



QUAIS OS RUMOS DO PROJETO PORTO MARAVILHA? *WHAT ARE THE DIRECTIONS OF THE PORTO MARAVILHA PROJECT?*

MARQUES, Carla Nogueira¹

Resumo: Este trabalho tem como objetivo discutir questões que desviaram o Projeto Porto Maravilha do seu curso de sucesso. O projeto trazia como narrativa a possibilidade de redenção econômica para a cidade do Rio de Janeiro. Após a realização dos megaeventos, o Porto Maravilha sofre um processo de desinvestimento político e econômico, encontrando-se em estado inerte, sem a certeza de sua continuidade. A metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica sobre temáticas referentes a requalificação de áreas de Porto, assim como análises sobre a engenharia política, econômica e social do Projeto.

Palavras-Chave: Projeto Porto Maravilha; Revitalização; Zonas Portuárias; Rio de Janeiro

Abstract: This article's objective is to discuss the issues that put the "Porto Maravilha" Project astray from its successful path. The project's narrative was the possibility of economic redemption for the city of Rio de Janeiro. After the major events, the "Porto Maravilha" is suffering from political and economic abandon, finding itself stagnated, without any certainty of its continuity. The methodology used was bibliographical research over themes related to the Porto areas requalification, as well as analysis of the Project's political, economical and social engineering.

Keywords: "Porto Maravilha" Project; Revitalization; Portuary Zone; City of Rio de Janeiro

1. INTRODUÇÃO

O Projeto Porto Maravilha será analisado nesse estudo a partir da formação histórica e sócio espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro, entendendo essa territorialidade como berço e gênese da cidade do Rio de Janeiro. No segundo momento, será discutido o espaço portuário e suas vulnerabilidades, evidenciadas nas várias tentativas de revitalização ao longo dos séculos XX e XXI. Em seguida, será realizada abordagem sobre a operacionalização política e jurídica do Projeto, com vistas ao entendimento de algumas questões críticas. Por fim, algumas considerações que devem ser aprofundadas em pesquisas futuras, considerando que o projeto ainda está em curso.

Esse estudo inova ao discutir incongruências na execução do Projeto Porto Maravilha, questão

¹ Doutora em Políticas Públicas e Formação Humana/UERJ; Pesquisadora Do instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos; <http://pretosnovos.com.br/>

abordada por poucos autores visto que o Porto maravilha começa a ser implementado em 2009 e tem vigência de trinta anos, ou seja, até 2039. No entanto, é possível identificar problemas que comprometem de forma contundente seus objetivos e metas, conforme vamos apresentar ao longo do texto.

Esse estudo tem como referencial teórico o conceito de empreendedorismo urbano de David Harvey, que aponta para utilização nas cidades de instrumentos de planejamento de mercado, como marketing, a promoção do espetáculo e o plano estratégico, fatores que vem resultando na hipervalorização do espaço da cidade, como valor de troca (2005)

Na perspectiva do empreendedorismo urbano e metodologia estratégica de planejamento, as áreas centrais e portuárias emergem como espaços de “excelência” para ações urbanísticas voltadas para a recuperação da dimensão econômica da cidade, sobretudo, pelo relevo que ganham os elementos culturais, paisagísticos e históricos dessas áreas (HARVEY, 2005).

As ideias de cidade-empresa e cidades-mercadoria desenvolvidas por Carlos Vainer (1999) são fundamentais para entendermos o modus operandi dos gestores do Porto Maravilha. A cidade sendo gerida como um Empresa para produzir espaços a serem vendidos como mercadoria.

Otília Arantes (1999) ao tecer crítica ao Pensamento único do urbanismo contemporâneo, dá-nos a dimensão da construção semântica em torno do Projeto Porto Maravilha. A narrativa vitoriosa para que a revitalização da Zona Portuária, finalmente, saísse do papel foi o ciclo dos Megaeventos que a cidade do Rio de Janeiro iria vivenciar, o que resultou em “queimar etapas” fundamentais de um processo de Política Urbana, como a discussão ampla com a população.

A partir da década de 1970, com reestruturação do modelo capitalismo, a ideia de revitalização urbana assume um protagonismo antes conferido àquelas relativas a operações de renovação, referenciadas no urbanismo moderno, caracterizada por intervenções estruturantes.

Fernanda Sanches (2000) ao fazer a discussão sobre a espetacularização da cidade, como traço mais característico do urbanismo pós-moderno, consubstanciando-se em instrumento e símbolo de unificação política, que tanto serviria a conjuntura de pacificação de classe, em tempos de crise, quanto à competição inter e intraurbana pela atração de empresas e o consumo turístico, traz uma contribuição robusta para este estudo.

As imagens-síntese dos discursos sobre as cidades se referem a estratégias baseadas na racionalidade dos processos de reprodução da economia (SANCHEZ, 2000). As imagens e

discursos se baseiam em uma visão de mundo que justifica e permite a realização das necessidades impostas pelo estágio atual da produção, aquele que se refere à construção do mercado mundial e do espaço mundial, acentuando as desigualdades entre as economias do norte e do sul (2000)

O zoneamento funcional do modernismo foi substituído por um zoneamento de mercado, baseado na capacidade de pagar pelo aluguel da terra e para atrair usuários capazes de pagar por esse aluguel (HARVEY, 2005). Projetos de Revitalização/ regeneração urbana conformam um conjunto de propostas de políticas públicas competitivas que, podem ser destacadas, pela capacidade de canalizar forças sociais e propiciar um momento de produção de imagens estratégicas para a cidade, utilizando largamente o city marketing, como instrumento para a elaboração do planejamento estratégico (VAINER, 1999).

Por se tratar de temática recente, ainda foi possível realizar trabalho de campo, como necessário. Logo, a metodologia utilizada foi pesquisa bibliográfica, tendo por base os autores acima citados em conjunto de artigos e matérias de jornais de 2009 a 2017.

2. DESENVOLVIMENTO

2.1 Antecedentes

Desde a reforma Pereira Passos, no começo do século XX, o Estado tem objetivado utilizar o elemento cultural para agraciar a cidade do Rio de Janeiro projetando sua imagem internacionalmente. O conceito de renovação urbana empreendido pelo prefeito Pereira Passos foi inspirado no exemplo clássico da reforma ocorrida em Paris, caracterizando-se pela instauração de largas avenidas, estendendo o limite do território urbanizado e destruindo grande parte da estrutura já existente.

