e poder da “destruição criativa”, e conseqüentemente, do seu potencial de criação, no qual a renovação urbana das cidades era um mote dentre os planejadores urbanos, gestores e, especialmente, os seus governantes. Apesar de Hausmann

não ser situado temporalmente no período modernista, dado o período histórico, podemos citá-lo, juntamente com o Plano Cerdà, como bons exemplos dessa sistemática de “cirurgia urbana”, sendo a primeira promovida em Paris, em meados da década de 60 do século XIX (Figura 1), e a segunda em Barcelona, respectivamente, e cujos engendramentos inspiraram as reformas urbanas no Rio de Janeiro.



**Figura 1** - A destruição criativa de Haussmann em Paris, Praça Saint Germain. Meados da década de 60 do século XIX (Harvey, 2006).

A imagem acima ilustra o programa de urbanização, decorrente da industrialização e mecanização, que promovia a demolição e reconfiguração dos espaços considerados opulentos e “insalubres” da cidade. Nesses locais, considerados degradados e decadentes pelos gestores urbanos e higienistas, residia boa parte das pessoas que migravam para o centro da urbe em busca de melhorias em sua qualidade de vida (CHOAY, 2000). Paralelamente, na segunda metade do século XIX, inúmeras reformas urbanas foram colocadas em prática, de forte caráter higienista e com uma angustiante preocupação com a insalubridade dos centros urbanos. Conforme citado anteriormente, um dos marcos desses modelos de reestruturação urbana foi a reforma promovida em Paris pelo barão Haussmann entre as décadas de 1853 a 1870 (COHEN, 2013).

Haussmann promoveu o embelezamento estratégico de Paris, tendo como mote principal a sua higienização e demolição, conforme ideia de “destruição criativa” embasada por Harvey (2006). Ele acreditava que através dessa

modificação na estrutura urbana conseguiria estancar revoluções populares e insurreições, além de estimular o mercado imobiliário e suscitar a expulsão do operariado das áreas centrais para a periferia, a partir da demolição de ruas, cortiços e construções antigas.

Acreditava-se que a transformação das cidades e do homem só seriam possíveis através desses atos de “heroísmo criativo”, conforme atestado por Le Corbusier (1992 apud HARVEY, 2006, p. 245, grifo nosso):

[...] retalhou implacavelmente no centro de Paris, de uma Paris insuportável, aliás, a qualquer homem capaz de completar um raciocínio. **Pode-se dizer, em princípio, que quanto mais Haussmann retalhava, mais dinheiro ganhava: encheu os cofres de seu imperador, retalhando em Paris.** [...] É por retalhar no centro de Paris que fazia negócios (LE CORBUSIER, 1992 apud HARVEY, 2006).

Pelo estrato acima, evidencia-se que além de conferir às cidades da época uma nova semântica, a sutil apropriação mercadológica citadina, proferida por essas ações, valorizavam as áreas centrais através da construção de prédios suntuosos e de valor imobiliário elevado, a construção de grandes bulevares arborizados e a consolidação de uma nova tipologia social para a área.

Harvey (2014, p. 46) relaciona que a qualidade da vida urbana se tornou produto mercadológico para aqueles que detêm o capital, inclusive a própria cidade, num contexto de exploração da cultura do consumo, espetacularização, turismo, sendo configurados como recursos de um novo formato de política urbana.

O urbanismo modernista tinha demarcações muito bem definidas. Fortemente influenciado pelo iluminismo positivista e pelo crescimento do movimento industrial, ele pregava, sobretudo, a ordem racional, a funcionalidade das formas e a compreensão mecanizada das cidades e das casas, que, de acordo com Le Corbusier (1992), eram consideradas verdadeiras máquinas da felicidade. Segundo o arquiteto francês, era pela ordem que poderíamos alcançar a liberdade de criação e intervenção nas metrópoles modernas, que “dependiam de maneira vital da imposição da ordem racional” (HARVEY, 2006).

De Certeau (1984 apud HARVEY, 2006) assinala que “a cidade é simultaneamente o maquinário e o herói da modernidade”. É na cidade que o modernista encontra terreno para pôr em prática suas acepções e um primeiro ensaio de controle espacial, além de ser uma primeira experimentação da tentativa de se cristalizar os espaços citadinos e as estruturas corporativas e estatais.

Cohen (2013) sinaliza o fato de a racionalização e o tecnicismo autocrático modernista terem sido tanto uma resposta operacional como a busca por uma estetização das transformações induzidas pela modernidade. Tais modificações promoveram a adesão quase simbiótica da produção industrial e de seus processos, como o fordismo e o taylorismo, ao pensamento arquitetônico e urbano, consolidando, ainda mais, o seu caráter funcional, através da “estandardização e tipificação das edificações, a padronização de seus componentes e a racionalização do canteiro de obras” (COHEN, 2013, p.74).

Le Corbusier (1992) nutria um forte apreço pelo ordenamento e linearidade, acreditando que a geometria e a padronização eram o caminho para se construir uma boa Arquitetura, sendo esses elementos a própria essência arquitetônica em si. Além disso, ainda segundo o mesmo autor, o estabelecimento de tais padrões induzia a um esgotamento das possibilidades práticas e razoáveis dos elementos da vida moderna, o reducionismo de funções, a tendência por compactá-las de maneira simples representava essa urgência por uma estandardização dos métodos.

As fundamentações dos urbanistas modernistas foram esquematizadas nos Congressos Internacionais de Arquitetos Modernistas (CIAM), encontros nos quais os arquitetos discutiam planos, manifestos e ações que direcionassem não apenas o planejamento arquitetônico e urbanístico, assim como diretrizes que modificassem a sociedade como um todo, já que nesses encontros era também consolidada a função social do arquiteto (COHEN, 2013).

A crítica que se faz desse modelo cartesiano, autocrático e tecnicista é tanto no que se refere à cristalização de suas estruturas de planejamento e desenho, como também sobre o papel do Arquiteto dentro da sua configuração (ARANTES, 2000). Segundo Compans (2005), a crise do modernismo e a sua decorrente ineficiência enquanto movimento e metodologia de planejamento motivaram boa parte dos consultores internacionais a investigarem novas maneiras de produzir e conceber as cidades, e justificar, dessa forma, a adesão do planejamento estratégico junto ao setor público, recurso proveniente do setor administrativo privado, demarcando-se, então, a reificação da cidade enquanto mercadoria e empresa.

Moreira (2004) ainda complementa que esse colapso do movimento moderno se deu, também, pela forma como as reformas urbanísticas eram operadas naquele período, ao utilizar diretrizes de produção do espaço, de suas formas e relações que não condiziam com uma cidade verdadeiramente humana e real.

A procura por parâmetros mais incisivos e “efetivos”, como é o caso do planejamento estratégico, se impôs, uma vez que, no contexto presente, tornava-se cada vez mais recorrente a assimilação da urbe enquanto produto a ser vendido e exibido para o mundo, estando atrelado a um sistema mundial de cidades, conforme relata Arantes (2000, p.13):

[...] as cidades só se tornarão protagonistas privilegiadas, como a Idade da Informação lhes promete, se, e somente se, forem devidamente dotadas de um Plano Estratégico capaz de gerar respostas competitivas aos desafios da globalização, [...] e das oportunidades de renovação urbana.

Por conseguinte, a flexibilização da rigidez fordista e da monotonia funcional do Modernismo engendrou esse novo formato de urbanismo, um modelo que potencializasse a acumulação de poder e capital (o negócio das imagens), em que a retórica tecnicista e autocrática do planejamento era substituída pela interpretação mercantilizada da cidade (ARANTES, 2000; MOREIRA, 2004).

Esse urbanismo de proveta transfigura a cidade como um tabuleiro de xadrez ou como ferramenta de oportunidade de lucro e investimento, concebida, ao mesmo tempo, enquanto mercadoria e empresa. No entanto, cabe aqui o questionamento se esse é um processo válido, já que tais mecanismos podem deslegitimar outros processos tão vitais para a existência da cidade, como, por exemplo, a experiência urbana dos espaços públicos, o intercâmbio de diferentes pessoas e culturas pelas ruas e a existência e manutenção dos territórios considerados irregulares pela gestão urbana e pelos investidores imobiliários.

Arantes (2000) traz à baila a ideia de como o planejamento e o desenvolvimento urbanístico foram, aos poucos, deixando de conter o crescimento urbano, passando a motivá-lo de todas as formas possíveis. Segundo a autora, as “cidades eram máquinas de produzir riquezas” e, como tal, principal meio que o planejador possuía para garantir os devidos lucros e investimentos para a gestão pública e privada.

Dessa forma, o “guarda-caça transformava-se em caçador furtivo”, ou seja, o urbanista passava a assumir não apenas um papel criativo e técnico dentro desse sistema, mas também enquanto peça primordial para a garantia do acúmulo de capitais simbólicos, urbanos ou financeiros (ARANTES, 2000, p. 21).

Tais aspectos são recorrentes do modelo de empresariamento e empreendedorismo urbano e aplica-se às grandes revitalizações portuárias, maquinadas por boa parte dos consultores internacionais. Aprofundaremos, no tópico seguinte, um pouco sobre esse arcabouço teórico-conceitual, mas,

principalmente, no tocante ao planejamento estratégico e *marketing* urbano, de modo que seja feita uma análise mais eficaz sobre a forma como o espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro se incorpora a essa esquematização.

Ainda neste processo, Careri (2013) relata a respeito da importância e relevância dos “vazios”<sup>2</sup> urbanos para a vitalidade da cidade contemporânea, uma vez que estes exercem funções essenciais de encontro, troca e afetividades urbanas no espaço. Relaciono essa reflexão aos espaços da zona portuária por entendê-los enquadrados nessa lógica de vazios urbanos, por parte do capital e da gestão pública, porém do ponto de vista mercadológico, enquanto espaços de oportunidade para o investimento e lucro.

Contudo, é necessário vislumbrar que são nesses elementos, como é o caso do Cais do Valongo, a Praça Mauá, a Pedra do Sal, a Praça da Harmonia, que a urbe pulsa e vibra por encontros, transformações, imagem e memória. Ainda que existam formas de deturpar a sua *reexistência*<sup>3</sup> através de programas de requalificação e revitalização urbana, os mesmos reinventam-se conforme a sua necessidade e movimento.

## 2.2

### **A cidade vista como jogo de xadrez: o pensamento estratégico e suas implicações**

Antes de iniciarmos o debate a respeito da transição de pensamento urbanístico e de projeto de cidades para o planejamento estratégico, suscita-se alguns questionamentos que nos auxiliarão a fundamentar a análise a ser feita no decorrer deste item.

Primeiro, de que forma esses processos de urbanização e reestruturações impactam na transformação social? Qual papel o planejamento urbano desempenha na reestruturação da dinâmica político-econômica do desenvolvimento da cidade? Os gestores públicos deveriam sustentar uma

---

<sup>2</sup> Segundo alguns teóricos urbanos da contemporaneidade, refuta-se a ideia de se associar os espaços livres da cidade ao termo “vazios urbanos”, pelo fato de essa terminologia além de reduzir a sua qualidade de lócus urbano vital para o funcionamento da cidade, também contraria a sua essência, não são espaços vazios ou ociosos de sentido, mas com liberdade de uso e estruturação.

<sup>3</sup> Utiliza-se o verbo “reexistir” como substituto de resistir por entender que o ato da resistência é, por si só, um ato de sobrevivência e existência durante o cotidiano conflituoso e violento das cidades urbanas contemporâneas, que tenta a todo momento subjugar as classes populares, os trabalhadores e o próprio território às forças dominantes e manipulativas do capital urbano financeiro.

relação direta com investidores e detentores do capital financeiro e urbano no território urbano?

Essas questões elucidam discussões a respeito da importância do planejamento urbano para o desenvolvimento das cidades, seu crescimento econômico e também no que se refere às relações sociais e econômicas regidas pelos seus atores. É necessário compreender de maneira equilibrada e equiparada esses mecanismos de gestão e planejamento de modo a apreender uma metodologia mais assertiva e eficaz de modificação do território em questão e que considere os seus aspectos sociais, ambientais, culturais e econômicos.

É válido ilustrar, com o comentário de Compans (2005, p. 130), em que relativiza os dispositivos de planejamento atuais e pretéritos, demarcados na transição entre o tecnicismo fordista para a atual era da “mercadificação” da cidade e de suas relações sociais, econômicas e culturais:

Na passagem do paradigma industrial-fordista para o informacional-pós-fordista, modificam-se os métodos de planejamento, as funções urbanas e os elementos materiais a organizar espacialmente, bem como as classes sociais a privilegiar na produção dos equipamentos de consumo coletivo. [...] atualização do planejamento e do urbanismo modernos antes que de seu antagonismo (COMPANS, 2005, p. 130).

A produção desses espaços gourmetizados e espetacularizados<sup>4</sup>, característicos de um desenvolvimento pós-modernista e à frente dos processos de mercantilização urbana e de globalização, potencializa a acumulação de capitais - simbólicos, urbanos e financeiros - por todo o tecido citadino.

Conforme destaca Vallejo (2015), a partir dessa sistemática e com esses objetivos, fundamentava-se um modelo de planejamento urbano calcado na mercantilização estratégica da cidade e de seus espaços, refletindo de imediato na apropriação e no uso da mesma pelos seus agentes sociais e culturais (habitantes e entidades culturais). Assim, essa tipologia de desenvolvimento, emulado por novas práticas urbanísticas, dariam o pontapé inicial para uma nova fase do processo de urbanização através de concessões à iniciativa privada (VALLEJO, 2015, p. 43).

A insurgência desse “Novo Urbanismo” foi sendo implementado aos poucos pela comunidade técnica internacional, principalmente os consultores urbanos internacionais, que encontraram nesse formato uma maneira de legitimar os seus

---

<sup>4</sup> Termos cunhados à luz do pensamento crítico alinhado por Debord (1997), no qual traz reflexões acerca da efemeridade da sociedade contemporânea, calcada, principalmente, na espetacularização dos fenômenos urbanos e da vida citadina.

próprios procedimentos de reestruturação urbana, ou das tão banalizadas “revitalizações” ou “requalificações” urbanas. A “destruição criativa do espaço pretérito”, conforme ilustra Sánchez (2016, p. 299), era um dos principais motores propulsores desse esquema, que enxerga a cidade como um tabuleiro de xadrez, como oportunidade para obtenção de lucro e mais-valia.

Se, de um lado, havia uma cidade que se impunha enquanto espaço da sociabilidade, do encontro e do confronto, por outro, havia uma outra faceta, a *city*, que se cristalizava enquanto objeto e sujeito de negócio, empresa e mercadoria. A dicotomia existente entre as duas versões de uma mesma cidade, que se coaduna ao mesmo tempo que conclama por espaços de legitimação e existência. Conforme observa Vainer (2000):

Ali onde a mercantilização do espaço público está sendo contestada, ali onde os cidadãos investidos de cidadania politizam o cotidiano e quotidianizam a política, através de um permanente processo de reconstrução e reapropriação dos espaços públicos, estão despontando os primeiros elementos de uma alternativa que, por não estar ainda modelada e consolidada, nem por isso é menos promissora (VAINER, 2000, p. 101).

O individualismo isolacionista, a segregação espacial e social, a fragmentação urbana são apenas alguns dos aspectos que permeiam a margem da construção dessa nova imagem de cidade que se quer construir. Se há um conflito iminente entre essas duas dicotomias de cidade, a *city* e a *pólis*, de que maneira compatibilizar o interesse de ambas as partes e de seus agentes<sup>5</sup> no seu desenvolvimento? (VAINER, 2000).

Traçando uma analogia com a mitologia grega, relaciona-se um paralelo entre as urbes e o mito da Fênix, um pássaro que possui a capacidade de renascer das cinzas. Desse modo, sabendo que as mesmas possuem um tempo de vida-útil recorrente, em que elas nascem, vibram e pulsam, “morrem” e renascem, reconstroem-se: o renascimento urbano (PEREIRA, 2017).

As grandes reestruturações urbanas passam a simbolizar, então, essa tentativa de renascimento, de pulsar por novas experiências. A partir dessa leitura, instiga-se a compreensão da cidade, dentro da ótica do pensamento estratégico, enquanto um projeto de comunicação em massa, de modo a ressignificar e reconstruir seus simbolismos, ícones e as suas vivências em detrimento do

---

<sup>5</sup> Denomina-se aqui como agentes todos os entes que estão correlacionados na construção da tessitura urbana, como os gestores e planejadores urbanos, o poder público, os incorporadores e detentores do capital financeiro e internacional e a população e entidades culturais.

alicerce de consensos políticos legitimadores e dos mecanismos de pertencimento ao local (COMPANS, 2005).

A mercantilização da cidade passa a ser, nesse atual contexto do mundo, parte principal dessa mecânica, da qual os agentes privados detêm um maior controle e domínio sobre a logística das políticas de gestão urbana acima do poder público, interpreta-se, então, a urbe enquanto circulação e fluxo de mercadoria e capital.

Seguindo a mesma linha de pensamento, Moreira (2004) e Arantes (2000) evocam algumas discussões sobre o embate existente entre a valorização do solo urbano, os aspectos culturais e sociais do espaço e o mercado imobiliário. De acordo com Arantes (2000), a criação de valor financeiro sobre a territorialidade e materialidade urbana se dá através da configuração de um tripé: a existência de um mercado imobiliário forte ou em ascensão aplicado à gestão urbana que maneje as técnicas de planejamento estratégico, conferindo valor simbólico e ressignificando a cultura e memória local.

Moreira (2004) relata que tal processo de manutenção da materialidade cidadina advém do desmantelamento de certos modos de vida, que a ela estão interconectados para dar lugar a outros baseados na homogeneização e estandadização de usos, de públicos e espaços.

A autora ainda reforça a maneira como o capital apodera-se da imagem da cidade, de seu simbolismo histórico e de sua memória e o transmuta enquanto produto ressignificado para ser exportado e comercializado para a comunidade internacional:

[...] Essas tendências desdobram-se em situações em que o projeto urbano transforma-se em empreendimento urbano e as pequenas intervenções, o respeito ao contexto urbano local e as referências históricas tomam conta do discurso arquitetônico. [...] nessas intervenções, o valor histórico ou o valor da forma urbana e das edificações antigas é potencializado pela intervenção urbana: o cultural é apropriado pelo comercial e financeiro (MOREIRA, 2004, pp. 59-60).

Ao desvelar a retórica desse urbanismo pós-modernista, figura-se a ênfase nos projetos urbanos pontuais, as acupunturas urbanas, em que “a forma seria anteposta à função” (SÁNCHEZ, 2016, p. 310). Uma preocupação lasciva de reconstituir a sua própria tessitura, reformatar os fluxos econômicos, espaciais e sociais da cidade, levando em conta que a estrutura da cidade pode potencializar ou aniquilar, tanto no tocante aos simbolismos como no seu próprio aspecto material e físico (MOREIRA, 2013, p. 258).

Questiona-se, assim, quais seriam as convergências práticas possíveis desse paradigma de cidade-negócio em face a um planejamento urbano inclusivo e democrático. É necessário ampliar a lente do que se enxerga enquanto potência das táticas e estratégias do empreendedorismo urbano de maneira a alinhar padrões e interesses entre o planejamento urbano sustentável e os desejos de acumulação de lucro e valor simbólico.

A conversão da qualidade da vida urbana em produto para aqueles que detêm o capital, como acontece com a própria cidade num mundo em que o consumismo, as atividades culturais e artísticas e o turismo, alinhadas a uma exaltação do espetáculo e do efêmero, transmutaram-se enquanto aspectos de políticas urbanas:

A tendência pós-moderna a estimular a formação de nichos de mercado, tanto nas escolhas de estilo de vida urbano quanto de hábitos de consumo e formas culturais, envolve a experiência urbana contemporânea em uma aura de liberdade de escolha no mercado (HARVEY, 2014, p. 46).

Entende-se que essa súmula e breve análise acerca da mercantilização e capitalização da cidade seria necessária antes de entrarmos em maiores detalhes sobre o planejamento estratégico e suas ferramentas para haver uma maior absorção e discernimento de seu aporte conceitual, pois os mesmos possuem significados díspares e por vezes ambíguos. No entanto, iremos nos deter, aqui, nos conceitos relativos à comercialização da imagem da cidade, do território urbano.

A implementação desse modelo de projetar a cidade advém do risco iminente de crises urbanas agudizadas em face aos processos de globalização, que imputam cada vez mais a consciência de uma competitividade entre as cidades, além da conciliação entre os entes públicos e privados numa tentativa de prover a insurgência de lideranças locais e o consenso cidadão (COMPANS, 2005, p. 114).

Diante do exposto, compreende-se que os planos estratégicos objetivam aplicar técnicas integradas a longo prazo, direcionadas à execução de grandes projetos de reestruturação urbana, combinando simbioticamente propósitos de crescimento econômico e desenvolvimento urbano. Além disso, vale frisar a relevância desses recursos, aliados às técnicas de *city marketing*, dentro desse novo esquema de planejamento urbano (GÜELL, 1997 apud SÁNCHEZ, 2016, p. 298; SÁNCHEZ, 2016, p. 297).

O pensamento estratégico foi concebido e cunhado dentro da prática empresarial e administrativa, mais especificamente, denota-se evidentes indícios do seu surgimento na Harvard Business School de planejamento estratégico empresarial norte-americano, que possuía fortes referências do espectro militar, demarcando, assim, o vínculo de tais estratégias pelo controle e ordenamento urbano (COMPANS, 2005).

Uma dessas técnicas que ilustra bem o seu funcionamento é a metodologia denominada SWOT, cujo objetivo primordial é avaliar e destacar as forças (*Strengths*), fraquezas (*Weaknesses*), potencialidades (*Opportunities*) e ameaças (*Threats*) de determinado assunto. Ao aplicar a mesma no campo do planejamento urbano, por um lado, temos uma ferramenta bastante eficiente que pode delinear e destacar importantes informações sobre o território urbano analisado. No entanto, sabemos que o dispositivo em questão está diretamente relacionado a uma visão mercadológica da malha urbana, que apenas auxilia a justificar e reforçar o discurso “revitalizador”, inclusive como um tipo de “gentrificação estratégica”.

Com a necessidade de serem construídas “imagens de marca” para a cidade ou modificar as suas próprias para projetá-la no exterior, os consultores e planejadores urbanos se apropriaram de ferramentas do *marketing* para promover seus principais produtos e potencialidades que poderiam atrair não somente importantes investidores como também turistas e entidades internacionais (SÁNCHEZ, 2016, p. 298).

Apesar de haverem diferentes concepções e distintas versões metodológicas de planejamento estratégico, a sua implementação no setor público foi engendrada como uma tentativa coordenada de produzir tomadas de decisão e iniciativas fundamentais para auxiliar a direcionar o poder público e certas organizações a alcançarem as suas metas (COMPANS, 2005, p. 110). Esses dispositivos possuem a capacidade de embasar os consensos políticos e sociais para executar essas reformas urbanas, verdadeiras fábricas de imagens, o que Sánchez (2016) conceitua como sendo as “imagens-síntese” das metrópoles contemporâneas, que se renovam e reciclam-se a cada período, incorporando novas simbologias e valores para si (SÁNCHEZ, 2016, p. 298).

A atividade imobiliária da incorporação é a principal força mediadora entre o local (a cidade, o urbano) e o global (o grande capital financeirizado que transita livremente pelo mundo), pois, em conformidade com tais artifícios, ela tem desencadeado para si maiores lucros nos segmentos produtivos, possuindo,

assim, um poder e controle simbólico e financeiro sobre o território (SANTOS, 2015, p. 38).

Essa dinâmica das transformações econômicas mundiais, as turbulências geopolíticas e as transmutações nas atitudes socioculturais só ajudaram a alimentar a onda da estetização e espetacularização das cidades, aliadas à apropriação de setores da cultura como instrumento de promoção da cidade, cristalizados pela indústria do turismo e da patrimonialização.

O fato é que a indústria do turismo, da cultura e da patrimonialização operam diretamente para a mutação da cidade em um simulacro de si mesma, enquanto espetáculo cênico a ser contemplado não somente por aqueles que transitam por entre os seus fluxos, como por toda a comunidade internacional. Não esqueçamos que estamos dentro de um contexto latente de competitividade globalizada e geracional. E é justamente esse processo que pode estabelecer uma relação com as zonas opacas e luminosas de Santos (2001, 2014).

Harvey (2014, p. 46) descortina a conversão da cidade em produto para aqueles que têm dinheiro, como acontece com a mesma em um mundo em que “o consumismo, o turismo, as atividades culturais e baseadas no conhecimento, assim como o eterno recurso à economia do espetáculo, tornaram-se aspectos fundamentais da economia política urbana”.

Ao rebater essas argumentações com a questão da “requalificação” da zona portuária e do projeto do Porto Maravilha, podemos entender e correlacionar o espectro amortizador que esses dispositivos operam em sua territorialidade, tanto no aspecto econômico como também no social. Ao mesmo tempo que eles promovem, em sua materialidade, certo avanço nos aspectos econômicos e culturais, deixam uma nuvem nebulosa de incerteza e dúvida quanto ao social, uma vez que não engendram em sua totalidade por práticas que promovam mudanças de fato eficientes para a população local.

