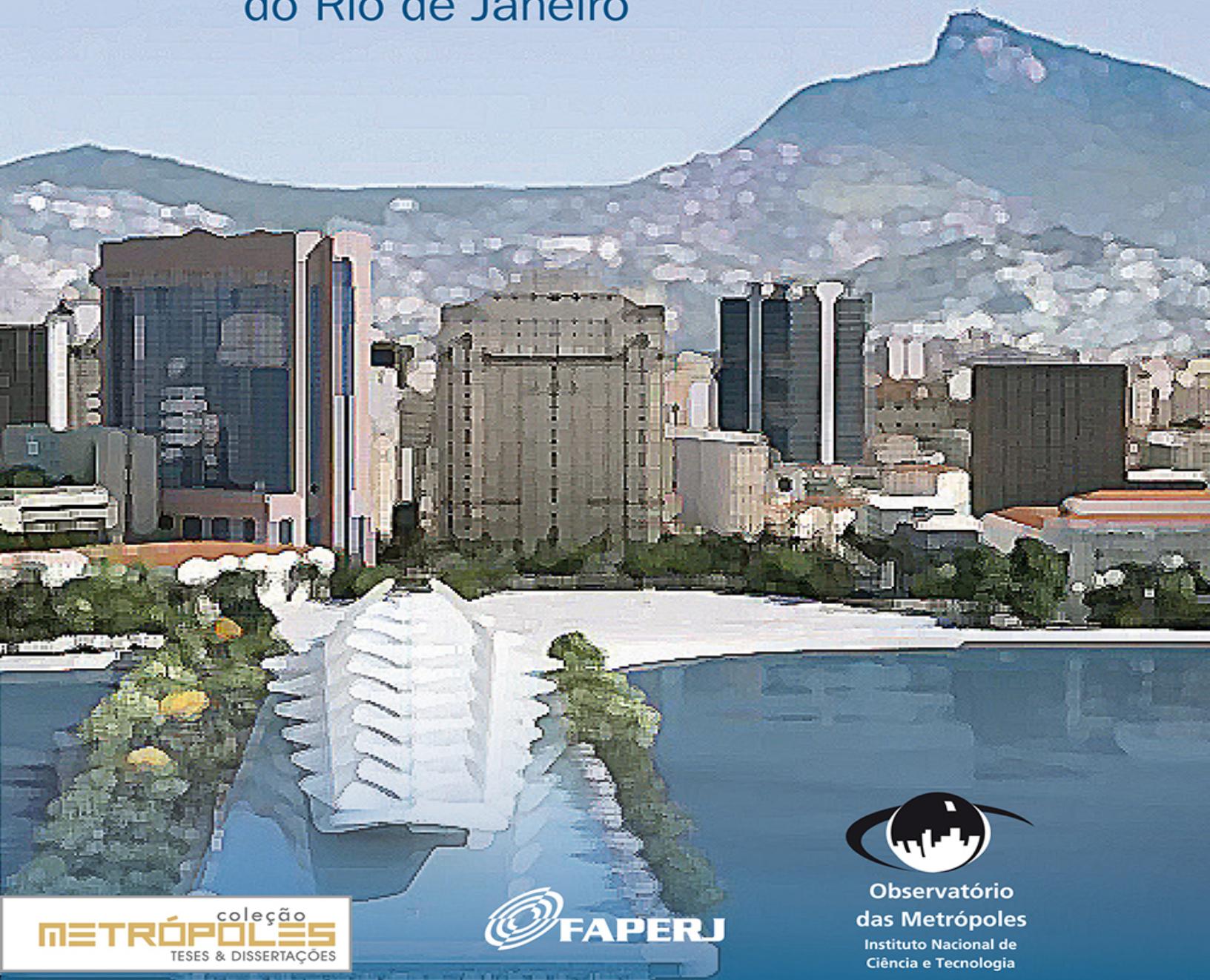


Nelson Diniz

Porto Maravilha:

antecedentes e perspectivas
da revitalização da região portuária
do Rio de Janeiro



Nelson Diniz

Porto Maravilha: antecedentes
e perspectivas da revitalização da região
portuária do Rio de Janeiro

LETR^CAPITAL

Copyright© Nelson Diniz, 2014

Todos os direitos reservados e protegidos pela Lei 9.610 de 19/02/1998. Nenhuma parte deste livro, sem a autorização prévia por escrito dos autores, poderá ser reproduzida ou transmitida, sejam quais forem os meios empregados.

EDITOR
João Baptista Pinto

REVISÃO
Do autor

PROJETO GRÁFICO E CAPA
Rian Narcizo Mariano

CONVERSÃO PARA E-BOOK
Freitas Bastos

CCIP-BRASIL. CATALOGAÇÃO-NA-FONTE SINDICATO NACIONAL DOS EDITORES DE LIVROS, RJ

D61p

Diniz, Nelson, 1986-

Porto maravilha: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro [recurso eletrônico] / Nelson Diniz. - 1. ed. - Rio de Janeiro : Letra Capital, 2011
recurso digital

Formato: ePub

Requisitos do sistema: Adobe Digital Editions

Modo de acesso: World Wide Web

Inclui bibliografia

ISBN 9788577852789 (recurso eletrônico)

1. Planejamento Urbano - Rio de Janeiro (RJ). 2. Urbanização - Rio de Janeiro. 3. Áreas portuárias - Rio de Janeiro (RJ). 4. Planejamento estratégico. 5. Patrimônio cultural - Proteção - Rio de Janeiro (RJ). 6. Livros eletrônicos. I. Título.

14-12403 CDD: 711.4098153 CDU: 711.4(815.3)

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES - IPPUR/UFRJ
Coordenação Geral: Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro
Av. Pedro Calmon, 550, sala 537, 5^a andar – Ilha do Fundão
Cep 21.941-901 – Rio de Janeiro, RJ
Tel/Fax 55-21-3938-1950
www.observatoriodasmetropoles.net

LETRA CAPITAL EDITORA
Telefax: (21) 2224-7071 / 2215-3781
letracapital@letracapital.com.br

A Sofia, minha princesa, e a Renata, minha Matilde.

Apresentação

De um ponto de vista amplo, este livro pretende contribuir com o debate sobre as características contemporâneas das políticas de revitalização urbana. Desenvolvida no âmbito do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da UFRJ, o objeto desta pesquisa foi o Porto Maravilha, um projeto de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro, iniciado em 2009. Tratou-se de compreendê-lo à luz do imaginário que opõe renovação e revitalização urbana e das suas relações com as propostas que o antecederam.

As tensões produzidas pelas políticas de renovação urbana, as críticas ao urbanismo e ao planejamento de inspiração modernista e o advento de políticas urbanas competitivas conformaram o contexto da emergência e da legitimação do *imaginário da revitalização*.

As políticas de renovação urbana, concebidas em termos de demolição-reconstrução, implicaram em tensões, conflitos e resistências sociais. Tais intervenções, frequentemente inspiradas no ideário do movimento modernista, receberam críticas de todos os matizes. Por conseguinte, ao menos desde o final dos anos 1960, surgiram saberes e práticas com o objetivo de atribuir novos sentidos às políticas urbanas, entre os quais sobressaiu a noção de revitalização.

A emergência das políticas de revitalização coincidiu com as críticas ao urbanismo modernista e às modalidades do planejamento regulatório, como o planejamento físico-territorial. Variando em função de diferenças políticas e ideológicas, o planejamento urbano foi questionado ora por instrumentalizar a reprodução das relações sociais capitalistas, ora por inibir a operação das forças de mercado. Desde então, difundiram-se políticas urbanas com perfis competitivos. As noções de parceria público-privada e empreendedorismo tornaram-se referências. As imagens e os atributos das cidades

transformaram-se em marcos de distinção e em vantagens competitivas. Acompanhando a constituição da globalização e do neoliberalismo, técnicas empresariais de planejamento, principalmente do planejamento estratégico, foram introduzidas na gestão e no planejamento urbanos.

No campo do urbanismo, entre outros aspectos, surgiram ênfases nas intervenções contextualizadas, na conservação urbana, na multiplicidade de usos, nos efeitos de proximidade e vizinhança e na revitalização de áreas centrais. Em geral, as novas concepções urbanísticas refutaram os ideais modernistas, a racionalização das necessidades humanas e a destruição como momento que antecede a construção do novo. Concomitantemente, a reestruturação das atividades portuárias e a introdução de novas formas de organização dos portos, como a conteinerização, resultaram na disponibilização de patrimônio não operacional e de terrenos subutilizados contíguos às áreas centrais das cidades. Nesses espaços desenvolveram-se as primeiras políticas de revitalização urbana, apresentadas como diferentes modos de conciliar conservação e transformação do ambiente construído, em oposição à demolição-reconstrução.

Acompanhando a tendência de difusão das experiências de revitalização de regiões portuárias dos Estados Unidos e da Europa, desde o início dos anos 1980, sucederam-se propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Tais ações, envolvendo diversos atores, como o Estado, a iniciativa privada, associações profissionais, de classe e de moradores, não alcançaram seus objetivos ou o fizeram de maneira limitada.

As primeiras propostas de revitalização da região portuária, elaboradas pela Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e por outros atores da iniciativa privada, surgiram no contexto da crise econômica do país, do estado e da cidade do Rio de Janeiro, na década de 1980. Resistências das autoridades portuárias, dos Governos Municipal e Federal e mobilizações comunitárias pela conservação das características históricas dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, inviabilizaram os projetos.

Nos anos 1990, às ações da ACRJ e dos órgãos da administração portuária acrescentaram-se aquelas dos Governos Municipal e

Federal. A Lei de Modernização dos Portos, de 1993, estabeleceu as bases jurídicas da revitalização de áreas portuárias no Brasil, implicando em complexas negociações entre as autoridades portuárias, a iniciativa privada e as esferas de governo. As relações entre esses atores manifestaram ora tendências à cooperação, ora conflitos de interesses. No caso do Rio de Janeiro, divergências entre os atores envolvidos comprometeram a realização dos diversos projetos.

No início dos anos 2000, a elaboração do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro marcou a retomada dos debates. Pela primeira vez, desde os anos 1980, construíram-se grandes equipamentos urbanos: a Vila Olímpica da Gamboa e a Cidade do Samba. Ao mesmo tempo, controvérsias acerca da instalação de uma filial do Museu Guggenheim no Píer Mauá impediram a continuidade das ações.

Em estreita relação com as propostas que o antecederam, o projeto Porto Maravilha foi instituído pela Lei Complementar Municipal n. 101, de 23 de novembro de 2009. Trata-se de uma Operação Urbana Consorciada (OUC), numa área de aproximadamente 5 milhões de metros quadrados. A lei 101/2009 alterou os parâmetros de uso e ocupação do solo da região portuária, estabeleceu intervenções prioritárias de infraestrutura e transporte, assim como mecanismos público-privados de gestão e financiamento.

Os discursos sobre o Porto Maravilha enfatizam a emergência de um novo momento do Rio de Janeiro, associado, dentre outros fatores, à realização de megaeventos na cidade e à conjuntura de crescimento econômico do país. Considerada a trajetória de iniciativas que precedeu o Porto Maravilha, o leitor encontrará nas páginas que se seguem um esforço de identificação e análise das rupturas discursivas e das continuidades nas propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Uma vez que a ambiguidade e a imprecisão conceitual caracterizam os discursos sobre as políticas de revitalização urbana em geral e do Porto Maravilha em particular, este livro é, antes de tudo, uma tentativa de desconstrução dos eufemismos e fetichismos que impedem a compreensão crítica dos fundamentos de tais políticas.

Nelson Diniz

Prefácio

Com este livro, o leitor e a leitora estão convidados a refletir sobre as políticas de revitalização urbana no contexto da difusão do empreendedorismo neoliberal. Resultado da dissertação de Nelson Diniz, defendida no IPPUR/UFRJ, o estudo tem como foco o projeto Porto Maravilha, um projeto de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro, iniciado em 2009.

Nelson Diniz propõe compreender este projeto à luz da teoria urbana crítica. Assim, debruçando-se sobre o processo de transformação da região portuária e sobre os diferentes projetos de renovação desse espaço, o autor empreende uma análise em torno da construção social do discurso da revitalização das áreas centrais das cidades, no caso em questão, da área portuária da cidade do Rio de Janeiro. Como o leitor e a leitora poderão constatar nessa prazerosa e instigante leitura, o trabalho tem vários méritos, dentre os quais vale destacar dois.

Em primeiro lugar, Nelson rompe com uma visão naturalizada em torno da revitalização, mostrando como a revitalização urbana, pelo menos discursivamente, tenderia a contrastar com as práticas de renovação, de demolição-reconstrução. No entanto, o maniqueísmo discursivo que opõe renovação/modernidade e revitalização/pós-modernidade, esconderia novas práticas urbanas que também acionam a destruição-criação e a demolição-reconstrução. No caso do Porto Maravilha, esse processo inclui a destruição da Perimetral e de prédios abandonados para dar lugar a novas ruas, avenidas, sistemas de transporte de VLT, prédios modernos e habitações.

Em segundo lugar, o autor nos convida a uma reflexão de suma importância, ligada ao sentido das práticas de revitalização. As características centrais presentes no ideário da revitalização aparecem fortemente conectadas com o ideário e as proposições do

empreendedorismo neoliberal, se constituindo em intervenções urbanas visando à criação de novas condições para a acumulação de capital. No caso da região portuária, o projeto de revitalização estaria fortemente subordinado à lógica do mercado imobiliário e aos interesses de corporações econômicas, e representaria um grande risco de elitização e gentrificação, acompanhado da relocalização das classes populares que habitam este espaço.

A leitura atenta desse livro possibilitará aos leitores conhecer e refletir sobre o projeto de revitalização da zona portuária, expresso no Projeto Porto Maravilha, e o sentido dessas intervenções no contexto das transformações urbanas pelas quais a cidade do Rio de Janeiro vem atravessando. A reflexão de Nelson Diniz certamente representa uma grande contribuição para se pensar em projetos alternativos de cidades, mais justas e mais democráticas.

Orlando Alves dos Santos Junior

Sumário

Capítulo 1 - A emergência do imaginário da revitalização

- 1.1 Antecedentes: a renovação urbana de inspiração modernista
- 1.2 Da renovação à revitalização urbana
- 1.3 Das estratégias culturais à cultura estratégica
- 1.4 O imaginário da revitalização
- 1.5 Transformações das relações cidade-porto
- 1.6 As primeiras políticas de revitalização de regiões portuárias

Capítulo 2 - Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro

- 2.1 Propostas de criação do Centro Internacional de Comércio e o Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro
- 2.2 Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro nos anos 1990
 - 2.2.1 Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa
 - 2.2.2 Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária e AEIU da Zona Portuária
 - 2.2.3 Programa Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias e Projeto Píer Mauá
- 2.3 Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro nos anos 2000
 - 2.3.1 Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro
 - 2.3.2 Desdobramentos e inviabilidade do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro
 - 2.3.3 Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais e Grupo de Trabalho Interministerial para a Região

Portuária do Rio de Janeiro
Capítulo 3 - Do “sonho” à “realidade”: continuidades e rupturas no
Porto Maravilha

3.1 Características gerais do projeto Porto Maravilha

3.2 Rupturas discursivas e continuidades nas propostas de
intervenção

3.3 O imaginário da revitalização no Porto Maravilha

3.3.1 A expansão da Área Central da cidade e a produção de
marcos de distinção

3.3.2 Tendências à gentrificação da região portuária do Rio
de Janeiro

Conclusão

Referências

Lista de abreviaturas e siglas

Apêndices e anexos

CAPÍTULO 1

A emergência do imaginário da revitalização

Os princípios de ordem, racionalidade, normatização e funcionalidade nas políticas de renovação urbana sustentaram intervenções que, segundo seus críticos, negligenciaram os atributos históricos dos espaços urbanos e os modos de vida a eles associados. Assim, com o intuito de atribuir novos sentidos às políticas urbanas, ao menos desde o final dos anos 1960, generalizou-se um conjunto de denominações com o prefixo “re”[1], entre as quais se destaca a revitalização.

Tal como definida no *Dictionnaire de l’urbanisme et de l’aménagement* (MERLIN; CHOAY, 1988), renovação urbana refere-se à:

Demolição, para nova construção, de um setor urbano ocupado por habitações, atividades ou de modo misto. Esta definição mostra que o termo, consagrado pelo uso e pela regulamentação, é impróprio: deveríamos falar de demolição-reconstrução. [...] Ela pode ser motivada: [...] pela má qualidade das construções [...] por sua inadaptação [...] por sua ocupação insuficiente do solo [...] ou por sua inadaptação à circulação automóvel (RÉNOVATION URBAINE, 1988, p. 683, tradução nossa).