O Rio de Janeiro, capital da República, havia construído as condições políticas para representar a transição do Brasil colonial-arcaico para um país moderno, atualizado, e atento a todas as inovações. Desse modo, sua capital tinha que ser a metáfora dessas transformações rumo à “civilização”. No entanto, como ressalta Benchimol (1993, p. 217) “a estrutura portuária existente, e a cidade que lhe corresponde, não condizem com as novas realidades colocadas pela acumulação e reprodução do capital, pela circulação de mercadorias e da força de trabalho (imigração)”.

A reforma Pereira Passos se filia a um consenso construído pela elite para a solução dos problemas urbanos do Rio de Janeiro. A reforma se ancorou em três pilares: saneamento, abertura de ruas e embelezamento. Era necessário sanear a cidade, e, para tal, ruas foram abertas, criando condições de circulação e ventilação e demolindo construções que não

estivessem de acordo com o projeto de reconstruir a cidade-capital (LAMARÃO, 1998).

A reforma nasceu de um ato de recuperação do espaço urbano da cidade, para o desfrute das classes mais abastadas, promovendo uma intensa valorização do solo das freguesias centrais e resultando na expulsão de quase vinte mil pessoas de baixa renda, em sua maioria, negros (BENCHIMOL, 1993).

As obras na área do Porto, de 1904 a 1911, se realizaram sobre aterros, abrindo ruas e as avenidas como, Venezuela, Barão de Tefé, Edgard Gordilho e Rivadávia Correa, instalando linhas férreas e erguendo grandes armazéns. Para além de modernizar a área, objetivavam acabar com a “promiscuidade” da velha estrutura portuária, como trapiches, oficinas, casas de cômodo e cortiços (LAMARÃO, 1991).

A reurbanização de todo o velho litoral do Rio de Janeiro, em função das obras portuárias, iria marcar fortemente a nova urbe que nascia das picaretas de Pereira Passos, principalmente os bairros portuários – Saúde, Santo Cristo e Gamboa (PINTO, 2012). O caráter popular da região se acentuou com a presença de trabalhadores negros e imigrantes do porto, das fábricas e de oficinas que se instalaram na região no início do século XX (PINTO, 2012).

As aspirações de modernidade – para um país com um passado colonial escravo – apressaram os governantes a cancelar qualquer traço físico e arquitetônico do sistema escravagista. No entanto, o efeito principal da reforma não foi eliminar o racismo, mas sim silenciá-lo e afastá-lo do debate público e, parcialmente, de uma face da história do país (SODRÉ, 2002). O processo de deslocamento social não pode ser lido sem se fazer uma consideração em termos de relações raciais. O saneamento da cidade coincidiu com o movimento centrífugo forçado da população negra e das suas expressões culturais rumo à periferia ou às favelas, que se formaram nos arredores montanhosos das áreas nobres e centrais (SODRÉ, 2002).

Sodré (2002) aponta para o fato de que “os cortiços representavam 50% da moradia da população carioca”. Para o autor (2002, p. 43), o pensamento urbanista Haussmasiano utilizou o discurso higienista para legitimar a remoção dos cortiços. Tais intervenções atendiam as evidentes exigências da ordem produtiva, definida em termos econômicos, assim como ideológicos. O que tinha por significado entronizar aparências brancas e se defender da infiltração de migrantes nordestinos e ex-escravos.

Os casarões divididos por cubículos de madeiras, não eram apenas locais de moradia, mas também de trabalho (lavanderias, docerias, alfaiatarias) e de encontro interétnico, provocando um imenso desconforto às elites e aos interesses modernizadores (SODRÉ, 2002,

p. 43).

A cidade do Rio de Janeiro, como destaca Barata (2012), tinha em 1849, um total de 205.906 habitantes, sendo 116.319 homens livres, 78.855 escravos e 10.732 libertos, o que segundo Barata (2012, p.107)

Desproporção numérica entre habitantes escravos e libertos provocou na elite um medo do aumento descontrolado da população negra e de sua possível participação na construção da identidade nacional. A presença física e simbólica negra era constante, principalmente, nos espaços públicos; ao caminhar pelas ruas do centro da cidade com sua mulher e seus filhos, os prósperos negociantes portugueses e brasileiros eram obrigados a conviver com outros valores. As cores, os gestos, os sons, as vozes dos ex-escravos e de seus descendentes tomaram conta das esquinas do Rio de Janeiro e assustaram os antigos senhores defensores e invejosos da cultura européia.

Os valores simbólicos dos negros cariocas eram desconsiderados pelas elites da cidade do Rio de Janeiro e tratados como atitudes atávicas que necessitavam ser disciplinadas. Uma estratégia fundamental para o enquadramento disciplinar do negro, foi utilizar o Estado para controlar seus espaços de sociabilidades (BARATA, 2012).

As intervenções rodoviaristas, durante o século XX impactaram fortemente os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Destaco aqui a Zona Portuária, que, na década de 1940, vivenciou os êxitos e o sofrimento da abertura da Avenida Presidente Vargas, projetada com o objetivo de ser o novo vetor de expansão do centro e corredor de transportes, resultando na demolição de inúmeros quarteirões densamente ocupados e ainda contendo o agravante de se constituir em mais um fator de isolamento para a Região (AIZEN, 1987).

Já nos anos de 1970, a construção da Avenida Perimetral contribuiu para a segregação e o isolamento da região, se constituindo em um elevado que atravessa toda a região do porto, subfocalizando a paisagem do lugar e apartando seus bairros. Um objeto de concreto que foi imposto aos moradores da Saúde, Gamboa e Santo Cristo expressou a baixa representatividade política da região no conjunto da cidade (AIZEN, 1987).

Soma-se aos fatores descritos, a ausência de investimentos públicos em infraestrutura urbana combinada com uma legislação de uso e a ocupação do solo que não protegia a moradia, contribuindo para a degradação da qualidade de vida nos bairros portuários (CARLOS, 2010). O quadro favoreceu a fuga de parte dos habitantes tradicionais e uma consequente substituição por outros, com menor poder aquisitivo. Nesse contexto, como destaca o Carlos (2010, p.37):

O surgimento de diversas propostas para a sua “revitalização” que destacaram, inicialmente, o projeto denominado RIOPART, elaborado pela Associação Comercial do Rio de Janeiro [ACRJ] no início dos anos 1980. A proposta consistia da renovação urbana plena dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, bem como da área do Cais, por intermédio da brutal verticalização das tipologias edilícias. A iniciativa desconsiderava completamente o conjunto arquitetônico existente, bem como o contexto social e econômico da região. O elevado gabarito das tipologias propostas e a substituição das atividades portuárias por outras consideradas mais rentáveis na época foram julgados suficientes para atrair novos ocupantes e investimentos para a região. O quadro formado deu início a uma série de fatos que expuseram claramente a incompatibilidade existente entre os interesses das comunidades locais, do poder público municipal e do capital, principalmente o imobiliário.