Soares (2015) nos direciona os perigos e tendências desses violentos processos de mercantilização dos espaços citadinos, planejados para o consumo turístico e que “aprisoam e transformam o turista em um espectador que se move entre o físico e o imaginário, que mescla as experiências e o consumo de frações do lugar” (SOARES, 2015, p. 232), ou seja, altera também a percepção e memória da sua materialidade e imaterialidade.

Essa mobilização e busca gradativa pelo cênico é a característica mais contundente desse urbanismo pós-moderno, ao mesmo tempo ferramenta e símbolo de unicidade política, em que o espaço urbano funciona como uma vitrine em que tudo é objeto de desejo e de contemplação. A cidade se torna sujeito e os

cidadãos meros figurantes em meio a essa *matrix* urbanizada (COMPANS, 2005, p. 123; SÁNCHEZ, 2016, p. 314).

A conseqüente valorização da área portuária, cuja característica originária é de base popular, negra e de resistência, vai de encontro à crítica feita por Carlos (2015) no tocante à relação do valor de uso *versus* o valor de troca dos territórios urbanos. Com um plano urbanístico desordenado e, considerado pelos incorporadores e consultores internacionais, desinteressante, esse território passou a ter as suas ocupações urbanas remodeladas e algumas, inclusive, removidas, de forma a obter usos mais lucrativos, não estando necessariamente de acordo com as reais necessidades da região.

De acordo com o autor, há uma inversão do valor de uso do solo urbano pelo seu valor de troca, uma vez que “a materialidade do espaço é o suporte do valor de troca”.

O espaço como mercadoria transforma-se, assim, em valor de troca, ao mesmo tempo e dialeticamente, que valor de uso, conforma o vivido, orienta as apropriações, hierarquiza os indivíduos na metrópole, já que esses estão diferenciados pela sociedade de classes. [...] vitória do valor de troca sobre o valor de uso como sentido e orientação do processo da produção do espaço no capitalismo (CARLOS, 2015, p. 60).

O conflito urbano e a violência com que se trata essas famílias e habitantes dos territórios populares, de remoção de elementos da história e da memória e das marcas do tempo são alguns dos indícios dos verdadeiros propósitos existentes por detrás desses instrumentos de reificação cidadina, que trazem em seu vocabulário termos como “revitalização”, “reabilitação”, ordenamento ou até mesmo como organização do espaço, em uma tentativa de mascarar suas reais intenções. Na verdade, esses planos atuais de acumulação representam, de fato, a aniquilação de espaços pretéritos e revelam a força destrutiva das suas estratégias e metodologias de transformação espacial (SANTOS, 2015, p. 34).

A rapidez com que é executada a implementação de tais termos dentro do léxico urbano nos revela uma certa obediência dos lugares a essa nova ordem, uma necessidade que se faz latente de continuarem presentes no mundo. De acordo com Sánchez (2016, p. 305), “a doutrina que acompanha o planejamento estratégico impõe-se como possibilidade de dar resposta aos novos acontecimentos do mundo, anunciando prosperidade e visibilidade para as urbes”.

Entretanto, convém aqui relativizar a qual prosperidade a autora supracitada enuncia em sua fala, uma vez que tais ferramentas, como explicitado anteriormente, muitas vezes provocam resultados dúbios e desastrosos no

território urbano. Se, por um lado, temos o crescimento econômico, social e cultural da cidade, por outro, temos uma parcela da população que é negligenciada e segmentada desse processo de desenvolvimento. Então, de que maneira poderíamos compatibilizar os dois interesses, sendo que ambos possuem características dissonantes?

Ademais, o direito à cidade não é um direito individual exclusivo, mas um direito coletivo concentrado, no qual estão inclusos os trabalhadores da construção, os gestores urbanos, os seus habitantes, enfim, todos que contribuem para a reprodução da vida cotidiana (HARVEY, 2014, p. 246).

Dessa maneira, é essencial que seja resgatado o debate das cidades enquanto espaços políticos e de insurgências, uma vez que tais dispositivos de planejamento estratégico promovem uma total despolitização do espaço social, devendo ser retomada a qualquer custo. Essas estratégias de acumulação não avançam sem um dispositivo prático da produção do espaço urbano, significando que o pensamento crítico deve superar a construção da cidade enquanto lugar do negócio para alcançar um entendimento da cidade enquanto o principal objeto dos grandes negócios (SANTOS, 2015, p. 33).

### 3

## A cidade do Rio de Janeiro e a ideia de cidades portuárias globais

Neste capítulo pretende-se traçar um quadro a respeito de alguns exemplares de reestruturação urbana em regiões portuárias, a destacar as cidades de Barcelona, Baltimore e Buenos Aires. Entende-se que seus modelos de gestão urbana e de desenho urbano possuem uma influência para a comunidade internacional, sendo continuamente exportados e replicados em várias urbes, dentro dessa lógica de mercantilização do espaço urbano.

A compreensão desses modelos pode contribuir para a análise do panorama atual em que se encontra a operação urbana do Porto Maravilha e tentar, dessa forma, provocar algumas reflexões a respeito dos impactos sociais e econômicos engendrados pela mesma. Além disso, é importante estabelecer um paralelismo entre o projeto de revitalização urbana e o processo de globalização, pois coloca as cidades como modelos estandardizados de produção do espaço urbano, fazendo parte de um sistema mundial de cidades, como relata Santos (2001, 2014), uma mundialização das cidades contemporâneas.

Ainda seguindo o raciocínio do autor supracitado, esses modelos de gestão e planejamento são enraizados no território como forma de disputa por mais-valia, lucro e poder. O capital internacional incorpora-se ao *lôcus* urbano como parâmetro a ser seguido e explorado. A reconfiguração desse “dinheiro-território” decorre da implementação desse neoliberalismo urbano, formatado como um processo multiescalar de proporções globais. Um movimento em que os fluxos, as trocas e a conectividade entre as cidades são promovidos e perscrutados a toque de caixa, num processo *just-in-time*, fabricando para si próprias uma só temporalidade, constituindo novas representações simbólicas e iconográficas (SANTOS, 2001; RIBEIRO & JÚNIOR, 2017).

A interconexão dessas duas imagens de cidade, a real *versus* a ideal (OLIVEIRA, 2017) é característico desse cenário de globalização, desindustrialização e mercantilização de terras públicas, em que se questiona qual seria o papel desse capital incorporador na articulação desses modelos de concepção e reestruturação da tessitura urbana das cidades e seus espaços portuários?

De acordo com Santos (2001), a ordem global é desterritorializada, ou seja, não possui uma materialidade fixa e restrita a um lugar somente, impõe a esse uma única lógica e sistemática, como exemplo a forma como as cidades olímpicas desenvolvem seu redesenho urbano e crescimento da cidade, pautados numa lógica de espetacularização de seus espaços, reificados e coisificados a todo instante.

Essa mecânica torna por impulsionar esses lugares nesse mercado internacionalizado e desterritorializado, que exige das cidades não apenas certa homogeneização dos usos urbanos, como também do seu tecido social e cultural, que será absorvido não apenas por turistas como também, e principalmente, grandes investidores e detentores do capital urbano.

Percebe-se o alinhamento do processo de globalização com as ideias e conceitos do pensamento estratégico de cidade, uma vez que este reproduz em sua estrutura as relações, técnicas e aspectos decorrentes, também, desse processo. As cidades contemporâneas estão cada vez mais disputando e competindo entre si, não apenas em busca de territorialidades e capitais urbanos, mas também, e principalmente, devido ao poder e conquista de materialidades representativas, sendo exportadas e consumidas por esta comunidade mundializada.

O entendimento sobre os reflexos desse encadeamento de ações na produção do espaço urbano e as suas implicações sociais e espaciais perfazem um longo percurso de análises e fundamentações, sendo os tempos de globalização tempos de projeto, ou seja, período de profundas transformações, fluxos e trocas de informação a todo instante, do qual Santos (2001) destaca:

Num mundo globalizado, regiões e cidades são chamadas a competir e, diante das regras atuais da produção e dos imperativos atuais do consumo, a competitividade se torna também uma regra da convivência entre as pessoas. [...] É por meio desse mecanismo que o dinheiro global autonomizado, e não mais o capital como um todo, se torna, hoje, o principal regedor do território, tanto o território nacional como suas frações. [...] o dinheiro sendo representativo do território que o abrigava e sendo, em parte, regulado pelo território (SANTOS, 2001, p. 57; 101).

O conceito de cidades globais foi alçado pela socióloga holandesa Saskia Sassen (2012), que se debruçou sobre as cidades de Nova York, Londres e Tóquio, percebendo a relação entre a economia mundial e a vida urbana. Essa caracterização surgiu como uma necessidade de elencar uma alteração no status das metrópoles frente ao novo contexto da economia mundial, cujas ferramentas

e sistemáticas engendram um atravessamento com o pensamento estratégico urbano e, tão logo, um diálogo possível com o redesenho de cidades portuárias.

De acordo com a autora, as cidades globais configuram-se como espaços estratégicos nesse contexto de economia mundializada, na qual a produção de serviços e transações financeiras e comerciais de mais alto nível são colocados como força dominante, deslocando parte da organização e serviços prestados pelo governo para empresas especializadas e de serviços. Essa tipologia de modelo urbano favorece as dinâmicas externas em detrimento dos processos de crescimento urbano local, de forma a suplantar a sua sistemática de oportunidades de investimento e lucros, uma vez que esse paradigma é uma das forças motrizes, que orienta grande parte das reestruturações urbanas, assim como o modelo neoliberal de gestão. Tal paradigma vem sendo adotado, inclusive, pelas cidades que ainda não fazem parte dessa sistematização (BOTTURA, 2014, p. 122; SASSEN, 2012).

A formação desse novo modelo de cidade, que se transmuta a todo instante, devido às fortes influências dos novos meios de comunicação e tecnologias de ponta, propicia a competição entre si devido ao processo de desindustrialização e reconversão da base econômica para os serviços, comércio, turismo e exploração da cultura do consumo.

Elencam-se quatro tipos de lugares que simbolizam os novos formatos de globalização econômica, tais como: zonas de processamento de exportação, centros bancários e financeiros, distritos de tecnologia de ponta e as cidades globais. Dessa forma, percebe-se que toda a mecânica de funcionamento dessa nova modalidade de conceber as cidades está bastante relacionada ao grande fluxo de informações existente entre elas, o que reforça a dualidade existente entre a competitividade cidadina e a simbiose entre esses ideais de cidade que se quer construir e consolidar, e por outro lado, o espaço espetacularizado e homogêneo que se estandardiza e se internacionaliza como padrão de planejamento urbano (SASSEN, 2012).

Santos (2001, p. 22) descortina a forma como essa “globalização perversa” reconfigura de modo nocivo a competitividade entre as cidades, calcada na sobrepujança do capital em cima do valor social, afetivo e econômico do local, da territorialidade urbana em questão. Esse processo passa a configurar um “glocal”<sup>6</sup> interconectado com as demais cidades desse sistema, e que possui objetivos

---

<sup>6</sup> Termo utilizado por Santos (2001; 2014) para identificar a natureza dual dos territórios globalizados, que, ainda, resguardam em si os aspectos materiais, sociais e econômicos locais do espaço.

alinhados com os interesses do capital internacional e incorporador. Ele relata que:

A globalização é, de certa forma, o ápice do processo de internacionalização do mundo capitalista. [...] Os fatores que contribuem para explicar a arquitetura da globalização atual são: a unicidade técnica, a convergência dos momentos, a cognoscibilidade do planeta e a existência de um motor único na história, representado pela mais-valia globalizada. Um mercado global utilizando esse sistema de técnicas avançadas resulta nessa globalização perversa (SANTOS, 2001, pp. 23-24).

A cognoscibilidade que ele destaca no estrato diz respeito à capacidade adquirida com a tecnologia e a cientificidade de se conhecer o mundo tão extensivamente de modo que seja possível escolher qual o melhor território urbano para se fixar, no caso das empresas em busca de mais-valia, por exemplo, que vislumbram os investimentos e lucratividade possíveis de determinado espaço: “não é qualquer lugar que interessa a tal ou qual firma. A cognoscibilidade do planeta constitui um dado essencial à operação das empresas” (SANTOS, 2001, p. 33).

Sendo as cidades mercados transnacionais em que firmas e governos de todo o mundo podem adquirir instrumentos financeiros e serviços especializados, entende-se que as mesmas são constituídas por uma coalizão de forças hegemônicas e especulativas que operam em sua tessitura, emulando não somente a sua territorialidade, assim como a sua imaterialidade. Segundo Santos (2001, p. 80), os territórios são lugares esquizofrênicos, pois ao mesmo tempo que incorporam para dentro de si os elementos da globalização, produzem uma contra-cultura de *reexistência* e marginalização das classes sociais mais pobres, que são excluídas e fragmentadas desse processo (SANTOS, 2001).

É importante salientar, desse modo, a existência de uma infinidade de mercados que operam dentro desse esquema. O mercado das coisas, o mercado das ideias e o mercado político, a simbiose desses três elementos impulsiona o funcionamento dessa neoliberalização urbana acelerada e em curso, que, inclusive, retira a carga política e de resistência do território urbano, o despolitiza, descaracterizando, como explanado anteriormente, a sua função social mais básica: lugar do encontro e do conflito.

Convenciona-se que o processo de globalização e, tão logo, a ideia de cidades globais, configuram uma expansão das cidades em “sistema-mundo”, um sistema homogêneo e de unicidade de lugares e de indivíduos, de forma que a rapidez com que a informação globalizada conecta esses territórios possibilita a

tomada de conhecimento imediata de acontecimentos simultâneos, criando, assim, uma memória afetiva e significado entre espaços e acontecimentos, uma relação una na escala do mundo (SANTOS, 2014, p. 145).

Dessa maneira, entende-se que a produção desses espaços portuários está conectada com a linha de pensamento estratégico e planejamento urbano neoliberal, além disso encontra-se inserida nesse contexto acirrado de competitividade internacional por poder simbólico e financeiro, estabelecendo, assim, uma nova marca de cidade que se quer consolidar nesse mercado.

### 3.1

#### **Intervenções urbanas em regiões portuárias: Baltimore, Barcelona e Buenos Aires**

Entende-se que essas reestruturações de áreas portuárias se enquadram, conforme explicado anteriormente, enquanto modelos estandardizados de planejamento urbano, sendo replicados ao redor do mundo, principalmente naquelas cidades que estão passando por processos muito grandes de modernização urbana ou que sediarão algum megaevento esportivo, como é o caso de Barcelona e do Rio de Janeiro, cidades sedes dos jogos olímpicos de 1992 e 2016, respectivamente.

Dessa forma, elencamos as cidades de Baltimore, Barcelona e Buenos Aires como objetos de análise, pois todas elas possuem uma história urbana demarcada por profundas transformações em seu tecido urbano, impactando não apenas o seu funcionamento físico e materialidade, como também seus aspectos sociais, culturais e econômicos.

A recaptura do centro da cidade pelas forças do capital, através desses projetos de requalificação urbana, designa-se como um dos maiores legados desses processos, característicos de uma experimentação neoliberal de cidade, ao engendrar mecanismos de legitimação e consensos impetrados por tal coalizão de forças. A imagem que é concatenada por esses dispositivos só reforça o poder de influência desse capital incorporador nas transmutações do território urbano, manipulado e “destruído criativamente” pelos seus interesses (RIBEIRO & JÚNIOR, 2017, p. 916).

Assim, como principal referência dessa estratégia e técnica, temos o que ficou conhecido como “modelo Barcelona”, considerado como um formato de

planejamento citadino de sucesso e com boas estratégias de funcionamento pelos gestores e consultores internacionais, sendo exportado mundialmente para aquelas cidades que estão em processo de reconstituir a sua própria imagem, no intuito de desvelar uma nova leitura de si mesma, uma outra concepção.

Entretanto, conforme abordagem elucidada por Delgado (2007), esse padrão possui alguns pontos contraditórios e vexatórios, pois apesar de ter promovido algumas melhorias que, de fato, impulsionaram a cidade de Barcelona como cidade-modelo para o mundo, em contrapartida, o projeto resultou em um legado que levou a um acirramento da fragmentação social na cidade, tanto pela gentrificação estratégica provocada por esses processos quanto por remoções indutivas na área.

Diante do pressuposto, temos que essa “fórmula de sucesso” de conceber a cidade para o espetáculo olímpico e de megaeventos, a cidade à la carte, cujas propostas configuradas pelos arquitetos, urbanistas e gestores urbanos promovem um esfacelamento e reformulação do seu espectro material e imaterial. Processo esse que consolida, então, esse paradigma de cidade neoliberal, global e mercantilizada, que se pretende fundar enquanto padrão internacional de planejamento, estandardizado e hegemônico.

O projeto de reestruturação urbana de Barcelona foi calcado em um modelo de empresariamento e empreendimento urbano, no qual entende-se a cidade do ponto de vista empresarial, comercial e mercadológico, vislumbrando suas potencialidades, fraquezas e oportunidades de acumulação de capital, modelo esse que se tornou hegemônico na comunidade internacional, explorando principalmente a cultura do consumo e a indústria do turismo (CUNHA, 2013).

De acordo com Cunha (2013), esse modelo de cidade, ou o que ela convencionou como cidades-commodities ou cidades-negócio, produz-se e reproduz-se através de dinâmicas internacionalizantes desses modelos de intervenção urbana, que objetivam implementar no território os interesses e demandas das grandes corporações multinacionais.

A autora adverte, ainda, para a supervalorização do modelo em questão, pois ao contrário do que é colocado como paradigma de desenvolvimento, vai manifestando uma Barcelona que apenas reflete os padrões e anseios de uma gestão impulsionada pelo neoliberalismo e corporativismo urbano, desvelando sérias consequências para a vitalidade da urbe e de seus habitantes.

A cidade de Barcelona é considerada uma das principais localidades para turismo na Europa, com uma população de cerca de 1,5 milhão de habitantes e com território de aproximadamente cem quilômetros quadrados (ANDREATTA,

2010). Ela encabeça o ranking de cidades europeias propícias para o desenvolvimento de negócios, destacando-se também pela sua qualidade de vida.

Em meados do século XIX, mais especificamente no ano de 1859, publica-se o plano Cerdà (Figura 2), orquestrado por Ildefons Cerdà, um engenheiro catalão que se debruçou sobre a cidade e analisou suas demandas, potencialidades e necessidades de crescimento. Cerdà, então, projetou uma malha regular e contígua à urbe já existente, de forma a interconectar os bairros periféricos. Esse plano concedeu uma boa base urbana para Barcelona e possibilitou a implementação de novas habitações, fábricas, equipamentos culturais e espaços coletivos, a partir de critérios higienistas e que priorizavam o fluxo e a circulação entre o conjunto de núcleos urbanos traçados (ANDREATTA, 2010).



**Figura 2** - Plano de reestruturação urbana de Barcelona de Ildefons Cerdà, 1859 (Arxiu Històric de la Ciutat de Barcelona – AHCB).

O plano de Cerdà foi considerado por muitos como visionário, pois já vislumbrava para a cidade uma relação simbiótica entre o porto e a sua malha urbana, sendo ele constituído como o núcleo central do projeto de remodelagem urbana. Com o passar do tempo algumas transformações e modificações foram executadas e, em meados da década de 1980, devido aos Jogos Olímpicos de 1992, a cidade se viu com capacidades de legitimar e justificar a necessidade de reestruturar a sua área portuária, sendo bastante estimulada por experiências pretéritas de remodelação portuária, como é o caso da cidade de Baltimore, cujo porto foi revitalizado e reconfigurado no período entre as décadas de 1970 - 1980, resgatando-se o seu caráter e vitalidade urbanos.

Esse pretexto consolidou a união dos recursos públicos e da iniciativa privada em prol do desenvolvimento de um grande projeto de renovação urbana, cujos itens prioritários de investimento seriam a criação e execução de habitações, equipamentos urbanos e espaços coletivos, nos quais apenas 11% dos recursos arrecadados seriam redistribuídos para as instalações olímpicas. Podemos estabelecer um paralelo aqui com o modelo de desenvolvimento aplicado para o Porto Maravilha, que foi baseado em um desenho similar de aplicação dos CEPACs, investimentos privados, no solo urbano, apesar de saber que boa parte de tais investimentos acabou sendo proveniente da gestão pública (ANDREATTA, 2010).

As políticas urbanas adotadas pela gestão pública na reconversão do porto procuraram promover a conquista de espaços e integrá-los à tessitura urbana, revalorizando áreas adjacentes, e estabelecer certo equilíbrio durante esse processo de crescimento, que acaba trazendo consigo o espectro da especulação imobiliária e da gentrificação. Assim sendo, aproveitando-se dessa oportunidade, que a cidade de Barcelona promoveu modificações em sua malha urbana há muito pretendidas, tendo a sua zona portuária como peça central dessa sistemática. A importância dessa região para a cidade residia no fato da mesma estar muito próxima do centro histórico.

Dessa maneira, foram definidas três áreas portuárias, tais como o Porto Comercial, Porto Logístico e o Port Vell, ambos como resultado do Plano Estratégico Portuário de 1980, que, segundo Andreatta (2010), contribuiu para conferir ao porto o título de principal porto de plataforma logística do nordeste da Espanha. A reconversão do antigo porto possibilitou a implementação de uma área de lazer, de cultura e de turismo para a cidade, eixos alinhados à cultura do consumo e a espetacularização cênica dos espaços coletivos, engendrados por essa conjuntura de competitividade internacional. O porto, então, dividia-se em três setores programáticos distintos: o Port Vell (Figura 3), localizado bem à frente da Ciutat Vella (Cidade Velha) e qualificado como porto cultural de lazer, o Porto Comercial, que se estendeu em direção ao rio Llobregat, e o Porto Logístico.

No entanto, apesar de entender a relevância que esse projeto tem para a cidade espanhola, é inevitável não levantar o debate sobre o seu lado sombrio e escuso, pois sabe-se que esse tipo de processo encontra-se alinhado às táticas de objetificação da cidade, operados através de uma suposta revitalização, renovação ou reabilitação urbana das áreas ociosas e degradadas, mas que obscurecem, em muitas das vezes, processos de gentrificação estratégica e de

especulação imobiliária, tornando Barcelona uma cidade não-inclusiva e acessível para poucos (CUNHA, 2013).

Concorda-se ainda com o autor citado acima ao relatar que esses projetos para alcançarem certo nível de sucesso necessitam afastar os mais pobres, de forma a não contaminar o cenário em que as ações e objetivos dos grandes incorporadores e investidores dessa cidade-espetáculo serão travados. É executado o xeque-mate final nesse tabuleiro de xadrez.

A autora supracitada ainda traz à luz a forte influência e relação que o Estado possui nesse percurso, ao travar violentos conflitos com essa parcela da população, que habita os territórios urbanos considerados por ele como precários e degradados, tendo a sua existência criminalizada e deslegitimada por esses mecanismos de atuação. Nessas cidades-commodities, a metamorfose do território em objeto de *marketing* reitera a necessidade do controle e ordenamento frequentes do espaço público, cuja essência é a todo instante alterada pelos interesses do capital.



**Figura 3** - Vista aérea do Port Vell, Barcelona (Deposit Photos, 2019).

Harvey (1996, p. 52) relata sobre a transformação de Baltimore, que na época enfrentava uma profunda crise urbana, com déficit de empregos e baixas taxas de qualidade de vida, como a “cidade da renascença”, cuja renovação a recoloca no mercado internacional, mascarando a sua imagem melancólica e de tristeza. A transformação do seu antigo porto em área de lazer atraiu a atenção de inúmeros turistas e investidores para a cidade, o que fez girar a engrenagem econômica e impulsionar o surgimento de mais empregos, atividades e moradias.

De acordo com o autor, a cidade necessita transparecer um lugar inovador, excitante e criativo para se viver, visitar ou consumir. Desse modo, a cidade de Baltimore utiliza essas diretrizes e se refaz a si mesma, como o mito da Fênix, citado anteriormente, promovendo uma reestruturação radical em sua malha urbana, seus usos e ocupações, o que promoveu a expansão do nível de empregos no setor turístico para quase mais de quinze mil postos, e o aumento da taxa de qualidade de vida (HARVEY, 1996, p. 55).

Segundo Del Rio (2010), Baltimore nos anos 1950 era considerada por muitos como uma cidade com um passado brilhante, porém com um futuro incerto e nebuloso, dado os períodos de crise enfrentados pela cidade, com déficits estrondosos na economia e altas taxas de desemprego. Alinhado a essa estrutura de deflagração de crise urbana, é importante estabelecer um paralelo com o debate sobre o desenvolvimento sustentável, que segundo a autora, relaciona-se também com as temáticas em discussão. Acerca desse fato ela ressalta que:

[...] é fundamental que as intervenções urbanísticas e arquitetônicas sejam de grande qualidade e que estejam inseridas em um planejamento estratégico de programas e de ações que se desenvolvam a curto, médio e longo prazos. Também é preciso considerar que, numa era de sérias limitações de recursos públicos e de mercados cada vez mais globalizados e competitivos, as cidades buscam modelos de gestão mais flexíveis, como as iniciativas público-privadas e práticas participativas, por meio das quais ações menos centralizadas possam responder tanto às necessidades das comunidades quanto às oportunidades e às vantagens competitivas (DEL RIO, 2010, p. 26).