Revitalização[2], por sua vez, diz respeito à:

Ação de restaurar um ânimo, tornar a dar vida a monumentos abandonados ou a conjuntos urbanos ou rurais em declínio. [...] a reanimação exige imaginação e intuição na escolha das soluções adotadas [...] pode-se tratar de reabilitar ou realocar funções antigas (habitação, comércio) ou de implantar novas (culturais, por exemplo). [...] A reanimação envolve certo número de riscos, frequentemente desconhecidos ou minimizados, que resultam da dificuldade de conciliar as exigências contraditórias da conservação e da utilização do patrimônio construído (RÉANIMATION, 1988, p. 671, tradução nossa).

Em meio às inúmeras experiências de revitalização urbana, sobressaíram aquelas em regiões portuárias. Resultado de transformações na acumulação capitalista a partir dos anos 1960, a reestruturação das atividades portuárias, juntamente com as novas formas de organização tecnológica adotadas, levaram à subutilização do patrimônio operacional e fundiário dos portos contíguos às áreas centrais. Nesse contexto, desenvolveram-se intervenções em regiões portuárias nas cidades de Boston e Baltimore, posteriormente reproduzidas. O que caracteriza e permite denominar de revitalização as políticas urbanas surgidas nesse período, direcionadas às regiões portuárias, é que foram prioritariamente concebidas não em termos de demolição-reconstrução, mas como diferentes modos de conciliar conservação e transformação.

O objetivo deste capítulo é analisar as mudanças econômicas, políticas e culturais associadas ao advento do imaginário da revitalização.

1.1 Antecedentes: a renovação urbana de inspiração modernista

Após a Segunda Guerra Mundial, a modernização urbana nos Estados Unidos e na Europa foi marcada pela expansão geográfica e pelas políticas de renovação[3], frequentemente inspiradas no ideário do movimento modernista. O interesse na organização racional do espaço urbano derivava do objetivo de solucionar questões sociais relativas ao desenvolvimento da sociedade industrial. Ao lado do urbanismo de inspiração modernista, teorias e práticas de planejamento urbano destinaram-se a regular o crescimento físico das cidades provocado pelo crescimento econômico (MAGALHÃES, 2008).

Para Souza (2008), o urbanismo modernista influenciou a formação do planejamento físico-territorial como “atividade de elaboração de planos de ordenamento espacial para a ‘cidade ideal’” (p. 123). O planejamento físico-territorial foi uma modalidade do planejamento regulatório, na qual o Estado fez “pleno uso de seus

poderes de disciplinamento da expansão urbana e do uso da terra” (p. 124). Ainda segundo Souza (2008), o planejamento físico-territorial desprezava as tradições e particularidades culturais, históricas e ambientais.

De acordo com as proposições modernistas, a diminuição do adensamento das cidades, por intermédio da desconcentração espacial articulada ao zoneamento e à ampliação dos sistemas de transporte coletivos e individuais, contribuiria para resolver ou minimizar problemas relacionados aos processos de industrialização e crescimento urbano. Seguindo essas proposições, na Inglaterra, em 1966, já existiam dezoito *new cities*, abrigando 650.000 pessoas (CASTELLS, 2000). Para Castells (2000):

As novas cidades foram, em primeiro lugar, uma resposta à crise urbana (social e funcional) da região de Londres, cuja origem encontra-se na superconcentração industrial produzida pela evolução técnica e econômica do capitalismo inglês, seguindo o movimento bem conhecido de formação de regiões metropolitanas (p. 395).

Segundo Kellner (2004), o paradigma do desenvolvimento urbano predominante até os anos 1980 foi o da expansão da cidade, baseado na construção de grandes conjuntos habitacionais e na separação de áreas por suas funções. Na Europa, conforme Magalhães (2008), esse processo resultou no deslocamento de habitantes e atividades econômicas das grandes cidades e no crescimento das cidades médias. Nos Estados Unidos, provocou o aumento da suburbanização. O resultado foi a valorização das áreas em expansão, em detrimento dos antigos centros urbanos.

O deslocamento das classes médias, dos postos de trabalho e dos investimentos em infraestrutura urbana para áreas em expansão foi acompanhado por políticas de renovação de áreas centrais. Nos Estados Unidos, segundo Del Rio (1991), de 1947 a 1972, aproximadamente 70 das cidades de mais de 100.000 habitantes haviam renovado o seu CBD (Central Business District).

A afirmação do poder da ciência e da técnica, como alicerces do progresso e da emancipação humana, conduziu à atribuição de duas características fundamentais às políticas de renovação urbana. Por um

lado, a identificação de necessidades humanas abstratas e racionais, como, por exemplo, as de circulação, moradia, trabalho e lazer, preconizadas na Carta de Atenas[4]. Por outro, os meios para a satisfação dessas necessidades pressupunham um processo destrutivo precedente ao construtivo, na busca de um princípio de ordem[5] (DEL RIO, 1991). Como consequência, as intervenções urbanísticas desse período demonstraram pouca atenção em relação aos interesses das comunidades envolvidas e à conservação do patrimônio urbano. De acordo com o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*:

A renovação urbana tem sido criticada: por romper as ligações comunitárias entre os habitantes realocados [...] por favorecer a formação de bairros isolados ou de centros de negócios de luxo [...] por permitir, com a ajuda de recursos públicos, benefícios aos operadores intervindo no final dos processos [...] por opor brutalmente os bairros renovados às características do tecido urbano anterior (RÉNOVATION URBAINE, 1988, p. 684, tradução nossa).

As críticas às políticas de renovação urbana provocaram conflitos e resistência social. Castells (2000) identificou “a mudança da ocupação social do espaço, mais do que o mau estado das habitações” (p. 429) como critério fundamental das ações estabelecidas pelo programa denominado Reconquista de Paris, iniciado em 1955. A partir de 1965-66, essa intervenção provocou reações e mobilização em torno da permanência no local de moradia, ao menos até o momento em que a população recebesse uma contrapartida satisfatória.

Nos Estados Unidos, a renovação dos CBD's provocou a eliminação de *blights* e *slums*[6] dos centros das cidades, com o objetivo de substituí-los por atividades de serviços. Nos anos 1960, dimensões raciais articularam lutas contra as políticas de renovação urbana ao movimento pelas liberdades civis (DEL RIO, 1991; 2001; 2010; CASTELLS, 2000; HARVEY, 2007; 2009).

As resistências às políticas de renovação urbana ampliaram, ainda, o debate da conservação urbana[7], principalmente na Europa. A partir de 1964, sítios urbanos e rurais foram considerados monumentos históricos em potencial, passíveis de conservação. Tal como definido na Carta de Veneza[8]:

A noção de monumento histórico compreende a criação arquitetônica isolada, bem como o sítio urbano ou rural que dá testemunho de uma civilização particular, de uma evolução significativa ou de um acontecimento histórico. Estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas, que tenham adquirido, com o tempo, significação cultural (ICOMOS, 1964).

Em 1975, se estabeleceu a necessidade de conservar o conteúdo social desses sítios. De acordo com a Declaração de Amsterdã[9]:

O esforço de conservação a ser feito deve ser medido não só em relação ao valor cultural do edifício, mas também em relação ao seu valor de utilização. Os problemas sociais da conservação integrada só podem ser correctamente equacionados através de referências simultâneas a estas duas escalas de valores (CONSELHO EUROPEU, 1975).

A ampliação do movimento conservacionista também produziu lutas sociais em torno da definição dos objetivos das políticas urbanas. Del Rio (1991) destaca a mobilização contra a demolição do mercado de Convent Garden, próximo ao Picadilly Circus, em Londres. A demolição do antigo prédio foi decidida em 1963, mas, em 1971, um processo de consulta popular desencadeou a elaboração de um novo projeto, iniciado em 1980, que previu a preservação do prédio e de 250 edificações adjacentes. Lima Carlos (2010), por sua vez, sublinha a conservação do centro histórico de Bologna, durante a administração local do Partido Comunista, nos anos 1960, que resultou na “manutenção da sua população original, predominantemente de baixa renda, que convivia com um processo de deterioração progressivo do tecido urbano e social”[10] (p. 28).

As críticas às políticas de renovação urbana, que implicaram em tensões, conflitos e resistências, coincidiram com aquelas mais gerais direcionadas ao urbanismo modernista e ao planejamento físico-territorial.

1.2 Da renovação à revitalização urbana

De acordo com Arantes (2002), o “paradigma prevalecente durante a fase de reação ao naufrágio histórico do Movimento Moderno” (p. 13) enfatizou a dimensão cultural. Com o objetivo de

superar o urbanismo modernista e o planejamento físico-territorial, ressaltaram-se elementos como: i) as intervenções contextualizadas; ii) a redução da escala de intervenção; iii) a conservação urbana; iv) os usos mistos; v) a valorização dos efeitos de proximidade e vizinhança; e vi) a revitalização de áreas centrais, regiões portuárias e antigas regiões industriais.

Ainda nos anos 1960, Jacobs (1961) concebeu seu *The death and life of great american cities* como uma resposta “aos princípios e objetivos que moldaram o planejamento e a reconstrução urbanos, modernos e ortodoxos” (p. 11, tradução nossa). Usos mistos, pequenos quarteirões, edificações históricas e densidades seriam condições da construção de cidades da diversidade. Segundo Magalhães (2008), a obra de Jacobs, o surgimento do Team X[11] e movimentos como o situacionismo[12] foram exemplos de contestação do urbanismo modernista no período de sua hegemonia.

A partir dos anos 1970, o planejamento físico-territorial recebeu críticas de autores marxistas e liberais. Os primeiros associavam o planejamento urbano à reprodução das relações sociais capitalistas. Castells (2000) definiu a planificação como “a finalidade de assegurar a reprodução ampliada do sistema” (p. 375). Para Harvey (apud SOUZA, 2008), “a tarefa do planejador é contribuir aos processos de reprodução social” (p. 27).

De acordo com Hall (2011), durante os anos 1970, os neoconservadores, agrupados no British Centre for Policy Studies e na American Heritage Foundation, afirmaram que o planejamento inibiu a operação das forças de mercado, “forçando decisões subótimas de localização, e até estrangulando a livre empresa” (p. 410). A crítica dos liberais à regulação normativa, implícita no planejamento físico-territorial, inscreveu-se nos movimentos mais amplos de refutação da intervenção estatal de tipo keynesiana e de ascensão de teorias e práticas de planejamento urbano fundamentadas em princípios empresariais e de mercado.

Segundo Del Rio (1991), as tensões produzidas pelas políticas de renovação urbana criaram as condições da emergência da revitalização urbana como “uma nova postura que se distânciava igualmente tanto dos processos traumáticos de renovação quanto das

atitudes exageradamente preservacionistas” (p. 36). Para Kellner (2004), tratou-se da substituição do paradigma da expansão da cidade por aquele do desenvolvimento urbano interno, isto é, a partir do aproveitamento do potencial existente na cidade. Conforme Del Rio (2001):

Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos.

Del Rio (1991) define a revitalização como um conceito abrangente que supera a indiferença das políticas de renovação em relação às singularidades urbanas. Segundo o autor, ao negar os ideais modernistas, a racionalização das necessidades humanas e a destruição como momento que antecede a construção do novo, a revitalização urbana “incorpora práticas anteriores, é mais que sua simples adição, pois as excede e supera na busca de uma nova vitalidade” (DEL RIO, 1991, p. 36).

Del Rio (1991, 2001, 2010), portanto, elabora imagens das políticas de revitalização urbana que as opõem ao urbanismo modernista. O autor identifica-se com as práticas designadas pós-modernas, ao afirmar que:

Se a contemporaneidade se estrutura segundo uma lógica própria, distinta da Modernidade, revelando uma mentalidade responsável pela caracterização de uma cultura particular – a cultura pós-moderna –, tudo leva a crer que o arcabouço teórico e as práticas estabelecidas pelo urbanismo e pela arquitetura moderna encontram-se, de alguma forma, deslocados para dar lugar a um outro tipo de produção capaz de responder mais satisfatoriamente às exigências e às circunstâncias da Pós-Modernidade (SANTOS; DEL RIO, 1998).

Para Harvey (2007), o urbanismo pós-moderno é:

[...] uma ruptura com a idéia modernista de que o planejamento e o desenvolvimento devem concentrar-se em *planos* de larga escala, de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais e eficientes, sustentados por uma arquitetura absolutamente despojada (as superfícies “funcionalistas” austeras do modernismo de “estilo internacional”). O pós-modernismo cultiva, em vez disso, um conceito do

tecido urbano como algo necessariamente fragmentado, um “palimpsesto” de formas passadas superpostas umas às outras e uma “colagem” de usos correntes. Como é impossível comandar a metrópole exceto em pedaços, o *projeto urbano* (e observe-se que os pós-modernistas antes projetam do que planejam) deseja somente ser sensível às tradições vernáculas, às histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares, gerando formas arquitetônicas especializadas, e até altamente sob medida, que podem variar de espaços íntimos e personalizados ao esplendor do espetáculo, passando pela monumentalidade tradicional (p. 70).

Discursos como o de Del Rio (1991, 2001, 2010) enfatizam os aspectos “libertadores” das políticas urbanas de inspiração pós-moderna, destacando o exemplo da revitalização urbana. Harvey (2007), por sua vez, afirma que “sinais de reabilitação e de gentrificação com freqüência assumem quase exatamente a mesma monotonia serial do modernismo que se destinavam a substituir”[13] (p. 79). Além disso, para o autor, as práticas designadas pós-modernas possuem um caráter “desavergonhadamente orientado para o mercado” (HARVEY, 2007, p. 78).

1.3 Das estratégias culturais à cultura estratégica

Desde o final dos anos 1960, ocorreram modificações nos ritmos e na lógica da acumulação capitalista. As transformações tiveram suas origens nas implicações da crise econômica mundial que encerrou o período de crescimento do pós-Segunda Guerra. Como resultado das iniciativas para reversão da queda das taxas de lucro, o que era denominado regime de acumulação fordista foi substituído, não de maneira uniforme e em todos os lugares, pelo regime de acumulação flexível.

A mudança no regime de acumulação engendrou transformações nas relações e práticas culturais, políticas, econômicas e espaciais. A própria concepção de planejamento foi posta em questão. Por um lado, porque “com o fim da Era do Crescimento, o planejamento urbano, destinado por definição a discipliná-lo, simplesmente perdeu seu caráter de evidência e cifra da racionalidade moderna” (ARANTES, 2002, p. 21). Por outro, a partir dos anos 1970, a crítica liberal identificou no planejamento as origens da crise urbana que

acompanhou a crise econômica (ARANTES; 2002; HALL, 2011). De acordo com Hall (2011):

Houve um momento, no decorrer da década de 70, em que o movimento urbanístico começou a plantar bananeira e a virar do avesso; pareceu mesmo, por vezes, durante os anos 1980, estar à beira da autodestruição. [...] A causa-raiz foi econômica. O planejamento convencional do uso do solo florescera no grande *boom* dos anos 50 e 60, talvez o mais longo período de crescimento contínuo que a economia capitalista jamais conheceu. Isso porque servira como meio para dirigir e controlar o explosivo crescimento físico. A grande recessão das décadas de 70 e 80 acarretou uma mudança na natureza do problema básico observado, objeto do planejamento, ameaçando, assim, a própria legitimidade deste (p. 407-408).

Desde então, o denominado empreendedorismo urbano tendeu a substituir teorias e práticas de planejamento baseadas no controle e na regulação do crescimento das cidades (HARVEY, 1989). Do final dos anos 1970 em diante, sob condições de intensa competição, difundiram-se políticas urbanas com o perfil de ações de inserção das cidades nos circuitos espaciais da economia internacional. Acompanhando a constituição do discurso da globalização neoliberal, técnicas do planejamento empresarial, principalmente do denominado planejamento estratégico, foram introduzidas nos campos da gestão e do planejamento urbanos. A noção de parceria público-privada e o empreendedorismo dos governos locais tornaram-se referências das políticas urbanas hegemônicas (COMPANS, 2005; DEL RIO, 2001; HARVEY, 1989; LIMA JUNIOR, 2010; SÁNCHEZ, 2010; VAINER, 2002). Del Rio (2010), partícipe dessa perspectiva, afirma que:

Nesse paradigma, 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 prazo. 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 vantagens competitivas. [...] E, dentro desse pensamento, a revitalização sustentável de centros urbanos, particularmente de suas

áreas portuárias e *waterfronts*, transformou-se num símbolo da cidade pós-industrial, facilitando sua inserção no competitivo mercado global (p. 26).