A partir do final dos anos de 1970, as preocupações se iniciaram em torno da preservação da área central da cidade, tanto do centro financeiro como da Zona Portuária. Os anos de 1979 a 1984 marcaram a fase de implantação do Projeto Corredor Cultural do Rio de Janeiro, que teve como foco o centro de negócios. Ao todo foram cerca de 1600 edificações preservadas pelo plano, hoje, considerado eficaz e bem-sucedido (SILVEIRA, 2004).

O Centro do Rio de Janeiro vem, desde a década de 1960, sofrendo esvaziamento econômico com decréscimo acentuado da população e degradação de várias áreas, principalmente, a portuária. Nos anos de 1980, entretanto, foi apresentado um projeto de revitalização da orla portuária, pela Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), com o objetivo de construir um centro de negócios e entretenimento, privilegiando a ampliação e valorização imobiliária.

O projeto previa desapropriação em larga escala e muitos aterramentos, o que foi amplamente repudiado pelos moradores dos bairros, que, por fim, se deram conta da importância de uma legislação que protegesse o patrimônio urbanístico da área.

Nesse contexto, surgiu o Projeto Sagas, sigla que representa as iniciais dos bairros da Zona Portuária (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), que começa a ser discutido em 1983, por intermédio da mobilização de moradores da Região Portuária em suas associações. O projeto, preocupado com as possíveis modificações no seu ambiente físico e conjunto arquitetônico teve como argumento central a revisão da legislação urbanística. Os representantes comunitários tinham o entendimento de que se tratava de uma legislação indutora, com vistas à alteração do gabarito da área de proteção.

A área foi transformada em Área de Proteção Ambiental (APA) em 1987, único instrumento de proteção legal existente na época, o qual permaneceu sob a tutela do Departamento Geral de Patrimônio Cultural (DGCP), ligado à Secretaria municipal de

Cultura. Depois da elaboração do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, a Zona Portuária se constituiu em uma Área de Proteção Ambiental e Cultural (Apac). Cabe destacar, que a metodologia de inventário desenvolvida no Projeto Sagas se restringiu apenas ao inventário de bens materiais, especialmente conjuntos urbanos e monumentos, não fazendo referências aos demais componentes sociais e imateriais da área. Para efeito de tombamento foram selecionados os bens materiais que apresentaram valor excepcional do ponto de vista arquitetônico e cultural e que não estivessem suficientemente protegidos pela legislação.

Da relação oficial dos bens tombados sob a I Região Administrativa é possível depreender um pouco de sua história passada e até mesmo recente. A Lei Sagas protege o conjunto de centenas de imóveis que se espalham em diversas quadras, a maioria, formada por sobrados de dois pavimentos com comércio no térreo e residência no pavimento superior.

A área foi transformada em Área de Proteção Ambiental (APA) em 1987, único instrumento de proteção legal existente na época, o qual permaneceu sob a tutela do Departamento Geral de Patrimônio Cultural (DGCP), ligado à Secretaria municipal de Cultura. Depois da elaboração do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, a Zona Portuária se constituiu em uma Área de Proteção Ambiental e Cultural (Apac).

2.2 Impossibilidades e incertezas do Projeto Porto do Rio (2001- 2004)

Nos últimos trinta anos se tornou uma constante, entre as diversas correntes de pensamento, discorrer sobre o abandono e ao mesmo tempo sobre amplas possibilidades de aproveitamento para usos diferenciados dos armazéns e galpões da área. Em caráter geral, em função da expectativa de um baixo índice de atividade portuária na região do Cais da Gamboa, este e outros lugares, geram uma imagem, para o senso comum, de que o espaço está disponível para qualquer outro uso que não seja o atual (NACARATTI, 2007).

A discussão em torno da revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro é tema recorrente de diversos segmentos sociais, governamentais ou não, que demonstram interesse acentuado pelo destino da área em suas diversas dimensões econômica, urbana, social, cultural e política (MARQUES, 2008). Lugares como os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, portadores de uma riqueza histórica e cultural inestimáveis, necessitam de projetos que não só preservem sua arquitetura, mas, sobretudo, suas formas de sociabilidade.

Os Morros da Conceição, Saúde, Pinto, Gamboa e Livramento são os principais redutos residenciais dos bairros, o que de certa forma causa estranheza, visto que, de maneira geral, quando pronunciamos a palavra morro, esta vem povoada por significados associados à violência e narcotráfico. Imagem por certo preconceituosa, mas recorrente no senso comum da cidade.

A questão residencial é fortemente valorizada nesses morros, já nas áreas planas é o potencial de revitalização que emerge. A existência de armazéns, galpões e antigas indústrias com requintes de acabamentos e ornamentos, revelam um processo de permanência e cristalização que desvelam espaços internos próprios da área. Nesse sentido, como nos alerta Peckham (1998, p.2), “o equilíbrio entre espaço e a vida do lugar é muito frágil, e qualquer intervenção pode rompê-lo”.

Os dezoito armazéns, distribuídos pelos bairros portuários, contém potencial para variados usos em decorrência da grandiosidade de suas áreas internas de 4.092m², o que possibilita várias adequações para esse espaço. Um bom exemplo é aquele do Armazém Pedro II, cedido ao Instituto Ação da Cidadania, em que foram construídos um teatro e um espaço para espetáculos musicais, além de salas para oficinas.

Os Armazéns internos vêm sendo ocupados com frequência por diferentes agentes do setor cultural para realização de grandes espetáculos, eventos artísticos que se aproveitam de vantagens locacionais, tanto internas quanto externas, explicadas pela disponibilidade e conforto nas instalações, aliadas a proximidade do centro financeiro.

A Prefeitura do Rio, na gestão César Maia, partir de 2001, colocou como prioridade para a Secretaria municipal de Urbanismo a elaboração de um Programa de Revitalização para a Zona Portuária, que junto com o Instituto Pereira Passos apresentou o Projeto Porto do Rio com o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro.

Esse plano enfatizou a importância das intervenções públicas como componentes no processo, sendo que, desta maneira, a revitalização não deve ser vista apenas como um simples processo de planejamento urbano e obras que demandam um leque de iniciativas nos aspectos econômicos e culturais. O aspecto central do plano deve ser o diálogo com o conteúdo social existente.