O sucesso do desenvolvimento e implementação da revitalização do Inner Harbor, na cidade de Baltimore, a categorizou como uma referência internacional em casos de remodelagem urbana. Para que esse êxito fosse alcançado, então, deveria ser concebido e alicerçado um plano estratégico e flexível, que soubesse interligar os interesses da iniciativa privada, dos consultores e gestores urbanos, do poder público e da comunidade, numa estrutura de gestão bem organizada e que possibilitasse a revalorização desse *locus* urbano.

Localizada ao leste dos Estados Unidos, Baltimore encontra-se a 45 minutos da capital federal de Washington e com população aproximada de 2,7 milhões de habitantes dentro da sua área metropolitana (DEL RIO, 2010, p. 27). O seu desenvolvimento e crescimento esteve, sempre, muito correlacionado às atividades marítimas e portuárias, o que contribuiu bastante para fortalecer a sua imagem e economia, mas com o tempo propiciou a sua própria decadência, no período de desindustrialização (DEL RIO, 2010, p. 27).

Em 1904 um incêndio eliminou aproximadamente 1.500 edificações da cidade, destruindo quase sessenta hectares do seu centro histórico. Tão logo ela foi reconstruída, porém com poucas diferenciações e alterações muito significativas em sua malha urbana, especialmente na sua região portuária, o que posteriormente viria a causar alguns transtornos no seu funcionamento.

A partir daí inúmeros problemas foram surgindo no decurso do tempo, bem como a evasão de pessoas e negócios para outras porções da cidade, esvaziamento da economia, queda na taxa de emprego e no preço dos imóveis centrais, o que impactou na base tributária do Estado. Segundo Del Rio (2010), durante a década de 1950, a cidade possuía na sua área central grande quantidade de terrenos ociosos por mais de 15 anos, 5 mil prédios abandonados e com dívidas públicas com a prefeitura, além de contar com a demolição de 25 mil habitações de baixo padrão, das quais figuravam a estatística de nove entre dez pessoas expulsas serem negras.

Logo após, em 1954, foi constituído um grupo de empresários, o Committee for Downtown (Comitê para o Centro), que tinha como objetivo chave o enfrentamento da decadência da área central, com propósito de arrecadar dinheiro e investimentos para um plano que revertesse a situação de desamparo. Paralelamente, um outro grupo de cem executivos locais organizava o Greater Baltimore Committee (GBC – Comitê da Grande Baltimore), de forma a estabelecer diretrizes e direcionamentos para o plano de reestruturação espacial.

O plano, em um primeiro momento, buscava promover a renovação de quatro setores da área central de negócios, de modo a impulsionar o processo de reabilitação urbana do centro. O projeto previa a manutenção, restauração e conservação de edifícios históricos, inclusive daqueles não tombados, a implementação de um programa variado de usos em suas edificações, incluindo unidades de habitação voltadas a classe média baixa, além de interligar-se ao Inner Harbor, área que posteriormente sofreria intervenção numa segunda etapa (DEL RIO, 2010).

Para que houvesse um bom funcionamento do plano destacam-se dois itens que foram cruciais para o seu sucesso de implementação. O primeiro seria a criação de consenso hegemônico e de uma conscientização acerca do plano de construção de uma nova “gramática territorial” (SÁNCHEZ & GUTERMAN, 2016, p. 41; SÁNCHEZ, 2016, p. 119) para a região portuária de Baltimore (Figura 4), o que contribuiu para atrair o público e conscientizá-los da potencialidade dessa área. Além disso, o segundo ponto seria a criação e implantação, em 1964, de

uma companhia de capital privado para coordenar a implementação do plano e executar a sua gestão.

Dessa forma, fica evidente uma sutil correspondência com o projeto para a cidade do Rio de Janeiro, que também sofreu o forte impacto dessas influências internacionais, sendo coordenado e supervisionado pela CDURP, companhia estatal e pelo Consórcio Porto Novo, empresa também de capital privado e que promove a execução e gestão do projeto Porto Maravilha. Entraremos com maiores detalhes sobre o projeto no capítulo seguinte.



**Figura 4** - Vista panorâmica Inner Harbor, Baltimore (Visit Baltimore, 2019).

Atualmente, pode-se perceber que o Inner Harbor foi reconfigurado em um movimentado e complexo conjunto urbano em que a diversidade programática de seus usos comerciais, turísticos e residenciais e a qualidade do espaço público e de sua arquitetura revelam um território social e economicamente sustentável, atraindo não apenas turistas e potenciais investidores, como também trabalhadores do centro e a população como um todo (DEL RIO, 2010).

Entretanto, apesar de destacar o sutil sucesso desse projeto de revitalização, vale elucidar que Baltimore, conforme destaca Del Rio (2010) e Harvey (1996, p. 60), foi uma das cidades americanas com maior taxa de evasão de habitantes ao longo das décadas, chegando a margem de 184 mil entre os períodos de 1984 a 2000. Figura nessa estatística o número de pessoas que se mudaram para os subúrbios da cidade e a classe mais pobre da população, panorama que se apresenta na direção oposta ao que é apresentado como caso de sucesso e de notabilidade internacional, aspecto crítico dessa reabilitação urbana, cuja linha norteadora era a instauração de uma política econômica sólida e concepção de uma nova identidade para a cidade e para a sua região portuária, pouco

importando o impacto dessa reestruturação na população mais pobre e para os seus antigos habitantes.

Conforme afirma Harvey (1996, p. 62), há um forte contraste premente e superficial nesses projetos de revitalização urbana, os quais destaca como “revitalização de economias urbanas enfraquecidas”, no qual por detrás da maquiagem bem-sucedida de tais projetos figuram-se graves problemas sociais, culturais e econômicos, elementos que, em muitas cidades, tornam por fundir uma certa dualidade: se por um lado temos um centro inovador, renovado e ativo, em contraposição, temos “um mar de pobreza crescente” que se apresenta e cujo sistema deve saber respeitar.

Em última instância, analisaremos o caso de Buenos Aires com a experiência de Puerto Madero, cuja premissa principal era a integração do rio da Prata com a porção central da cidade. O porto da cidade sofreu as consequências do avanço tecnológico típico dos processos informacionais de globalização, transformando as operações portuárias, outrora mecanizadas e substituídas pelo transporte de cargas em contêineres, que induz a uma certa degradação do seu espaço e uma decorrente subutilização dos seus armazéns.

A obsolescência do porto argentino foi sentida pela população e pelos habitantes da região, que aos poucos evadiam-se para outras localidades que oferecessem uma estrutura um pouco mais eficiente e com qualidade urbana. Puerto Madero operou como porto de transporte e cargas por um bom tempo, mas tornou-se logo obsoleto, durante o processo de desindustrialização (REGO, 2010).

Houve, inicialmente, a existência de três projetos e estudos para a requalificação da zona portuária argentina: a proposta de Bateman, que propôs, em 1871, a construção de um único canal interligando a cidade; os projetos de Luís Huergo, engenheiro que pregava a fundação do porto na porção mais ao sul; e o estudo desenvolvido pelo comerciante Eduardo Madero, em cuja estrutura previa a instalação de quatro baías artificiais conectadas por pontes e cercadas por 25 armazéns e gruas.

Já no final da década de 1950, a partir de uma ampla pesquisa desenvolvida pela Organização do Plano Regulador de Buenos Aires e com base nas ideias propostas por Huergo e Madero, estabelece-se o Plano Regulador, cuja proposta central era o ordenamento e controle do crescimento através da implementação de planos diretores. Com o passar do tempo, em 1985, numa força-tarefa conjunta entre a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidad de Buenos Aires (UBA) e a Secretaria de Transporte, é instituído um convênio técnico para a reabilitação de Puerto Madero, da Costanera Sur e do aterro sobre o rio, em que

são traçadas diretrizes com base nas análises formuladas pelos estudantes que avaliaram todos os aspectos do território, tanto físico, como sociais e culturais (REGO, 2010).

Em 1989, é firmada uma parceria entre a prefeitura de Buenos Aires e de Barcelona, de modo a ser desenvolvido um plano estratégico de reconfiguração da área portuária argentina, sofrendo fortes influências do traçado e da linha de pensamento catalão. A equipe entendeu que o crescimento e desenvolvimento econômico previsto e os novos formatos corporativos necessitavam de locais mais adequados a essa nova realidade. Desse modo, foram inseridos dentro de sua grade programática unidades habitacionais, espaços comunitários, áreas verdes e de lazer, equipamentos culturais e de serviços e setores comerciais, conferindo certo dinamismo necessário para a região.

De acordo com o autor, Puerto Madero (Figuras 5 e 6) passaria a simbolizar a modernidade, encabeçando investimentos vultosos e turismo avançado, num claro retrato de uma nova Buenos Aires que era alicerçada, aos poucos. O formato do plano concebia uma estrutura que reproduzia as retículas existentes no centro da cidade, tendo os galpões como elementos ordenadores e estruturadores, conferindo certa fluidez aos espaços.

Em 1992, é realizado um concurso nacional de ideias de forma a selecionar uma nova proposta para a região, muito influenciada e pressionada pelos arquitetos e planejadores argentinos, em uma tentativa de serem integrados nesse processo de renovação da cidade. A partir desse concurso foram desenvolvidos um estudo volumétrico, um plano de ocupação dos seus espaços e um plano diretor que norteasse o ordenamento dos 170 hectares de área portuária (REGO, 2010).

O *retrofit* dos contêineres, os antigos armazéns, a diversidade programática, a extensão de bulevares arborizados e a criação de ruas para pedestres contribuíram para resgatar a vivacidade e o dinamismo da região, que passava agora a figurar como uma territorialidade potencializada no mercado internacional de cidades. Entretanto, como é o caso de qualquer processo de renovação urbana, ao final da primeira década do século XXI, o porto passa a ser alvo de fortes críticas, especialmente no tocante à sua funcionalidade, acessibilidade para a população e à integração com a tessitura urbana (REGO, 2010).

[...] Puerto Madero se encaixava com perfeição na visão de futuro da capital argentina, oferecendo sua potente frente urbana para um mundo moderno, globalizado, às portas do novo milênio. O projeto foi uma das primeiras conversões portuárias na América Latina e consumiu, ao menos, vinte anos de trabalho. Mas já

se sabia que a construção de uma conexão entre a cidade e uma região degradada e esquecida, [...] não seria simples (REGO, 2010, p 143).



**Figura 5** - Puerto Madero, Argentina, com destaque para a ponte projetada pelo arquiteto Santiago Calatrava (Acervo pessoal, 2014).



**Figura 6** - Puerto Madero, Argentina. Skyline e tipologia de edifícios da região portuária (Acervo pessoal, 2014).

A revitalização da região portuária argentina configurou-se como um paradigma de atuação em áreas de profunda obsolescência e “descarte territorial”. Assim como no mundo contemporâneo, na Argentina, o território também está atrelado às sistemáticas de funcionamento desse novo urbanismo, centrado na simbiose entre o capital privado e o capital público. Esses capitais, ao mesmo tempo, buscam por um mutualismo em prol de resolver as demandas da cidade,

mas em contraposição disputam pelo poder simbólico e hegemônico no território (HARVEY, 2014; SÁNCHEZ, 2016).

As maiores críticas ao projeto de requalificação portuária argentino é a ausência da integração porto-cidade, principalmente, pela topografia do terreno e da área que acabou impossibilitando a comunicação entre esses dois pontos. Outra questão a ser destacada é o aumento no preço dos imóveis da região após a sequência de reestruturações, resultando num processo de gentrificação urbana. Além disso, o plano estratégico concebido pela equipe catalã previa uma esplanada sobre as vias, propiciando uma conexão e fruição por entre a paisagem, entretanto essas obras não aconteceram e só prejudicaram a acessibilidade do pedestre que se dirige à região (REGO, 2010).

Desse modo, para se compreender a funcionalidade do Puerto Madero é necessário fazer um exercício de tentar compatibilizar e relativizar tais demandas, além de superar o imaginário construído de porto-cidade. É necessário perceber a Buenos Aires real, com as suas fraquezas, potencialidades, ameaças e oportunidades, entender que a capital argentina ainda trilha um caminho em busca de soluções mais assertivas e efetivas na construção de uma cidade para o futuro, em que seja possível reintegrar não somente a sua estrutura urbana material, como também social.

### 3.2

#### **Breve contextualização do panorama recente de reformas urbanas na região portuária do Rio de Janeiro**

A narrativa traçada anteriormente nos apresenta uma boa discussão a respeito da forma como os mecanismos e processos de requalificação urbana sofridos por essas cidades e as suas regiões portuárias estão intrinsecamente conectados. As urbes contemporâneas passam a figurar como um sistema coeso de imagens, objetos e significados que dialogam entre si a todo o momento, num fluxo contínuo de informações, modelos e padrões de desenho urbano. A cidade passa a ser mercadoria, empresa e produto (VAINER, 2000; ARANTES, 2000).

A interpolação e sobreposição do valor de uso do território urbano pelo seu valor de troca é um aspecto característico dessa mecânica globalizada e neoliberal de produzir espaços “gourmetizados”, standardizados e midiáticos, que se alinham com a cultura do consumo de alta qualidade voltada para os

estrangeiros, turistas e os detentores de capital urbano e internacional. No entanto, é preciso compartilhar, ao mesmo tempo, esse lugar com os suburbanos, moradores da periferia e os habitantes da cidade, dos mais diferentes níveis sociais. Assim, entende-se os antigos centros urbanos enquanto centros de consumo: o valor de troca se sobrepõe ao valor de uso na fruição e experiência do espaço citadino (LEFEBVRE, 2001a [1969], p. 18).

Diante do exposto, e entendendo que a apreensão do presente e do futuro se dá de maneira mais concisa e efetiva ao remontar o passado, nos detemos em abordar, de forma breve, um contexto histórico recente das reformas urbanas ocorridas no centro da capital carioca, em que, para fins didáticos, destacaremos os períodos entre 1980 e 2018 como recorte temporal a ser abordado, quando a questão da “regeneração” dessa área se inicia e culmina com o atual do projeto do Porto Maravilha, cuja abordagem será detalhada no capítulo seguinte.

A história urbana do Rio de Janeiro é pautada pela distribuição e transposição de riqueza e poder pelo seu território, configurando dessa forma vários processos de exclusão social, fragmentação e demolições que legitimaram as reformas urbanas operadas da primeira metade do século XX. Entende-se que o estudo do urbanismo e da cidade decorre de uma compreensão, inicial, da noção de *tabula rasa*, que corresponde a uma fragmentação, ruptura das experiências ou concepções anteriores e também a um estado de ‘vazio’ da matéria, ou seja, o espaço citadino como uma grande prancheta vazia a ser desvelada e (re)descoberta pelos arquitetos, urbanistas e gestores urbanos. Estes colocam ali seus anseios, desejos e o que esperam do mesmo, num espaço a ser preenchido, reconfigurado e hierarquizado de acordo com seus preceitos e interesses previamente calculados (MOREIRA, 2004, p. 17).

A partir de 1980, com a implementação do projeto Corredor Cultural, já se preparava o terreno para as futuras transformações e reformas urbanas pelas quais o Centro da cidade iria passar, em prol de uma revalorização econômica da sua tessitura urbana, em que se pese o seu forte impacto para os agentes sociais e culturais da região. É nessa conjuntura que é engendrado um amplo movimento com suporte da iniciativa privada, dos agentes públicos, comerciantes, arquitetos e consultores urbanos, além da própria comunidade civil para a composição de um centro internacional de negócios na região portuária.

Dessa maneira, de acordo com Moreira (2004), os projetos que começam a se estruturar dão o tom para a renovação ou revitalização recorrente da área, terminologias essas bastante utilizadas no léxico ferramental urbano dos

planejadores e estrategistas de forma a legitimar e justificar tais mecanismos de maquiagem urbana.

Em 1984, então, é demarcada a Zona Especial do Corredor Cultural, uma área de preservação patrimonial e paisagística da área central do Rio de Janeiro, juntamente com a implementação do Projeto SAGAS, cujo objetivo principal era a identificação e proteção de entidades patrimoniais e culturais dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, de forma que fosse possível estabelecer um suporte propício para a requalificação dessa região. Para alcançar tal propósito, executou-se uma avaliação a respeito dos bens de importância cultural da área a fim de criar elementos que embasassem a implementação de uma legislação pertinente com a necessidade de preservação e conservação do patrimônio da área<sup>7</sup> (MOREIRA, 2004, pp. 90, 96; PIO, 2014, p. 4; GONÇALVES, 2013, p. 180).

Pio (2014) ainda indica que o Corredor Cultural era interpretado, pela classe de comerciantes e pessoas que se utilizavam do Centro enquanto local de trabalho e moradia, como uma forma de *reexistir* perante às fortes ameaças que se apresentavam com os agentes de incorporação imobiliária e de uma possível expansão da área de negócios, o que possivelmente resultaria, não somente na expulsão dos pobres urbanos da área, assim como em um aumento considerável no valor de uso do solo. Dessa forma, o projeto em destaque estrutura-se a partir do risco de perder a sua monumentalidade em detrimento de uma política higienista e pautada na “destruição criativa” (HARVEY, 2006, p. 27) dos seus espaços públicos, ruas e edifícios históricos e “abandonados” (PIO, 2014, pp. 6-7).

Apesar de todo esse cenário de disputa por territórios e poder, o isolamento provocado pelas políticas urbanas e econômicas vigentes na época, acabaram auxiliando a manutenção das classes mais populares nesses bairros, oferecendo também habitações para operários e os trabalhadores da zona portuária. É importante salientar que a região abrigava, também, fortes referências territoriais alinhadas à cultura africana, tais como a presença de terreiros de umbanda e candomblé, galpões de escolas de samba e locais de forte identidade afro-brasileira com práticas do jongo, samba de roda e demais expressões artísticas. Tais territorialidades negras eram negadas pelo projeto em curso e necessitavam

---

<sup>7</sup> O Projeto SAGAS e o projeto Corredor Cultural figuram como importantes ferramentas jurídicas, iniciais, de salvaguarda do patrimônio histórico material e imaterial da região portuária carioca, tendo ajustado diretrizes e políticas para a recuperação e manutenção dos imóveis e para construção de novas edificações (MOREIRA, 2004).

entrar em comum acordo com a gestão pública para a sua existência. (WERNECK, 2016, p. 28; MURICY & TEIXEIRA, 2015).

Em 1985, é instaurada, então, uma Comissão Especial para a implantação do Centro Comercial na zona portuária do Rio, com organização e participação conjunta da iniciativa privada, gestão pública e comunidade civil, através da Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) (WERNECK, 2016, p. 33).

A crise econômica e desindustrialização sofridas pela urbe carioca neste período impulsionaram a legitimação do projeto de Centro Internacional de Comércio para a área central, cuja premissa básica seria a retomada do crescimento econômico brasileiro. O Rio de Janeiro figurava como um ótimo local para a sua implantação, devido a alguns aspectos que fortaleciam a sua vocação para se inserir nesse mercado mundial de cidades, que ainda, até então, não era o principal objetivo por parte dos gestores públicos, consultores e da iniciativa privada.

Moreira (2004, p. 93) nos lembra que a queda das atividades portuárias no Rio de Janeiro se dá, primordialmente, pela “especialização de funções e serviços”, além de um deslocamento espacial do porto, que é removido da cidade e substituído por portos especializados. Outra importante questão é a perda de centralidade econômica e política do Rio de Janeiro decorrente desse processo de desindustrialização, cuja hegemonia foi realocada, na primeira metade do século XX, para a cidade de São Paulo, o que resultou no esvaziamento econômico e de investimentos na então capital federal, processo que foi reforçado com a posterior transferência da capital para Brasília. Apesar de ativo e, mesmo, mais recentemente, em expansão, o porto do Rio de Janeiro perdeu sua importância, sendo, inclusive, superado no próprio estado pelo Porto de Itaguaí (TOLEDO, 2012, p. 43).

Com a transferência da capital federal para Brasília, retirou-se do Rio de Janeiro e, especificamente, da sua região central grande parte das atividades administrativas o que agravou ainda mais a sua decadência econômica e o seu poder e influência política. Moreira (2004, p. 82) destaca que esse fato em adição à proibição do uso habitacional fortaleceu as bases e fundamentações para a transmutação a ser mecanizada no centro da cidade e na região portuária.

O historiador e pesquisador Sevcenko (2010, p. 75) sublinha, detalhadamente, em seu livro *A Revolta da Vacina* importantes eventos ocorridos durante a virada do século XIX para o século XX, destacando a situação de penúria que caracterizava a vida urbana na época, marcada por vários conflitos sociais e econômicos. Além de tudo isso, o autor alinha que “o espaço urbano

acanhado, todo entremeado de morros e áreas pantanosas, mal se prestava à acomodação de uma cidade de dimensões médias”. Assim sendo, era urgente e necessário haver a implementação de reformas urbanas de modo a resolver, cautelosamente, os problemas territoriais, físicos e imateriais, que figuravam na tessitura urbana. Porém, como é sabido, não é o que ocorre na maioria dos casos de grandes remodelações urbanas. O social e o cultural são sucumbidos pelo econômico, ao passo que ambos deveriam estar equiparados numa mesma balança.

O autor ainda destaca as condições de insalubridade e precariedade em que se encontrava a região portuária da cidade, impedindo não apenas a sua operação como também dificultando a acessibilidade de transeuntes na área, turistas estrangeiros e investidores em potencial, em que ele observa:

[...] as ruas da cidade ainda eram vielas coloniais, estreitas, tortuosas, escuras, com declives acentuadíssimos. [...] Em suma, a cidade, com desenho e proporções [ainda] coloniais, não era mais compatível com a função de grande metrópole que a atividade febril do porto lhe impingira (SEVCENKO, 2010, p. 62).

Necessitava-se não somente de um grande projeto de reforma e ampliação urbana do porto, se a cidade continuasse a restringir e dificultar a operação e fluxo de mercadorias de maneira prática e rápida pela sua malha urbana. Uma outra tipologia de projeto deveria ser perscrutada, uma maneira de ressignificar o centro e a zona portuária, “um projeto de melhoramento urbano” que se amalgama, simbioticamente, à outra de resultados mais incisivos e com graves consequências sociais: o projeto de reestruturação, remodelação ou renovação urbana do Rio de Janeiro (SEVCENKO, 2010, p. 63).

Em 1987, a partir da movimentação gestada pelo projeto SAGAS e Corredor Cultural, é sancionada a lei complementar de n.º 971 que transforma algumas áreas dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e o Centro em Áreas de Proteção Ambiental (APA), dessa forma todos os trâmites de regulamentação de obras e projetos seriam direcionados à responsabilidade do Departamento Geral do Patrimônio Cultural (DGPC), órgão esse ligado à Secretaria Municipal da Cultura (WERNECK, 2016, p. 41). De acordo com Gonçalves (2013, p. 180), a legislação previa também o enquadramento da mesma enquanto Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC), em que seriam conferidas isenções fiscais e de taxas para os proprietários dos imóveis com o propósito de auxiliar na manutenção e conservação do bem histórico e patrimonial da região.

Após várias modificações e implementações de legislação urbana diferentes, é implementado em 1992, conforme descreve Moreira (2004, p. 98), o Projeto de Estruturação Urbana<sup>8</sup>, sendo mais um projeto de preservação do patrimônio histórico do local, evidenciando, assim, o interesse cada vez mais enfático do Estado em patrimonializar a área já em busca de uma mercantilização dos seus espaços. Simultaneamente, no período de 1987 a 1996, é concebido o Plano de Desenvolvimento Portuário, encomendado pelo Ministério dos Transportes e da Portobrás (Empresa dos Portos do Brasil S.A.) e implantado em áreas pertencentes à Companhia Docas. O objetivo principal da intervenção era a expansão e “requalificação” do porto, operando uma redução nos custos de transporte de mercadorias (MOREIRA, 2004, p. 97).

Nesse percurso, é importante destacar também um outro projeto tão importante quanto essas duas reestruturações sublinhadas anteriormente. Trata-se do projeto Teleporto, com implantação em 1993 no bairro de Cidade Nova, que tinha como principal objetivo impulsionar a imagem da cidade do Rio de Janeiro como referência internacional no campo de alta tecnologia, a partir da recuperação urbanística da área, ainda pouco explorada, e pela edificação de 29 prédios inteligentes conectados entre si por uma rede de anéis de fibra ótica (GONÇALVES, 2013, p. 181). Dessa maneira, percebe-se o alinhamento cada vez mais tênue das premissas e diretrizes de projeto urbano com a sistemática de funcionamento do planejamento estratégico e com base no sistema de cidades globais discutido por Sassen (2012).