Segundo Arantes (2002), a conjugação, aparentemente contraditória, entre estratégia e identidade^[14] coincidiu com o momento do “reencontro glamoroso entre Cultura (urbana ou não) e Capital” (p. 14). De acordo com a autora:

[...] essa tão falada mudança de paradigma (em todos os níveis, da regulação econômica à filosofia) coincidiria enfim com a sua verdade, no fundo, a verdade do nosso tempo, uma idade enfim inteiramente dominada pela compulsão da *generalized bargaining* (própria da integração social pelo valor de troca) em que tudo se negocia (não há texto pós-moderno em que não se esteja “negociando” alguma coisa), de imagens a outros itens menos simbólicos, numa espécie de arrivismo interacionista quase metafísico. O que, aliás, não deveria surpreender, pois o seu cenário de origem vem a ser o do movimento de volta à cidade, no mais das vezes dando origem aos conhecidos processos *de gentrification* (ou “revitalização urbana”, conforme preferem falar seus promotores) (ARANTES, 2002, p. 14).

A manipulação mercantil das imagens e dos atributos das cidades produziu uma nova qualidade da apropriação do espaço urbano como suporte da acumulação de capital. Para Arantes (2002), as estratégias culturais da cidade-empreendimento se inscreveram no movimento em “que governantes e investidores passaram a desbravar uma nova fronteira de acumulação de poder e dinheiro – o negócio das imagens” (ARANTES, 2002, p. 16).

1.4 O imaginário da revitalização

Ambiguidade e imprecisão conceitual são qualidades intrínsecas à noção de revitalização urbana. Para Lima Carlos (2011), terminologias tais como revitalização “dificultam mais do que facilitam o entendimento das reais intenções” (p. 31). A Carta de Lisboa^[15], por exemplo, define renovação, reabilitação, revitalização e requalificação do seguinte modo:

Quadro 1 – Definições de renovação, reabilitação, revitalização e requalificação na Carta de Lisboa

Renovação	Ação que implica a demolição das estruturas morfológicas e tipológicas
-----------	--

	existentes numa área urbana degradada e a sua consequente substituição por um novo padrão urbano, com novas edificações (construídas seguindo tipologias arquitetônicas contemporâneas), atribuindo uma nova estrutura funcional a essa área. Hoje estas estratégias desenvolvem-se sobre tecidos urbanos degradados aos quais não se reconhece valor como património arquitetônico ou conjunto urbano a preservar
Reabilitação	É uma estratégia de gestão urbana que procura requalificar a cidade existente através de intervenções múltiplas destinadas a valorizar as potencialidades sociais, económicas e funcionais a fim de melhorar a qualidade de vida das populações residentes; isso exige o melhoramento das condições físicas do parque construído pela sua reabilitação e instalação de equipamentos, infraestruturas, espaços públicos, mantendo a identidade e as características da área da cidade a que dizem respeito
Revitalização	Engloba operações destinadas a relançar a vida económica e social de uma parte da cidade em decadência. Esta noção, próxima da reabilitação urbana, aplica-se a todas as zonas da cidade sem ou com identidade e características marcadas
Requalificação	Aplica-se sobretudo a locais funcionais da “habitação”; tratam-se de operações destinadas a tornar a dar uma atividade adaptada a esse local e no contexto atual

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Carta de Lisboa (IGESPAR, 1995).

Referência no debate sobre políticas urbanas em Portugal e no Brasil, o documento identifica renovação, reabilitação, revitalização e requalificação como técnicas da reabilitação integrada, “contributo inovador para a preservação e vivificação do património cultural das cidades, na vertente do edificado como do tecido social, que o habita e lhe assegura identidade” (IGESPAR, 1995).

Destinada a relançar a vida econômica e social de uma parte decadente da cidade, a revitalização teria como principal objeto “áreas não residenciais com actividades em declínio em que a reabilitação deverá orientar-se para a revitalização” (IGESPAR, 1995). A reabilitação orienta-se para a revitalização. A reabilitação procura requalificar. Segundo Vasconcelos e Mello (2003), nesses casos surgem “as imprecisões de definição e da própria metodologia a ser adotada. Misturam-se os conceitos” (p. 62).

Ainda de acordo com Vasconcelos e Mello (2003), a revitalização e seus correlatos são “uma estratégia que considera (ou finge considerar) a inclusão do Tempo na análise do Espaço” (p. 62).

Segundo Magalhães (2008), a noção de revitalização é questionável na medida em que pressupõe perda de vitalidade, quando se trata de “uma perda de funções ligadas às classes mais altas” (p. 67). Para Arantes (2002):

[A palavra gentrificação é] escamoteada pelo recurso constante ao eufemismo: revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação, até mesmo renascença, e por aí afora, mal encobrindo, pelo contrário, o sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades (p. 31).

Nos discursos sobre a revitalização urbana, o eufemismo fundamenta-se na indistinção entre valor e vitalidade, valorização sugerindo vitalização. Valores de uso, como antigas edificações, e valores simbólicos, como aqueles ligados ao passado e à tradição locais, revalorizam-se ao se transformarem em valores de troca. Valor e vitalidade confundidos produzem uma forma de fetichismo. O valor, “relação social que media entre os produtores e o trabalho coletivo da sociedade” (MARX, 1973, p. 37, tradução nossa), torna-se vitalidade, atributo material e/ou imaterial do espaço urbano.

Com o objetivo de superar as imprecisões conceituais, os eufemismos e fetichismos, a expressão “imaginário da revitalização” refere-se às representações das políticas urbanas direcionadas aos espaços denominados degradados, como as antigas regiões portuárias. Em geral, tais políticas se fundamentam: i) na combinação estetizada do passado e do presente; ii) na produção de novos ambientes destinados às atividades comerciais, de serviços, de negócios e de entretenimento; iii) no estímulo aos usos residenciais de classes médias e afluentes; e iv) na transformação dos atributos históricos, geográficos, culturais, estéticos e simbólicos das cidades em vantagens competitivas.

1.5 Transformações das relações cidade-porto

Fundadas na utilização conjugada de navios e ferrovias, as relações de organização e crescimento entre portos e centros urbanos alcançaram, segundo Chaline (1994), seu máximo estágio de

complexidade a partir da Revolução Industrial, na Europa e, posteriormente, nos demais continentes.

Na interface entre mares, rios e centros urbanos formaram-se espaços com vastos galpões e armazéns, locais de embarque e desembarque, conectados com as economias nacionais por intermédio das estradas de ferro. Longos períodos de atracação e rotação de navios, modos de armazenamento especializados segundo as propriedades das diferentes mercadorias e necessidades de grandes volumes de força de trabalho produziram efeitos de aglomeração e regiões portuárias social e funcionalmente homogêneas. No entanto, a partir dos anos 1950, na América do Norte, e 1960, na Europa Ocidental, o sistema cidade-porto iniciou uma fase de dissociação e disfunção progressiva (CHALINE, 1994). Modificações na organização das atividades portuárias e de transporte marítimo e fluvial, como o aumento da capacidade de armazenamento e do calado dos navios e a conteinerização das cargas, conduziram à des(re)territorialização[16] das estruturas portuárias.

Desde o fim da Segunda Guerra Mundial, as dimensões das embarcações aumentaram significativamente. O crescimento da demanda mundial por petróleo foi responsável pela expansão da frota e do porte dos navios petroleiros (SILVA, 2004). Nos Estados Unidos, no final dos anos 1950, a introdução da conteinerização, além de implicar grandes áreas de apoio para mobilidade e armazenamento de contêineres, fez surgir um novo tipo de embarcação, cujas dimensões também cresceram expressivamente. Os navios adaptados ao transporte de contêineres dos anos 1960 possuíam 190 metros de comprimento, 9 metros de calado e capacidade de carga de 1000 TEU (Twenty-foot Equivalent Unity – Unidades Equivalentes a 20 pés). Os Ultra Large Ship, da 7º geração de porta-contêineres, possuem 360 metros de comprimento, 15 metros de calado, e capacidade de carga de 8000 TEU (PAIVA, 2006). Grandes cargueiros e porta-contêineres exigem maior profundidade das águas nas áreas de atracação, o que comprometeu seu trânsito na maioria dos portos adjacentes aos centros urbanos, em geral localizados em águas rasas e sujeitas a processos de assoreamento (DEL RIO, 1991).

Acompanhando a reestruturação produtiva em diversos setores da produção, a partir do final dos anos 1960, ampliaram-se as mudanças da organização tecnológica das atividades portuárias. As mudanças se pautavam por: i) extensas áreas livres para o acondicionamento de contêineres padronizados; ii) pátios *roll on-roll off*, utilizados no embargue e desembarque de veículos; iii) intensificação do ritmo de rotação dos navios em virtude de novas técnicas de manutenção, diminuindo os custos e o tempo de atracação, as tripulações e a força de trabalho empregada nas operações de carga e descarga; iv) operações de *transhipment*, destinadas a transferir cargas entre navios; e v) novos modos de redistribuição das mercadorias, apoiados no transporte rodoviário e na criação de bases interiores ou portos secos.

Como a contiguidade em relação aos centros urbanos impediu o crescimento das novas atividades portuárias, o resultado foi seu deslocamento em direção a áreas onde a expansão seria viável. Seguindo a tendência de desconcentração das atividades industriais, os antigos portos foram preteridos em benefício de estruturas construídas como um “dispositivo portuário especializado, ‘segregado’ do conjunto das economias metropolitanas e associado à movimentação de cargas de grandes empresas” (SILVA; COCCO, 1999, p. 19).

Ao lado da desterritorialização absoluta[17] das atividades portuárias, desenvolveram-se tendências de reorganização dos portos tradicionais. De acordo com Silva e Cocco (1999):

[...] podemos observar, no conjunto das experiências internacionais, pelo menos dois modelos de gestão portuária. [...] No *primeiro modelo*, o porto é visto como *um elo logístico desterritorializador*, inserido em uma cadeia logística setorizada. [...] No *segundo modelo* mencionado, o porto é pensado no âmbito do planejamento de um território que inclui sua hinterlândia mais próxima. Neste caso, o porto funciona como *instrumento de desenvolvimento local* e caracteriza-se por seguir exatamente o caminho inverso [...] A inserção territorial do porto é enfatizada, em particular, pela relação de complementaridade que a infraestrutura tem com sua cidade (p. 19-20).

Seja como for, as transformações das atividades portuárias produziram a liberação de patrimônio não operacional e de terras ociosas equipadas com redes de infraestrutura e bem localizadas,

estabelecendo possibilidades de modernização urbana. Essas possibilidades, associadas à emergência de concepções urbanísticas identificadas com o retorno às áreas centrais e a utilização do patrimônio existente, criaram as condições para as políticas de revitalização de regiões portuárias.

1.6 As primeiras políticas de revitalização de regiões portuárias

Boston e Baltimore foram as primeiras cidades onde se desenvolveram políticas de revitalização de regiões portuárias, influenciando ações semelhantes em outras cidades dos Estados Unidos e do mundo. Hall (2011) identifica Boston e Baltimore como “os dois grandes exemplos patentes da revitalização urbana em sua primeira fase” (p. 412). Para Ferreira (2011) “foram os estadunidenses os pioneiros nesse tipo de revitalização, ainda na década de 1960, tendo feito grandes obras na frente marítima de Boston e no porto interior de Baltimore” (p. 153).

O projeto para o Inner Harbor, em Baltimore, teve início em 1964, mas suas características constituíram desdobramentos da política de renovação do centro da cidade dos anos 1950. De acordo com Del Rio (2010), tais intervenções foram desenvolvidas para responder “ao estado de abandono e de deterioração ao qual havia chegado o centro” (p. 29). Ainda segundo o autor:

Após a grande expansão resultante dos esforços de guerra, a indústria local perdeu 45 mil empregos, enquanto mais de 30 mil veteranos de guerra voltavam para casa, particularmente para os novos subúrbios. Esse foi o início do fenômeno conhecido como *White flight* (“fuga branca”), que caracterizou a mudança da população de classes média e alta para os subúrbios, levando no seu rastro shopping centers, escolas, indústrias, escritórios e hospitais. [...] A fuga da população e dos negócios para os subúrbios – fora dos limites urbanos – fez com que os preços dos imóveis centrais despencessem e, com eles, a base tributária de Baltimore, aumentando ainda mais os problemas da cidade. [...] Nos anos 1950 a área portuária central conhecida por Inner Harbor – “porto interior” – também se encontrava em péssimo estado. As condições físico-espaciais existentes criavam dificuldades para as operações portuárias que, cada vez mais, eram baseadas na “conteinerização” dos navios (DEL RIO, 2010, p. 29).

Na primeira metade dos anos 1950, formaram-se o Committee for Downtown e o Greater Baltimore Committe (GBC), grupos de empresários locais reunidos com o objetivo de arrecadar recursos e elaborar propostas para a renovação do centro da cidade. Inicialmente, pretendia-se um plano de larga escala, mas, como sugere Del Rio (2010), “logo foi possível perceber que firmar um planejamento para os 125 ha da área central demoraria tanto tempo que a cidade ficaria em risco” (p. 30). Sendo assim, optou-se por ação de curto prazo abrangendo 13 ha de uma área conhecida como Charles Center.

A renovação do Charles Center instituiu novos perfis para a condução das políticas urbanas em Baltimore. Concomitantemente à opção por projeto de menor escala, foi criada uma empresa mista para a administração do projeto, a Charles Center Management Incoporate (CCMI). Além disso, ainda de acordo com Del Rio (2010), em oposição ao “pensamento urbanístico vigente nos Estados Unidos na época, [o caso do Charles Center] foi o primeiro que preservou prédios históricos não tombados (cinco) e que buscou misturar usos” (p. 31).

Para Del Rio (2010), o “sucesso do plano para o Charles Center incentivou a prefeitura a embarcar num esforço de revitalização em escala muito maior numa área contígua ao sul, o Inner Harbor, seguindo a recomendação do GBC”[18] (p. 33). O plano de Inner Harbor sugeriu outras mudanças na gestão urbana, como a emissão de títulos da dívida pública para o financiamento das obras e a criação da Charles Center Inner Harbor Development Corporation (CC-IHDC), uma empresa privada que, supervisionada pela prefeitura, conduziria o projeto de acordo com cinco componentes principais:

- a) uma série de edifícios comerciais de alta qualidade ao longo do *waterfront*; b) habitações multifamiliares nas partes leste e oeste; c) exceto por alguns edifícios mais emblemáticos, uma volumetria horizontal e baixa no anel circundante à água; d) limite de 15% de taxa de ocupação às edificações junto à água; e, por fim, e) um calçadão e áreas públicas ao longo do *waterfront* (DEL RIO, 2010, p. 33).

Concomitantemente, desenvolvia-se projeto de características semelhantes em Boston, cujo centro, nos anos 1950, foi objeto de política de renovação urbana que “marcou para demolição praticamente toda a área central, inclusive as edificações do antigo mercado Quincy e Faneuil Hall, de 1820” (DEL RIO, 2001). Na primeira metade dos anos 1960, a prefeitura da cidade, em associação com a câmara de comércio, contratou Kevin Lynch e John Myers para a elaboração de um plano de revitalização da região portuária “que proporia a preservação de edificações históricas e a integração da cidade com o mar, através de novas visualidades, de usos públicos e das continuidades espaciais” (DEL RIO, 2001).

Em 1964, no contexto de lutas comunitárias em torno da conservação do patrimônio urbano nos Estados Unidos, as edificações do Quincy Market e do Faneuil Hall foram preservadas da demolição. Nos anos 1970, projeto de Benjamin Thompson, em associação com James Rouse[19], transformou o local “em um conjunto gastronômico e comercial, com mercado, restaurantes, bares, lojas e escritórios, cujo sucesso tornou a experiência um modelo internacional” (DEL RIO, 2001).

Nas iniciativas de Boston e Baltimore estabeleceram-se as principais características das políticas de revitalização de regiões portuárias. De acordo com Hall (2011), “em fins dos anos 70, segundo a sonora mensagem que vinha dessas bandas, as cidades norte-americanas haviam encontrado uma fórmula mágica” (p. 347). No início dos anos 1980, Boston e Baltimore tornaram-se as primeiras referências internacionais do debate sobre a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro.

[1] Requalificação, reabilitação, reutilização, recuperação, reanimação, reconversão, reciclagem, etc.

[2] *Réanimation* e *revitalisation* são sinônimos no *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement* (RÉANIMATION, 1988, p. 671).

[3] Segundo o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*: “A renovação urbana existiu em todas as épocas: desde a transformação de bairros inteiros de Paris por Haussmann. [...] Sob a dupla influência da doutrina do urbanismo progressista e da especulação fundiária, a renovação urbana foi posta em prática depois dos anos 1950” (RÉNOVATION URBAINE, 1988, tradução nossa, p. 684).

[4] Documento que resultou do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM). Estabeleceu as bases do que ficou conhecido como estilo internacional de arquitetura e urbanismo.