Nesse período, o Instituto Pereira Passos (IPP) dividiu o Plano Porto do Rio em treze projetos inseridos em três linhas de atuação: 1) intervenções em infraestrutura e urbanização de espaços públicos; 2) projetos especiais e 3) reconversões e parcerias.

De acordo com técnicos do IPP responsáveis pelo Projeto a região apresenta um problema central, responsável pela inércia da área, a monofuncionalização, traduzida na sua trajetória vivida como local destinado a ser porto (MARQUES, 2008). Nessa perspectiva, tal condicionante deveria ser considerada em qualquer iniciativa voltada para revitalização, explicitando que a área a ser projetada terá várias funções e múltiplos usos.

O projeto da Cidade do Samba teve início em 2003, em uma parceria entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a Liga das Escolas de Samba (LIESA), que o elaboraram com o objetivo

de oferecer uma nova estrutura de barracões para as agremiações e criar um Centro Cultural do Samba. De acordo com Xavier (2012), a prefeitura tinha o interesse em tornar os bairros portuários mais atrativos para atividade turística. Para sua concretização utilizou-se o argumento, de acordo com Xavier (2012., p 40)

Que entre os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo estão o berço do samba, um inegável território da cultura popular, numa área de 114.000m² a prefeitura construiu em forma geométrica um condomínio denominado Cidade do Samba, comportando 14 barracões, cada um com um prédio de três pavimentos, prédio administrativo, praça central, áreas para show, área para exposição, quatro lanchonetes, e estacionamento para 186 vagas.

No mesmo terreno adquirido da Rede Ferroviária que se encontrava em insolvência, a Prefeitura, em 2004, construiu outro equipamento com vistas à revitalização, a Vila Olímpica da Gamboa que ocupa um espaço de 25.000m², com a estrutura padrão das Vilas Olímpicas Municipais.

Revitalizar a área no sentido do IPP, prospecta a diversidade de usos como passaporte estratégico que permite referendar sua inserção no circuito competitivo de cidades, onde o potencial da qualidade do sítio se destaca. Assim sendo, oportuniza a consolidação num único espaço, diversas iniciativas e estrutura administrativa da cidade nas áreas de habitação, patrimônio, transporte, dentre outros (IPP, 2001).

O plano de revitalização do Porto elegeu a Praça Mauá e seu entorno para o start do processo, sobretudo, devido à presença do Píer e a proximidade como centro financeiro da cidade.

Ainda que o Plano Porto do Rio não tenha sido implantado, se construiu no imaginário da população que a vocação da Zona Portuária é a cultura, o entretenimento e o turismo, apontando para uma gentrificação cultural em curto prazo, que engendraria numa forte mudança de população frequentadora do lugar, a partir das intervenções urbanísticas culturais e da consequente elitização vinda da aquisição de equipamentos de entretenimento.

2.3 Porto Maravilha: Uma Operação Urbana Consorciada

O novo projeto de revitalização da Zona Portuária, Porto Maravilha, elaborado na gestão do prefeito Eduardo Paes (2009-2012), foi viabilizado por intermédio do Protocolo de Cooperação Federativa assinado por representantes das três esferas de governo: federal, estadual e municipal, que se comprometeram com a sua realização. Vale ainda ressaltar que o projeto abriu espaços para demandas represadas da iniciativa privada.

Muitas empresas já haviam demonstrado interesses para investir na região, como consta no Projeto Plano do Rio 2001/2004, no entanto, como a maioria dos terrenos da região

pertenciam a época ao Governo Federal, o município sob a gestão César Maia não conseguiu reunir condições para construção de uma aliança com a União e o Governo do Estado, inviabilizando o processo de revitalização do Plano Porto do Rio. Em 2008, com a eleição de Eduardo Paes a prefeito do Rio de Janeiro, outras configurações políticas passaram a vigorar. O prefeito eleito pelo Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB), ao qual também pertencia o governador Sérgio Cabral, estava na base política do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do PT. Essa nova configuração foi fundamental para a assinatura do acordo que instituiu a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha.

O projeto objetiva promover alterações no berço da cidade, na gênese do Rio de Janeiro, palco do patrimônio cultural local. Todavia, se investiga até que ponto tais alterações vão ao encontro aos anseios e necessidades de quem vive nesse lugar. O impulso decisivo para a realização do projeto do Porto Maravilha partiu da aprovação do Comitê Olímpico Internacional (COI) para a transferência de parte da Vila de Mídia, Vila dos Árbitros e algumas instalações administrativas da Barra da Tijuca para Zona Portuária.

No intuito de viabilizar o projeto o Governo Municipal lançou a Operação Urbana Consorciada (OUC) do Porto do Rio de Janeiro em junho de 2009, pela Lei Complementar nº 101/2009, que alterava de maneira pontual o Plano Diretor da cidade, com o objetivo de acelerar o processo na Câmara Municipal sem que as decisões tivessem que passar pelo Poder Legislativo.

Para os gestores do projeto, o Porto Maravilha significa um salto quântico para a cidade do Rio de Janeiro, a modernização da região, a criação de sinergia no entorno, preservação de identidade e construção de edifícios novos que se integram ao seu rico patrimônio arquitetônico, com capacidade de promover mudanças que beneficiem os moradores e usuários da região e de toda cidade. A Região Portuária é um lugar particular pela diversidade que abriga. Seus bairros, ao mesmo tempo, têm vida própria e são marcados pela dinâmica social, econômica e política do Rio e do Brasil. Abrigam lugares que marcam a história do nosso povo desde o início da colonização até os dias de hoje. Ela guarda exemplos marcantes da evolução econômica do Rio e do país, berço de elementos símbolos de nossa cultura e palco de importantes lutas por direitos sociais e liberdade (IPP, 2010).

A Operação Urbana do Porto Maravilha foi formada por um conjunto de quatro leis que sintetizam sua operacionalização:

Lei Complementar nº 101, de 23 de Novembro de 2009: Institui a Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio (OUC); Cria a AEIU da região do porto, que corresponde a cinco milhões de m²; Possibilita a Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e a

alteração de uso do solo;Regulamentou a utilização do Certificado de Potencial Adicional de Construção (Cepac) que compreendem valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro por intermédio da CMV (Comissão de Valores Imobiliários), que possibilita uma construção acima do que já se tem estabelecido pela legislação, como índice de aproveitamento básico do solo ou nos parâmetros de um terreno ou projeto; Expandiu os limites e parâmetros construtivos para a região, possibilitando a instalação de prédios de até cinquenta andares em alguns setores e deu outras atribuições.

Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009: Criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) a quem cabe gerir a OUC do Porto, pelo prazo de trinta anos. Pela lei a Cdurp goza de todos os direitos de prerrogativas do poder público no que tange a gestão dos serviços essenciais tais como: paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos e sólidos, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, conservação de logradouros e de equipamentos urbanos e comunitários, dentre outros. Para além destas funções a Cdurp, também, é a responsável pela gestão de seus recursos patrimoniais que, a partir da criação do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto, passaram a ser geridos junto com a Caixa Econômica Federal.

Lei Complementar nº 5.128 de 16 de dezembro de 2009: Concedeu isenções e benefícios fiscais para diferentes ações desenvolvidas na OUC do Porto dos quais destacamos: IPTU (Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana), Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI), Imposto sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISS).

Lei Complementar 105 de 22 de dezembro de 2009: Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (Propar-Rio), destinado a disciplinar e promover a realização de Parcerias Público-Privadas (PPP) no âmbito da Administração Pública do Município. Este programa possibilitou a Cdurp realizar a concessão dos serviços obras de revitalização da região portuária, pelo prazo de quinze anos, à Concessionária Porto Novo, que é formada pelas empresas Norberto Odebrecht, Construtora OAS e Carioca Engenharia. O valor dessa PPP é o maior de todos os tempos, correspondendo a 7,6 bilhões de reais.

A partir do conjunto de leis que programaram a OUC Porto Maravilha é possível afirmar que a espinha dorsal desta operação consorciada foi a criação da Cdurp, uma companhia de economia mista e autônoma responsável pela gestão de serviços de interesse local e serviços públicos de competência municipal. Sobretudo, por ser a responsável pela implantação no prazo de trinta anos pelas diretrizes e metas do projeto, estimado em quase oito bilhões de reais.

A alteração de uso do solo, que regulamentou a utilização do Certificado de Potencial

Adicional de Construção (Cepac) que compreendem valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município do Rio de Janeiro, alterou de maneira significativa e pontual o Plano Diretor do Rio de Janeiro flexibilizando o gabarito da área da OUC Porto Maravilha, o que em pouco tempo, pode gerar um aumento substancial de Prédios como mais de 40 andares, resultando num estrangulamento da infraestrutura da região.

A instituição da Propar-Rio², que dá as diretrizes para a execução das parcerias públicas privadas no município do Rio de Janeiro, só foi facilitada pela Lei 5.128 de dezembro de 2009, que concede isenções fiscais a empresas dispostas a investir no Porto Maravilha, portanto, a Propar-Rio teve seu início nos benefícios que a Prefeitura concedeu às entidades privadas.

A ideia do Porto Maravilha foi disseminada, em todas as mídias, como uma necessidade inexorável, visto que, a cidade precisava alcançar um patamar de progresso urgente, já que sua agenda contava commegaeventos de projeção internacional como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e as Olimpíadas de 2016. Procurou-se dessa maneira o consenso dos moradores da cidade em torno do projeto, ou seja, o Porto Maravilha deveria ser visto como uma oportunidade ímpar para que a cidade voltasse a ser a Cidade Maravilhosa.

Analisando o trecho abaixo dos autores é possível identificar que as ideias de vocação e oportunidade estão presentes em vários momentos, como descrito Arraes e Silva (2014, p. 2)

Ao longo da segunda metade do século passado, o Rio de Janeiro, por um lado, vivenciou um longo processo de desindustrialização e esvaziamento econômico. Nesse período, a cidade cresceu rumo à zona sul e depois à Barra da Tijuca, em concorrência com o centro histórico. Sobretudo a expansão para a Barra teve como orientação um estilo de ocupação baseado em grandes condomínios e shoppings, criando novos padrões de sociabilidade, que, no entanto, não substituíram as marcas culturais do carioca. O “modelo Barra” não se mostrou capaz de substituir o centro histórico em seu papel, nem de superar problemas de mobilidade urbana da cidade. Ao contrário. Do ponto de vista do tempo de deslocamento, a Barra está cada vez mais distante

A população da Região Portuária era de 48. 664 habitantes em 2010, perfazendo 17.362 domicílios. O índice de desenvolvimento municipal é médio, com nota de 0,72. Os indicadores utilizados pelo Instituto Pereira Passos para construção do Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM) em 2010 foram longevidade (vida longa e saudável), educação (acesso ao conhecimento) e renda (padrão de vida).

Com relação à ocupação, os residentes nos bairros estão ligados às atividades de

2 Sigla correspondente a Parceria Público Privada No Projeto Porto Maravilha

serviços e a estiva. Esses são formados por descendentes de escravos e de imigrantes, portugueses e espanhóis, assim como nordestinos, que pela proximidade do porto e da rodoviária da cidade, residem em cortiços ou casas de cômodos, ainda remanescentes da reforma Passos. Os nordestinos tem sua presença marcada pela forte transitoriedade, permanecem na região até conseguirem renda suficiente para residirem em casas com melhor infraestrutura.

Em outro estudo sociodemográfico, realizado pelo Serviço Brasileiro de Apoio as Micro e Pequenas Empresas (SEBRAE) para o projeto Porto Maravilha, de 2000-2009, demonstrou que a região tem baixa densidade demográfica (entre dois a cinco mil hab/km²).

A região é predominantemente composta de habitantes reconhecidos como membros da classe B, C e D, em 95,85% dos domicílios. A renda média dos trabalhadores da região é de aproximadamente 3,09 salários mínimos (R\$1.685,18) A região tem um perfil etário equilibrado com 17,24% de jovens (entre 20 e 34 anos), 30% de adultos (entre 35 e 49 anos), 13,06% de maduros (de 50 a 64 anos), e 9% de idosos (65 anos acima).

A passagem do tempo evidencia o quão a Zona Portuária é dotada de memória e identidade carioca, diferentemente da Barra da Tijuca, que obedece a um padrão mercantilista de desenvolvimento e cultura. Nesse sentido as intervenções propostas pela OUC Porto Maravilha traz oportunidade da Região recuperar a vocação de boa mobilidade urbana, própria dos lugares centrais das cidades.

A área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) do Porto, pela sua evidente falta de contato com a cidade, foi dividida em onze núcleos segundo suas características urbanas, territoriais e vocacionais. O novo sistema viário proposto pelo projeto tem como objetivo a reintegração dos núcleos entre si e deles com o restante da cidade (PINTO, 2012).