A partir de propostas alinhadas pelo Plano de Estruturação Urbana, porém sem uma aplicação efetiva, ainda, foi concebido o Projeto de Oportunidades Habitacionais, que, em 1993, demarcou parâmetros e normas projetuais com estudos desenvolvidos pela Cooperativa de Profissionais do Habitat sob chancela da Prefeitura do Rio de Janeiro, abarcando toda a região portuária, exceto o Morro da Providência e áreas de aterro (MOREIRA, 2004, p. 99).

Desse modo, inicia-se um processo de estudos e análises para implementação de unidades habitacionais de interesse social na área central e

---

<sup>8</sup> O Projeto de Estruturação Urbana foi desenvolvido pela Prefeitura do Rio, através da Secretaria Municipal de Urbanismo e Meio Ambiente, com o propósito principal de catalogar e viabilizar o tombamento dos edifícios históricos da região, estabelecendo também algumas áreas de conservação e manutenção, além de engendrar a restauração dessas áreas para o uso habitacional (Id., 2004).

portuária do Rio de Janeiro. Assim, em 1996, é engendrado o projeto Habitacional da Saúde, com inauguração no ano de 2001, cujas unidades eram voltadas para a área do bairro da Saúde e do Morro da Conceição. Segundo os autores Gonçalves (2013, p. 181) e Moreira (2004, p. 100), o projeto em questão foi um dos únicos em termos de habitação de interesse social a ser aplicado no Centro carioca nas duas últimas décadas, de forma a quebrar o estigma que havia com relação da impossibilidade de implantação do uso habitacional na zona portuária.

Ainda nesse mesmo panorama continuam a ser implantados programas de requalificação de áreas para o uso habitacional, através do programa Novas Alternativas da Secretaria Municipal de Habitação (SMH), em que, em 1998, finalizam-se as primeiras reformas de cortiços nos bairros da Saúde e da Lapa. De acordo com a autora, esses projetos, ainda de caráter experimental, resultaram num amplo programa de estruturação habitacional para o Centro do Rio (MOREIRA, 2004, p. 100). No período entre 1998 a 2000 é planejado e executado o Projeto de Reabilitação do Morro da Conceição, coordenado pelo Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP) em cooperação com os ministérios franceses de Transportes e Habitação e da Cultura, do Consulado da França e outros órgãos municipais (MOREIRA, 2004, p. 103).

Mais recentemente, em 2001, é apresentado, finalmente, o Projeto do Porto do Rio, que ficou exposto no Centro de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria Municipal de Habitação (CAU/SMU) e integrava, conforme alude a autora, um programa de reabilitação do centro baseado em outros casos de referência internacional ocorridos no período de 1980 a 1990. Ela destaca que o projeto era apresentado como um plano de revitalização da área, com o propósito de valorizar o patrimônio urbano e arquitetônico do local, além de tratá-la enquanto espaço estratégico de desenvolvimento, no qual ela destaca a aplicação da mecânica de gestão público-privada experienciada, a exemplo, pelo Puerto Madero, em Buenos Aires (MOREIRA, 2004, p. 105).

Conforme salienta Soares & Moreira (2007, p.112) apud Soares (2015, p. 182) as principais propostas do projeto seriam: I) demarcar a área como espaço estratégico de desenvolvimento; II) atração de novos empreendimentos e investimentos da iniciativa privada (serviços, comércio, lazer cultural, e habitação para classe média); III) promover melhorias nos sistemas de transporte na região; IV) reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara; V) valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano local; VI) criação de uma política de reaproveitamento de imóveis de valor histórico para fins habitacionais, comerciais

ou de serviços; VII) implantação de um órgão gestor para o desenvolvimento da região.

Conforme explicado anteriormente, a área remonta a raízes e memória da cultura negra e de resistência popular, e que jamais poderiam ser negligenciadas durante esse processo. Salienta-se a importância da preservação de lugares como o Cais do Valongo, a Pedra do Sal, os Jardins Suspensos do Valongo e a Sacadura Cabral. São lugares onde perfilam territorial, material e imaterialmente essa historicidade de matriz africana (CARNEIRO & PINHEIRO, 2015, p. 386).

O Cais do Valongo só foi reconhecido como patrimônio histórico da região já no decurso do projeto Porto Maravilha, em 2011, conforme nos recorda Carneiro & Pinheiro (2015, p. 386), que logo de imediato adquiriu para si certa visibilidade. Entretanto, é sabido que somente a partir da demanda de pesquisadores junto ao Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) e à Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), sustentados por documentos históricos, estimando a localização do Cais da Imperatriz, que a prefeitura aceitou interromper as obras no local para preservar o sítio arqueológico redescoberto em meio às escavações.

A Zona Portuária, também conhecida como Pequena África, detém em sua tessitura urbana uma herança africana muito forte, cuja memória, ainda que tenha sido preservada e conservada, não foi previamente considerada no desenvolvimento do projeto do Porto Maravilha. Pelo contrário, somente foi alinhada posteriormente e, em cujo escopo de preservação e manutenção, são traçados alguns diálogos e debates a respeito da patrimonialização e apropriação desse bem histórico material e imaterial em detrimento do turismo e cultura do consumo. Conforme destacam as autoras:

o Cais do Valongo, de fato, não era objeto do processo de revitalização da Zona Portuária. Todavia, logo que foi descoberto, o governo municipal começou a pensar em transformar o Cais em um monumento urbano, um Memorial. Esta era pelo menos a reivindicação do Movimento Negro que integrava essa assessoria da prefeitura (CARNEIRO & PINHEIRO, 2015, p. 390).

Durante esse processo, entretanto, a implementação do Memorial foi substituída pela criação de um Circuito da Herança Africana, que não levava em consideração as referências religiosas da cultura africana e, assim como os religiosos de matriz africana que inscreviam, também, naqueles territórios a sua história, ficando restrito apenas a sua materialidade física. Além disso, devido ao Circuito, questionou-se a adição do Jardim do Valongo ao mesmo, já que este

simbolizava, de acordo com a prefeitura, a história oficial que apagava os traços do comércio negreiro, o tráfico negreiro (CARNEIRO & PINHEIRO, 2015, p. 390).

Trago emprestadas as palavras de Silva (2011), quando este traça um debate a respeito da importância dos aspectos culturais e sociais na constituição da cidade contemporânea, que “mescla hábitos, percepções e histórias”. A cultura se fazendo enquanto costura da sua própria territorialidade, de modo que é ela, a urbe, não apenas topografia, mas também “utopia e delírio” (SILVA, 2011, pp. 26, 78; SANTOS, 2014, p. 62).

Assim sendo, reforça-se e reivindica-se a importância de estabelecermos o debate a respeito da presença negra na região portuária, que tentam sucumbir através de um projeto de embranchamento espacial, a ser delineado mais à frente. Rolnik (1989), já em meados da década de 90, discutiu e refletiu em um artigo publicado na revista de Estudos Afro-Asiáticos a importância da territorialidade africana e negra no contexto das cidades brasileiras:

Arrancado do lugar de origem e despossuído de qualquer bem ou artefato, era o escravo portador – nem mesmo proprietário – apenas de seu corpo. Era através dele que, na senzala, o escravo afirmava e celebrava sua ligação comunitária; foi através dele, também, que a memória coletiva pôde ser transmitida, ritualizada. Foi assim que o pátio da senzala, símbolo de segregação e controle, transformou-se em terreiro, lugar de celebração das formas de ligação da comunidade. A partir daí o terreiro passou a ser um elemento espacial fundamental na configuração dos territórios negros urbanos – são terreiros de samba, de candomblé, de jongo que atravessam a história dos espaços afro-brasileiros nas cidades (ROLNIK, 1989, p. 30).

A partir de 2009 é divulgada a Lei Municipal n.º 101/2009, que estabeleceu as diretrizes de implementação da Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro, conhecida como Porto Maravilha e que vem sendo executada e rearranjada desde então (RIO DE JANEIRO, 2009a).

Desse modo, com o pouso de grandes eventos no Rio de Janeiro, tais como os Jogos Panamericanos (2007), Jogos Militares (2011), Rio+20 (2012), Jornada Mundial da Juventude (2013), Copa do Mundo (2014), e finalmente, as Olimpíadas de 2016, a cidade foi tomada por uma atmosfera de euforia, a partir da qual foram desenvolvidos grandes projetos de reestruturação urbana, como o caso do Porto Maravilha, a implantação de novos sistemas de mobilidade, como o VLT e o próprio Parque Olímpico, acompanhados de investimentos no mercado imobiliário. Essa equação estabeleceu uma especulação vultosa em que se acreditava nas

oportunidades efetivas de sucesso diante dessa prospecção globalizada da imagem do Rio de Janeiro.

Autores, tais como, Moreira (2004) e Sánchez & Guterman (2016), sublinham o propósito principal do Porto Maravilha em constituir um distrito moderno de negócios, a ser explorado não apenas como produto turístico, mas também enquanto base de transações comerciais de grandes corporações, a exemplo do YouTube Space, L’Oreal e a Subsea 7 (empresa multinacional do ramo petrolífero e marítimo), sediadas nas imediações do Píer Mauá, área em que houvera um estudo para instalação de uma filial do Museu Guggenheim, com matriz situada em Nova York, que logo foi abortado. Segundo Moreira (2004, p. 109), os gestores e planejadores se apropriavam da justificativa de implantação do museu como um “catalisador” da renovação desejada.

Contudo, em meio à crise financeira e política, iniciada no ano de 2014, o cenário vislumbrado, desde então, é o esvaziamento de recursos na área, principalmente nas adjacências do Píer Mauá, AquaRio e do Museu de Arte do Rio (MAR).

Conforme analisa Lobo (2011, apud TOLEDO, 2012, p. 59), existe um alto risco de homogeneização do espaço. A autora questiona ainda o Estudo de Impacto de Vizinhança desenvolvido pela CDURP e reconhece que “o atendimento às necessidades sociais ficou relegado à capacidade de mobilização dos próprios moradores e trabalhadores da região”.

O que se presencia, diante desse panorama e breve recorte temporal, é a evidente manipulação do espaço urbano em detrimento da lógica de mercado e de uma hegemonia branca do capital internacional, intrinsecamente alinhados à formulação de um urbanismo-espetáculo (JACQUES, 2009), no qual a cidade assume um papel quase cenográfico, sobrepondo, por vezes, a cidade real e humana pela cidade ideal e artificializada, em que os agentes econômicos atuam para a legitimação de um espaço para ser consumido e absorvido.

A presença de técnicos internacionais como Oriol Bohigas e Nuno Portas, ambos de origem catalã, atesta esse discurso de impulsionar o Rio de Janeiro não apenas como cidade olímpica, assim como de inserí-la na rede global de cidades e de competitividade interurbana, o que fortalece a ideia de espetacularização urbana, impetrada e gestada pelos arquitetos do *star system*<sup>9</sup>, conforme sustenta Jacques (2009) no parágrafo abaixo:

---

<sup>9</sup> Sistema conjecturado a partir do imaginário acerca do sistema mundial de cidades, em que pese a cultura do consumo e à espetacularização dos territórios urbanos, cujos espaços são transfigurados por grandes empresas e firmas de arquitetura e urbanismo, e consultores

Diferentes processos urbanos, tais como: estetização, culturalização, patrimonialização, museificação, musealização, turistificação, gentrificação, privatização, disneylandização, shoppinização, cenograficalização etc, fazem parte, contudo, do mesmo processo de espetacularização das cidades contemporâneas que, por sua vez, é indissociável das estratégias de marketing ou mesmo do que se chama branding (construção de marcas), que buscam construir uma nova imagem para as cidades (JACQUES, 2009).

Desse modo, a crítica histórica que se procura alinhar nesse tópico é justamente a percepção de como essa construção de nova imagem e territorialidade para a zona portuária vem sendo engendrada e maquinada desde muito tempo, sendo apenas estabelecida na atualidade. Concorde-se com Gonçalves (2013, p. 185) ao apreender que essa metodologia de empreendedorismo urbano e pensamento estratégico, cuja premissa básica é a atração de investimentos privados para a execução de seus planos e absorção de mais-valias urbanas, ocasiona uma transmutação do tecido social, além do urbano. Rasga-se a paisagem citadina com os grandes arranha-céus envidraçados e enfileirados como dominós, cristalizados enquanto típica simbologia do capital incorporador e internacional, e capitaneados pelo sistema mundial de cidades.

## 4

### O projeto do “Porto Maravilha”

Neste capítulo, objetiva-se analisar o contexto atual do projeto Porto Maravilha e as suas implicações sociais, econômicas e culturais, tendo como ponto de vista a problemática de objetificação da cidade contemporânea enquanto mercadoria internacional, aplicando o aporte teórico e conceitual abordados anteriormente.

Assim, intenciona-se compreender o modo como as transformações operadas na região instigaram, pouco a pouco, a sua degradação, decorrente de um abandono do espaço pela gestão pública, com a sua conseqüente revalorização, dando início a um possível processo de gentrificação na região portuária, conforme desvela Pereira (2017, p. 98) em pesquisa que ilustra mais profundamente aspectos econômicos que atestam essa hipótese.

O discurso a respeito da privatização dos espaços da zona portuária, conforme abordagem anterior, não se restringe apenas à Praça Mauá, o píer Mauá e adjacências, local em que esse aspecto se configura de modo mais latente. Porém seus efeitos já começam a se cristalizar e consolidar em áreas mais afastadas dessa centralidade espetacularizada e financeirizada, tais como os bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo. Percebe-se a gênese, cada vez maior, de espaços hegemônicos legitimados pelo poder manipulativo das forças do capital financeiro, urbano e internacional.

É trazida à tona, então, a experimentação de uma cidade privatizada, no qual há a ressignificação simbólica do seu tecido social, cultural e espacial em detrimento de uma revalorização estética e superficial do território urbano. Conforme descreve Sarlo (2014, p. 6, grifo nosso): “A ordem do mercado é mil vezes mais eficaz do que a ordem pública; daí a dinâmica da mercadoria ser mais forte que o Estado. [...] **a cidade era grátis; agora é preciso pagar por ela**”.

Questiona-se se a territorialidade da zona portuária está figurada, também, dentro desse contexto, em que os seus espaços, públicos, coletivos, e também os privados, passam por uma transmutação total de sua natureza e materialidade de modo a constituir peças e produtos, que impulsionem o valor aquisitivo da região, revertendo-se, assim, a lógica do que seria ou deveria ser considerado gratuito, de uso comum a todos, passando a constituir-se enquanto produto mercadológico na escala global.

Pretende-se, a partir do aporte teórico referenciado nos capítulos anteriores, estabelecer uma compreensão ampliada da revitalização urbana do Porto Maravilha e do uso de CEPACs em seu território urbano, em que pese não apenas o espectro econômico, bastante evidenciado pelo campo científico, mas também o aspecto social e cultural.

Dessa forma, será delineada uma abordagem discursiva que auxilie na compreensão da maneira como essa sistemática opera na zona portuária, levando em consideração também a ótica dos agentes sociais entrevistados, sendo cada um deles representante de um setor dessa cadeia: um morador do Morro da Providência, um representante de uma entidade cultural que opera na região, o Instituto dos Pretos Novos (IPN), e um representante da gestão pública e que opera na região conjuntamente com o capital privado, a CDURP.

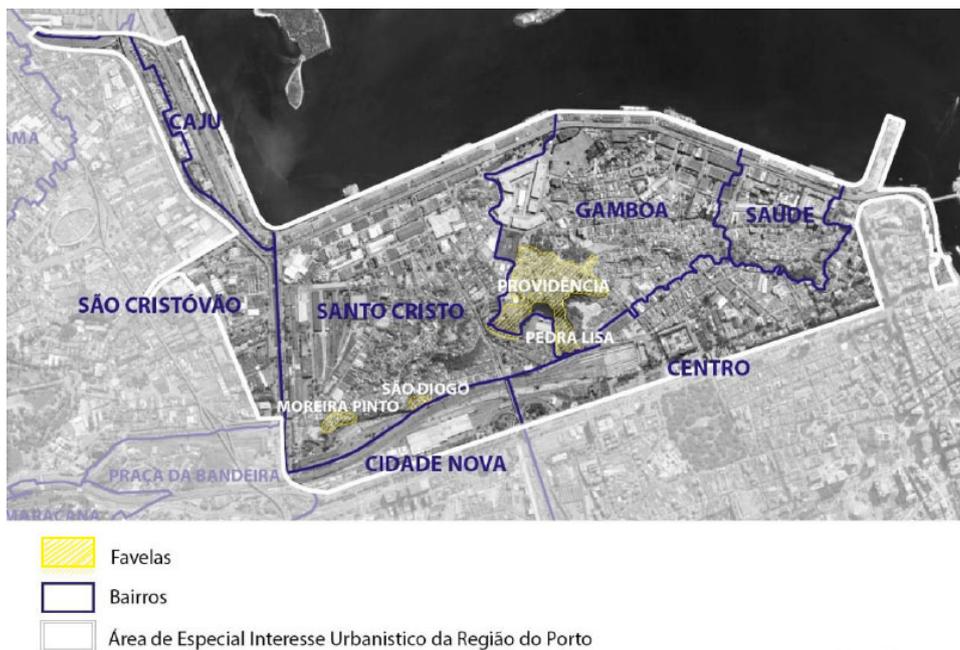
#### 4.1

#### **A operação urbana consorciada e os CEPACs: aspectos sociais e econômicos**

A Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha (Figura 7), instituída pela lei complementar n.º 101/2009, juntamente com a criação da CDURP pela lei n.º 102/2009, delimita como área de atuação do projeto de “requalificação” urbana a Área de Planejamento 12 (AP1), compreendendo as Regiões Administrativas I, II, III e VII, em que estão situados os bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e parte do Caju, Centro, Rio Comprido, São Cristóvão e as favelas da Providência, Pedra Lisa, Moreira Pinto e São Diogo, em uma área de aproximadamente 5 milhões de metros quadrados (AMARAL D’AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES, 2010, p. 223).

Ela demarca como áreas prioritárias do projeto em questão: I – impulsionar a renovação e reestruturação urbana do espaço portuário e do centro pela adequação gradativa dos novos usos programados concomitante ao uso portuário de cargas e serviços; II – promoção de investimentos em infraestrutura e reurbanização; III – implementação de melhorias na qualidade da mobilidade e transportes na região; IV - conectar a orla marítima do cais da Gamboa à área central do Rio de Janeiro; V – conservação, preservação e reabilitação de imóveis com importância patrimonial histórica e a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios material e imaterial; VI –

estimular o uso residencial; VIII - promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objetos de desapropriação; XI - realizar melhoramentos nas áreas de especial interesse social e seu entorno, com implantação de infraestrutura e regularização fundiária e XII - promover ações necessárias para o reconhecimento e regularização das comunidades tradicionais (RIO DE JANEIRO, 2009a, p. 2).



**Figura 7** - Região demarcada pela OUC Porto Maravilha como área de intervenção (CDURP).

Assim, de modo a alcançar essas metas e diretrizes, o projeto do Porto Maravilha engendra uma complexa sistemática financeira e institucional baseada, principalmente, na aplicação de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) ao território citadino, conforme descortina mais detalhadamente Werneck (2016) e Fix (2011). As autoras tecem em seu escopo a respeito da mecânica de financeirização existente por detrás de projetos de revitalização urbana, pautada pela relação simbiótica entre a gestão pública e a iniciativa privada, cuja engrenagem se dá pelas relações de troca e de fluxo entre os capitais financeiro, urbano e incorporador.

De acordo com relatórios elaborados pela CDURP, evidencia-se a interconexão desse instrumento urbanístico à Lei Federal n.º 10.257/2001, mais conhecida como Estatuto da Cidade, que delimitou a sua concepção de forma a possibilitar o financiamento de grandes obras previstas em Operações Urbanas,

sem que o município precisasse utilizar recursos vinculados ao orçamento público, firmando, dessa forma, um tipo de Parceria Público-Privado (PPP).

A partir da emissão desses certificados, são concebidos os chamados “direitos adicionais de construção” nas áreas demarcadas pela OUC, cujo potencial construtivo é ampliado através da Lei Complementar n.º 101/2009, citada anteriormente. Para se usufruir desse benefício, o proprietário deve adquirir os CEPACs, cuja arrecadação fica inteiramente atrelada ao investimento em infraestrutura da região.

De acordo com a gestão pública, configura-se como uma estratégia de financiamento a partir do próprio valor criado na operação, não onerando o orçamento público, conforme traça em seu Estudo de Impacto de Vizinhança:

A Operação Urbana é um instrumento de intervenção na cidade que objetiva a melhoria do padrão de urbanização de uma determinada área. Trata-se de um sistema de captação de recursos onde pode haver a cooperação entre o poder público municipal e a iniciativa privada. A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio pretende atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, sedes de empresas, estabelecimentos hoteleiros, equipamentos culturais e de lazer, especialmente para Zona Portuária. Assim, a economia local seria fomentada através de financiamentos em diversas escalas (AMARAL D’AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES, 2010, p. 223).

Além desse aspecto, para que haja uma compreensão mais profícua acerca da operacionalidade do projeto, é importante diferenciar as funções e relevância de cada um dos órgãos participantes da OUC, sendo eles o consórcio Porto Novo, formado pelas empresas: OAS, Carioca Engenharia e Odebrecht, e a CDURP.

Conforme relato obtido através de entrevista semiestruturada com representante da empresa, a principal função da CDURP é administrar e gerenciar os contratos e articulações referentes ao projeto de revitalização, além de coordenar a execução das etapas da reestruturação. Trata-se, aqui, de uma empresa que opera com economia mista, cujos recursos são provenientes da iniciativa privada e os demais são arrecadados junto ao governo do Estado do Rio de Janeiro e da prefeitura. Segundo o entrevistado: “A CDURP é uma co-gestora da prefeitura na zona portuária, na qual tem a responsabilidade de desenvolver a região do ponto de vista econômico, social e urbano” (REPRESENTANTE CDURP).

Já a Porto Novo está relacionada apenas à execução da revitalização, ou seja, é a empresa responsável por desempenhar as tarefas de limpeza e manutenção da região, realização das obras de infraestrutura urbana, iluminação, hidráulica e elétrica. Entretanto, devido ao anúncio de iliquidez do Fundo de

Investimento Imobiliário do Porto Maravilha (FIIPM), gerido pela Caixa Econômica Federal (CEF), a Porto Novo anunciou, em junho de 2018, uma nota oficial em seu *website* informando sobre o cancelamento dos seus serviços na região (Figura 8).



**Figura 8** - Nota oficial do Consórcio Porto Novo confirmando o cancelamento de seus serviços no projeto de revitalização (Porto Novo S/A, 2018).

Porém, em junho de 2018, a CEF, a Prefeitura Municipal do Rio e a Porto Novo, em uma reunião conjunta a fim de investigar uma solução financeira para o Porto Maravilha, convencionam a venda de ativos, por parte da Caixa, do fundo imobiliário criado para sustentar o projeto, gerando, dessa forma, recursos para efetuar o sétimo pagamento anual da PPP, atrasado desde então. A parcela em débito a ser paga seria de R\$ 429 milhões, de acordo com a CDURP, porém o acordo reduziu esse valor para R\$ 147 milhões. Destaca-se que o projeto foi calculado com um investimento de R\$ 8 bilhões de reais a serem investidos no decorrer de 15 anos.

Assim, definiu-se como solução a venda da participação do fundo imobiliário do Porto em um dos edifícios comerciais da região, o que auxiliou a levantar R\$ 50 milhões. Ainda falta investir R\$ 4,1 bilhões para manutenção e reurbanização de metade da região, destacando-se o entorno da Avenida Francisco Bicalho, que receberá R\$ 800 milhões. Diante disso, o novo contrato da PPP, firmado entre os agentes mencionados, deverá vigorar até o ano de 2026 (ALVES e NEDER, 2018).

Sabe-se que, em 2011, a CEF arrematou por R\$ 3,5 bilhões todos os CEPACs em um lote único com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de

Serviço (FGTS), ou seja, com dinheiro proveniente do salário dos trabalhadores. Logo após, em 2015, o FGTS investiu mais R\$ 1,5 bilhão, totalizando R\$ 5 bilhões retirados indiretamente da população (JUSTIÇA GLOBAL, 2016, p. 44; ALVES e NEDER, 2018).

De acordo com o representante da CDURP, entrevistado em 2018, até o presente momento da entrevista 60% das obras haviam sido concluídas, sendo que os 40% excedentes estariam relacionados às obras de infraestrutura urbana. Além disso, ele destaca que o projeto estaria entrando em uma nova etapa, que ele denomina como uma “fase de adentramento da região portuária”. Entende-se aqui, então, que o projeto, finalmente, estaria olhando para as outras áreas que ficaram marginalizadas e fragmentadas desse processo, como a Gamboa, Santo Cristo e áreas próximas ao Morro da Providência (REPRESENTANTE CDURP).

Portanto, percebe-se que a articulação de tal projeto se dá pelo diálogo entre as duas empresas, muito baseadas nos princípios de empreendedorismo urbano. Porém cabe à CDURP a tarefa de compatibilizar o investimento privado na região através do monitoramento dos dois fundos de investimentos criados a fim de prover a sua execução, o FIIPM, já citado anteriormente, e o Fundo de Investimento Imobiliário da Região Portuária (FIIRP), ambos operacionalizados pela CEF (REPRESENTANTE CDURP)<sup>10</sup>.