[5] Moreira (2004) associa essa opção pela destruição com o que denomina desejo de *tabula rasa*, isto é, “a intenção de transformar a cidade e de criar algo ‘novo’, de decidir sobre seu presente e seu futuro (e também sobre seu passado) e, para tal, por vezes, destruir partes ou, em seu auge, destruí-la completamente ou abandoná-la, e fazer uma nova cidade ou novas partes dela” (p. 18).

[6] Segundo Del Rio (1991), *slums* são definidos como áreas com predomínio de habitações ameaçadoras à segurança, à saúde e à moral. *Blight* refere-se ao processo de deterioração de uma área em função de externalidades ou fatores internos.

[7] Concepções urbanísticas que se opuseram àquelas fundamentadas na demolição-reconstrução existiram antes desse período. De acordo com Choay (1992), a obra *Construção das cidades segundo seus princípios artísticos*, escrita por Camillo Sitte, em 1889, destinou-se a polemizar contra as transformações de Viena e o planejamento segundo os princípios haussmanianos.

[8] Documento que resultou do II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos dos Monumentos Históricos, realizado em Veneza, de 25 a 31 de maio de 1964, pelo Icomos, International Council on Monuments and Sites.

[9] Documento que resultou do Congresso sobre o Patrimônio Arquitetônico Europeu, realizado pelo Conselho Europeu, em Amsterdã, de 21 a 25 de outubro de 1975.

[10] No entanto, o autor afirma que “após a década de 1990, observou-se um aumento do setor terciário sofisticado e a expansão da universidade que provocaram o crescimento considerável do preço dos imóveis na área de intervenção” (LIMA CARLOS, 2010, p. 29).

[11] Refere-se ao grupo de arquitetos e urbanistas reunidos em torno da possível redefinição dos princípios modernistas do CIAM.

[12] Movimento político e artístico, associado à criação, em 1957, da Internacional Situacionista. Nos campos da arquitetura e do urbanismo, opôs à elaboração de planos ideais e abstratos a valorização da vida cotidiana.

[13] Segundo o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, políticas de revitalização urbana produzem frequentemente o êxodo da população local e a criação de meios artificiais (RÉANIMATION, 1988).

[14] “[...] políticas (urbanas) de matriz identitária podem ser estrategicamente planejadas? Algo como calcular o espontâneo ou derivar a integridade ou autenticidade de uma escolha racional” (ARANTES, 2002, p. 14).

[15] Documento que resultou do I Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana, realizado em Lisboa, de 21 a 27 de outubro de 1995.

[16] Para Haesbaert (2004), “toda desterritorialização é acompanhada de uma retritorialização” (p. 17).

[17] Haesbaert (2004) define desterritorialização absoluta como “linhas de fuga que cruzam limiares rumo à criação de realidades realmente novas” (p. 132)

[18] Del Rio (2010) refere-se à “renovação” do Charles Center e à “revitalização” do Inner Harbor. Sutton (2008) destaca três das principais leis federais que regulamentaram o “*urban redevelopment*” nos Estados Unidos, entre o pós-Segunda Guerra Mundial e os anos 1970: o National Housing Act, de 1949; o Demonstration Cities and Metropolitan Development Act, de 1966; e o Housing and Community Development Act, de 1974. No National Housing Act não se encontram as expressões “*renewal*” (renovação) ou “*revitalization*” (revitalização), somente “*urban redevelopment*” (redesenvolvimento urbano). Nos atos de 1966 e 1974, ao lado

de “*renewal*” e “*rebuilding*” (reconstrução), utilizam-se “*revitalize*” e “*revitalization*”. Isto sugere que revitalização foi uma designação das políticas urbanas que se difundiu, no caso dos Estados Unidos, entre o final dos anos 1960 e a década de 1970. Para Hall (2011), “a palavra-ísca norte-americana” revitalização – *revitalization*, no original em inglês (HALL, 1998) – difundiu-se pelos círculos políticos e de planejamento anglo-saxões a partir dos anos 1970.

[19] Membro do GBC, participou das primeiras ações no Charles Center, em Baltimore. De acordo com Hall (2011), “o papel desempenhado por Rouse no Inner Harbor de Baltimore e nos esquemas equivalentes do Quincy Market e do Boston Waterfront assinalava algo diferente. [Inner Harbor e o Boston Waterfront] incorporavam uma nova combinação de atividades: recreação, cultura, compras, habitação para moradores de renda mista. Baseavam-se, também, no então novo conceito de reutilização adaptável: recuperação e reciclagem de antigas estruturas físicas para novos usos” (p. 413).

CAPÍTULO 2

Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro

Desenterrar de vez a caveira-de-burro que jaz ali, em algum lugar, entre o Píer Mauá e a Leopoldina e “desencantar” a região está na ordem do dia. Há vinte anos fala-se de revitalização da área portuária carioca, mas nada acontece.

Alfredo Sirkis, 2001

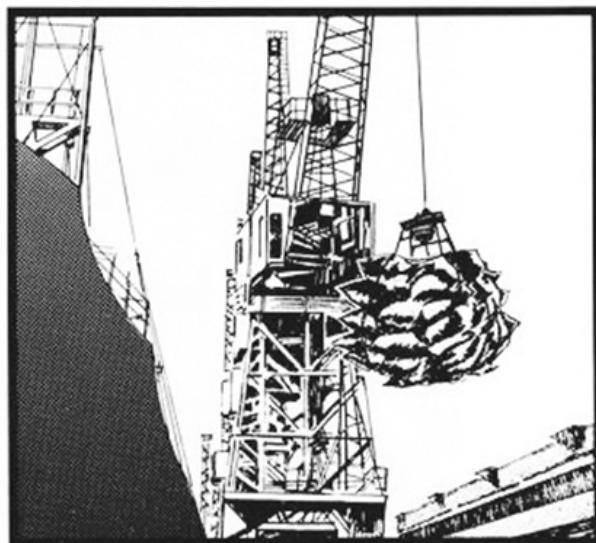
Ao longo das décadas de 1960 e 1970, a diminuição da centralidade política da cidade do Rio de Janeiro, em virtude da transferência da capital do país para Brasília, coincidiu com “perda de competitividade econômica em relação a outras capitais brasileiras e mesmo sul-americanas” (MAGALHÃES, 2008, p. 61). Para Ribeiro (2000), “decisões econômicas e políticas dos anos 60 [...] transformaram a cidade do Rio de Janeiro num espaço onde se somam perdas políticas e econômicas” (p. 12).

De acordo com Oliveira e Natal (2007), o deslocamento da capital e, posteriormente, a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro conduziu ao “surgingimento tímido de um discurso de cunho regionalista [...] entre as elites empresariais e políticas” (p. 31). No entanto, para os autores, durante os anos 1960 e 1970, a “transferência da capital para Brasília estava em processo, o que significa dizer que seus efeitos sobre a renda local não geravam resultados plenos e imediatos” (p. 29). Somente na passagem dos anos 1970 aos 1980, a crise “alcançou dramática e definitivamente o estado do Rio de Janeiro” (p. 34).

A partir do início dos anos 1980, no contexto da elevação das taxas de juros internacionais e da escassez de liquidez correspondente, transformaram-se as prioridades da política econômica brasileira. Estimularam-se as exportações, com o objetivo de arrecadar divisas

necessárias ao serviço da dívida externa. Segundo Piquet (2007), a “saída encontrada ocorreu na direção do mercado externo, de resto exigida pelo vulto de nosso endividamento internacional” (p. 72). A Figura 1 ilustra os discursos elaborados, no período, em torno da necessidade de expansão das exportações brasileiras.

Figura 1 – Anúncio dos Fabricantes Brasileiros de Coca-Cola na Revista da Associação Comercial do Rio de Janeiro: prioridade para as exportações nos anos 1980



A batalha da exportação também é nossa

A busca da vitória na batalha da exportação não é apenas meta prioritária do Governo.

É o grande desafio que o País tem de enfrentar e vencer.

E a Coca-Cola há muito está engajada nessa batalha, contribuindo com toda a sua experiência na conquista de novos mercados. Todo o café solúvel produzido em sua fábrica de Campinas é destinado à exportação. Além disso, a Coca-Cola promove a exportação de grãos, açúcar, chá, suco citríco, peixe congelado, brindes promocionais, carne de siri e muitos outros produtos, cuja aceitação no Exterior é cada vez maior.

Os Fabricantes Brasileiros de Coca-Cola têm muito orgulho disso.

associação dos fabricantes
brasileiros de Coca-Cola
integrando as empresas nacionais autônomas que fabricam Coca-Cola no Brasil



Fonte: Revista da Associação Comercial. Rio de Janeiro, Ano XLIII, n. 1183, jan. 1983, p. 23.

Ainda no que se refere às inflexões da política econômica brasileira na década de 1980, a ênfase no combate à inflação e nas medidas de ajuste estrutural aprofundaram a recessão, “impactando negativamente sobre a capacidade de gastos da quase totalidade dos agentes econômicos (públicos e privados)” (OLIVEIRA; NATAL, 2007, p. 33). Tendo em vista que a intervenção do Estado era vista como decisiva para a reprodução econômica e societária da cidade e do estado do Rio de Janeiro, evidenciaram-se as fragilidades estruturais da economia fluminense, expressas em termos:

[...] econômicos (na decadência e falta de competitividade da sua estrutura industrial), sociais (com agravamento da questão social, como manifesto nos baixos salários, na precariedade no que trata das relações trabalhistas, etc.), político-institucionais (com avanço dos conflitos de natureza federativa com a União-Governo Federal) (OLIVEIRA; NATAL, 2007, p. 34).

Segundo Oliveira e Natal (2007), a percepção da crise da economia fluminense, de sua dependência do Estado, e a identificação de suas fragilidades histórico-estruturais fizeram emergir as “vozes do Rio”, com destaque para aquelas ligadas aos setores naval, comercial e financeiro. Isto é, produziram-se discursos e ações de atores empenhados, por um lado, em “clamar por uma atenção particular do governo federal para com os interesses do Rio” (p. 35). Por outro, em mobilizar seus próprios esforços em torno de iniciativas de afirmação do status político e econômico local. Dentre os inúmeros projetos de recuperação da economia fluminense, destacar-se-ia a revitalização da região portuária.

O objetivo deste capítulo é reconstruir a trajetória das principais propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro que precederam e influenciaram as características do projeto Porto Maravilha.

2.1 Propostas de criação do Centro Internacional de Comércio e o Plano de Desenvolvimento Urbano da

Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro

As primeiras propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro surgiram no início dos anos 1980, no contexto dos discursos e ações elaborados como respostas à crise econômica do país, do estado e da cidade do Rio de Janeiro. Interessado na retomada do crescimento da economia fluminense e no incremento das exportações brasileiras, o Clube do Rio, “grupo de empresários, técnicos de alto nível, dirigentes e intelectuais”[1] (EMPRESÁRIOS..., 1980, p. 40), sugeriu, entre outras iniciativas, a criação do Centro Internacional de Comércio do Rio de Janeiro, uma “espécie de showroom, de vitrina dos últimos lançamentos nacionais e internacionais” (EMPRESÁRIOS..., 1980, p. 40).

Em 1982, como “consequência direta do esforço de mobilização e conscientização realizado pelo Clube do Rio” (BARAT, 1982, p. 11), constituiu-se empresa denominada Riopart – Participações e Empreendimentos S.A., banco de negócios que pretendia reunir 100 empresários e capital inicial de Cr\$ 500 milhões[2]. O objetivo do Riopart seria aglutinar “capitais privados com interesse no Estado do Rio de Janeiro para atuar, através do banco, como um instrumento de apoio ao seu desenvolvimento” (EMPRESÁRIO..., 1982, p. 17). Como indica reportagem do Jornal do Brasil, de 28 de maio de 1983, o Riopart e a ACRJ foram responsáveis pelo lançamento da proposta de construção do Centro Internacional de Comércio (CIC) do Rio de Janeiro na região portuária:

[...] o Riopart foi em conjunto com a Associação Comercial do Rio de Janeiro o responsável pelo lançamento do Projeto do Porto do Rio, que pretende transformar a região do Cais do Porto numa área de comércio, com restaurantes, hotéis, e um showroom permanente, com produtos típicos brasileiros e exportáveis (ACIONISTAS..., 1983, p. 17).

Segundo Del Rio (2010), os exemplos do GBC e do Inner Harbor, de Baltimore, influenciaram a criação do Riopart e as primeiras propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro[3]. Para o autor:

Esse grupo [o GBC] e o modelo de Baltimore inspiraram o surgimento do Riopart, no início da década de 1980, organização formada por cem empresários quotistas – muitos ligados à Associação Comercial do Rio de Janeiro – interessados na revitalização e num centro internacional de comércio na área portuária. A RIOPART financiou um cadastro físico com esse fim [...] assim como diversos eventos e um seminário em 1982 (2010, p. 30).

Del Rio refere-se ao seminário Valorização e melhor aproveitamento do Porto do Rio, parte da programação da I Semana Rio Internacional, realizada pela ACRJ, entre 18 e 24 de outubro de 1982. De acordo com publicação da ACRJ, o principal objetivo da I Semana Rio Internacional foi divulgar a proposta de estabelecimento de um “Centro Internacional de Comércio capaz de promover a sinergia no esforço exportador brasileiro”[4] (I SEMANA..., 1982, p. 45). Em outra edição da Revista da Associação Comercial, afirma-se que:

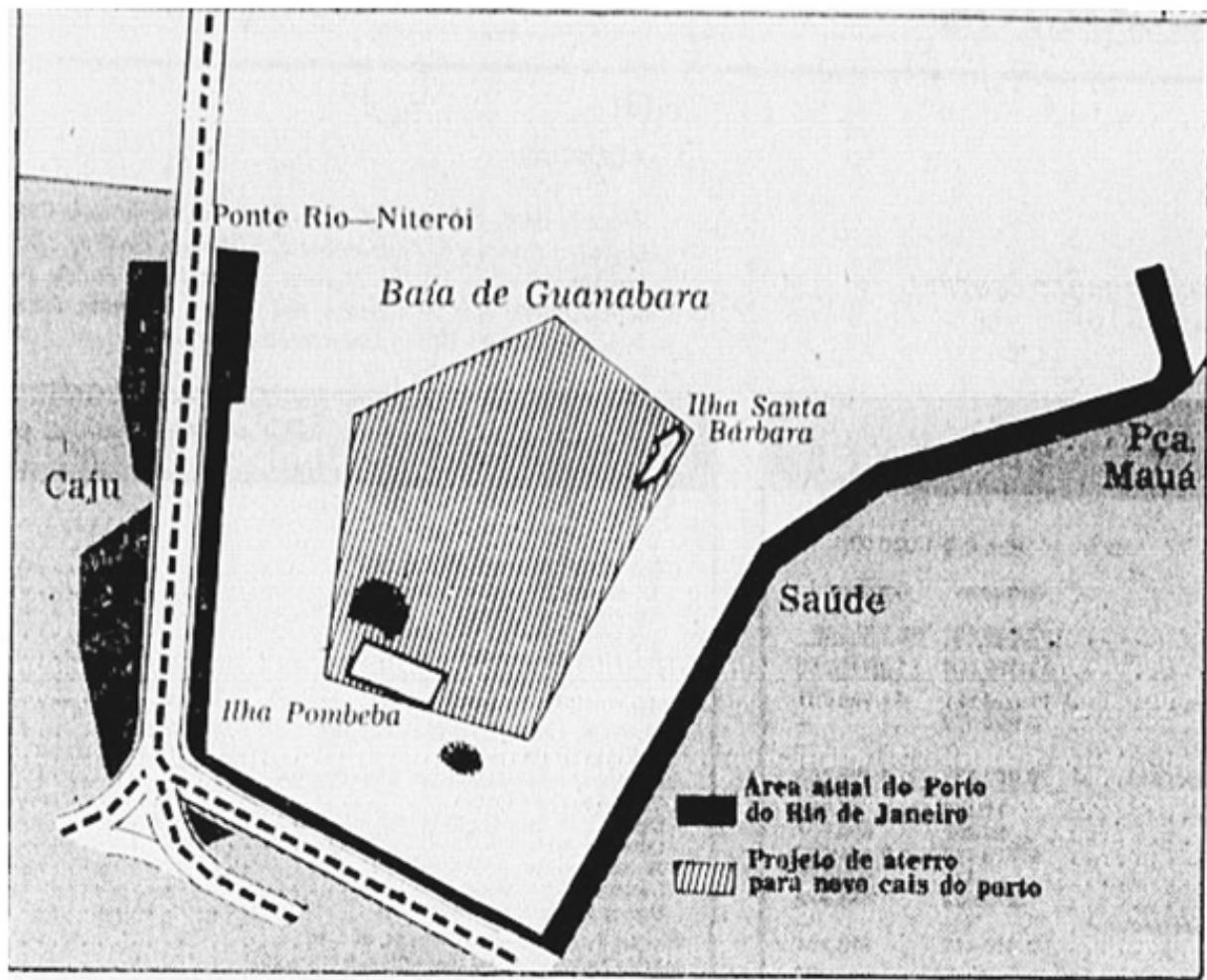
Os objetivos [da I Semana Rio Internacional] eram de gerar condições para a implantação definitiva do Centro Internacional de Comércio do Rio de Janeiro, contribuir para a elevação da participação brasileira no comércio internacional, criar possibilidades para o desenvolvimento dos setores industriais e de serviços do município e do Estado do Rio de Janeiro, estabelecer sistemas práticos para o desenvolvimento contínuo do turismo no Rio, e promover a reurbanização da Zona do Centro, com ênfase na área portuária (RIO..., 1982, p. 6).