O que move o poder público na implementação da revitalização na Região, é o desejo de promover o encontro da Região Portuária com a cidade. Nesse sentido,

Ao revitalizar a Região Portuária, o que se pretende é promover um reencontro da cidade com ela mesma. É devolver o seu centro, agora como um lugar vivo em que as pessoas podem morar trabalhar, ocupar os espaços públicos e se divertir sem grandes deslocamentos. A proposta é criar mais áreas em que se percorrem trechos a pé, por meios não motorizados ou não poluidores. E assim estabelecer esse padrão como referência de espaço urbano para, conseqüentemente, impactar positivamente a mobilidade, a segurança [e], enfim, a qualidade de vida das pessoas (ARRAES e SILVA, 2014, p. 2).

Para a Secretaria municipal de Urbanismo, o Porto Maravilha objetiva a revitalização completa da Região dividida em duas fases. A primeira financiada com recursos públicos e a

segunda com recursos privados, oriundos de uma operação urbana consorciada. Acredita-se que através da implantação do Porto Maravilha a cidade do Rio de Janeiro passará por diversas intervenções urbanísticas, objetivando atender às demandas externas e à população autóctone, destacando o público de visitantes e turistas, como ocorridas na ocasião da Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos, em 2016. Serão várias alterações a fim de produzir uma cidade-mercadoria a ser negociada, vendida e consumida (VAINER, 1999).

Barcellar (2014) utiliza a categoria de blindagem simbólica para explicar as estratégias acionadas pelo poder público e pela mídia na legitimação de projetos urbanos baseados na formação de uma barreira simbólica à participação da diversidade de atores sociais no processo de intervenções na cidade.

No viés dessa discussão, Barcellar (2014, p7) reflete sobre o projeto Porto Maravilha:

A OUC Porto Maravilha é um caso emblemático para avaliar a efetividade dos instrumentos de gestão democrática; tratam-se daqueles relativos à garantia da maior participação das populações nas decisões sobre a cidade, cujo propósito é permitir um maior equilíbrio entre os interesses dos diversos atores. Ainda que tenha sido cumprida uma agenda formal determinada pela lei federal com a realização de audiências públicas para discussão da revisão do Plano Diretor do Rio de Janeiro, com a qualificação da região portuária do município como de especial interesse urbanístico, foi possível constatar, através das atas, que nas discussões públicas não alcançaram os objetos específicos das Leis e do Projeto Urbano da OUC. Ao analisar as atas da discussão do Plano Diretor realizadas em 2009, pode-se inferir que não representaram um efetivo debate das mudanças propostas para região. Identifica-se a blindagem simbólica no diálogo estabelecido entre os diversos atores envolvidos na OUC Porto Maravilha, tanto nos processos de concepção quanto na implementação do projeto urbano na Zona Portuária do Rio de Janeiro porque as obras e os procedimentos não são esclarecidos para a população, como demonstram as audiências públicas realizadas no Ministério Público e o dossiê do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas.

O atual projeto tem por base os projetos de reformulação das cidades de São Francisco, Buenos Aires e Barcelona. Excetuando-se a garagem subterrânea e a reforma do Pier, todas as políticas públicas planejadas do Porto Maravilha possuem perfis habitacionais e turísticos, assim como, visaram os megaeventos que a cidade sediou em 2014 e 2016.

Segundo Gianella (2010) o que está no cerne do Porto Maravilha é uma espécie de tabula rasa, ou seja, o que está proposto para aquela porção do território é a demolição dos galpões e barracões pré-existentes para a construção de edifícios comerciais, cujo gabarito pode variar de vinte andares, para o setor mais próximo à Praça Mauá, a cinquenta andares, ao longo da Avenida Francisco Bicalho.

De acordo com Pio (2013, p. 10),

O projeto Porto Maravilha possui quatro frentes de atuação: o estímulo ao uso habitacional, a melhoria na infraestrutura (saneamento, malha viária, meio ambiente), comércio e indústria e cultura e entretenimento. Embora não se possa descartar a importância das três primeiras, é possível notar que as atividades culturais são vistas por políticos e pela opinião pública como aspecto central e determinante do sucesso da revitalização econômica e social de espaços urbanos “degradados”. Entre as principais iniciativas do Porto Maravilha em sua primeira fase, destacam-se a revitalização da praça Mauá e do Píer Mauá, a reurbanização do Morro da Conceição (com melhorias nas vias locais, rede elétrica e restauração de patrimônio histórico); a instalação de equipamentos culturais (Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, entre outros), a recuperação de edificações de valor histórico, por exemplo, o 7 : Mapa da Região Portuária do Rio de Janeiro edifício do Jornal A Noite .

Para o setor de mobilidade urbana realizou-se a demolição parcial da Avenida Perimetral; a construção de uma garagem subterrânea na Praça Mauá e de uma via paralela à Avenida Rodrigues Alves, denominada Binário do Porto. Também foi implementado o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com diversas linhas que acessam vários pontos do Centro da cidade. (GIANELLA, 2010).

A demolição do Elevado da Perimetral resultou em grande polêmica para a cidade. Além da melhoria da mobilidade urbana, a obra foi justificada pela necessidade de integração da orla da Região Portuária com a riqueza arquitetônica e histórica do Centro. O projeto Porto Maravilha previu a remoção do elevado até a altura da Avenida Presidente Vargas. Tal projeto acarreta problemas sérios de mobilidade urbana, aumentando consideravelmente o tempo de deslocamento no Centro e adjacências. Essas intervenções urbanas, não devem ser vistas apenas como meios de transformação na estrutura material e econômica da cidade, mas como projetos que sugerem um ethos ou código social, certo ideal de que a cidade é ou deva ser. Estamos abordando, portanto, processos de reestruturação material e simbólica da cidade que intenciam uma imagem urbana.

O projeto Porto Maravilha destaca questões vocacionais da Região que geograficamente se dividem em “zona com vocação para turismo/cultura” e “zona com vocação para turismo e entretenimento” (região do Píer e armazéns 1 a 5). Estas áreas são estratégicas, seja pela importância histórica e visibilidade, seja por conta da proximidade em relação às áreas de grande circulação como a Avenida Rio Branco. O modo de representar a área de intervenção indica o papel preponderante da cultura e da memória urbana na revitalização, isto é, um modelo de representação da cidade (PIO 2013).

Para Lefebvre (2008) os lugares de lazer, assim como as cidades novas, são dissociados da produção até quando os espaços de lazer parecem independentes e livres. No

entanto, encontram-se ligados aos setores do trabalho no consumo organizado, no consumo dominado. Esses espaços separados da produção, como se fosse possível ignorar o trabalho produtivo, são lugares de recuperação, aos quais se procura dar um ar de liberdade e festa, que se povoa de signos que não tem a produção e o trabalho por significado, estão estritamente ligados ao trabalho produtivo. É um típico exemplo de espaço ao mesmo tempo deslocado e unificado (2008).