Já em meados da década de 90 do século XX, Harvey (1996) lançava à luz acepções a respeito do que poderia vir a ser uma nova sistemática de produção da cidade, no qual refletia sobre o papel dos governos urbanos e suas potencialidades frente às dificuldades que os períodos de crise e miséria figuravam. De acordo com ele, a gestão pública deveria ser muito mais inovadora e empreendedora e estar aberta a experimentar novas maneiras de pensar e fazer a urbe, assegurando um futuro melhor para a sua população (HARVEY, 1996, p. 49).

O autor ainda nos propõe um questionamento a respeito do papel dos Estados dentro dessa conjuntura: “deveriam os governos urbanos sustentar ou mesmo ter um papel direto na criação de novas empresas e, se tal, de que tipo?”. É interessante observar o contraponto que ele propõe ao suscitar essa inquietação. Se, por um lado, no caso do Porto Maravilha, necessita-se de uma instrumentalização facilitadora do processo de revitalização, através da criação de

---

<sup>10</sup> Não é intenção da presente pesquisa elucidar detalhadamente sobre essa complexa teia financeira e institucional que configura o projeto Porto Maravilha, apesar de entender a sua importância. Para maiores detalhes consultar WERNECK, M. G. S. Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Planejamento Urbano, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2017.

empresas e mecanismos que auxiliem a sistematizá-la e, por outro lado, esbarra-se no entrave enfrentado pelo Estado frente às demandas gestadas pela performatividade da iniciativa privada, o que causa uma certa dualidade no tocante à função social da cidade e ao direito à cidade.

[...] de maneira que os investimentos tomam cada vez mais a forma de uma negociação entre o capital financeiro internacional e os poderes locais, os quais fazem o melhor possível para maximizar a atratividade local para o desenvolvimento capitalista (HARVEY, 1996, p. 50).

Apesar de compreender a importância e necessidade do projeto de requalificação urbana para a região portuária, torna-se complexo sustentar uma tipologia de projeto que não procura alinhar as reais demandas sociais e culturais da população local aos seus interesses de acumulação e impulsionamento da cidade. Cabe ao Estado circunscrever o seu papel de forma incisiva no meio desse processo, sabendo dialogar, simultaneamente, com o elemento que potencializa a reestruturação da região considerada degradada e àqueles que habitam, vivenciam e experimentam tais espaços.

Concorda-se com análise demonstrada pela ONG Justiça Global (2016) ao elucidar que o potencial da renovação imobiliária no território portuário só é possível devido a ocorrência de grandes terrenos vazios e galpões sem uso. De maneira que, o projeto se incumbe de atrair turistas e investidores, levando a uma gourmetização e homogeneização da área, em que a alteração das dinâmicas de moradia, sociabilidade e trabalho resultam em um possível quadro de diáspora forçada da região para lugares mais afastados, devido ao aumento do valor do solo (JUSTIÇA GLOBAL, 2016, p. 41).

Conforme traçado no capítulo anterior, essa estratégia condiz muito com o pensamento interconectado em rede das cidades, no qual todas elas devem perfazer um certo tipo de padrão ou estandardização urbana, condizente com uma realidade imaginada para si próprias. Essa espetacularização cidadina contemporânea imbrica novos conceitos, imagens e territorialidades, apagando-se, por vezes, a memória afetiva do lugar (SÁNCHEZ & GUTERMAN, 2016, p. 45).

Aproveita-se tal reflexão para fazer um paralelo com a temática dos modelos de planejamento, que muito influenciaram a concepção do projeto Porto Maravilha. É interessante observar como o surgimento de centros, *think tanks* e escritórios de planejamento estratégico em pleno século XXI operam novas maneiras de pensar as cidades, mas também sociabilidades e eixos culturais.

O Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano (CIDEU), com base em Barcelona, é uma associação de cidades ibero-americanas que possui como principal premissa a promoção do pensamento estratégico nas áreas de gestão e desenho urbano de maneira a imputar o desenvolvimento sustentável das cidades (CIDEU, 2018).

Observa-se pela análise de seu escopo uma tendência de tentar implantar modelos e padrões, provenientes da esfera corporativa e administrativa, às cidades, e mais do que isso, a partir da apropriação dessas ferramentas produzir uma forma de consensualidade hegemônica por entre a população em que a mesma opera. Tal consensualismo, assim definido por Sánchez (2016, p. 124) e Compans (2005, p. 42), é fator definitivo para a transfiguração social, cultural e econômica do espaço reificado da cidade, relação essa que procura-se alinhar com a apropriação dos CEPACs no projeto do Porto Maravilha.

A utilização e condicionalidade desses títulos, cujos ativos e ações são comercializados na Bolsa de Valores, ao solo urbano provocam a configuração destes enquanto ferramentas de manipulação social, cultural e econômica, pois passam a interpretar a territorialidade enquanto objeto de especulação imobiliária e produto mercadológico.

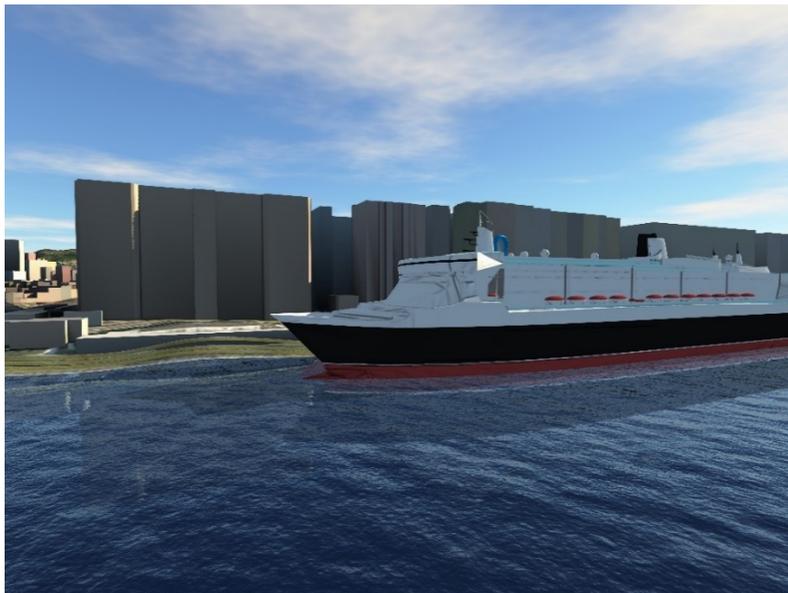
A compreensão que se procura conjecturar, a partir dessas reflexões e aporte teórico referenciado, é tentar perceber a forma como a utilização de tais títulos na tessitura urbana do Porto Maravilha, pouco a pouco, vai consolidando e cristalizando uma nova imagem de cidade e da zona portuária. Essa imagem está muito relacionada ao modo como esse capital internacional se enraíza e fragmenta as estruturas citadinas em benefício próprio.

O autor perfila tais argumentos baseados na análise do EIV do Porto Maravilha, do padrão de gabarito máximo estabelecido e pelo estudo volumétrico do *skyline* portuário desenvolvido pelo arquiteto Sérgio Leusin (Figura 9). A partir da observação desses elementos, podemos entender a que tipos econômicos e sociais se quer atingir com a implantação do projeto Porto Maravilha.

De acordo com Leusin (2017), os CEPACs possibilitam a construção de edifícios mais altos que o padrão, em que a preocupação de criar um ambiente urbano de qualidade é sobrepujada por uma visão economicista equivocada. Pois, desloca-se a importância dos aspectos urbanos, sociais e culturais, para uma outra esfera, a econômica, não importando a consequência de tal aplicação, que pode resultar em um aumento ainda maior da fragmentação e desigualdade socioespacial (DAFLON, 2017).

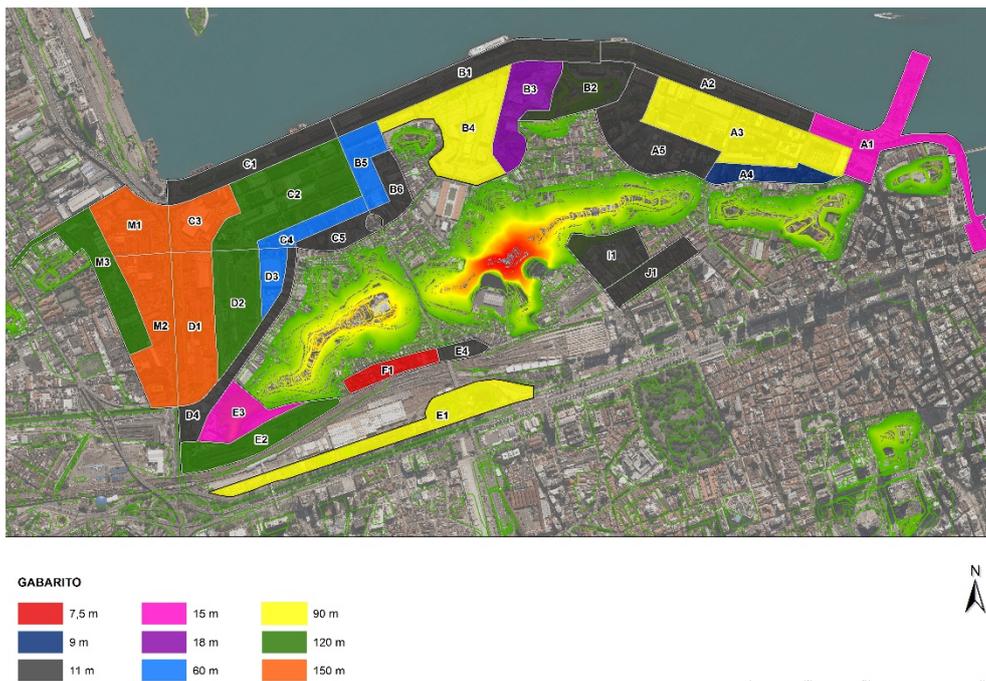
Entretanto, apesar do paradoxo traçado, não se pretende demonizar por completo essa forma de sistematização do projeto do Porto Maravilha, mas sim estabelecer um panorama crítico acerca dos aspectos sociais e, paralelamente, econômicos que tecem a sua organização. O arquiteto lança ainda ao debate uma pergunta: “a quem pertence o *skyline* do porto? Ao transeunte a passeio, a quem mora, a quem trabalha, a quem visita, a quem se aproxima de barco, avião, navio ou carro? ”.

A provocação nos direciona para um outro patamar em que, diferente das questões econômicas, é necessário enxergar a cidade também pela ótica social e cultural. A quem, de fato, interessa a revitalização da zona portuária? Os moradores e entidades culturais que ali estão baseadas usufruem por completo dos serviços oferecidos pela OUC? É preciso perceber e compreender que no território portuário há outras formas de *existências* possíveis, que procuram se estabelecer e reconquistar o seu espaço a todo instante.



**Figura 9** - Estudo volumétrico desenvolvido pelo arquiteto Sérgio Leusin (Agência A Pública, 2017).

A partir de uma análise comparativa entre o estudo volumétrico de Leusin (2017 apud DAFLON 2017) e o mapa de setores com a demarcação dos gabaritos máximos permitidos por lei (Figura 10), podemos levantar algumas reflexões a respeito dos temas em discussão. Primeiro, o zoneamento prevê uma altura máxima de 15 a 150 metros na maioria dos lotes demarcados.



**Figura 10** - Mapa de setores com potencial adicional construtivo (CDURP, 2018).

Assim, define-se uma tipologia e característica volumétrica bastante alinhada a padrões de desenho urbanístico internacional, baseados em uma arquitetura altamente simbólica e de forte impacto visual. Concorde-se com o autor ao criticar a perscrutação por esse tipo de imagem e de urbanidade, já que a sua aplicação impacta de forma nociva não apenas a paisagem urbana da região portuária, como também infere uma outra realidade para si, desconsiderando o seu contexto histórico material e imaterial.

Fundamenta-se esta análise a partir de um atravessamento conceitual sustentado por autores como Silva (2011), Harvey (2014) e Jacques (2009). A leitura de suas reflexões provocam um debate, simultâneo, da forma como as estratégias de *marketing* urbano e reestruturações internacionalizadas postulam essas variações no espaço citadino.

Silva (2011, p. 33) destaca que “no interior das cidades coexistem diferentes territórios”, atualmente reificados em um simulacro operado e manipulado pelos modos de vida do *international style*, ou seja, o autor atesta em seus argumentos a nova tônica que se mostra evidente nos espaços contemporâneos, conjuntura essa vinculada ao Porto Maravilha.

A parceria público-privado em questão delimita, dessa maneira, a amálgama de duas cidades: a que se quer cristalizar enquanto real *versus* a cidade do conflito, das insurgências urbanas e da política, a *pólis*. Alinha-se a estrutura desse pensamento com Jacques (2009), quando a autora aborda a respeito da

metamorfose dos espaços públicos em cenários, espaços desencarnados, cada vez mais padronizados e unicizados. “As imagens de marca de cidades distintas, com culturas distintas, se parecem cada vez mais entre si” (JACQUES, 2009).

A homogeneização latente dos espaços citadinos contemporâneos, infelizmente, advém com graves consequências econômicas e sociais, no qual o substrato social é forçado a evadir de seu local de origem devido a essa imposição de nova identidade ao *lôcus* urbano, conforme balizado por Harvey (2014):

O sucesso na ‘criação de marca’ de uma cidade pode requerer a expulsão ou erradicação de todas as pessoas ou coisas que não sejam adequadas à marca. A marca das cidades transforma-se em grandes negócios (HARVEY, 2014, p. 193; 200).

Diante disso, podemos entender que há uma expurgação e filtragem das classes sociais existentes e de suas sociabilidades e culturas, num processo de embranquecimento territorial, que reivindica a zona portuária enquanto produto de mercado. Nesse contexto, convém estabelecer e reforçar a presença e caracterização da zona portuária enquanto uma territorialidade, primordialmente, negra e africana, cuja cultura e memória foram e são negligenciados pela OUC e pelos entes públicos, além dos detentores do capital urbano.

De acordo com Carneiro & Pinheiro (2015, p. 395), a prefeitura, ao longo do processo de implantação do projeto Porto Maravilha, tem constituído alianças, mobilizado espaços, objetos e práticas culturais de forma a legitimar e justificar as práticas realizadas pelo projeto de revitalização urbana. Contudo, entende-se que essa panaceia está igualmente vinculada aos mecanismos de patrimonialização e de turismização<sup>11</sup> da região, apesar de interpretá-los enquanto elementos representativos da salvaguarda e manutenção das classes sociais e culturas populares.

Conforme palavras do pesquisador Rogério Jordão em Daflon (2017), a gestão pública possui um comportamento paradoxal no trato com a memória da “sofrida e pulsante’ Pequena África. Aquela executa uma estranha dinâmica de “lembrar esquecendo-se”.

É a partir da compreensão de que a espacialidade portuária não está restrita apenas à acumulação financeira, mas, enquanto lugar de *reexistência*, um espaço de *reexistência* negra, que se tenciona a relativização das ações operacionalizadas

---

<sup>11</sup> A noção de patrimonialização e turismização, fundamentada por alguns autores, vai de encontro aos processos sofridos pela imputação da lógica mercantil ao território urbano, no qual o patrimônio material e imaterial do lugar, assim como o seu valor artístico e cultural passam a subverter o seu valor de uso pelo seu valor de troca (CARNEIRO & PINHEIRO, 2015; CRUZ, 2012).

pela gestão pública e pelos entes privados, no sentido de que ambos engendram mecanismos de apropriação desses elementos, ao utilizá-los como suporte para a validação do projeto.

A ocupação territorial da zona portuária pela população negra funcionaria como um relevante contraponto à gentrificação e ao processo de revalorização do solo urbano, que vem ocorrendo no porto, sendo ele um ponto marcante de convergência da sua cultura em diferentes períodos históricos.

Segundo desvelado pelo arquiteto Felipe Nin, em reportagem publicada pela agência A Pública, é assustador o número de ocupações populares em prédios abandonados que foram destruídas pela prefeitura, tais como o Quilombo das Guerreiras, Machado de Assis e Zumbi dos Palmares. De acordo com ele, ao passo que a prefeitura procura demonstrar apreço pela memória e cultura do lugar, ela, simultaneamente, promove uma higienização da população pobre da área (DAFLON, 2017).

Ainda, conforme nos é relatado pelos boletins da ONG Justiça Global, os habitantes do Quilombo das Guerreiras, desde 2011, já se encontravam inscritos em um projeto de reassentamento na Zona Portuária denominado “Quilombo Gamboa”, cuja implantação e manutenção seria proveniente de recursos do extinto Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS). Entretanto, até o momento, continuam sem uma moradia definitiva (JUSTIÇA GLOBAL, 2016, p. 31).

Parte-se dos pressupostos alinhados ao pensamento e arcabouço teórico desenvolvido por Harvey (2014, p. 142; 147) ao concatenar que os comuns culturais são apropriados e comercializados por uma indústria de turismo histórico, que tende à “disneyficação” dos seus elementos e espaços, reformatando, ainda, os usos, sociabilidades e a memória cultural do *lôcus* urbano em questão. Conforme destaca Moreira (2004, p. 60):

[...] o cultural é apropriado pelo comercial e financeiro. Seguem-se a elitização de áreas que anteriormente haviam sido abandonadas e ocupadas pelas populações de baixa renda e implantação de atividades comerciais, culturais e turísticas direcionadas a um público específico [e hegemônico] (MOREIRA, 2004, p. 60).

A esquematização, em 2012, das *Trump Towers*, do empresário e na época, candidato à presidência dos Estados Unidos, Donald Trump, na Avenida Francisco Bicalho corrobora com essa postulação de tentar sobrepor as diversas camadas existentes na malha urbana da região portuária, em uma tentativa de, conforme destacado pelo ex-prefeito Eduardo Paes, se construir o “maior centro

corporativo do país”. Conforme podemos perceber, muitas dessas técnicas foram aplicadas nos casos de Buenos Aires, Baltimore e Barcelona, apresentados anteriormente (JUSTIÇA GLOBAL, 2016, p. 31).

De tal maneira, é concebida a reflexão acerca do real papel existente por detrás da aplicação dos títulos de adicional potencial construtivo, CEPACs, que, funcionam, sincronicamente, como ferramenta para a exequibilidade do plano, mas também como método de fragmentação da estrutura social e cultural - para além da econômica - da região. Estabelecendo um paralelo com uma leitura atenta e detalhada do EIV, destaca-se o seguinte:

De maneira geral, as mudanças propostas para a área da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio correspondem ao incentivo para a implantação de novos estabelecimentos comerciais e residenciais, com obras previstas para a melhoria do sistema viário e infra-estrutura, e reformulação do desenho urbano, objetivando **valorizar a região central da cidade e gerar mais renda** para o Estado, para os **investidores** e para a população habitante, com melhoria dos níveis de qualidade de vida (AMARAL D'AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES, 2010, p. 261, grifo nosso).

O relatório do EIV toca bastante em assuntos referentes à valorização do território urbano, e, conseqüentemente, dos seus imóveis, de modo que destaca a especificação de melhorias previstas para a área como forma de atrair e qualificar novos investimentos. Segundo o documento, o mercado imobiliário no local é sustentado pelas perspectivas de crescimento e à medida que essas começam a se concretizar, a situação dos seus impactos para a região tenderá a se estabilizar, dessa forma “se trata de um impacto de natureza positiva para a região e não necessita ser mitigado” (AMARAL D'AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES, 2010, p. 263).

A quem, de fato, interessa mitigar os efeitos colaterais dessa revitalização urbana? Ao Estado, que opera na territorialidade, segundo a lógica de empresariamento e empreendedorismo urbano, responsabilizando-se por conceder certas demandas e consensos à iniciativa privada; aos investidores e detentores do capital, em uma maneira de legitimar e justificar a produção da cidade através de uma construção meramente especulativa, detendo o simbolismo ideológico e político do espaço público; ou aos habitantes dessa *matrix* urbana que persistem e *reexistem* ao transitar, habitar e experienciar esse novo espaço que lhes é impingido (HARVEY, 2014, p. 211; RIBEIRO & JÚNIOR, 2017, p. 913).

Fundamenta-se tensionar o papel do Estado nesses projetos de requalificação urbana frente às transformações operadas pelo capital incorporador

e internacional, qualificados enquanto projetos cosméticos ou estéticos, cuja preocupação em consolidar uma estetização simbólica do poder provoca um possível processo de embranquecimento espacial, por intermédio de remoções, fragmentações e higienizações.

Segundo Lojkine (1981), o papel do Estado na urbanização capitalista pauta-se pelo exercício de políticas urbanas enquanto recursos de manipulação social, tendo em vista a amenização dos efeitos negativos da segregação e da mutilação capitalista dos equipamentos urbanos, de modo que seja desenvolvida uma coordenação estatal da ocupação e utilização do solo urbano. Ainda, consoante às suas inquietações, fomenta que o Estado capitalista intervém na tessitura urbana de modo a refrear processos anárquicos que minam o desenvolvimento urbano.

O Estado, em ação simbiótica e mutualística com esses investidores, tem procurado reformular o planejamento de maneira criativa, ao converter os valores de uso do solo pelo seu valor de troca onde fosse possível, através da privatização da gestão dos espaços públicos ou da exploração comercial dessas áreas.

Concorda-se com Compans (2005, pp. 120; 173), ao relacionar a participação da iniciativa privada na gestão e administração do dinheiro público como uma forma de maximizar as potencialidades de transformação desse capital empresarial, assim como as suas oportunidades de locupletação.

Dessa maneira, entende-se que a remodelação do desenho urbano, ao aplicar o complexo sistema dos CEPACs, objetiva valorizar a região central e portuária da cidade e gerar mais renda para o Estado, investidores e os seus habitantes, tendo como premissa uma melhoria dos níveis de qualidade de vida (RIO DE JANEIRO, 2009a, p. 249). Entretanto, levanta-se a reflexão de que tal engendramento pode sustar a interpretação e vivência da cidade enquanto organismo vivo, democrático, participativo e inclusivo.

Essa performatividade promove a imputação de um novo léxico territorial, novas narrativas e maneiras de desvelar a cidade, de maneira que através dessa estruturação seja possível se construir uma nova imagem da urbe (Figuras 11 e 12) alicerçada nos parâmetros desse novo urbanismo que reivindica os espaços citadinos para si (SÁNCHEZ, 2016, p. 314).

Essa reconstrução do vocabulário territorial urbano encontra-se muito pautada pela despolitização das suas amarras, no qual obscurece as tensões, insurgências e conflitos da cidade, performando um núcleo urbano consumível de alta qualidade para uma amálgama de estrangeiros, turistas e pessoas oriundas da periferia. Dessa forma, conforme descortina Lefebvre (2001a [1969], p. 18), os

antigos centros tornam-se lugares de exploração do consumo, no qual o valor de troca e valor de uso se opõem e sobrepõem na fruição do lugar. Segundo o autor, a cidade capitalista criou o centro de consumo: “lugar de consumo e consumo do lugar”.



**Figura 11** - Anúncio a respeito da nova identidade que se quer relacionar à zona portuária (Wilton Júnior/Estadão Conteúdo, 2018).



**Figura 12** - Montagem da projeção de ocupação do píer Mauá – Zona Portuária (adaptado de CDURP, 2018).

Dessa forma, estrutura-se no contexto atual do projeto do Porto Maravilha um panorama de especulação imobiliária futura a longo prazo, cuja noção de espaço público é gestada e transfigurada a partir de uma lógica mista estatal-privada. Os conflitos e insurgências dessa lógica vão de encontro às profundas inquietações do panorama contemporâneo pós-democrático, que acaba influenciando, também, o desenho urbano (ROLNIK, 2018)<sup>12</sup>.

Concorda-se, ainda, com as acepções proferidas pela autora supracitada, em que a geografia simbólica das ocupações sociais na cidade prefigura táticas de oportunidades de transformação da sua territorialidade, de modo que se torna

<sup>12</sup> Notas elaboradas a partir de palestra proferida pela pesquisadora Raquel Rolnik, no 2º Seminário Internacional de Urbanismo Biopolítico, ocorrido em Belo Horizonte, em julho de 2018.

necessário e urgente descolonizar as práticas planejadoras. Desse modo, é importante pensar em uma outra possibilidade, democrática e inclusiva, dos mecanismos de gestão e planejamento estratégicos, em que a cidade real não seja sobrepujada pela cidade ideal, artificializada (SANTOS, 2001, pp. 115-116).

Sendo assim, até que ponto esse discurso e práticas se mostram efetivos dentro do modelo adotado de revitalização urbana? É necessário equilibrar os aspectos econômicos e, equitativamente, socioculturais nos pesos balizados pela sua mecânica de funcionamento, a fim de que se configure, de fato, um modelo de transformação e impulsionamento social do espaço, e não a sua fragmentação.