Ainda no contexto da I Semana Rio Internacional, “foi lançado, com o apoio do Instituto dos Arquitetos do Brasil/RJ e patrocinado pelo Riopart, um concurso nacional urbanístico da região do cais, para candidatos de todo Brasil” (RIO..., 1982, p. 11). A área de abrangência do projeto[5] seria um polígono de 250 ha limitado pela Praça XV, pelo Cais da Gamboa e pelas avenidas Francisco Bicalho e Presidente Vargas, incluindo os bairros da Gamboa, Saúde, Santo Cristo e partes do Centro e Caju.

Em 1983, o Instituto dos Arquitetos do Brasil/Rio de Janeiro (IAB/RJ), em parceria com o Riopart, promoveu o seminário Desenvolvimento da Área Portuária do Rio de Janeiro. De acordo com Barros (1983), além de representantes do Riopart, da ACRJ e da ADEMI/RJ, como Ruy Barreto, Amaury Temporal e Mauro

Magalhães, participaram do evento o Superintendente de Planejamento da Secretaria Municipal de Planejamento, Ruy Pernambuco, o presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), Pedro Batouli, assim como profissionais de arquitetura e urbanismo e representantes de associações de moradores. Segundo Barros (1983), no seminário emergiram questões como: i) a expulsão e desapropriação dos imóveis dos moradores dos bairros eventualmente atingidos pela proposta de criação do Centro Internacional de Comércio; ii) a possibilidade de inclusão da Zona Portuária na Área Central; e iii) a proposta de construção de aterro na Baía de Guanabara para transferir parte das operações do Porto do Rio de Janeiro, liberando, para outros fins, patrimônio não operacional (Figura 2).

Figura 2 – Proposta de transferência de parte das operações do Porto do Rio de Janeiro para aterro na Baía de Guanabara



Fonte: Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 30 jan. 1983, Economia/Negócios, p. 36.

Entre 10 e 15 de outubro de 1983 e 4 e 11 de novembro de 1984, foram realizadas, respectivamente, a II e a III Semanas Rio Internacional, dedicadas, mais uma vez, entre outros temas, aos debates sobre a expansão das exportações brasileiras (Figura 3) e à difusão da proposta de criação do Centro Internacional de Comércio do Rio de Janeiro.

Figura 3 – Divulgação da II Semana Rio Internacional: ênfase na eficiência das exportações brasileiras

SEM EFICIÊNCIA NAS EXPORTAÇÕES NÃO HÁ SANTO QUE AJUDE.



O Rio, que já é o cartão postal do País, se prepara para dar também o cartão comercial de nossas exportações.

O polo natural. E para isso está reunindo especialistas de todo o Mundo com empresários, autoridades e técnicos brasileiros para uma ampla troca de experiências.

E a II Semana Rio Internacional.

O objetivo é o aumento imediato do nosso nível de eficiência no comércio exterior.

O que significa, naturalmente, a reflexão do desenvolvimento econômico.

A II Semana Rio Internacional é promovida por 62 entidades do setor privado e tem o patrocínio do Governo Federal, através da Caxex e do Governo do Estado do Rio de Janeiro.

Essa conjugação de esforços demonstra a firme determinação de contribuir para a rápida expansão do comércio exterior.

Você não pode deixar de participar.

Nessa semana, toda eficiência será recebida de braços abertos.

Copacabana Palace Hotel: seminários, encontros internacionais e exposições. RioCentro: abertura da Riomar 83, ananhangá, às 10 horas.

Apóio



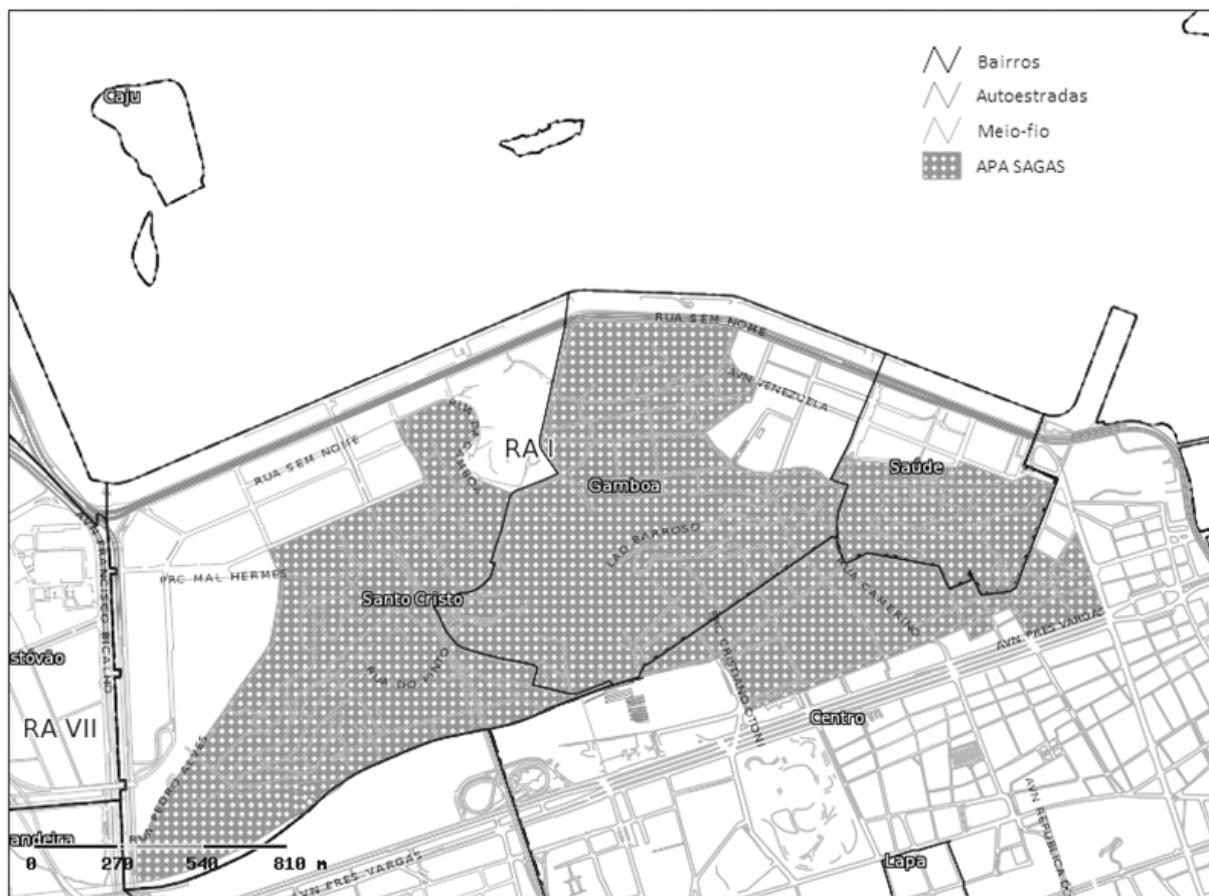
II Semana Rio Internacional - de 10 a 15 de outubro. Comércio exterior: Eficiência Made in Rio.

Fonte: Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 9 out. 1983, Política, p. 5.

Igualmente entre 1983 e 1984, ampliaram-se os debates sobre a conservação urbana dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Para Lima Carlos (2010), as resistências e a mobilização comunitária cresceram com os “rumores da radical renovação urbana dos três bairros, agravados pela divulgação do projeto RIOPART” (p. 40). Entre os dias 7 e 21 de agosto de 1983, a Associação de Moradores e Amigos da Saúde (AMAS) promoveu a I Quinzena de Debates sobre o Bairro da Saúde, para discutir a importância histórica, arquitetônica, cultural e residencial do bairro (NEWLANDS, 1983). Em 1984, foi apresentado o projeto SAGAS, com o objetivo de tombar elementos do patrimônio urbano dos bairros portuários (RAMOS, 1984). Segundo Vassallo (2010), o projeto foi “desenvolvido por moradores como reação à iniciativa da Associação Comercial do Rio de Janeiro [...] de criar um Centro Internacional de Comércio junto ao Cais do Porto” (p. 7). Como desdobramento da mobilização em torno do projeto SAGAS, a Lei Municipal n. 971, de 4 de maio de 1987,

instituiu a Área de Proteção Ambiental (APA) dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo (Figura 4). O Decreto Municipal n. 7.351, de 14 de janeiro de 1988, regulamentou a lei anterior.

Figura 4 – APA SAGAS



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de mapas.rio.rj.gov.br.

No contexto da IV Semana Rio Internacional, entre 20 e 24 de outubro de 1985, a proposta do Centro Internacional de Comércio adquiriu novas qualidades. Apresentou-se a ideia do estabelecimento do Teleporto Rio (Figura 5), “complexo portuário com avançada tecnologia de telecomunicações [...] ligando a cidade ao mundo e permitindo maior eficiência e rapidez no comércio exterior” (TELEPORTO..., 1985, p. 26).

Figura 5 – Maquete do projeto Teleporto Rio em capa da Revista da Associação Comercial



Fonte: Revista da Associação Comercial. Rio de Janeiro, Ano XLVII, n. 1210, nov. 1985.

A iniciativa do Teleporto Rio foi apresentada em conjunto pelo Riopart e pela empresa japonesa Nippon Telegraph and Telephone (NTT). De acordo com a proposta, entre os principais serviços do Teleporto destacam-se: i) Centro Internacional de Comércio, sede do empreendimento, com escritórios, salas de exposição de produtos brasileiros e infraestrutura de apoio; ii) Área Internacional de Intercâmbio, equipada com Centro de Convenções, Centro de

Imprensa, Centro Internacional de Intercâmbio e “hotéis para executivos internacionais de alta classe”; iii) Setor de Negócios, onde se situariam “firmas comerciais e de serviços, além de órgãos do Governo e centros educacionais de treinamento e reciclagem”; iv) Estação Terrestre de Satélites e Centro de Informática; v) áreas de lazer, “com facilidades comerciais e culturais, tais como show-rooms de empresas, boutiques, restaurantes, teatros e museus”; vi) carros elétricos e calçadas rolantes; vii) Transporte de Superfície de Alta Velocidade, “para ligar o Teleporto aos aeroportos doméstico e internacional”; viii) Centro de Controle de Informações; ix) sistemas de controle dos edifícios; e x) rede regional de fibras óticas (TELEPORTO..., 1985, p. 27).

Em 13 de julho de 1987, a ACRJ organizou evento na Academia Brasileira de Letras, com a presença do presidente da NTT, Hisashi Shinto, para discutir a participação de empresários japoneses na construção do Teleporto Rio e do Centro Internacional de Comércio do Rio de Janeiro. Segundo reportagem da Revista da Associação Comercial:

[...] os japoneses estão aguardando com ansiedade algumas definições político-econômicas que os permitam planejar em prazo maior [...] a NTT ofereceu-se para realizar os estudos preliminares do projeto, que exige, para sua viabilização, um esforço conjunto do setor privado, nacional e estrangeiro, e dos governos estadual e federal, pois envolve terrenos públicos e pode demandar investimentos entre US\$ 20 milhões e US\$ 200 milhões, dependendo do que for realmente implementado [...] Além da construção do teleporto do Rio de Janeiro e do Centro Internacional de Comércio, o projeto inclui hotéis, restaurantes, áreas de lazer e cultura e, ainda, a reurbanização de uma área que engloba o Cais do Porto, a Avenida Rodrigues Alves e parte da Avenida Presidente Vargas. Seu núcleo básico terá como sede o prédio de nº 1 da Avenida Rio Branco, que pertence à João Fortes Engenharia (MAIOR..., 1987, p. 8-9).

Em 1989, a empresa de engenharia Planave S.A., a serviço da Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás)^[6], elaborou o Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro. De acordo com caracterização das atividades portuárias, as tendências à conteinerização, além do crescimento da cidade na retaguarda do Cais da Gamboa, redundaram em limites à expansão do Porto do Rio

de Janeiro. Assim, as instalações portuárias deveriam ser reorganizadas, concentrando “cargas em determinados berços, aumentando sua especialização e consequentemente sua produtividade” (PORTOBRÁS, 1989, p. 24). Como consequência da especialização dos berços do porto e de sua expansão em direção aos cais de São Cristóvão e do Caju, patrimônio não operacional poderia ser liberado e aproveitado para fins de revitalização urbana. As “necessidades portuárias” coincidiriam com as “necessidades da cidade”. Por um lado, a comercialização de áreas ociosas geraria recursos “necessários para se investir na modernização portuária” (PORTOBRÁS, 1989, p. 8). Por outro, sua disponibilização para usos urbanos proporcionaria a expansão da Área Central da cidade:

O chamado “Centro de Negócios” encontra-se atualmente em vias de saturação e obstáculos físicos impedem sua expansão para áreas no entorno. Sendo a área portuária a mais próxima desse centro, torna-se, portanto, um vetor de expansão natural do desenvolvimento (PORTOBRÁS, 1989, p. 27).

As propostas de construção do Centro Internacional de Comércio e do Teleporto foram incorporadas ao Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro, cuja área de abrangência seria um polígono limitado pelas avenidas Francisco Bicalho, Presidente Vargas, Rio Branco e pela Baía de Guanabara (Figura 6). Segundo a nova estruturação urbana sugerida no plano, a área seria divida entre aquela do projeto SAGAS, onde permaneceriam inalteradas as características de uso do solo, e a Zona Portuária, para a qual novo zoneamento definiria os seguintes usos: i) comercial: teleporto, setores de diversões e comércio, *shopping centers*; ii) misto: setor de comércio, serviços e habitação; iii) residencial; iv) institucional; e v) espaços livres: praças, parques, passeios e estacionamentos.

Figura 6 – Área do Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Portobrás (1989) e Google Earth.

Ainda no que se refere aos parâmetros de uso e ocupação do solo, se de um lado negou-se a pretensão de “arrasar quarteirões ou desapropriar áreas, política da qual resultaria o esvaziamento do bairro” (PORTOBRÁS, 1989, p. 88), de outro, não caberia pré-fixação de gabaritos nas “áreas especiais”, destinadas à construção do Teleporto, dos *shoppings centers* e dos edifícios institucionais. No que diz respeito à mobilidade urbana, foram sugeridos linha de metrô, partindo da estação Estácio e atravessando a Avenida Francisco Bicalho, a construção do Terminal Integrado de Transportes Terrestres e sistema de circulação sobre trilhos T.V.A.

De acordo com publicação do Ministério das Cidades (2005), os seguintes fatores inviabilizaram as propostas de criação do Centro Internacional de Comércio e do Teleporto na região portuária: i) as resistências da CDRJ, em virtude das “dificuldades institucionais e jurídicas de operacionalização de uma parceria na utilização das instalações portuárias” (p. 27); ii) o desinteresse dos Governos Municipal e Estadual; e iii) as pressões comunitárias pela conservação das características históricas dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo

Cristo, “diante de uma possível ameaça de demolição em massa” (p. 28). No que se refere ao Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro, além da identificação com as propostas supramencionadas, deduz-se sua inviabilização da extinção da Portobrás, autorizada pela Lei Federal n. 8.029, de 12 de abril de 1990.

2.2 Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro nos anos 1990

2.2.1 Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa

Em 1991, a empresa TCI – Planejamento, Projeto e Consultoria, contratada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ)[7], elaborou a Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa. Tal como no Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro, justificou-se a revitalização em virtude das transformações das atividades portuárias e da existência de patrimônio não operacional, disponível “para projetos de desmobilização e alienações selecionadas, cujas receitas patrimoniais serão canalizadas para investimentos operacionais prioritários” (CDRJ, 1991, p. 5). De acordo com a proposta:

Devido a esses fatores, as antigas áreas portuárias, normalmente contíguas aos centros das cidades, começam a ser subutilizadas ou abandonadas. Por outro lado, devido à sua localização excepcional e caráter histórico, apresentam alto potencial de ocupação. Seguindo a tendência internacional atual [...] de que as cidades não expandem indefinidamente seus limites, mas que reorganizam a ocupação de áreas que se apresentam ociosas ou com mau desempenho funcional, é importante que se resgate para usos urbanos essas antigas áreas portuárias (CDRJ, 1991, p. 7-8).