Diante do exposto acima, é fundamental uma reflexão com base nas análises que Lefebvre (2008) desenvolve sobre a insuficiência de vincular o espaço apenas como instrumento para produção, troca e consumo de objetos.

A revitalização, muitas vezes, pretendidas nos projetos não surge como meio de introduzir novas possibilidades para a vida urbana, mas opera na continuidade do status quo, assim, como pela utilização de mecanismos como a produção em série, a grande escala e a repetição de modelos de cidade. O pressuposto lefebvriano (2008), é que existe uma política do espaço, que é, por excelência, política. Assim, quando abordarmos os projetos ou programas de preservação ou revitalização para a Zona Portuária do Rio de Janeiro, analisamos em que bases tais escolhas são feitas.

As políticas de revitalização nos centros históricos e áreas portuárias estão baseadas na justificativa de preservar os bens materiais e imateriais considerados patrimônio histórico e cultural, ou seja, no processo de patrimonialização. A ideia de patrimônio é concebida como referência aos monumentos herdados das gerações anteriores e remete a um caráter subjetivo, identitário, e a uma relação de afetividade de símbolos do passado com olhar do presente, fazendo a conexão entre o bem cultural e a sociedade.

2.4 Para onde vai o Porto maravilha?

Passado o Ciclo dos megaeventos na Cidade do Rio de Janeiro, observa-se que o Projeto Porto Maravilha sofre um esvaziamento na consecução de seus objetivos. No ano de 2017, o Projeto está inerte. Pesquisa do Observatório das Metrópoles apresentou um mapa dos empreendimentos privados na região portuária do Rio de Janeiro, mostrando ritmo lento em que estão sendo consumindo CEPACs de forma a garantir o financiamento da Operação Urbana do Porto Maravilha. O levantamento identificou 77 empreendimentos de mercado licenciados, sendo que 37 deles ainda não foram iniciados. Os dados apontam para o desinteresse do mercado imobiliário em relação à área portuária, agravado pela crise econômica e política do país e do Rio de Janeiro. Sem os CEPACs, o Porto Maravilha corre o risco de parar. Segundo Werneck (2016, p.4) :

A compra dos CEPACs pelo FGTS, no âmbito da Operação Urbana, tornou

possível a execução do Porto Maravilha, adiantando os recursos necessários à revitalização e, sobretudo, o pagamento da parceria público-privada sobre a qual o projeto está alicerçado. Nesse cenário, o financiamento do Porto Maravilha é colocado em risco-Muito embora o grande número de reformas tenha certa influência sobre a ressignificação simbólica do porto – proporcionando novos usos, mais alinhados com as expectativas do mercado, e atraindo novos públicos à região -, é o volume de novas construções nas “áreas cepaca das” que efetivamente gera recursos para a operação urbana consorciada e, sobretudo, para o pagamento da parceria público-privada sobre a qual o projeto está alicerçado.

Mudanças contratuais, realizadas por meio de termos aditivos ao contrato da PPP do Porto Maravilha, mudariam esse cenário. Conforme demonstrou Werneck (2016, p. 4):

Em quatro anos de 2012- 2016, dez termos aditivos foram inseridos no Projeto Básico da PPP. As obras de urbanização de todo o Morro do Pinto para incorporar à PPP as obras necessárias ao Museu do Amanhã, sob a justificativa de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Na contramão, outros termos aditivos acrescentaram ao projeto inicial novas intervenções, tais como a Orla Conde, a expansão da Via Expressa e as obras para implementação do corredor Transbrasil dentro dos limites da operação urbana. Como resultado, o valor global do contrato aumentou de R\$ 7,609 bilhões, em novembro de 2010, para pouco mais de R\$ 8,273 bilhões, no início do ano passado (valor não corrigido pelo IPCA, como prevê o contrato

Nesse sentido, cria-se uma desvinculação da política urbana, visto a disponibilidade de títulos no mercado. No caso do Porto Maravilha a situação é mais crítica porque todos os potenciais foram comprados pela Caixa Econômica, por meio de um leilão, em que se auferiu R\$ 3,5 bilhões do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), criado pelo FGTS, que alterou a regra de utilização do FGTS de maneira que configurasse investimento em infraestrutura permitindo, dessa forma, o uso do fundo.

A questão que se coloca é que as Cepacs, que se constituem títulos disponíveis na Bolsa de Valores variam de acordo com o mercado, o que permite a um investidor especular com base em ações, sem interesse em construir na região do Porto, comprando e revendendo de acordo com a valorização e desvalorização dos títulos, o potencial construtivo, então, vira uma moeda.

A concessionária Porto Novo, além da realização das obras assumiu, também, a prestação de serviços públicos até 2026, como coleta de lixo, iluminação, limpeza urbana e manutenção de áreas verdes e praças.

Maior projeto político da gestão do prefeito Eduardo Paes (PMDB) simboliza a aliança entre as três esferas de governo e à participação de duas das maiores empreiteiras do país, a OAS e a Odebrecht, investigadas pela Lava Jato, que custou ao Porto Maravilha

quebra de sua operacionalidade e credibilidade. As empreiteiras já não contavam mais com os recursos de antes, assim, como o poder público não tinha mais credibilidade para propor aditivos que pudessem dar fôlego ao Projeto.

Considerando que o Projeto ainda está em curso e que o cenário político econômico não nos permite realizar nenhuma assertiva, a crise por qual passa o projeto Porto Maravilha está diretamente relacionada a três fatores: A) A sobrevalorização das Cepacs durante o período dos megaeventos; B) A alternância da correlação de forças políticas com a entrada de Marcelo Crivella na prefeitura do Rio e C) A operação Lava Jato que investiga as principais empreiteiras que constituem a Concessionária Porto Novo.

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesse trabalho procuramos demonstrar como o empreendedorismo urbano vem atuando nos últimos 40 anos na política urbana, se apropriando de áreas desindustrializadas e portuárias para imprimir dinâmicas de especulação em função de terrenos ociosos. No caso em estudo, a zona Portuária do Rio de Janeiro, apresenta as condições ideais para essas operações, visto que, sua riqueza cultural e patrimonial se constitui em mais um apelo para o uso do espaço como especulação e espetacularização.