Diante da possibilidade de ser possível descobrir ou redescobrir o território através da construção de um novo centro, questiona-se qual a natureza e imagem que esse novo centro, a partir das ações orquestradas pelas aplicações capitalistas, engendra. Finalizo com a fala de Luiz Antônio Simões, colhida a partir da análise do documentário *Memórias do Cais do Valongo* (2015), dos diretores Antônio Carlos Muricy e Carlo Alexandre Teixeira: “A zona portuária grita e chora por aquilo que ela é e pelo que não é”.

## 4.2

### **Análise comparativa de entrevistas**

Nesta etapa, pretende-se analisar, comparativamente, as entrevistas realizadas no período de maio a junho de 2018 com representantes das entidades públicas (CDURP), moradores da região (Morro da Providência) e de entidades culturais (IPN), de maneira a levantar outras reflexões a respeito do engendramento de uma nova imagem de zona portuária apresentadas a partir das ações capitalistas e mercantis do *design* estratégico e de *marketing* urbano.

Para o desenvolvimento das entrevistas foi necessário, em um primeiro momento, assimilar os conceitos abordados pela revisão bibliográfica ao longo da pesquisa e posteriormente concatená-los à questão a ser refletida sobre a mercantilização da cidade e imputação de uma nova imagem para si. Desse modo, foi traçado um perfil dos agentes que configuram a região portuária, de forma a elencar aqueles a serem entrevistados, e, que assim, poderiam contribuir na construção e compartilhamento do conhecimento.

Assim, diante desses pressupostos, foram selecionados um representante do IPN, considerado um dos primeiros museus da cultura e memória africana na

região, um morador do Morro da Providência, considerada a primeira favela do Brasil (GONÇALVES, 2013, p. 193) e um representante da CDURP. É necessário destacar, também, o esforço realizado para entrevistar um representante da concessionária Porto Novo. Entretanto, após algumas tentativas, não nos foi permitido acesso.

Todas as entrevistas foram gravadas em aparelho telefônico, mediante autorização do entrevistado, exceto àquela feita com o representante da CDURP que não permitiu a execução de tal etapa, ficando restrita apenas ao registro de anotações no caderno de acompanhamento.

Tais escolhas foram determinadas por entender que esses grupos representam características e interesses de uso distintos na região. Por um lado, temos aqueles que, podemos assim denominar, *reexistem* e experimentam a zona portuária real e não-estandardizada; e por outro, encontra-se o agente público, situado no âmbito do empreendedorismo e empresariamento urbano, performando a lógica das cidades-*commodities* (CUNHA, 2013, p. 329). Além disso, a identidade dos entrevistados foi omitida de forma a salvaguardar a sua privacidade.

Desse modo, a fim de estruturar uma linha de pensamento, demarca-se os seguintes eixos de discussão: I – Utilização de CEPACs no território urbano e sua aplicação nos programas Porto Cidadão e Porto Cultural; II – Apropriação turística da zona portuária (patrimonialização e turismização), conforme elucidado anteriormente por Carneiro & Pinheiro (2015); III – Habitação de Interesse Social (HIS); IV – imagem da região portuária e perspectivas futuras.

A lei complementar n.º 101/2009 (RIO DE JANEIRO, 2009a, p. 8) determina que sejam aplicados, pelo menos, 3% dos recursos arrecadados com CEPACS na recuperação e valorização do patrimônio histórico da região, assim como o fomento à atividade cultural. Além disso, o projeto delimitou, também, o programa Porto Cultural, cuja premissa principal é a valorização e resgate do patrimônio material e imaterial, arte e cultura da zona portuária, com financiamento de projetos culturais intermediados pela CDURP e pela Porto Novo<sup>13</sup>. Entretanto, observa-se uma confrontação de tal assertiva ao que é exposto pela representante do IPN, ao ser questionada sobre o programa:

É os 3% dos CEPACs? Então, esses 3% dos CEPACS, os 3 milhões da vida, eles gastaram com museus, reformas, do José Bonifácio, com o Museu do Amanhã, com

---

<sup>13</sup> Entretanto, a partir do quadro apresentado de descontinuidade dos serviços por parte da concessionária Porto Novo, o autor suscita o questionamento a respeito da manutenção de financiamento de projetos culturais e artísticos na região e a ela vinculados.

o MAR [Museu de Arte do Rio]. Só ali, naqueles galpões da Gamboa, foi uma fortuna que eles gastaram e, hoje, estão lá entregues, abandonados. Com o José Bonifácio gastaram R\$ 3 milhões. Gastaram R\$ 1 milhão na quadra da Vizinha Faladeira, e gastaram quase R\$ 2 milhões no Clube Talma, um clube que não possui nenhuma função social ou cultural com a área, sabe? (REPRESENTANTE IPN).

Além disso, outro ponto que chamou a atenção durante a entrevista foi o argumento referente a um aumento nos custos dos serviços de reforma, tanto no que tange à infraestrutura urbana, assim como de prédios históricos, atrelados à contratação de profissionais capacitados e especializados, relacionando esse fato isolado como justificativa da não intervenção do poder público na manutenção do instituto, que atualmente não recebe nenhum tipo de investimento ou financiamento por parte da CDURP ou de entidades de capital privado.

De acordo com a representante, o IPN não foi contemplado com o repasse dos 3% de recursos dos CEPACs, que deveriam ser destinados à área cultural, patrimonial e de habitação social. Contrapõe-se a sua afirmativa com o que elucida o agente da CDURP, que desvela sobre a possível aplicação dos CEPACs nos projetos de reforma e manutenção dos edifícios históricos da região, de museus e entidades culturais, inclusive o próprio instituto.

Ainda, a respeito do que é traçado, o entrevistado revela que a CDURP oferecia, no período inicial de implementação do projeto do Porto Maravilha (2011 a 2013), patrocínios e financiamentos a ONGs, instituições culturais e demais órgãos relacionados ao fomento da arte e cultura, em que cita, inclusive, projetos vinculados à valorização da cultura africana (REPRESENTANTE CDURP). Reitero a fala do entrevistado ao discurso da representante do IPN, a respeito dos benefícios recebidos pela empresa de capital misto:

Aqui, o que eles beneficiaram a gente com financiamento, foi um prêmio de R\$150 mil, que a gente reverteu em 2014, parte dele, o Prêmio Porto Maravilha, que a gente achava que ia ter todo ano. [Isso] Foi em 2013 e pago em 2014. Esse prêmio, inclusive, eles deram para até 10 instituições do bairro, eles abriram para outras instituições de outros bairros, que nunca pisaram aqui, e acabaram levando o prêmio também. Sei que dá uns R\$ 3 milhões e pouco isso aí, pra você ver, de R\$ 2 milhões eles passaram para R\$ 3 milhões e pouco, danados distribuindo dinheiro. No ano seguinte já não teve mais. Com esse dinheiro eu fiz muitas oficinas, exposições, investi em alguns equipamentos e fiz o pagamento de muitos professores, foram quase 3 mil pessoas atendidas (REPRESENTANTE IPN).

Além disso, ele confirma o financiamento do MAR e do Museu do Amanhã pela CDURP através do FIIPM (parte dos 3% de recursos de CEPACs a serem destinados ao fomento de projetos culturais, artísticos, e de patrimônio, além do uso na implementação de HIS).

Segundo o entrevistado, os projetos Porto Cidadão e Porto Cultural já não estão mais em operação por estarem defasados, de maneira que outros programas estão sendo desenvolvidos e em fase de planejamento. Diante disso, é válido nos questionarmos a respeito da validade e efetividade desses programas, uma vez que a situação de escassez de recursos apresentada pela operação urbana, no panorama atual, dificulta a sua exequibilidade (REPRESENTANTE CDURP).

De acordo com a entrevistada houve um aumento do valor do solo urbano da região portuária, que desde a fase de implementação do projeto vem sendo transfigurado. Podemos estabelecer um paralelo aqui com as acepções fornecidas por Harvey (2014) e Lefebvre (2001a [1969]) a respeito da mais-valia do território urbano, que no contexto contemporâneo é manipulado e reconvertido o tempo inteiro em objeto, produto, sobrepujando-se, então, seu valor de uso pelo seu valor de troca, o que torna por influenciar, diretamente, a valorização do tecido citadino.

Desse modo, infere-se que a aplicação dos CEPACs e a consequente comercialização do Porto Maravilha entre os entes privados, pode não estar nivelada às reais necessidades socioculturais e econômicas dos agentes, que reivindicam os espaços da cidade para si, visto o exposto pela confrontação dos depoimentos colhidos na entrevista.

Assim, a cidade vai sendo consolidada a partir dos agentes que se empenham em atingir seus objetivos de acumulação do capital e cristalização de uma nova realidade de cidade, omitindo insurgências e negando o convívio e o encontro de diferentes, engendrando uma possível economia e urbanidade do espetáculo (HARVEY, 2014, p. 46; DEBORD, 1997). Pode-se perceber essa reflexão a partir do que afirma o morador e membro da Comissão de Moradores do Morro da Providência:

Em 2009 a lei do Porto Maravilha é aprovada e os CEPACs começam a serem vendidos. Eduardo Paes dizia que era investimento privado que comprava os CEPACs, mas o maior comprador de CEPACs foi o FGTS, que é da Caixa Econômica, então é dinheiro público, e não investimento privado. Em 2010, eu estive no Centro de Conferências SulAmérica, no qual houve um seminário sobre o Porto Maravilha e lá estava o prefeito, algumas secretarias, e outras autoridades, [...], falaram do teleférico da Providência, o Plano Inclinado e [que] iriam remover moradias. Em janeiro de 2011, não existia o teleférico aqui, apenas uma quadra que chamávamos de Praça Américo Brum. E o prefeito junto com o Crivella [...] massacrou com o seu pé grande do capital quem não queria sair do morro. Ainda em 2011, o prefeito chegou aqui e disse que iriam começar as obras do Morar Carioca e que casas iriam ser removidas. Depois disso, a Odebrecht, OAS e as outras construtoras vieram na região (REPRESENTANTE MORRO DA PROVIDÊNCIA).

Ainda, de acordo com o entrevistado, o projeto do Porto Maravilha teria chegado até à comunidade já pré-concebido, de modo que não houve uma participação colaborativa popular: “Não houve nenhum tipo de mecanismo de diálogo com a comunidade. Não houve uma pesquisa para saber quais as nossas reais necessidades” (REPRESENTANTE MORRO DA PROVIDÊNCIA).

Conforme sentencia Carlos (2015, pp. 59; 61), a produção e reprodução do espaço urbano se vê arraigada aos interesses particulares e característicos do grande capital, que baliza uma submissão dos modos de vida, experimentação e *existência* do território urbano à sistemática da mercadoria e à lógica de realização da propriedade, no qual há a revelação de “novos conteúdos da urbanidade, nos quais o sujeito cindido vive o espaço em fragmentos e, assim, a despossessão de sua própria humanidade”.

No tocante aos temas da patrimonialização e apropriação turística da zona portuária, os entrevistados levantaram algumas reflexões que puderam, de fato, corroborar para a construção dessas hipóteses. Ao ser questionada a respeito do diálogo da operação urbana com a preservação do patrimônio da região, a entrevistada do IPN comenta:

Sim, sempre houve o diálogo, até porque o presidente da CDURP na época tinha uma experiência precedente com a cultura africana, tendo, inclusive, morado um tempo em Moçambique. [...] ele tinha todo um cuidado com isso, se não fosse isso, teriam passado uma rua por cima do Cais do Valongo. Dizem que, se não fosse sua influência e defesa, na época, o VLT teria passado por cima. Investiram dinheiro em estudos e elaboração de um dossiê para que fosse enviado à UNESCO, né, para candidatar o Cais do Valongo como patrimônio da humanidade, isso tudo iniciativa deles. Depois que muda o governo, aquilo tudo acaba, inclusive o cuidado com o patrimônio, que é algo que esse governo atual não está tendo (REPRESENTANTE IPN).

Apesar de observar o cuidado que a gestão pública possui com o patrimônio histórico e cultural da região, tensiona-se uma aplicação do que é pensado por Lefebvre (2001a [1969]) também no âmbito cultural, ou seja, da sua apropriação enquanto valor de troca, enquanto objeto de mercado. Dessa maneira, que se vislumbra uma aproximação do valor patrimonial e cultural da zona portuária aos valores econômicos. Assim, a entrevistada ao ser interrogada sobre a possível patrimonialização capitalista da região, em detrimento da apropriação dos seus espaços pelo turismo responde:

Após as obras houve um interesse dos guias turísticos pela região e pela memória africana do local. [...]. Com as oficinas que a gente fez, com o Porto Maravilha também, vários guias de turismo passaram a visitar e conhecer a região. Mas a gente já faz, desde 2014, aqui na região, essas oficinas de história. Inclusive uma

dessas oficinas era o caminho da escravidão e a história da zona portuária, e muitos desses guias de turismo faziam essas oficinas, que duravam cerca de 4 a 5 horas a céu aberto, passando por todos os lugares históricos da região, o que chamou a atenção de muitos deles. A própria CDURP jamais imaginou que o Cais do Valongo atrairia turismo para a região. Nunca houve nenhum tipo de capacitação promovida pela CDURP ou pela Porto Novo com os guias de turismo, pelo contrário, nós que fomentávamos essas oficinas, a gente tinha o apoio deles e fazíamos coisas que achávamos que deveriam ser feitas pelo lugar e pela história (REPRESENTANTE IPN).

Em sua fala, ela tece a respeito da predominância de um “turismo paisagístico”, centrado na exploração da paisagem litorânea da cidade do Rio de Janeiro, havendo pouca exploração da cultura e da memória existente na zona portuária, cuja materialidade e territorialidade são de essência negra e africana.

Concorda-se com Rolnik (1989, pp. 39-40) ao suscitar a relevância do debate a respeito da territorialidade negra nas cidades brasileiras contemporâneas, de maneira que o panorama da situação atual ainda apresenta a continuidade de um modelo de urbanização supressória, do qual pretos e pardos ainda são o grupo social mais preterido.

Assim sendo, se torna urgente discutir a postulação de políticas urbanas sociais e culturais reparadoras e inclusivas, em que, conforme traça a autora, “não é mais possível deixar intacto e incólume um modelo de crescimento e expansão urbana que não consegue sair do paradigma do gueto/senzala” (ROLNIK, 1989, p. 40).

O representante da CDURP descortina em seus argumentos a importância da valorização do circuito de matriz africana na região portuária – o Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana. Sendo que a CDURP operou, durante os períodos de 2012 a 2016, as reformas do centro cultural José Bonifácio, Jardins Suspensos do Valongo, Cais do Valongo e Casa da Tia Ciata, além da reformulação da Pedra do Sal (REPRESENTANTE CDURP).

Isto posto, a partir do aporte conceitual discutido por Cruz (2012) e Carneiro & Pinheiro (2015), valida-se as hipóteses de que essas ações podem ter sido executadas como uma maneira de cristalizar a região portuária enquanto um *locus* turístico e espetacularizado, descendentes das práticas legitimadoras do pensar e fazer urbano estratégico e reificado como produto estandardizado (SÁNCHEZ, 2016).

De acordo com o representante da CDURP, a companhia procura estabelecer um diálogo contínuo com coletivos sociais, destacando, ainda, o fomento de projetos de qualificação profissional, a exemplo do programa

Cooperativa Maravilha, cujo objetivo é o mapeamento de cooperativas existentes e atuantes na zona portuária (REPRESENTANTE CDURP).

Conforme elucidado anteriormente, essa informação diverge daquilo que é afirmado pelo representante dos moradores do Morro da Providência, que afirma não ter havido durante a implementação do projeto uma preocupação em estabelecer uma conversa com os habitantes da região, principalmente aqueles em áreas, consideradas pela gestão pública irregulares, de maneira a alinhar os interesses e demandas da população local.

Destarte, entende-se que esse conflito converge com a ideia de embranquecimento espacial da zona portuária, sustentado por remoções e expurgações do tecido social, não refletindo, assim, a nova gramática territorial e imagem de cidade que se pretende imputar à malha urbana, conforme destaca Carlos (2015):

A construção material e objetiva desse espaço [a cidade-mercadoria] é feita em detrimento das classes sociais que residem nas áreas visadas pela especulação imobiliária. Orienta-se por políticas públicas que criam as condições de expulsão, seja através da aplicação da lei de desapropriação, seja permitindo a eliminação das favelas para a construção dos novos edifícios sob o argumento das áreas 'de interesse público' (CARLOS, 2015, p. 59).

A respeito da questão de implantação de HIS na região portuária, após algumas tentativas, esse foi um planejamento que acabou sendo sustado por parte da gestão pública, inicialmente, por não possuir a obrigatoriedade legal de planejar e executar um projeto de habitação social, e posteriormente devido à escassez de recursos dos fundos imobiliários da operação (RIO DE JANEIRO, 2009).

O representante da CDURP revela que até o presente momento da entrevista não havia nenhum tipo de execução de unidades de habitação social, tendo como pressuposto e justificativa o fato de não haver nenhuma diretriz legal nas leis complementares de 2009 que compelisse a gestão pública a implementar HIS na zona portuária, apesar de afirmar ter sido executado um mapeamento dos imóveis abandonados da área que poderia sustentar tal aplicação (REPRESENTANTE CDURP).

Conforme relatado pelo entrevistado, e com informação verificada nos relatórios da empresa, em 2015, o ex-prefeito Eduardo Paes transfere a responsabilidade de gestão e execução de HIS na região para a CDURP, que concebe o planejamento de aproximadamente 10.000 habitações, mas que não foram executadas.

Logo após, em 2016, ocorreram mudanças na administração e direção da Caixa e, dessa forma, houve suspensões no financiamento que seria utilizado para a implantação de HIS, parte do programa MCMV (que está em desuso). Já no final de 2016, a CDURP transfere as questões referentes à habitação social para a SMUIH (Secretaria Municipal de Urbanização, Infraestrutura e Habitação), que na época, ainda não havia sido vinculada às outras duas secretarias (REPRESENTANTE CDURP).

A partir da leitura do dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro (2013), podemos compreender um pouco melhor as conjunturas que esquematizam o processo de filtragem social sofrido pela população residente no Morro da Providência. A favela em questão possui um longo histórico, sendo a primeira favela do Brasil, com mais de 110 anos, e cuja origem remonta a sua ocupação por remanescentes da Guerra de Canudos.

Em 2013, a gestão pública começou uma série de obras de urbanização, tal como o projeto Morar Carioca, incluindo a abertura de vias, a implantação de um teleférico, um plano inclinado e a abertura de espaços para visitação turística. Conforme relato de moradores, o maior problema do projeto foi a ausência de informação e de envolvimento da comunidade na concepção do projeto.

Na época, a prefeitura alegou a necessidade de remanejar 380 famílias por estarem situadas em área de risco e outras 291 devido à implantação do teleférico e do plano inclinado (COMITÊ POPULAR RIO, 2015, p. 27). A narrativa de remoções e expurgação social acima é reforçada pelo morador do Morro da Providência no estrato abaixo:

Eles diziam que iriam remover 830 casas, e que iriam fazer 600 apartamentos ao redor. Eles não fizeram 600 apartamentos; eles removeram 200 famílias. Dos apartamentos só fizeram 34 na Rua Nabuco de Freitas, perto do Morro do Pinto. [...] Sobre a moradia social, no início, o Porto Maravilha tinha que fazer 5 mil casas populares, houve uma conferência que aumentou para 10 mil, e não foi feita nenhuma dessas casas dentro desse projeto. O que começou a ser feito na rua Nabuco de Freitas foram os 34 apartamentos que iriam realocar as pessoas que estavam sendo removidas da Providência. Uma parte das pessoas que eram removidas, que não aceitavam a indenização, um dinheiro muito aquém do que se pode morar na zona portuária, receberia os apartamentos. Mas eles removeram 200 famílias e fizeram 34 apartamentos para realocar essas 200 famílias. Então tem gente que ficou no aluguel social, tem gente que perdeu casa, e tantos outros foram morar distantes do Centro em projetos do Minha Casa Minha Vida ou na Av. Frei Caneca, num conjunto habitacional do MCMV (REPRESENTANTE MORRO DA PROVIDÊNCIA).

A mesma problemática de remoção e dificuldade em se estabelecer na infraestrutura do Porto Maravilha é sentida e demarcada pela representante do Instituto dos Pretos Novos, ao ser questionada a respeito da qualidade do projeto

de revitalização urbana, que, além disso, faz reclamações quanto à acessibilidade e mobilidade no perímetro do museu, situado na Rua Pedro Ernesto, no bairro da Gamboa:

Não temos transporte, infraestrutura, [...] Nossa condução é péssima. O VLT funciona somente até meia-noite, além de gastarmos muito mais, porque não existe integração do VLT com metrô ou ônibus. O morador aqui ficou meio que isolado. Não tivemos beneficiamento. **É uma expulsão branca.** [...] Você não tem telefone, não tem ônibus, né, não tem infraestrutura de comércio, você faz o quê? Você vai embora, né? Isso é uma expulsão branca. **Há uma expulsão branca no local, sim!** Não há uma conexão. [...] Os aluguéis aumentaram um pouco, o valor de venda dos imóveis teve um aumento surreal, aumentaram muito (REPRESENTANTE IPN, grifo nosso).

Conforme pode ser percebido, há em curso uma sistematização muito perversa de reconfiguração do tecido urbano do Porto Maravilha engendrado por pautas capitalistas e antidemocráticas, no sentido de não incluírem as entidades sociais e culturais neste processo de revitalização e seu consequente crescimento econômico.

Dessa forma, utilizo os conceitos de zonas opacas e zonas luminosas de Santos (2014, p. 148), cuja estruturação alinha-se aos territórios da operação urbana, ou como denominada, da Pequena África. As engrenagens que performatizam a construção dessa outra cidade pelas estratégias de *marketing*, criando, dessa forma, imagens urbanas consensuais e pacificadas, conforme desvela Jacques (2009).

Ainda, segundo a autora, esses simulacros de cidade, ou “simulacros consensuais”, não conseguem apagar a “outra cidade”, latente e pulsante, que opera insurgências e *reexistências* nos espaços opacos. Assim, enquanto a construção de consensos procura obscurecer os conflitos citadinos, sendo um método de despolitização, a revelação dos dissensos seria, então, uma forma ativa de resistir e existir, uma ação política (JACQUES, 2009).

Assim, a partir das reflexões abordadas anteriormente, é traçada esta última análise comparativa, que aborda as perspectivas futuras para o projeto do Porto Maravilha, a imagem que cada entidade possui para a área em questão, elencando, lado a lado, as falas de cada agente:

Uma coisa que não terminou, que *tá* mal acabada. Eu acho que deveria haver um projeto custeado pelo governo de melhoramento das fachadas das casas históricas, porque isso é um investimento muito caro para o proprietário. São casas de pobre, o proprietário não tem dinheiro para bancar uma reforma desse porte. (REPRESENTANTE IPN).

Trata-se de uma operação fundamental para a revitalização urbana, necessária para a desobstrução do trânsito na região. Aquecer o mercado imobiliário e a

liquidez dos fundos, incentivando a chegada de grandes incorporadoras, investidores, grandes âncoras (como a L'Oreal, Granado), uma rede multinacional de *shopping center*, hospital e presença de uma grande universidade. Não podemos esquecer que essa foi uma importante operação de requalificação urbana de um **ambiente degradado e vazio** (REPRESENTANTE CDURP).

Se você me perguntar sobre a praça Mauá, se ela *tá* boa, se ela *tá* legal. Ela *tá* legal, *tá* muito bonita mesmo, mas em cima de quantas dores? Em cima de quanta remoção, em cima de quanta falta de participação popular, em cima de quanta arbitrariedade isso foi feito? [...] Pra mim, o governo, o Estado, ele mesmo abandona e ele mesmo fala 'ó, *tá* abandonado, é um vazio urbano, precisamos revitalizar, reavivar!', [...] e propõe um projeto e aí começa a especulação imobiliária. Começa a perceber uma transformação benéfica no lugar para eles. De início, quem *tá* por dentro, começa a comprar os terrenos num preço bem inferior, achando que está fazendo um bom negócio. E aí o governo diz que vai melhorar, revitalizar, mas é pelo próprio abandono dele (REPRESENTANTE MORRO DA PROVIDÊNCIA).

De acordo com dados obtidos no censo de 2000 do IBGE, a região portuária abarca um total de aproximadamente 40 mil habitantes, que, acrescidos à previsão da chegada de mais 60 mil pessoas, perfazem a projeção de uma população de aproximadamente 100 mil habitantes a ser alcançada após 15 anos da implementação da lei complementar n.º 101/2009 (RIO DE JANEIRO, 2009a).

Assim, em condições naturais e tangíveis da execução do projeto, as suas obras já deveriam estar bastante avançadas, posto que o prazo estimado para a sua conclusão seria o ano de 2024. Entretanto, sabe-se que já não é mais possível retomar esse percurso devido às crises recentes de escassez de recursos e de investimentos.

A partir da análise das entrevistas, pode ser compreendido que o contexto atual do Projeto Porto Maravilha resigna ambiguidades e conflitos não apenas na sua exequibilidade como também na relação com as entidades sociais e culturais da região, que procuram lutar pelo direito à cidade e pela sua sobrevivência na mesma:

[...] os processos capitalistas de urbanização destruíram as cidades como corpo político funcional em que se poderia construir uma alternativa anticapitalista civilizada (HARVEY, 2014, p. 246).