Além da subutilização do patrimônio fundiário e imobiliário do Porto do Rio de Janeiro, fatores como a presença de imóveis de baixo valor de mercado, a influência do Elevado da Perimetral e problemas de mobilidade urbana contribuiriam para a produção da imagem negativa da região portuária, associada “ao seu isolamento, à existência de condições ambientais adversas e aos problemas sociais localizados” (CDRJ, 1991, p. 54). Segundo a proposta, a mudança

radical da imagem da região portuária criaria as condições da “necessária confiança pública nas potencialidades da área”[8] (CDRJ, 1991, p. 59).

Dentre os princípios básicos das experiências internacionais tomadas como referências para a eventual revitalização da região portuária do Rio de Janeiro destacam-se: i) centros de animação; ii) exploração do contato com o mar; iii) espaços abertos, para a realização de “eventos e atividades culturais e de lazer, estratégicos para a atração de pessoas”; iv) diversidade de usos; v) inserção de novas construções; e vi) preservação arquitetônica[9] (CDRJ, 1991, p. 8). Ademais, colaborariam para a nova imagem da região a implementação de estratégias de qualidade ambiental e o estabelecimento de sistemas de transportes “inovadores”, como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), “agente indutor da modernização da qual depende a inserção real da área ao centro do Rio de Janeiro”[10] (CDRJ, 1991, p. 58). Por último:

[...] a adoção de um programa firme de implantação de melhorias de infra-estrutura, acessibilidade, serviços públicos, ensino e condições de habitabilidade do Morro da Providência, será instrumento do maior alcance no sentido social e, portanto, em benefício da população, de modo a enriquecer essa zona hoje “ilhada” e marginalizada socialmente. É certo que sem a solução desse grave problema, será impossível pensar-se na criação de um bairro, no sentido amplo do termo, no qual se possa viver e trabalhar em condições de normalidade (CDRJ, 1991, p. 58).

Na Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa, o Morro da Providência foi identificado como “bolsão socialmente problemático”, causa e consequência do isolamento da região portuária, a atração de “outras populações a ali vir habitar e trabalhar, resultando na necessária oxigenação da área” (CDRJ, 1991, p. 58).

Os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de trecho do Centro, constituiriam a área de abrangência da proposta (Figura 7), divida em: i) área de intervenção direta, “composta pelo Cais da Gamboa e pelo conjunto de quadras caracterizadas e definidas por construções de grande porte”; e ii) área de influência, “composta pelas zonas residenciais, situadas na parte elevada e interior da

região” (CDRJ, 1991, p. 19). Além disso, propunha-se a criação de três polos indutores de desenvolvimento (Figura 8).

Figura 7 – Área da Proposta de Revitalização da Gamboa



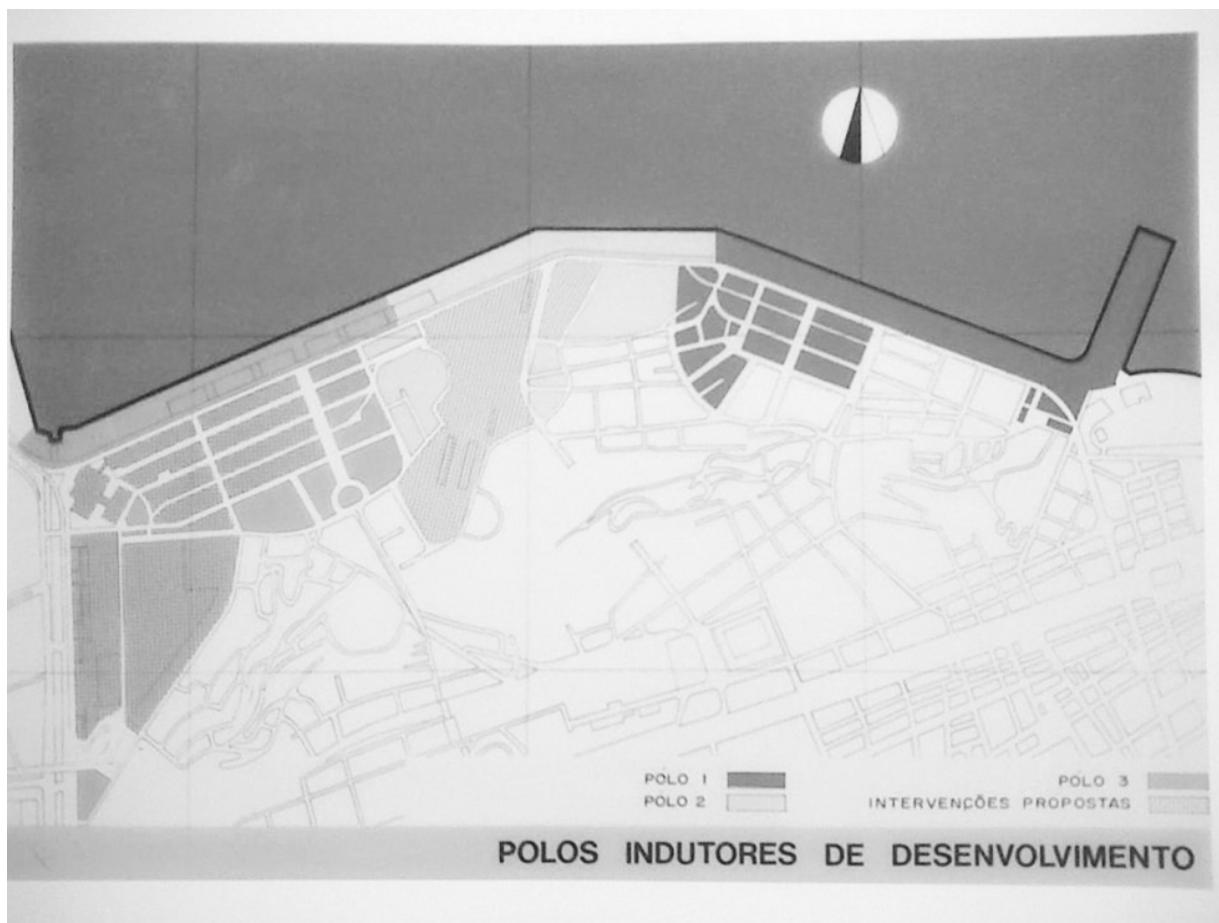
Fonte: Elaborado pelo autor a partir de CDRJ (1991) e Google Earth.

Ao Polo 1, setor prioritário da revitalização, caberia articular a região portuária à Área Central da cidade, destinando-se a atividades de negócios, lazer e turismo, com destaque para a Praça e o Píer Mauá. De acordo com a proposta:

Trata-se, por todas suas facetas, do espaço construído de maior evidência em toda área, ao qual caberá exercer a imprescindível atratividade, de modo a resgatar essa ligação entre o centro e a atual área portuária, transformando-se em pólo de animação [...] Cabe às edificações prestar o necessário suporte à função de lazer, comportando cafés, lojas, instalações para acostamento de barcos de aluguel para passeios turísticos, local para espetáculos ao ar livre entre outros, que garantam a animação constante da Praça e do Píer [...] presta-se exemplarmente para abrigar o complexo cultural denominado Museu Dinâmico do Carnaval, que permitirá aos turistas, ao longo de todo o ano, uma visão didática do Carnaval (CDRJ, 1991, p. 66).

O Polo 2, elo de integração entre os demais polos, foi subdividido em dois conjuntos com funções diferenciadas; na parte baixa, voltar-se-ia para destinações de comércio, lazer e turismo, na parte alta, ao atendimento das carências da população residente. O Polo 3 reuniria “no mesmo território atividades empresariais e de negócios com a habitação” (CDRJ, 1991, p. 81).

Figura 8 – Polos indutores de desenvolvimento da Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa



Fonte: CDRJ (1991).

Tomando como exemplo o modelo de gestão das Docklands, de Londres, na Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa sugeriu-se a “criação de nova empresa com objetivo específico de exercer a atividade requerida e onde haja participação do capital privado” (CDRJ, 1991, p. 120). Além da constituição de empresa público-privada, “para planejar, executar, gerenciar, comercializar e

controlar o empreendimento”, seria necessário projeto de lei específico para a definição dos novos usos “sugeridos para cada parcela da área objeto da revitalização” (CDRJ, 1991, p. 121).

Ao longo dos anos 1990, a Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa permaneceu como referência da revitalização da região portuária, tal como concebida pela CDRJ. No entanto, de acordo com a proposta, um dos principais empecilhos seria a falta de atribuições da CDRJ. Desse modo, na medida em que a Prefeitura do Rio de Janeiro realizou as primeiras ações no sentido da revitalização e após o advento da Lei de Modernização dos Portos, a CDRJ priorizou iniciativas para o Píer Mauá, que, na opinião de Campos (1995), então presidente da companhia, “seria o farol que iluminará o desenvolvimento de toda a região que será recuperada pela cidade” (p. 23).

2.2.2 Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária e AEIU da Zona Portuária

Ainda em 1991, o prefeito Marcello Alencar instituiu Grupo de Trabalho e Câmara Técnica, vinculados à Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), para formular propostas de revitalização da região portuária[11]. No ano seguinte, resultaram dessas iniciativas o Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Área Portuária e a delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária. Igualmente em 1992, definiu-se como uma das diretrizes do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro “a revitalização da área portuária, como expansão do Centro, garantidas a manutenção e modernização das atividades necessárias ao porto do Rio de Janeiro” (RIO DE JANEIRO, 1992). Como nas propostas anteriores, a subutilização de imóveis e a necessidade de expansão da Área Central sobressaíram como justificavas da revitalização:

A Zona Portuária, delimitada pelo decreto 322/76, apresenta atualmente um aspecto deplorável. As sucessivas crises econômicas que atingiram o País, com reflexos no Estado do Rio de Janeiro e, em especial, sobre o movimento do Porto do Rio de Janeiro causaram a redução da atividade portuária e fizeram com que fossem desativados e até mesmo abandonados um sem número de imóveis [...] A proximidade da Área Central de Negócios da Cidade e o sistema viário capaz de, com

algumas modificações, dar um desafogo ao trânsito do centro da cidade motivaram a criação de um grupo de trabalho e, posteriormente, de uma Câmara Técnica para propor um projeto de estruturação urbana para a ZP (PCRJ, 1992, p. 6).

Uma vez aprovadas mudanças no Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro, a Zona Portuária (Figura 9) seria dividida em: i) zona comercial e de serviços; ii) zona residencial; e iii) zona de uso misto.

Figura 9 – Zona Portuária (ZP) tal como delimitada Decreto n. 322, de 3 de março de 1976



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Decreto Municipal n. 322/76 e Google Earth.

Ao PEU foi anexada Minuta de Projeto de Lei propondo novos parâmetros de uso e ocupação do solo na Zona Portuária. Além disso, como a área seria “nobre demais para ser um grande terminal de passageiros” (PCRJ, 1992, p. 19), sugeriu-se a racionalização do sistema de transportes coletivos, a partir do deslocamento dos principais terminais públicos de passageiros. Dentre as principais propostas:

[...] a retirada, a médio prazo (até 5 anos) do terminal Mariano Procópio, que por ser intermunicipal não precisa estar situado ali, assim como das linhas intermunicipais

situadas próximas à Praça Mauá. Os terminais a serem construídos junto à Estação Francisco Sá (ferroviária) e Estação São Cristóvão (metroviária), na Praça da Bandeira e junto à Estação Estácio (metroviária) poderiam observar, de forma integrada ao transporte de alta capacidade, aquelas linhas de ônibus (PCRJ, 1992, p. 20).

Por transporte de alta capacidade compreendia-se a instalação de sistema de VLT, integrando “de maneira definitiva esta área hoje isolada e colada ao centro de negócios do Rio, com um transporte moderno e atraente” (PCRJ, 1992, p. 20).

Figura 10 – AEIU definida pelo Decreto Municipal n. 11.860, de 23 de dezembro de 1992



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Decreto Municipal n. 11.860/92 e Google Earth.

Em 23 de dezembro de 1992, o prefeito Marcello Alencar assinou o Decreto Municipal n. 11.860, delimitando a Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária (Figura 10). Demonstrando o envolvimento da ACRJ na elaboração de propostas de revitalização da região portuária, Alencar afirmou que “quem deveria assinar o decreto, na verdade, era o Paulo Protásio[12], que é o grande idealizador do projeto [...] mas, infelizmente, as normas protocolares impedem que assim seja” (REVITALIZAÇÃO..., 1993, p. 20).

Segundo Fernandes (2004), a revitalização da área do PEU, isto é da Zona Portuária, não se concretizou em virtude da incompatibilidade dos “diversos e pouco claros interesses das entidades privadas e públicas representadas na Câmara [Técnica]” (p. 79). A delimitação da AEIU da Zona Portuária constituiu-se em alternativa igualmente inviável, uma vez que não foram definidos posteriormente novos parâmetros de uso e ocupação do solo da área.

2.2.3 Programa Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias e Projeto Píer Mauá

A Lei Federal n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993, denominada Lei de Modernização dos Portos, ao dispor sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias, estabeleceu os fundamentos legais para a revitalização de áreas portuárias no Brasil. De acordo com o Artigo 34 da referida lei:

É facultado o arrendamento, pela Administração do Porto, sempre através de licitação, de terrenos e instalações portuárias localizadas dentro da área do porto, para utilização não afeta às operações portuárias, desde que previamente consultada a administração aduaneira (BRASIL, 1993).

Como desdobramento da Lei de Modernização dos Portos, o Ministério dos Transportes, por intermédio da Portaria n. 908, de 27 de outubro de 1993, instituiu o Programa Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP), segundo o qual o arrendamento de áreas para fins de revitalização urbana pressupõe: i) aprovação do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) dos portos organizados; ii) definição das áreas não operacionais pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP); iii) consulta à autoridade aduaneira; iv) audiência pública; v) acordos de cooperação e formação de grupos de trabalho envolvendo representações dos governos Estadual, Municipal e da autoridade portuária; vi) preparação de editais e licitação; e vii) apreciação dos projetos de revitalização pelos órgãos competentes das administrações municipais (SILVA, 1995).

Compans (2004) afirma que a Lei de Modernização dos Portos, ao permitir o arrendamento das instalações portuárias, deu novo impulso à revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Para

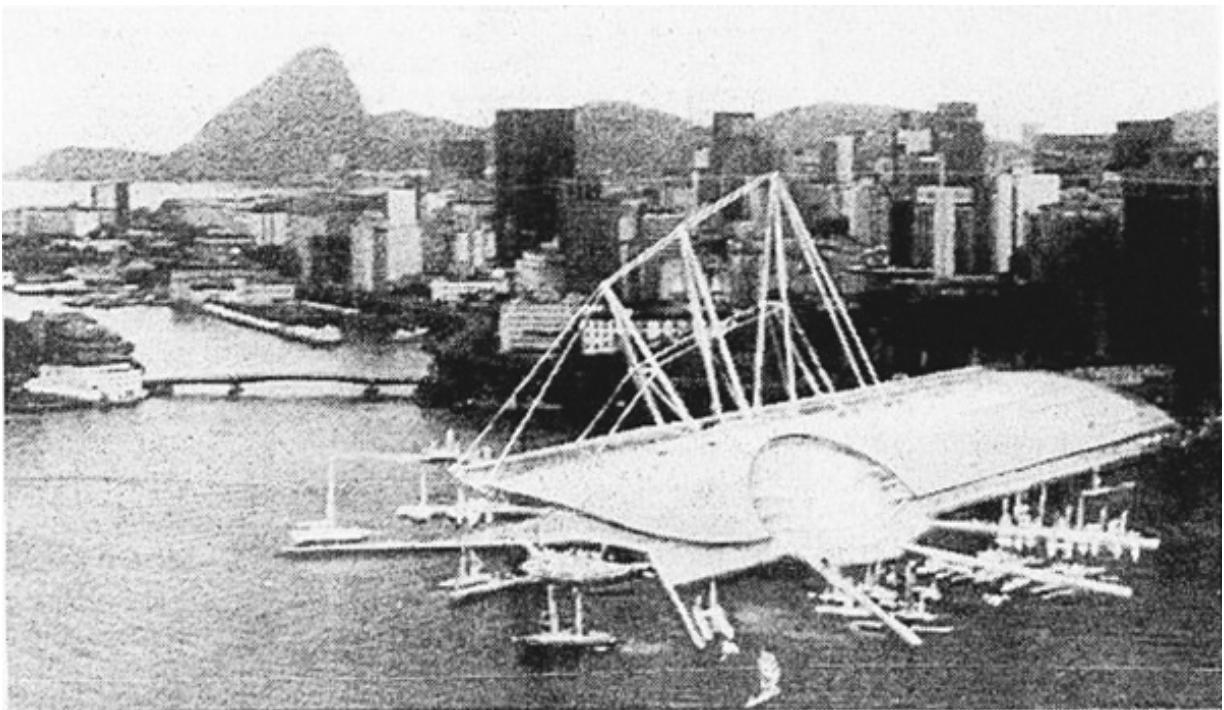
Silva (1995), as intervenções na cidade seriam o “programa piloto do REVAP” (p. 15). Ainda segundo Compans (2004), a partir do disposto na Lei Federal n. 8.630:

[...] a Companhia Docas desenvolveu o Projeto de Desenvolvimento e Privatização Aplicado ao Complexo Portuário do Rio de Janeiro, no qual previa, além da privatização dos terminais de carga e descarga, a desativação do cais da Gamboa e a disponibilização do patrimônio imobiliário, a fim de gerar receitas que poderiam ser utilizadas em investimentos para a modernização das instalações restantes, no cais de São Cristóvão e no cais do Caju (p. 55).