O caso em tela nos remete ao modelo de Parcerias Público Privadas, observado no Brasil, em que o Estado entra com recursos de infraestrutura e o setor privado explora o espaço e auferes os lucros.

O Projeto Porto Maravilha é uma incógnita. Se por um lado, a operação financeira que garantiria sua sustentabilidade não foi bem executada, por outro, não podemos desprezar que estamos analisando uma área no Centro da cidade do Rio de Janeiro, onde o Estado se omitiu durante décadas e que se encontrava em obsolescência. A necessidade de intervenções urbanas e de serviços de infraestrutura são inegáveis.

Estamos analisando a maior Parceria Público Privada já realizada no Brasil e que ainda tem 15 anos de vigência, o que implica operações de alta complexidade. Não parece razoável aprovar o método utilizado pelos principais agentes do processo, transformando o Projeto Porto Maravilha em objeto de uma possível Comissão de Inquéritos, (CPI), na Assembléia Municipal. Ainda que as expectativas positivas sejam tímidas, em função do volume de recursos investidos no Projeto e a pouca efetividade identificada, medidas no sentido de retomar suas ações são urgentes.

REFERÊNCIAS

- BARATA, Denise. **Samba e partido-alto: Curimbas do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: EDUERJ, 2012.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. **Pereira Passos: um haussman tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1992. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101387/pereira_passos_haussmann_carioca.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2015.
- CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade; UNESP, 2001
- COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática**. São Paulo:2005.
- FOUCAULT, Michael. **Vigiar e Punir**. Petrópolis: Vozes, 1984.
- FOUCAULT, Michel. **Microfísica do Poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1987
- GARCÍA CANCLINI, Néstor. **A globalização imaginada**. São Paulo: Iluminuras, 2003.
- HARVEY, David. **Espaço da esperança**. São Paulo: Loyola, 2005.
- LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esporte, 1991
- LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2002.
- LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2000
- SODRÉ, Muniz. **A verdade seduzida: por um conceito de cultura**. Rio de Janeiro Codecri, 1983.
- SODRÉ, Muniz. **O Terreiro e a cidade: a forma social negro-brasileira**. Salvador: Fundação Cultural do Estado da Bahia, 2002.
- ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000. Disponível em: <<http://reporterbrasil.org.br/privatizacaodarua/dadosabertos/bibliografia/A%20cidade%20do%20pensamento%20%C3%BAnico%20-%20Ot%C3%ADlia%20Arantes,%20Carlos%20Vainer,%20Erm%C3%ADnia%20Maricato.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2015
- AIZEN, Mario. A consolidação da área portuária. In: CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. **História dos bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo**. Rio de Janeiro: Index, 1987.
- CAVALCANTI, Nireu Oliveira. O comércio de escravos novos no Rio setecentista. In: FLORENTINO, Manolo. **Tráfico, cativo e liberdade: Rio de Janeiro, séculos XVII-XIX**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 15-78.
- BARATA, Denise. **Permanência e deslocamentos das matrizes africanas no samba carioca**. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS DA COMUNICAÇÃO, 25., 2002, Salvador. Anais... Salvador: UNEB, 2000. Disponível em: <<http://www.academiadosamba.com.br/monografias/denisebarata.pdf>>. Acesso em: 11 fev.

2015.

CARLOS, Cláudio Antônio Santos Lima. **Áreas de Proteção do Ambiente Cultural (Apac): da idealização à banalização do ambiente cultural**. 2008. 298 f. Tese (Doutorado em Urbanismo)–Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2008. Disponível em: <http://objdig.ufrj.br/Teses/FAU_D/ClaudioAntonioSantosLimaCarlos.pdf>. Acesso em: 8 fev. 2015

CARVALHO, Lia de Aquino. Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro: 1886–1906. In: ROCHA, Oswaldo Porto; CARVALHO, Lia de Aquino. **A era das demolições, habitações populares**. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1986. p. 109-176. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4204210/4101374/era_demolicoes_hab_pop.pdf>. Acesso em: 11 fev. 2015

FERREIRA, Alvaro. O projeto porto maravilha no Rio de Janeiro: inspiração em Barcelona e produção a serviço do capital?. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 15, n. 895, 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-21.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. **Revista Tempo**, Niterói, n. 8, p. 1-18, 1999. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/tempo/artigos_livres/artg8-7.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

FERREIRA, Alvaro. O projeto porto maravilha no Rio de Janeiro: inspiração em Barcelona e produção a serviço do capital?. **Revista Bibliográfica de Geografia y Ciencias Sociales**, Barcelona, v. 15, n. 895, 2010. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-21.htm>>. Acesso em: 13 fev. 2015.

HARVEY, David. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana ao capitalismo tardio. **Espaços & Debates**, v. 16, n. 39, 1996.

VAZ, Lílian Fessler. A culturalização do planejamento e da cidade. **Cadernos PPG-AU/FAUFBA**, Salvador, ano 2, número especial, p. 31-42, 2004. Disponível em: <<http://www.laboratoriourbano.ufba.br/wp-content/uploads/arquivos/arquivo-11.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2015

HONORATO, Cláudio de Paula. Valongo: o mercado de escravos do rio de janeiro, 1758 – 1831. 2008. 166 f. Dissertação (Mestrado em História)–Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, Niterói, 2008. Disponível em: <http://www.historia.uff.br/stricto/teses/Dissert-2008_HONORATO_Claudio_de_Paula-S.pdf>. Acesso em: 9 fev. 2015.

GIANELLA, Leticia. A zona portuária do Rio de Janeiro e o projeto porto maravilha: um choque entre o que existe e o que se impõe como novo. In: CONGRESSO LUSO AFRO BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 11., 2011, Salvador. Anais... Salvador: UFBA, 2011. Disponível em: <http://www.xiconlab.eventos.dype.com.br/resources/anais/3/1307669880_ARQUIVO_artigo_luso_afro_leticiagiannella.pdf>. Acesso em: 20 fev. 2015.

MARQUES, Carla. Nogueira. Para onde vai a zona portuária do Rio de Janeiro?: singularidades do lugar e diversidades de propostas. 2008. 161 f. Dissertação (Mestrado em Geografia Humana)–Instituto de Geografia, Universidade Estadual do Rio de Janeiro, Rio de

Janeiro, 2008.

WERNECK, Mariana da Gama e Silva. Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro. Enapur ,São Paulo 2017. Disponível em:http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%203/ST%203.6/ST%203.6-01.pdf

LETTIERE, Rebeca. Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos. **Jornal do Brasil**: Publicado em 04/06/2017. Disponível em: <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/04/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos/>