## 5

### Considerações finais

A partir do que foi discutido neste trabalho, pode-se apreender a respeito do caráter manipulativo do capital urbano e internacional na malha urbana, ao reconfigurar não apenas a sua estrutura física, performando, assim, simulacros de si mesmas, em um espaço homogeneizado e pasteurizado, assim como opera na transfiguração do seu tecido social e cultural, conforme desvela Jacques (2009) e Sánchez (2016).

Dessa maneira, esse “novo formato” de cidade contemporânea é apresentado como uma utopia autoritária, um lugar pronto – o *ready-made* urbano –, estando alinhado às expectativas de um devir proposto enquanto diretriz e recurso para a implementação e disputa de grandes centros corporativos urbanos arraigados numa estruturação contemporânea globalizante. Sendo, dessa forma, experimentada enquanto uma sistematização de autoridades políticas e empresariais, que, ao performatizar um simulacro de propostas e promessas para a cidade real, acabam, em seus efeitos não anunciados, promovendo exclusões, fragmentações e expurgações sociais consequentes.

Conforme observado, essa estruturação se dá, também, pelo engendramento de políticas urbanas de *marketing* e *branding* urbano, que tentam imputar imagens de cidade, ou “imagens-síntese” como denomina Sánchez & Guterman (2016), aos mais diversos tipos de território, como demonstrado na análise comparada dos projetos de revitalização urbana das cidades de Baltimore, Buenos Aires e Barcelona.

O multiculturalismo cênico, que manipula a diversidade cultural e social das urbes contemporâneas, operado por esses construtos de cidade, viabilizam e reforçam a necessidade de se controlar, ordenar e modelizar a mistura social evidente nos territórios, perfazendo uma determinada imagem de cidade (CUNHA, 2013, p. 328).

Que tipo de realidade tentam comercializar, difundir e implementar essas organizações internacionais e seus consultores de planejamento estratégico, muito alinhadas com o pensamento acerca do empreendedorismo e empresariamento urbano, desvelado por Compans (2005) e Harvey (1996)?

Observa-se, no decurso deste trabalho, portanto, a tentativa de enquadrar a cidade do Rio de Janeiro, mais especificamente, a região portuária, dentro de

dois tipos de paradigmas de cidade. Um deles é a cidade-negócio ou cidade-mercadoria, intrinsecamente interconectado às necessidades do capital contemporâneo e bastante incentivado pelos parâmetros citados e pelos megaeventos sediados pela cidade no período de 2007 a 2016. Tais práticas se articulam com o paradigma de cidade global, conforme elucida Sassen (2012) e Santos (2001, 2014).

Por conseguinte, é necessário descortinar a territorialidade cidadina para além do seu valor econômico, devendo perceber a importância dos valores sociais e culturais para o seu desenho e planejamento. Desse modo, o exercício da cidade relaciona-se, e muito, com a experiência das diferenças e pluralidades no seu contexto urbano, devendo-se pensar em ações de *existência* das cidades (como a zona portuária resiste?).

A construção sistemática desse novo método de planejamento e de reconstrução das cidades intersecciona-se à exploração da cultura de consumo e à sua conseqüente espetacularização. Arantes (2000) afirma estar relacionado à consolidação de um tripé entre a gestão pública urbana, o mercado imobiliário e a indústria cultural, o que possibilitaria a criação de valor financeiro, ao passo que Santos (2001, p. 101) relaciona essa questão com a cristalização de uma financeirização global do território: “No território, a finança global instala-se como a regra das regras [...]”.

Assim, o lugar, enquanto espaço de exercício da existência plena, corporifica as demandas globalizantes de um projeto de cidade olímpica, cuja ordem urbana híbrida promove novos modos de produção e reprodução da cidade, além de sistematizar e legitimar um possível processo de embranquecimento espacial, fundamentado pelas remoções e higienizações espaciais (RIBEIRO & JÚNIOR, 2017; SANTOS, 2001).

A globalização opera em um contexto demarcado por crises, cujo atravessamento latente é necessário para a sobrevivência das cidades, de modo que os tempos de globalização são tempos de projeto, de reformulação e de reconfiguração. São tempos de consolidação de nebulosas, ou seja, tempos de cristalização de redes: intelectuais, de cidades, de ação pública e de ação social, no qual tudo está interligado, ao mesmo tempo e agora. São “espaços do presente e do futuro” (PEREIRA, 2017).

Assim, o contexto atual de crise perpassado pelo projeto do Porto Maravilha encontra analogia similar ao mito da Fênix, explicitado anteriormente, cujo renascimento começa a ser mecanizado a partir da implementação de um novo contrato de PPP com as mesmas empresas de antes.

A partir da análise do capítulo 2, no qual tratamos a respeito dos mecanismos e engendramentos desse “novo” modo de se pensar e conceber as cidades, fica evidente que continuamos a repetir as mesmas tipologias de produção do comum desde o modernismo, porém com uma nova roupagem, travestida de um certo modelo de impulsionamento social, cultural e econômico das metrópoles contemporâneas a partir da sua objetificação e produção de simulacros, operados por intermédio do caráter manipulativo do capital internacional.

No capítulo 3, a partir da abordagem comparativa entre as cidades de Baltimore, Buenos Aires e Barcelona com o projeto do Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro, evidencia-se a aproximação latente entre esses planos, não somente no tocante ao seus projetos de redesenho urbano, assim como dos efeitos positivos e negativos dessas reestruturações espaciais na tessitura social, cultural e econômica das urbes contemporâneas, que se encontram interconectadas e arraigadas a um sistema mundial de cidades.

Ao aprofundar a análise do projeto do Porto Maravilha no capítulo 4, pode-se ter uma maior compreensão de como os seus mecanismos de funcionamento operam e auxiliam na (re) construção dessa nova imagem de cidade que se quer cristalizar enquanto cidade real. Além de imputar uma nova realidade para a zona portuária, esquecendo-se ou, ao menos, produzindo um certo tipo de projeto de embranquecimento territorial. A diáspora negra e africana, mesmo não sendo um ponto focal do trabalho, se apresenta enquanto uma especificidade da região e que não pode ser deslegitimada ou subjugada pelo projeto; pelo contrário, deve ser debatida e interpelada junto à sociedade.

Desse modo, a partir de tais acepções, convencionou-se que as cidades possuem um tempo útil de vida, no qual elas nascem, consolidam-se e latejam, morrem, passando por momentos de crise, e renascem, posteriormente, reconfiguradas e reformatadas. Entretanto, questiona-se quais serão as possibilidades de ressurreição das “cinzas” deixadas por um projeto que não obteve tanto sucesso no seu alinhamento financeiro, social e cultural.

Dessa maneira, é necessário questionar e refletir a respeito da sustentabilidade de tais modelos urbanos, de maneira a compatibilizar as suas demandas por acumulação de mais-valias urbanas e de investimentos com as reais necessidades dos entes sociais e culturais, que *reexistem* na malha urbana cotidianamente. Dessa forma, baseando-se nas palavras de Moreira (2004, p. 134), esse trabalho reforça a importância sobre a necessidade de humanizar o urbanismo de forma a valorizar as múltiplas dimensões de vida na cidade.

## Referências bibliográficas

- ALMEIDA, L. Da Providência à Cidade do Espelho. In:\_\_\_ROLNIK, R.; FERNANDES, A. (Orgs.). **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. pp. 325-335.
- ALVES, M. R.; NEDER, V. **Caixa Econômica tenta solução financeira para salvar Porto Maravilha**. O Estado de S. Paulo, 22 ago. 2018. Disponível em: <<https://economia.estadao.com.br/noticias/geral,caixa-economica-tenta-solucao-financieira-para-salvar-porto-maravilha,70002467473>>. Acesso em: 27 jan. 2019.
- AMARAL D'AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES. **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)**: operação urbana consorciada da região do porto do Rio, 2010. Disponível em: <[http://www.portomaravilha.com.br/estudos\\_vizinhanca](http://www.portomaravilha.com.br/estudos_vizinhanca)>. Acesso em 15 jan. 2019.
- ANDREATTA, V. (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- ARANTES, O. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões. In: \_\_\_ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, pp. 11-74.
- ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000.
- ASCHER, F. **Os novos princípios do urbanismo**. São Paulo: Romano Guerra, 2010.
- BOTTURA, A. C. L. O paradigma da cidade global e as olimpíadas do Rio de Janeiro. **Oculum**, v. 11, n. 1, p. 119-135, Jan./Jun. 2014.
- CARERI, F. **Walkscapes: o caminhar como prática estética**. São Paulo: Editora G. Gili, 2013.
- CARLOS, A. F. A. A tragédia urbana. In:\_\_\_CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015, pp. 43-63.
- \_\_\_\_\_. **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015.
- CARNEIRO, S. S.; PINHEIRO, M. L. Cais do Valongo: patrimonialização de locais, objetos e herança africana. **Religião e Sociedade**, v. 2, n. 35, pp. 384-401, 2015.
- CDURP. Relatório trimestral de atividades: abril, maio e junho/2018. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2018/relatorioabrilmaiojunho2018.pdf>>. Acesso em 15 jan. 2019.
- \_\_\_\_\_. Relatório trimestral de atividades: janeiro, fevereiro e março/2018. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2018/relatiriojanfevmar2018.pdf>>. Acesso em 15 jan. 2019.

\_\_\_\_\_. Relatório trimestral de atividades: julho, agosto e setembro/2018. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2018/relatoriojulhoagostosestembro2018.pdf>>. Acesso em 15 jan. 2019.

CHOAY, F. **O Urbanismo: utopias e realidades**. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2000.

CIDEU. **Sobre nosotros cideu website**. [s. d.]. Disponível em: <<https://www.cideu.org/sobre-nosotros>>. Acesso em: 12 fev. 2019.

COHEN, J.-L. **O futuro da arquitetura desde 1889: uma história mundial**. São Paulo: Cosac & Naify, 2013.

COMITÊ RIO. **Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro: Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro**, nov. 2015. Disponível em: <[http:// https://www.childrenwin.org/wp-content/uploads/2015/12/Dossie-Comit%C3%AA-Rio2015\\_low.pdf](https://www.childrenwin.org/wp-content/uploads/2015/12/Dossie-Comit%C3%AA-Rio2015_low.pdf)>.

Acesso em: 15 set. 2018.

\_\_\_\_\_. **Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro: Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro**, mai. 2013. Disponível em: <[https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie\\_comitepopularcoparj\\_2013.pdf](https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie_comitepopularcoparj_2013.pdf)>. Acesso em: 15 set. 2018.

COMPANS, R. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

CRUZ, R. C. A. "Patrimonialização do patrimônio": ensaio sobre a relação entre turismo, "patrimônio cultural" e produção do espaço. **Revista GEOUSP, Espaço e Tempo**, São Paulo, N. 31, pp. 95 - 104, 2012.

CUNHA, N. V. O "modelo Barcelona" em questão: megaeventos e marketing urbano na construção da cidade-olímpica. **O Social em Questão**, Rio de Janeiro, Ano XVI, n. 29, p. 325 - 330, 2013.

CUNHA, N. V.; FREIRE, L. L.; MACHADO-MARTINS, M.; VEIGA, F. B. **Antropologia do conflito urbano: conexões Rio-Barcelona**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2016.

DAFLON, R. **Venderam o céu do porto**. Agência A Pública, 4 dez. 2017. Disponível em: <<https://apublica.org/colecao/particular/2017/12/venderam-os-ceus-do-porto/>>. Acesso em: 12 mar. 2019.

\_\_\_\_\_. **O Porto Maravilha é negro**. Agência A Pública, 19 jul. 2016. Disponível em: <<https://apublica.org/2016/07/o-porto-maravilha-e-negro/>>. Acesso em: 12 mar. 2019.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DEL RIO, V. Baltimore e o Inner Harbor. In: \_\_\_ANDREATTA, V. (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

DELGADO, M. **La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del modelo Barcelona**. Madrid: Los libros de la Catarata, 2007.

FIX, M. A. B. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. Campinas, 2011. Tese - Instituto de Economia, UNICAMP.

GEHL, J. **Cidades para pessoas**. Tradução: Anita Di Marco. 2. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013.

- GONÇALVES, R. S. Porto Maravilha, renovação urbana e o uso da noção de risco: uma confluência perversa no Morro da Providência. **Libertas: R. Fac. Serv. Soc.**, Juiz de Fora, v. 13, n. 2, p. 175 - 207, jul./dez. 2013.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates: Revista de Estudos Regionais e Urbanos**, São Paulo, n. 39, p. 48-64, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 2006.
- \_\_\_\_\_. **Cidades rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACQUES, P. B. Notas sobre espaço público e imagens da cidade. **Vitruvius - Arqtextos**, São Paulo, ano 10, n. 110.02, jul. 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/10.110/41>>. Acesso em 19 fev. 2019.
- JUSTIÇA GLOBAL. **Guía para periodistas y comunicadores**: violaciones de derechos en la ciudad olímpica. Rio de Janeiro: Justiça Global, 2016.
- LE CORBUSIER. **Urbanismo**. Tradução: Maria Ermantina Galvão Gomes Pereira, São Paulo: Martins Fontes, 1992.
- LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001a [1969].
- LOJKINE, J. **O Estado capitalista e a questão urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 1981.
- LYNCH, K. **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70, 2003.
- MONTANER, J. M. **Después del movimiento moderno**: Arquitectura de la segunda mitad del siglo XX. 5 ed. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2002.
- MONTANER, J. M.; MUXÍ, Z. **Arquitectura e Política**. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.
- MOREIRA, C. C. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação**: cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora UNESP, 2004.
- \_\_\_\_\_. Da cidade cúmplice à cidade insurgente: sobre o Rio de Janeiro, desde junho de 2013. In: \_\_\_\_ Seminário Escavar nas superfícies, 2013, Rio de Janeiro.
- MOURA, P. **Caixa fecha primeiro negócio com Cepacs do Porto Maravilha**. Valor Econômico, 12 dez. 2011. Disponível em: <<https://www.valor.com.br/empresas/1134758/caixa-fecha-primeiro-negocio-com-cepacs-do-porto-maravilha>>. Acesso em: 12 mar. 2019.
- MURICY, A. C.; TEIXEIRA, C. A. **Memórias do Cais do Valongo**. Kabula Filmes. 2015. Documentário (28min.). Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=EAQranlgycA>>. Acesso em: 14 out. 2018.
- OLIVEIRA, A. R. S. O. **Mural etnias - entre significações e representações**: um marco na revitalização do Porto Maravilha. Rio de Janeiro, 2017. Dissertação - Escola de Belas Artes, Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- PEREIRA, B. N. **Reestruturação espacial na Zona Portuária do Rio de Janeiro**: gentrificação e coesão espacial. Rio de Janeiro, 2017. Dissertação - Instituto de Geociências, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

PEREIRA, M. S. Fênix - **Rio de Janeiro: expansões e crises**. In: Palestra ministrada na Semana de Arquitetura da Universidade Santa Úrsula, 2017, Rio de Janeiro. Notas de palestra.

PIO, L. G. **Do corredor cultural ao Porto Maravilha: mudança de paradigma?** In: V Seminário Internacional - Políticas culturais, 2014. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa. pp. 1-17.

REGO, H. A. Buenos Aires e o Puerto Madero. In: \_\_\_ANDREATTA, V. (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

RIBEIRO, L. C. Q.; JÚNIOR, O. A S. Neoliberalization and megaevents: the transition of Rio de Janeiro's hybrid urban order. **Journal of Urban Affairs**, v. 39, n. 7, pp. 909-923, 2017.

RIO DE JANEIRO (a). Lei complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. **Diário Oficial do Rio**, Rio de Janeiro, RJ, 24 nov. 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 14 out. 2018.

\_\_\_ (b). Lei complementar n.º 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP e dá outras providências. **Diário Oficial do Rio**, Rio de Janeiro, RJ, 24 nov. 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 14 out. 2018.

RODRIGUES, M. **Prefeitura do Rio receberá R\$ 147 milhões para investir no Porto Maravilha**. Portal de Notícias G1, 22 ago. 2018. Disponível em: <  
<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2018/08/22/prefeitura-do-rio-recebera-r-147-milhoes-para-investir-no-porto-maravilha.ghtml>>. Acesso em: 12 mar. 2019.

ROLNIK, R. Territórios negros nas cidades brasileiras (etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro). **Estudos Afro-Asiáticos**, n. 17, pp. 29 - 40, 1989.

\_\_\_\_\_. **Nuvem eletrônica de fluxos financeiros: paisagens para a renda**. In: Palestra ministrada no 2º Seminário Internacional de Urbanismo Biopolítico, 2018, Belo Horizonte. Notas de palestra.

ROLNIK, R.; FERNANDES, A. (Orgs.). **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016.

SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. In: \_\_\_ROLNIK, R.; FERNANDES, A. (Orgs.). **Cidades**. Rio de Janeiro: Funarte, 2016. pp. 297-323.

SÁNCHEZ, F.; GUTERMAN, B. Batalhas simbólicas na cena pública: a marcha para "Rio 2016". In: \_\_\_CUNHA, N. V.; FREIRE, L. L.; MACHADO-MARTINS, M.; VEIGA, F. B. (Orgs.), N. **Antropologia do conflito urbano: conexões Rio - Barcelona**. Rio de Janeiro: Lamparina, 2016. pp. 40 - 49.

SANTOS, C. N. F. **A cidade como um jogo de cartas**. Niterói: EDUFF, 1988.

- SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 7. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- \_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2014.
- SANTOS, C. S. Do lugar do negócio à cidade como negócio. In: \_\_\_CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. pp. 13-41.
- SARLO, B. **A cidade vista: mercadorias e cultura urbana**. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2014.
- SASSEN, S. **Cities in a world economy**. 4 ed. Los Angeles: Sage Publications, 2012.
- SCIFONI, S. O patrimônio como negócio. In: \_\_\_CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. pp. 209-225.
- SEVCENKO, N. **A Revolta da Vacina: mentes insanas em corpos rebeldes**. São Paulo: Cosac Naify, 2010.
- SILVA, A. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- SOARES, L. S. O fio de Ariadne e o desatar dos nós do turismo urbano. In: \_\_\_CARLOS, A. F. A.; VOLOCHKO, D.; ALVAREZ, I. P. (Orgs.). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. pp. 227-245.
- TOLEDO, M. P. **Participação de instituições locais em projetos de revitalização urbana: o caso do Projeto Porto Maravilha na cidade do Rio de Janeiro**. 2012. Dissertação (Mestrado) - Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa.
- VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: \_\_\_ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, pp. 75-103.
- VALLEJO, M. H. **O negócio da cidade: evolução e perspectivas da cidade contemporânea**. Rio de Janeiro: Mauad X, Inverde, 2015.
- VISIT BALTIMORE. **Baltimore Inner Harbor website**, [s. d.]. Disponível em: <<https://baltimore.org/article/baltimore-inner-harbor>>. Acesso em: 11 jan. 2019.
- WERNECK, M. G. S. **Porto maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2016. Dissertação - Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

## Apêndice A – Levantamento fotográfico

Foi feito um levantamento fotográfico da praça Mauá, píer Mauá e de algumas ruas do perímetro próximo a essas locações no período de maio e junho de 2018, de forma a registrar um pequeno recorte do panorama atual da malha urbana e suscitar reflexões a respeito dos temas discutidos no decurso do trabalho. Duas realidades de cidade se apresentam: a *city versus a pólis*.



Museu do Amanhã, praça Mauá.



Feira na praça Mauá: espaços do consumo.



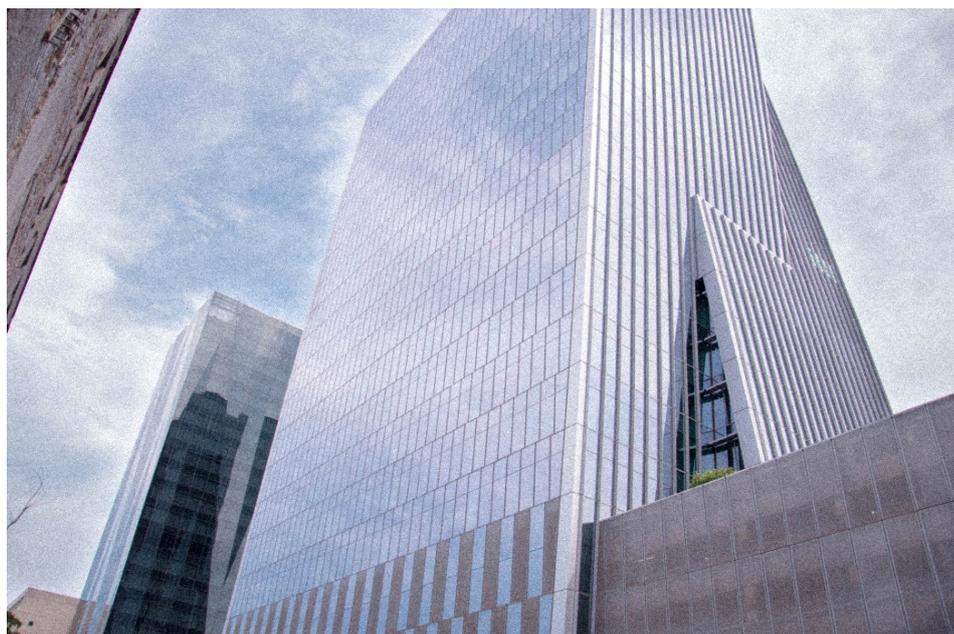
Praça Mauá, zona portuária.



Instituto dos Pretos Novos, rua Pedro Ernesto, Gamboa.



Casaões históricos localizados na rua Souza e Silva, próximo ao Cais do Valongo.



Ed. Vista Guanabara, situado na rua Barão de Tefé, n. 34: o capital simbólico.



Cais do Valongo, Saúde.



Edificações abandonadas: a construção da ideia de ociosidade, vazio e degradação urbana.



Pedra do Sal, Saúde.



Pier Mauá: espaços para o consumo internacional.



Píer Mauá.



Rua Pedro Ernesto, Gamboa.



Edifício próximo do AquaRio, ao final do píer Mauá.

## Apêndice B - Entrevistas Semiestruturadas

### ROTEIRO ENTREVISTA – REPRESENTANTE/FUNCIONÁRIO IPN (ENTIDADES CULTURAIS)

Prezado senhor(a),

Sou mestrando da PUC-Rio e preciso da sua colaboração para o desenvolvimento da minha pesquisa, que tem como objetivo analisar a articulação dos agentes privados e públicos na construção de uma nova imagem para o Porto Maravilha, levando em consideração os processos econômicos e sócio culturais envolvidos.

Esta pesquisa é de cunho acadêmico, todas as suas informações serão processadas respeitando a sua privacidade.

Muito obrigado!

Entrevistado 1

Data Entrevista: 05/06/2018      Local: IPN – Instituto Pretos Novos

Idade: 61 anos      Gênero: Feminino

Função exercida: Diretora e Presidente do instituto

1 – Como funciona o programa Porto Cultural?

Resposta: É os 3% dos CEPACs? Não é isso? Então, esses 3% dos CEPACS, os R\$ 3 milhões da vida, eles gastaram com museus e reformas. Do José Bonifácio, do Museu do Amanhã, do MAR. Só naqueles galpões da Gamboa, foi uma fortuna que eles gastaram e hoje estão lá entregues, abandonados. Com o José Bonifácio gastaram R\$3 milhões. Gastaram R\$ 1 milhão na quadra da Vizinha Faladeira, gastaram quase R\$ 2 milhões no Clube Talman, um clube que não tem nenhuma função social ou cultural para a área, sabe? E a gente aqui cheio de problemas, meu telhado é todo remendado, precisando de salas, com vários problemas estruturais, precisando fazer um “puxadinho” lá em cima, sabe?

2 – Ele articula atividades culturais levando em consideração a voz e posicionamento dos agentes culturais?

Resposta: Não soube responder sobre o programa Porto Cultural.

3 – Era intenção do projeto do Porto Maravilha a preservação e diálogo do patrimônio histórico da região?

Resposta: Sim, sempre houve o diálogo, até porque o presidente da CDURP, na época, tinha uma experiência precedente com a cultura africana, tendo, inclusive, morado um tempo em Moçambique. O presidente da CDURP na época, ele era uma pessoa que morou em Moçambique, ele tinha todo um cuidado com isso, se não fosse isso, teriam passado uma rua por cima do Cais do Valongo. Dizem que se não fosse sua influência e defesa, na época, o VLT teria passado por cima. Investiram dinheiro em estudos e elaboração de um dossiê para que fosse enviado à UNESCO para candidatar o Cais do Valongo como patrimônio da humanidade, isso tudo iniciativa deles. Depois que muda o governo, aquilo tudo acaba, inclusive o cuidado com o patrimônio, que é algo que esse governo atual não está tendo.

4 – Você concorda com a ideia de que o projeto de reestruturação urbana promove uma patrimonialização e apropriação turística da zona portuária?