Segundo Fernandes (2004), em 12 de janeiro de 1994, a CDRJ convocou audiência pública para debater o Projeto de Revitalização do Porto do Rio de Janeiro – Projeto Píer Mauá. Para a autora, apesar do Protocolo de Intenções assinado entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a CDRJ, em 20 de julho de 1993, as discussões sobre o Projeto Píer Mauá demonstraram “o tom do desacerto entre os referidos órgãos” (p. 80). Ao mesmo tempo em que a CDRJ lançou edital de licitação para arrendamento do Píer Mauá, a Prefeitura apresentou o projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro (Figura 11).

O projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro demandaria US\$ 40 milhões para a construção, no Píer Mauá, de conjunto de aquários, cinema, estacionamento, salas de convenções, anfiteatro com vista para o mar, marina privada e para barcos turísticos (RIO PODE..., 1994, p. 14). Sobre a proposta, Fernandes (2004) afirma que, na ocasião da audiência pública de 1994, os técnicos da Prefeitura do Rio de Janeiro não foram ouvidos.

Figura 11 – Projeto Cidade Oceânica do Rio de Janeiro, do arquiteto Jacques Rougerie



Fonte: Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 22 mar. 1994, Cidade, p. 14.

Figura 12 – Projeto Píer Mauá, do consórcio Engepasa/Conter/Lix da Cunha/Iesa



Fonte: Revista da Associação Comercial. Rio de Janeiro, Ano 57, n. 1303, out. 1995, p. 11.

Em 28 de março de 1994, o consórcio Engepasa/Conter/Lix da Cunha/Iesa, único a se apresentar à concorrência pública promovida pela CDRJ, foi pré-qualificado para a concepção e realização do Projeto Píer Mauá (CASTELO BRANCO, 1995, p. 35). A iniciativa do consórcio, ilustrada na Figura 12, previa: i) torre de escritórios de vinte e cinco andares; ii) *shopping center*; iii) hotel cinco estrelas; iv) centro de convenções; v) museus; vi) cenografias urbanas; vii) estacionamento; e viii) marina (PÍER..., 1995). Além disso, transportes aquáticos do tipo *hovercrafts* realizariam os trajetos Píer Mauá-Aeroporto Internacional e Píer Mauá-Barra da Tijuca.

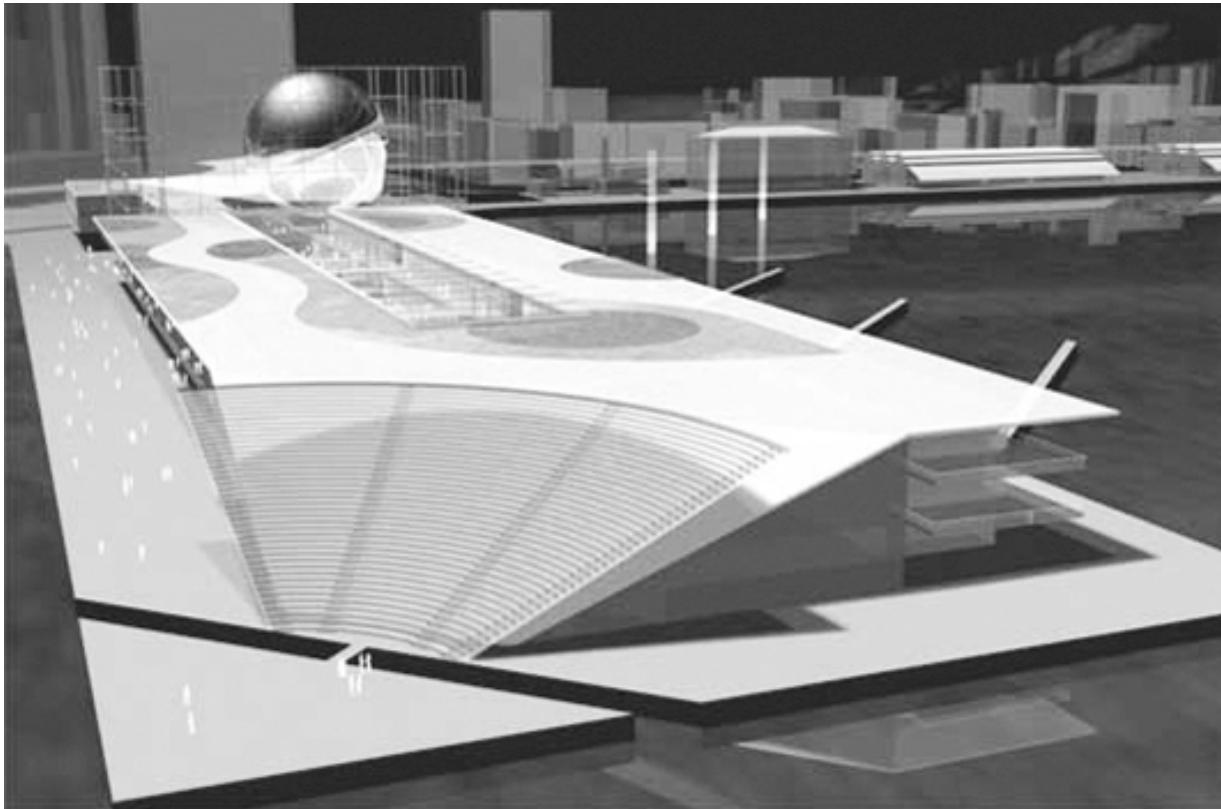
Os R\$ 180 milhões necessários à viabilização do projeto Píer Mauá seriam financiados exclusivamente com recursos do consórcio, que, em contrapartida, garantiria o direito de quarenta e cinco anos de exploração do empreendimento. No entanto, de acordo com Fernandes (2004), “quando o consórcio ganhador apresentou seu projeto para aprovação junto à Prefeitura, este não foi aceito”[13] (p. 80).

Em 20 de julho 1995, realizou-se o Seminário Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias, organizado pelo Ministério dos Transportes, a Prefeitura do Rio de Janeiro e a CDRJ, com apoio do Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM). Na ocasião, Fernando José Camacho, diretor de desenvolvimento da Engepasa, afirmou que, “depois de numerosas avaliações, principalmente junto à Prefeitura”, o consórcio havia chegado “a uma nova visão” do Projeto Píer Mauá (CAMACHO, 1995, p. 30). Por sua vez, Luiz Paulo Conde, então Secretário de Urbanismo do Rio de Janeiro, declarou que a “qualidade do projeto e a aprovação do mesmo pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico seriam os critérios exigidos” (CONDE, 1995, p. 38). Ainda segundo Conde (1995):

O projeto apresentado pelo consórcio vencedor da primeira fase licitatória já foi parcialmente modificado e, atualmente, estão sendo feitos contatos com o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Sugerí aos interessados que obtivessem, preliminarmente, um parecer favorável do IPHAN, pois não compensa investir em um projeto contando apenas com a aprovação municipal (p. 38).

Ainda no âmbito do seminário realizado no auditório do IBAM, o Secretário Extraordinário de Desenvolvimento Econômico, Ciência e Tecnologia do Município do Rio de Janeiro, Paulo Maurício Castelo Branco, propôs a constituição de órgão gestor para consolidar “a parceria entre os órgãos públicos e privados, o que permitiria acelerar e ordenar o processo”[14] (CASTELO BRANCO, 1995, p. 36).

Figura 13 – Projeto Píer Mauá, do arquiteto Índio da Costa



Fonte: www.flexeventos.com.br

Em 6 de novembro de 1997, concluiu-se licitação de arrendamento do Píer Mauá e do Terminal de Passageiros (TPA) em benefício do consórcio Píer Mauá S.A. A CDRJ e o consórcio promoveram concurso para apresentação de novo projeto, vencido pelo escritório do arquiteto Índio da Costa. O Píer Mauá e os quatro primeiros armazéns do Porto do Rio de Janeiro constituiriam a área de abrangência destinada, dentre outros equipamentos urbanos, à construção de um *shopping* cultural de três andares, estacionamento, anfiteatro e um geoide para projeções em 360° (Figura 13). Ademais,

o projeto previa ligações de barco a outros bairros da cidade e um túnel subterrâneo na descida do Elevado da Perimetral, na altura da Praça Mauá (ZONA..., 1997, p. 20).

De acordo com a proposta do consórcio Píer Mauá S.A., um fundo imobiliário[15] seria constituído com o objetivo de captar recursos privados. Segundo Compans (2004):

A captação inicial de recursos dar-se-ia por meio da transformação do patrimônio imobiliário dos proprietários em quotas do Fundo Imobiliário, que seriam lançadas no mercado para viabilizar as obras de infra-estrutura. Os acionistas do fundo constituiriam a joint venture Gamboa Desenvolvimento, com o objetivo de planejar e realizar os investimentos e de operar compra, venda, aluguel e arrendamento dos lotes, glebas e unidades habitacionais e comerciais resultantes do projeto de urbanização (p. 55).

Fernandes (2004) afirma que o novo projeto para o Píer Mauá “não teria ido adiante, principalmente porque não se tinha definido ainda os parâmetros para o uso e ocupação do solo na região como um todo” (p. 81). Compans (2004), por sua vez, que as divergências entre a Prefeitura e a CDRJ “tanto em torno do projeto arquitetônico do píer quanto do projeto de reurbanização da região portuária como um todo, inviabilizaram a implementação deste programa de revitalização” (p. 56).

2.3 Propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro nos anos 2000

2.3.1 Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro

O Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro foi desenvolvido, entre 2001 e 2006, pelo Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP). De acordo com o discurso presente no plano, a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro “representaria o passaporte estratégico, que permitiria referendar sua inserção no circuito internacional das cidades mundiais” (PCRJ, 2001, p. 7).

Compreendidos como “pressupostos básicos que promovam a reinserção dessa área no tecido urbano da cidade” (PCRJ, 2001, p. 13), seriam objetivos do plano: i) tratar a área como espaço estratégico de desenvolvimento; ii) torná-la atrativa para novos investimentos privados, “com ênfase nas atividades de serviço, comércio, lazer cultural e como espaço privilegiado de moradia para camadas médias”; iii) romper o isolamento dos bairros portuários; iv) reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara; v) valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano; vi) criar política de reaproveitamento de imóveis de valor histórico; vii) investir em melhorias pontuais de locais emblemáticos; e viii) instituir órgão gestor para o desenvolvimento da região (PCRJ, 2001, p. 13). Sobre as atribuições e a natureza do órgão gestor afirma-se que:

[...] deverá se responsabilizar pela implementação do Plano e pela operacionalização das medidas propostas, envolvendo os principais agentes responsáveis pelo desenvolvimento da área (Governos federal e municipal). Esta medida é fundamental para o sucesso do Plano e tem sido a fórmula adotada em todos os países onde a experiência da reabilitação foi bem sucedida (PCRJ, 2001, p. 27).

Como nas propostas anteriores que não se limitaram ao Píer Mauá, a área do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro constituir-se-ia dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro (Figura 14).

Segundo caracterização sobre a obsolescência da região portuária, a “imagem de immobilismo” e o “caráter de inércia” da área resultaram: i) do isolamento construído ao longo da evolução da cidade, em especial no que diz respeito à implantação da malha rodoviária; ii) da mudança do status político e administrativo da cidade; iii) da falta de investimentos públicos e privados, orientados para outros bairros; e iv) do caráter monopolista da estrutura de propriedades (PCRJ, 2001, p. 10-11).

Figura 14 – Área do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de PCRJ (2001) e Google Earth.

O caráter monopolista da estrutura de propriedades foi identificado como um dos principais obstáculos à revitalização da região portuária. Segundo avaliação da situação fundiária, esse caráter derivou, antes de tudo, das formas de construção do Porto do Rio de Janeiro, resultado de aterro no início do século XX, “sujeito, portanto, ao regime de controle do Patrimônio da União”[16] (PCRJ, 2001, p. 10). Ademais, a cessão de terras da União para atividades de apoio de ministérios e órgãos federais contribuiu para a monopolização do patrimônio imobiliário. Uma vez transferida a capital para Brasília, esse processo “resultou no esvaziamento local, refletido no panorama de sua paisagem” (PCRJ, 2001, p. 10). Por último, em virtude da especialização funcional, instalaram-se na região atividades que exigiram grandes lotes, como aquelas de interligação entre o porto e o sistema ferroviário.

Ainda de acordo com a avaliação da situação fundiária, a disponibilização do patrimônio não operacional para fins de revitalização urbana dependeria do estreitamento das relações entre

os poderes federais e municipais, além das ações da CDRJ e da liquidante da RFFSA[17]. Desse modo:

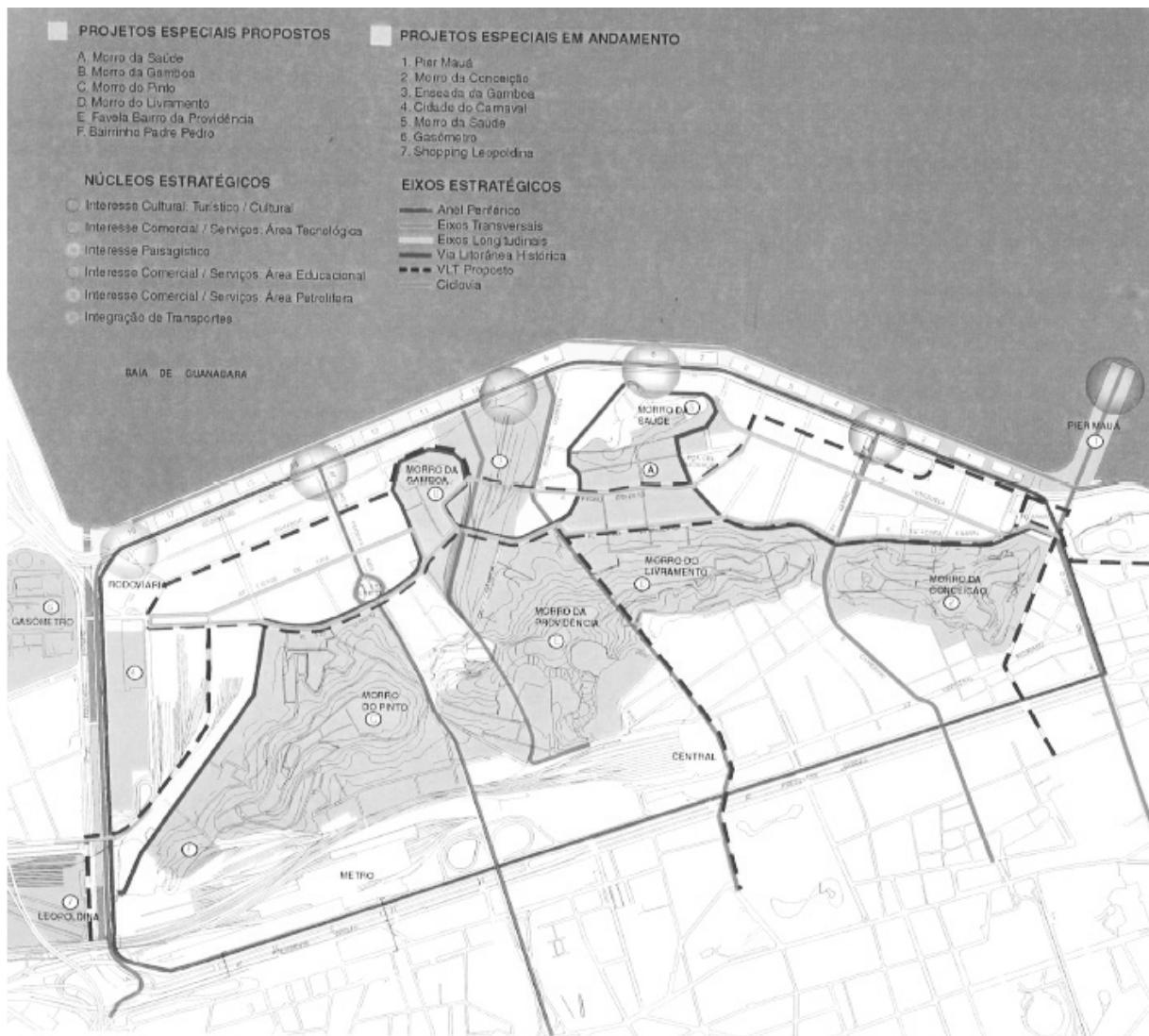
Além de parceiros fundamentais para implantação de um programa de revitalização na área, a Cia. Docas e a RFFSA são determinadores da função econômica, futura da área. Nas decisões de liberação de seus espaços não operacionais, repousam as possibilidades de renovação (PCRJ, 2001, p. 10).