Resposta: Após as obras houve um interesse dos guias turísticos pela região e pela memória africana do local. A gente enxergava o turismo como um turismo paisagístico, né, os turistas chegando no Rio de Janeiro querem ver praia, futebol, Corcovado e Pão de Açúcar. Com as oficinas que a gente fez, com o Porto Maravilha também, vários guias de turismo passaram a visitar e conhecer a região. Mas a gente já faz, desde 2014, aqui na região, essas oficinas de história. Inclusive, uma dessas oficinas era o caminho da escravidão e a história da zona portuária, e muitos desses guias de turismo faziam essas oficinas, que duravam cerca de 4 a 5 horas a céu aberto, passando por todos os lugares históricos da região, o que chamou a atenção de muitos deles. A gente mostrou mais um nicho de turismo, em que eles podem atuar.

Segundo a entrevistada não houve nenhum tipo de articulação entre os agentes estatais e privados, com relação ao turismo, de forma a promover e fomentar esses roteiros de exploração da região, aconteceu de forma espontânea.

A própria CDURP jamais imaginou que o Cais do Valongo atrairia turismo para a região. Nunca houve nenhum tipo de capacitação promovida pela CDURP ou pela Porto Novo com os guias de turismo, pelo contrário, nós que fomentávamos essas oficinas, a gente tinha o apoio deles e fazíamos coisas que achávamos que deveriam ser feitas pelo lugar e pela história.

5 – De que maneira a cultura e memória africana foram inseridas no projeto de “requalificação” urbana em questão?

Resposta: Discorre sobre a concepção do Circuito Histórico do Cais do Valongo e da reformulação da Pedra do Sal.

6 – Qual o posicionamento do instituto em relação ao projeto? Houve algum diálogo com os agentes públicos e privados?

Resposta: Sim, naquela época sempre houve o diálogo e tentativas frequentes de estabelecer comunicação, talvez não obtivéssemos os resultados que queríamos, às vezes, mas sempre houve diálogo. As portas nunca ficaram fechadas. Mas, atualmente, não possuímos nem apoio e nem diálogo ou comunicação.

7 – De que modo o Circuito Histórico e Arqueológico da zona portuária e o IPN foram inseridos no plano do Porto Maravilha? Existe algum tipo de apoio financeiro por parte dos agentes públicos e privados?

---

8 – Atualmente o instituto possui algum tipo de financiamento proveniente da operação urbana? E além do suporte financeiro existe algum outro tipo de auxílio ou contribuição, material ou imaterial?

Resposta: Não houve repasse dos 3% de recursos de CEPACs que deveriam ser destinados e aplicados na área da cultura, patrimônio e moradia social. Aqui o que eles beneficiaram a gente com financiamento foi um prêmio de R\$ 150 mil que a gente reverteu em 2014, parte dele, que é o Prêmio Porto Maravilha, que a gente achava que ia ter todo ano. Esse prêmio, inclusive, eles deram para até 10 instituições do bairro, mas eles abriram para outras instituições de outros bairros, que nunca pisaram aqui, e acabaram levando o prêmio também. Sei que dá uns R\$ 3 milhões e pouco isso aí, pra você ver, de R\$ 2 milhões eles passaram para R\$ 3 milhões e pouco, danados distribuindo dinheiro. Com esse dinheiro eu fiz muitas oficinas, exposições, investi em alguns equipamentos, paguei alguns professores, foram quase 3 mil pessoas atendidas. A CDURP nos cede o auditório deles para as nossas aulas de pós-graduação, é o que eles podem fazer por nós no momento, *pra* não dizer que eles não estão ajudando a gente em nada. Aí sim, esse dinheiro da premiação acabou. Dos CEPACs.

9 – Quais benefícios promovidos pela intervenção urbana você destacaria?

Resposta: Embelezamento paisagístico. Ressaltou a importância do projeto para o morador. Se terminassem as obras como eles deveriam terminar, o benefício para o morador seria muito legal. Ganhar um boulevard, agora a gente ficou muito ruim de condução. O VLT não nos atende. O embelezamento externo e alguma ajeitadinha internamente, mas a gente não tem uma estrutura legal. A gente ficou com pouca infraestrutura, nós temos apenas um supermercado, enfim, não ficou muito bom *pra* gente, não. Mas você não deixa de ter eventos de graça na região o tempo todo, mas não é só de música que a gente vive, não é?

10 – Quais malefícios promovidos pela intervenção urbana você destacaria?

Resposta: Não temos transporte, infraestrutura, muitas lojas se mudaram daqui, faliram. Nossa condução é péssima. O VLT funciona somente até meia-noite, além de gastarmos muito mais, porque não existe integração do VLT com metrô ou ônibus. O morador aqui ficou meio que isolado. Não tivemos beneficiamento algum. Muitas ruas aqui têm problemas até com telefonia, telefone fixo, sem internet. A rua da Gamboa, por exemplo, não tem telefone, e nem internet, pela Oi. É uma expulsão branca. Você não tem condução, você não tem telefone. Você não tem telefone, não tem ônibus, não tem infraestrutura de comércio, você faz o quê? Você vai embora, né? Isso é uma expulsão branca. Há uma expulsão branca no local, sim! Não há uma conexão. Nós moradores da zona portuária, vizinhos do MAR e do Museu do Amanhã temos uma carteirinha que nos permite o livre acesso às exposições, quantas vezes a gente quiser. Além disso, os aluguéis aumentaram um pouco. O valor de venda dos imóveis teve um aumento surreal, aumentaram muito.

11 – Qual a sua opinião a respeito do projeto do Porto Maravilha? Como você o enxerga?

Resposta: Uma coisa que não terminou, que *tá* mal acabada. *Pra* mim não acabou ainda, tem muito a ser feito. Melhoramentos de calçadas, um melhor acabamento das ruas e passeios. Eu acho que deveria haver um projeto custeado pelo governo de melhoramento das fachadas das casas históricas, porque isso é um investimento muito caro para o proprietário. Não fizeram isso na Bahia, por que

não fazem isso aqui também? São casas de pobre, o proprietário não tem dinheiro para bancar uma reforma desse porte.

12 – Você concorda com o posicionamento tomado pelo poder público na articulação com os agentes privados no desenvolvimento das obras?

Resposta: Hoje não, hoje não concordo com nada, porque nada acontece. Não existe diálogo; no governo passado sim, havia. Existiam convenções em que era possível conversar, discutir e trocar ideias e se resolver, não como deveria ser, mas havia essa chance, hoje você vai conversar com quem, com o Papa? Nem o Papa tá aí pra poder te ouvir, no confessionário. Hoje com o Crivella esquece revitalização, a continuação, esquece.

13 – Gostaria de acrescentar alguma informação que julgue relevante e que não foi levantada em algum dos questionamentos?

---

## **ROTEIRO ENTREVISTA – REPRESENTANTE CDURP (GESTÃO PÚBLICA)**

Prezado senhor(a),

Sou mestrando da PUC-Rio e preciso da sua colaboração para o desenvolvimento da minha pesquisa, que tem como objetivo analisar a articulação dos agentes privados e públicos na construção de uma nova imagem para o Porto Maravilha, levando em consideração os processos econômicos e sócio culturais envolvidos. Esta pesquisa é de cunho acadêmico, todas as suas informações serão processadas respeitando a sua privacidade.

Muito obrigado!

Entrevistado 2

Data Entrevista: 29/05/2018      Local: CDURP

Idade: 31 anos      Gênero: Masculino

Função exercida: Assessor da Secretaria de Des. Econômico e Social/Assessor da Presidência.

1 – Como funciona a CDURP e quais são as suas principais atribuições?

A CDURP se responsabiliza por administrar e gerenciar os contratos e articulações referentes ao projeto de revitalização do Porto Maravilha.

Resposta: Trata-se de uma empresa de economia mista, com recursos provenientes da iniciativa privada e os demais são arrecadados junto ao governo do Estado do Rio de Janeiro e a prefeitura. A CDURP é uma co-gestora da prefeitura na zona portuária, na qual tem a responsabilidade de desenvolver a região do ponto de vista econômico, social e urbano.

2 – Atualmente quais são as principais atividades que estão sendo desenvolvidas pela Companhia?

Resposta: 60% de nossas obras já foram concluídas, os outros 40% são obras de infraestrutura. Atualmente estamos numa fase de “adentramento” da região portuária. Uma área que não foi atendida na fase inicial do projeto, que ficou bastante focada na orla Conde e na Praça Mauá, por onde passava a Perimetral anteriormente.

3 – Como funcionam os programas Porto Cidadão e Porto Cultural?

Resposta: O Porto Cultural é um programa de fomento à arte e cultura, através do financiamento de projetos culturais por parte da CDURP e da Porto Novo. A CDURP oferecia patrocínios e financiamentos a ONGs, instituições culturais e demais órgãos relacionados ao fomento da arte e cultura. (Não citou informações sobre o programa Porto Cidadão).

4 – Como funciona a aplicação dos CEPACs na execução das obras do Porto Maravilha?

Resposta: Durante a operação ainda não foi utilizado dinheiro municipal ou público, trata-se de uma parceria público-público. Ainda não temos uma iniciativa que é, de fato, público-privada. É estimado o valor total da operação, o proprietário privado investe em terrenos públicos, cujo dinheiro é revertido na execução e manutenção das obras do projeto de intervenção urbana. A Caixa Econômica, detentora dos títulos de garantia, é quem faz a gestão dos terrenos da Zona

Portuária. A CDURP recebe o dinheiro da venda dos CEPACs, através da Caixa e do FIRP, após a venda, a agência autoriza ou não a utilização do FIIPM, que é quem faz o custeio de toda a operação. Falou sobre a dificuldade de comercialização e transação dos CEPACs e que o modelo como foi desenvolvida a operação só vigorará a partir das suas vendas.

5 – Atualmente, como está sendo feita a comercialização dos CEPACs?

Resposta: A comercialização e transações com os títulos encontram-se estagnadas.

(Repetiu respostas da pergunta anterior).

6 – De que forma a CDURP se relaciona com os moradores da zona portuária? Houve algum tipo de diálogo ou preocupação em estabelecer comunicação com eles antes e durante a operação do Porto Maravilha?

Resposta: Articulação com coletivos sociais. Fomento de projetos de qualificação profissional. Gerência de Des. Econômico e Social: comunicação com a comunidade, dinâmicas de consenso; políticas públicas para geração de empregos e projetos sociais. Lançamento do programa Cooperativa Maravilha, que tinha como objetivo o mapeamento de cooperativas existentes e atuantes na zona portuária, de modo que promoveram a formação de incubadoras com mulheres costureiras e moradoras da região, em sua maioria provenientes do Morro da Providência e do Morro do Pinto. Outra função da incubadora era interligá-las ao mercado atual existente na região.

7 – Dentro do projeto de intervenção há a definição de diretrizes voltadas para a questão de Habitação de Interesse Social (HIS)?

Resposta: Mapeamento de imóveis abandonados. Até o momento não houve nenhum tipo de execução de edifícios de habitação social. Não havia nenhuma diretriz na lei de 2009 que obrigasse a implementação de HIS.

Em 2015, o prefeito Eduardo Paes transferiu a responsabilidade de gestão e execução de HIS na região para a CDURP, que fez o planejamento para cerca de 10.000 habitações, que não foram executadas. Em 2016, ocorreram mudanças na administração e direção da Caixa e, dessa forma, houve suspensões no financiamento que seria utilizado para a implantação de HIS, parte do programa

MCMV. Já no final de 2016 a CDURP transfere as questões referentes à habitação social para a SMUIH (Secretaria Municipal de Urbanização, Infraestrutura e Habitação), que na época ainda não havia sido vinculada às outras duas secretarias.

8 – De que forma os agentes públicos e privados se relacionam na execução da “requalificação” urbana? Como é feita essa articulação?

---

9 – De que forma o turismo e o patrimônio histórico estão inseridos no projeto de intervenção urbana?

Resposta: Valorização do circuito de matriz africana. CDURP operou as reformas do centro cultural José Bonifácio, Jardins Suspensos do Valongo, Cais do Valongo, Pedra do Sal e Casa da Tia Ciata (2012 – 2016). Circuito da Pequena África – totens informativos e circuito turístico. Reforma do Clube Talman. Financiamento do MAR e do Museu do Amanhã pela CDURP através do FIIPM.

10 – De que forma a “revitalização” procurou inserir a cidade do Rio de Janeiro competitivamente no mercado internacional de cidades?

Resposta: Através de um ganho simbólico não apenas para a região, mas para a cidade como um todo. Foi uma oportunidade para a cidade poder mostrar a sua capacidade em receber megaeventos. De modo a transformar a cidade e sua imagem para o mundo.

11 – Tendo em vista o período de crise política e financeira pelo qual o Brasil está passando, quais são os desafios a serem enfrentados pela CDURP nesse processo e de que forma a instituição pretende resolvê-los?

Resposta: Falou a respeito da atração de mais moradores para a região. Aquecer o mercado imobiliário e a liquidez desses fundos. Incentivar as grandes incorporadoras e investidores. Atração de grandes âncoras (como a L’Oreal, Granada), uma rede multinacional de *shopping center*, hospital e presença de uma grande universidade. Não podemos esquecer que essa foi uma importante operação de requalificação urbana de um ambiente degradado e vazio.

12 – Qual a sua opinião a respeito do projeto do Porto Maravilha? Como você o enxerga?

Resposta: Operação fundamental para a revitalização urbana e desobstrução do trânsito.

13 – Quais benefícios promovidos pela intervenção urbana que você destacaria?

Resposta: Desobstrução do trânsito e melhorias na mobilidade urbana da cidade. Requalificação de um espaço degradado. Mais um eixo de possibilidades de expansão e construção do Rio de Janeiro.

14 – Quais malefícios promovidos pela intervenção urbana você destacaria?

Resposta: A meu ver, um dos maiores problemas do projeto, como um todo, foi a concentração de atenção e investimento no setor considerado turístico, como a orla Conde, a Praça Mauá e o Píer Mauá. A ausência da obrigatoriedade de se utilizar os recursos dos títulos na construção de HIS na lei de 2009. Má gestão de dinheiro e investimento, no qual a maior parte desse dinheiro proveniente da venda dos títulos de CEPACs e que sustentam toda a operação, foi utilizada para o financiamento de museus como o MAR e o Museu do Amanhã.

15 – Quais são os próximos planos a serem executados?

---

16 – Gostaria de acrescentar alguma informação que julgue relevante e que não foi levantada em algum dos questionamentos?

---

## **ROTEIRO ENTREVISTA – MORADOR MORRO DA PROVIDÊNCIA (ENTIDADE CIVIL)**

Prezado senhor(a),

Sou mestrando da PUC-Rio e preciso da sua colaboração para o desenvolvimento da minha pesquisa, que tem como objetivo analisar a articulação dos agentes privados e públicos na construção de uma nova imagem para o Porto Maravilha, levando em consideração os processos econômicos e sócio culturais envolvidos. Esta pesquisa é de cunho acadêmico, todas as suas informações serão processadas respeitando a sua privacidade.

Muito obrigado!

Entrevistado 3

Data Entrevista: 04/06/2018      Local: Bar da Jura, Morro da Providência

Idade: 28 anos      Gênero: Masculino

Função exercida: Estudante e Representante da Associação de Moradores

1 – Há quanto tempo você mora no Rio de Janeiro? Morou desde sempre na zona portuária?

Resposta: Nascido e criado no Morro da Providência, apesar de ter morado por dois a três anos em Nova Iguaçu na infância, mas logo retornei à Providência. A maior parte da minha vivência é aqui, na primeira favela, Morro da Providência.

2 – Durante o processo de desenvolvimento do projeto Porto Maravilha houve alguma consulta à comunidade ou oportunidades para participação colaborativa?

Resposta: Em 2011, o prefeito chegou aqui e disse que iriam começar as obras do Morar Carioca e que casas iriam ser removidas. Depois disso a Odebrecht, OAS e as outras construtoras vieram na região. Chegou o projeto pronto, não houve participação popular. Não houve nenhum tipo de mecanismo de diálogo com a comunidade. Não houve uma pesquisa para saber quais as nossas reais necessidades.

3 – O poder público desenvolveu ações que integrassem e desenvolvessem socialmente e economicamente a comunidade?

Resposta: Sobre o Porto Maravilha, na realidade antes do Porto Maravilha, quando eu ainda era criança, porque a lei municipal do Porto Maravilha é de 2009. Foi um projeto de lei que partiu do prefeito Eduardo Paes, que foi aprovado em 2009. Quando eu era criança, eu me lembro, em 98, 99, 2000, já criança para pré-adolescente, já diziam que iria haver uma transformação na zona portuária. Isso já era antigo. Existia uma administração da zona portuária que se chamava SAGAS, como se fosse uma CDURP. Quando eu era criança eu ouvia dizer que iria passar uma rua no meio do morro, e com a obra do Porto Maravilha, o Morar Carioca dentro do meio dessa obra, né, atuando na Providência. Eles começaram a fazer uma motovia no meio do morro, realmente, vindo lá do Santo Cristo, da ladeira já subindo o morro que vinha em direção à Praça Américo Brum. Em 2009, a lei do Porto Maravilha é aprovada e os CEPACs começam a ser vendidos. Eduardo Paes dizia que era investimento privado que comprava os CEPACs, mas o maior comprador de CEPACs foi o FGTS, que é da Caixa Econômica, então é dinheiro público, não foi investimento privado. Em 2010, eu estive no Centro de Conferências SulAmericano, no qual houve um seminário sobre o Porto Maravilha e lá estava o prefeito, algumas secretarias, e outras autoridades, e aí eles disseram que ia ter o Museu do Amanhã, o MAR, o VLT, falaram também do teleférico da Providência, do Plano Inclinado e que iriam remover moradias, sendo que é uma coisa que não dava para abordar detalhadamente tudo, falaram no geral as coisas grandes que eles iriam fazer.

4 – Como funciona o programa Porto Cidadão?

Resposta: Sobre o Porto Cidadão, não soube informar muito bem.

A Porto Novo patrocinava projetos, na qual não havia lançamento de editais ou licitação.

5 – Ele foi implementado com diálogo constante com a população residente na zona portuária?

Resposta: Injetava dinheiro em algum grupo próximo.

6 – Qual a sua memória afetiva da zona portuária?

Resposta: Se você me perguntar sobre a praça Mauá, se ela tá boa, se ela tá legal. Ela tá legal, tá muito bonita mesmo, mas em cima de quantas dores? Em cima de quanta remoção, em cima de quanta falta de participação popular, em cima de quanta arbitrariedade isso foi feito? *Pra* mim a cidade do Rio de Janeiro, após saber que seria sede da copa do mundo, que receberia em 2013, a vinda do Papa, e também a Copa das Confederações, e em 2016, as Olimpíadas, grandes megaeventos, ela se tornou uma cidade-comércio, em que os dirigentes dessa cidade visavam não os cidadãos, mas as empreiteiras, as construtoras, os donos de negócios, uma cidade que fosse uma entrega de terrenos aéreos. E é engraçado que o prefeito Eduardo Paes dizia que toda a zona portuária era feia, que a cidade dava as costas para esse cais, e em cidades da Europa o porto é integrado à cidade e é aberto, não é uma área degradada, onde tem armazéns velhos e ociosos, então ele falou que iria renovar, fazer o Boulevard Olímpico. A perimetral dividia a cidade do porto, e que visivelmente ela era uma barreira para o porto, mas ao mesmo tempo em que ele fala isso, ele abre as pernas da cidade para a construção de grandes prédios, verdadeiros paredões espelhados. Como o projeto do Donald Trump, que não foi para frente, que iria ser construído na Leopoldina, onde existia uma ocupação chamada Quilombo das Guerreiras, era um prédio das Docas. E aí ele permite a construção desses prédios enormes de frente à Perimetral, e só não foi construído todas as outras edificações porque tudo isso foi uma grande roubalheira. Não conseguiu vender os CEPACs, então por isso não está esse grande paredão.

7 – De qual aspecto você já não consegue mais lembrar devido às transformações recentes?

---

8 – Antes da intervenção urbana do Porto Maravilha, como se dava o uso da região portuária, especificamente as regiões próximas ao atual Píer Mauá?

Resposta: A praça Mauá era uma praça largada, abandonada, sem muita manutenção e agora tem o Boulevard Olímpico, mas a gente também não pode esquecer que o Museu do Amanhã, o prefeito César Maia tentou fazer o Guggenheim, que era um primeiro projeto, e não conseguiu. Não deslanchou porque a Globo falou que a cidade não precisaria de um museu desse, temos

várias outras prioridades. O Eduardo Paes, que foi esperto, fechou com o Santander e a fundação Roberto Marinho *pra* estarem juntos na construção do Museu do Amanhã, cujo investimento de R\$ 114 milhões saiu do Morro do Pinto e da Providência, ele remaneja esse dinheiro para completar na construção do museu. Ele tirou dinheiro da infraestrutura das duas favelas. Em cima de que está sendo feita essa revitalização?

9 – Em sua opinião, o espaço em questão encontrava-se com aspecto muito degradado, ou configurado enquanto um vazio urbano?

Resposta: Pra mim o governo, o Estado, ele mesmo abandona, e ele mesmo fala “ó, tá abandonado, é um vazio urbano, e precisamos revitalizar, reavivar!”. Então ele não assume, mas quando ele fala que *tá* abandonado quem vê de fora sabe que ele abandonou, e propõe um projeto e aí começa a especulação imobiliária. Começa a perceber uma transformação benéfica no lugar para eles. E de início, quem *tá* por dentro, começa a comprar os terrenos num preço bem inferior, achando que está fazendo um bom negócio. E aí o governo diz que vai melhorar, revitalizar, mas é pelo próprio abandono dele.

10 – Quais benefícios promovidos pela intervenção você destacaria?

Resposta: Eu vejo mais malefícios do que benefícios, só a falta de consulta popular é um deles, e gritante. A gente tem um porto que, em 2009, tinha 31 mil habitantes e iria aumentar para 71 mil, então por volta de 100 mil habitantes, então quem seriam esses novos habitantes, nesse projeto de 2009 até 15 anos depois? O projeto do Porto Maravilha é de 15 anos. O presidente atual da CDURP disse que, para ele, depois das obras, a zona portuária será o melhor lugar do Rio de Janeiro para se morar, a nova “zona-sul”, portanto a visão deles é essa. Eles querem remover a primeira favela, num projeto de higienizar a zona portuária, porque esteticamente não é bonito e para os novos habitantes aqui não cairia bem uma favela no meio disso tudo. Perdemos várias redes de ônibus, houve perdas de vidas por causa dessa transformação. As ruas trocam de mão até hoje porque o VLT voltou a obra agora e vai passar por cima de um cemitério negro ali na Santa Rita, e aqui na Sacadura Cabral, a mão trocou. Certo dia uma idosa, que todo dia ia no mercado, olhou a rua, saiu e morreu atropelada. E nesse local, por conta desse incidente, eles colocaram um sinal no lugar. O transporte público aqui,

ele diminuiu após a intervenção, temos que andar mais para poder pegar o transporte coletivo. A integração antes era maior.

11 – Com relação à habitação de interesse social, quais foram os planos de ação estabelecidos pela operação Porto maravilha? Foram executados e concluídos?

Resposta: Em janeiro de 2011, não existia o teleférico aqui, apenas uma quadra que chamávamos de Praça Américo Brum. E o prefeito junto com o Crivella, senador, e o Jorge Bittar, era secretário de habitação, ele oprimiu o proletariado. Massacraram com o seu pé grande do capital quem não queria sair do morro. Eles diziam que iriam remover 830 casas, e que iriam fazer 600 apartamentos ao redor. Eles não fizeram 600 apartamentos, eles removeram 200 famílias. Dos apartamentos só fizeram 34 unidades na rua Nabuco de Freitas, perto do Morro do Pinto. Sobre a moradia social, no início, o Porto Maravilha tinha que fazer 5 mil casas populares, houve uma conferência que aumentou para 10 mil, e não foi feita nenhuma dessas casas, dentro desse projeto. O que começou a ser feito na rua Nabuco de Freitas foram os 34 apartamentos que iriam realocar as pessoas que estavam sendo removidas da Providência. Uma parte das pessoas que eram removidas, que não aceitavam a indenização, um dinheiro muito aquém do que se pode morar na zona portuária, receberia os apartamentos. Mas eles removeram 200 famílias e fizeram 34 apartamentos para realocar essas 200 famílias. Então tem gente que ficou no aluguel social, tem gente que perdeu casa, e tantos outros foram morar distante do Centro em projetos do Minha Casa Minha Vida ou na Avenida Frei Caneca, num conjunto habitacional do MCMV.

12 – De que maneira você enxerga o Porto Maravilha?

Resposta: É uma farsa, eles dizem que é uma PPP, que o poder privado ele também patrocina e apoia essas transformações. Aproveitam da máquina pública para desfrutar desses benefícios.

13 – Você concorda com o posicionamento tomado pelo poder público na articulação com os agentes privados no desenvolvimento das obras?

Resposta: No Fórum Comunitário do Porto, a gente dizia que o Porto Maravilha era o Porco Maravilha, era uma outra coisa essa região.