Segundo a proposta de estruturação urbana para a região portuária, foram identificados seis núcleos estratégicos (Figura 15). À exceção do núcleo correspondente à área do Morro da Saúde e da Igreja de Nossa Senhora da Saúde, os demais foram localizados em pontos de interseção entre as vias transversais e a Avenida Rodrigues Alves, com a intenção de criar “pontos estratégicos para potencializar as intervenções” (PCRJ, 2001, p. 15).

O estabelecimento das novas funções exigiria alterações na regulamentação urbanística, uma vez que o zoneamento da parte plana dos bairros portuários, isto é, da ZP, fixava limites e restrições às atividades comerciais e de prestação de serviços, assim como ao uso residencial[18] (PCRJ, 2001, p. 24). Para tanto, propunha-se a criação de uma AEIU, que refletisse “os interesses de recuperação da região antiga, onde estão os moradores, e de revitalização da área plana, local para inserção de novos usos” (PCRJ, 2001, p. 24).

Além dos núcleos estratégicos e das modificações nos parâmetros de uso e ocupação do solo, a proposta de estruturação urbana da região portuária demandaria novo sistema de circulação, baseado nas seguintes intervenções: i) reorganização do tráfego de passagem; ii) construção do Binário Interno Mauá-São Cristóvão; iii) recuperação do antigo contorno do litoral; iv) sistema de VLT, interligando “os bairros entre si e com o resto do centro do Rio”; v) mergulhão da Praça Mauá, para garantir a fluidez das “circulações de pedestres no trecho do cais que possui maior relação de proximidade e contato com o centro de negócios”; vi) garagem subterrânea na Praça Mauá; vii) ciclovia MAM-Mauá, conectando a Zona Sul à região portuária; e viii) linha de barcas no armazém 18.

Figura 15 – Núcleos estratégicos propostos no Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: PCRJ (2001).

Considerando-se o desgaste das propostas não realizadas e o desenvolvimento das negociações entre os principais proprietários imobiliários da região, a execução do plano partiria do estabelecimento de “programa de ação de curto prazo, baseado na capacidade de gestão que a municipalidade detém, em caráter exclusivo, sobre seu território” (PCRJ, 2001, p. 27). Dessa maneira:

[...] a adoção de soluções simples, rápidas e de boa visibilidade, no início do processo, devem ser incentivadas e tratadas como sinalização positiva que irá realimentar e manter viva e contínua a idéia da requalificação permanente da região (PCRJ, 2001, p. 27).

Segundo a lógica das ações de curto prazo, o trecho litorâneo entre a Praça Mauá e o Morro da Saúde foi eleito setor prioritário, tendo em vista que a proximidade “com a área central de negócios (ACN) já seria suficiente para considerá-lo como sua extensão natural e, portanto, a mais indicada para iniciar o processo” (PCRJ, 2001, p. 30). De acordo com a proposta:

Esta última condição é reforçada pela presença do píer, em frente à Praça Mauá, concluído parcialmente em 1965 e hoje subutilizado e do Morro da Conceição, reduto residencial de importante valor, tanto histórico quanto cultural da cidade. [...] Com uma superfície de 32.000 m² e estrategicamente localizado no prolongamento da artéria mais importante da ACN (a Av. Rio Branco), o Píer Mauá se oferece como suporte adequado à implantação dos projetos voltados à transformação de valor e uso da área. Definido na estruturação urbana proposta como ponto indicado para implantação de um equipamento cultural, seria o Píer Mauá a localização indicada para receber o complexo do Museu Guggenheim, com amplas possibilidades de instalar-se na cidade (PCRJ, 2001, p. 30).

Além da eventual construção do complexo do Museu Guggenheim no Píer Mauá, ou de equipamento congênere, as intervenções no setor prioritário incluiriam: i) a construção do mergulhão e da garagem subterrânea da Praça Mauá; ii) o deslocamento dos terminais e paradas de ônibus do entorno da praça; iii) a retirada de duas rampas de ligação entre a Avenida Rodrigues Alves e o Elevado da Perimetral; iv) a reorganização da Avenida Barão de Tefé; v) a “valorização” da Igreja de Nossa Senhora da Saúde; vi) o “destaque de um ponto estratégico de interesse paisagístico, com a valorização do Morro da Saúde em sua proximidade com o litoral”; vii) novos espaços abertos, “para uso da população residente e resgate da geomorfologia local”; viii) novo píer de atracação de navios de passageiros; e ix) terminais e linhas de VLT (PCRJ, 2001, p. 33-39).

2.3.2 Desdobramentos e inabilitação do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro

Entre 2001 e 2006, no âmbito do IPP, foram elaborados projetos executivos e novas iniciativas do Porto do Rio: Plano de Recuperação

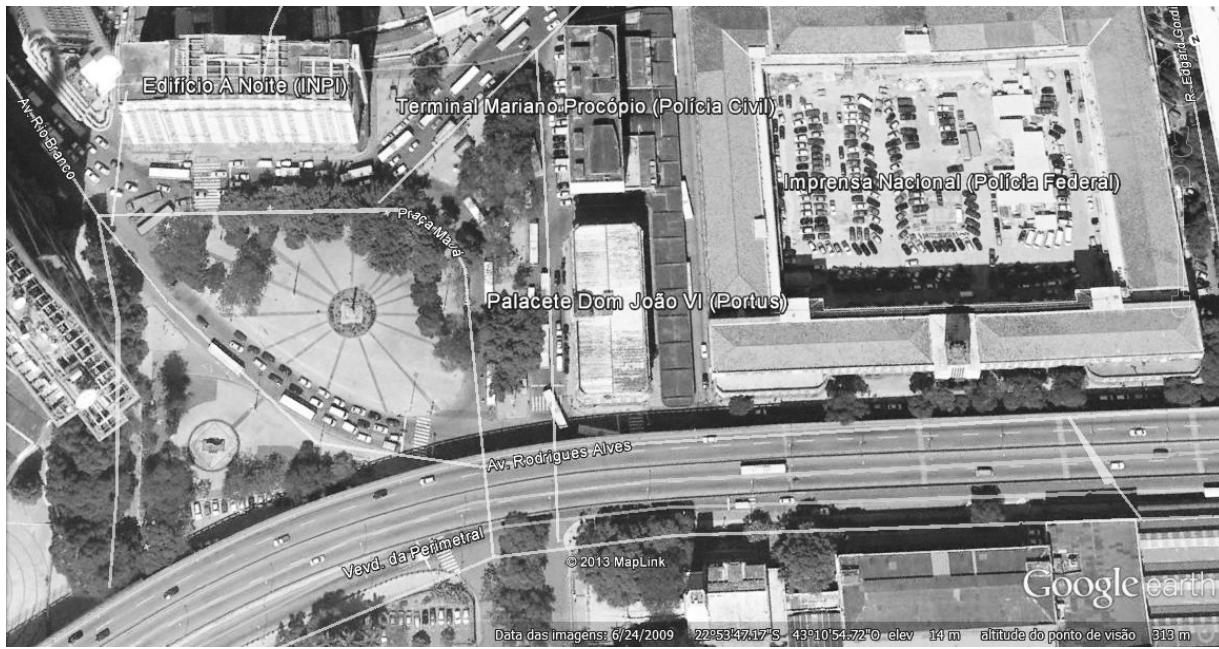
e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. Sirkis[19] (2012), de acordo com seus componentes urbanísticos, classifica tais iniciativas como intervenções de infraestrutura e urbanização dos espaços públicos, reconversões em parceria, projetos de mobilidade urbana e projetos especiais.

Dentre as propostas de intervenções de infraestrutura e urbanização dos espaços públicos, sobressaíram aquelas referentes aos programas Rio-Cidade e Favela-Bairro. Além disso, conceberam-se projetos relacionados: i) à construção do Binário do Porto e da conexão Porto-Central, pelo antigo túnel ferroviário sob o Morro da Providência; ii) à recuperação das galerias pluviais dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo; iii) à Ciclovia MAM-Mauá; e iv) ao tratamento paisagístico do Elevado da Perimetral (SIRKIS, 2012, p. 261). No entanto, iniciaram-se apenas as licitações do Rio-Cidade das ruas Sacadura Cabral e do Livramento. Sobre as intervenções de infraestrutura e urbanização, Sirkis (2012) afirma que:

Orçados, no conjunto, em R\$ 165 milhões, foram objeto de um pedido de financiamento de 50% desse montante ao BNDES que, até o presente momento [2004], esbarra na interpretação que tem a Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda da capacidade de endividamento do município do Rio de Janeiro. Esse fato, somado às restrições orçamentárias decorrentes da recessão de 2003 e da queda de arrecadação de tributos municipais que acarretou, levou a um atraso na passagem para a fase de obras (p. 262).

As propostas de reconversões em parceria envolveriam o *retrofit* de prédios notáveis, tais como: i) o edifício A Noite; ii) o antigo Terminal Rodoviário Mariano Procópio; iii) o Palacete Dom João VI; iv) o prédio da Imprensa Nacional; v) o armazém da Cibrazem; e vi) as instalações da Polinter (Figuras 16 e 17).

Figura 16 – Propostas de reconversões em parceria: Edifício A Noite, Terminal Mariano Procópio, Palacete Dom João VI e Imprensa Nacional



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Sirkis (2012) e Google Earth.

Figura 17 – Propostas de reconversões em parceria: Polinter e Armazém da Cibrazem



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Sirkis (2012) e Google Earth.

No que diz respeito aos projetos de mobilidade urbana, Sirkis (2012) destaca o anteprojeto de construção de um novo terminal de

ônibus, na Rua Coelho e Castro, e o edital de licitação da garagem da Praça Mauá. Sobre o VLT, Sirkis afirma que, em 2004:

O IPP elaborou um anteprojeto para a construção de seis linhas de VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) no centro, uma delas passando pela área portuária, cujo estudo de viabilidade econômica e projeto básico para uma licitação de concessão à iniciativa privada iria ser inicialmente financiado pelo BNDES, que desistiu (SIRKIS, 2012, p. 267).

Os projetos especiais referiam-se aos grandes equipamentos urbanos, como a Vila Olímpica da Gamboa, a Cidade do Samba e o Museu Guggenheim. A Vila Olímpica da Gamboa e a Cidade do Samba (Figura 18) foram construídas no terreno da antiga Estação Marítima, “que vinha sendo objeto de um conflito entre a Prefeitura e a liquidante da Rede Ferroviária Federal (RFFSA)” (SIRKIS, 2012, p. 272). A proposta de instalação da filial do Museu Guggenheim, no Píer Mauá, por sua vez, enfrentou resistência popular, artística e parlamentar, que inviabilizou a execução do projeto.

Figura 18 – Vila Olímpica da Gamboa e Cidade do Samba



Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Google Earth.

Após acordo entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a liquidante da RFFSA, “que culminou com a compra de quatro quintos do terreno [da Estação Marítima] por R\$ 2,9 milhões” (SIRKIS, 2012, p. 273), a Vila Olímpica da Gamboa e a Cidade do Samba foram inauguradas, respectivamente, em 2004 e 2006. De acordo com Sirkis (2012), “a revitalização, que vinha sendo falada, mas nunca realizada, há mais de vinte anos, acabou finalmente começando, mas não por onde se imaginava, a área mais nobre, mas pela área mais pobre” (p. 273).

Se de um lado a Vila Olímpica da Gamboa destinava-se a atender às demandas de recreação dos moradores dos bairros portuários, a Cidade do Samba, de outro, permitiria “não apenas dotar as grandes escolas de uma infraestrutura de produção carnavalesca condizente, como criar um espaço de visitação turística e atividades carnavalescas no decurso do ano” (SIRKIS, 2012, p 272). Segundo Ribeiro (2009), apesar de considerada pela Prefeitura “como um objeto arquitetônico capaz de revitalizar a ‘vocação cultural’ da cidade”, a Cidade do Samba “não atingiu plenamente esses objetivos em virtude da tensão produzida pelos interesses conflitantes da Indústria do Turismo e do Entretenimento e da Indústria do Carnaval” (p. 235). Além disso, ainda segundo a autora:

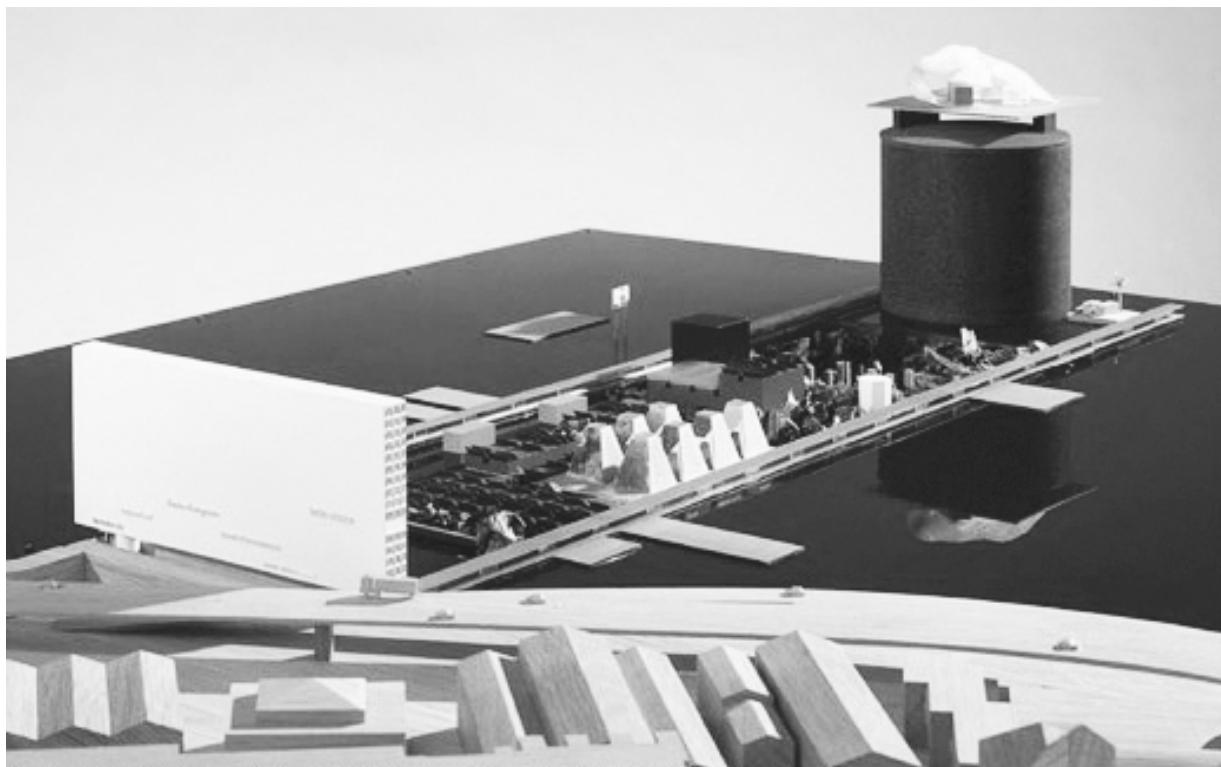
[...] na forma dos galpões destinados à produção do Carnaval e na função turística do conjunto da Cidade do Samba está implícita a concepção de controle das atividades a partir da nova imagem construída e da organização segundo uma lógica racional, que se contrasta com a característica descontração do mundo do samba e da festa do Carnaval carioca, à medida em que destacam-se no projeto arquitetônico desse equipamento cultural monumental as suas paredes cegas, que remetem à uma sensação de impedimento, de entrada proibida ou limitada ao local, o que torna esse espaço pouco atrativo e, portanto, não se configurando em uma nova centralidade da cidade (RIBEIRO, 2009, p. 236).

No entanto, no que se referiu aos grandes empreendimentos, o Museu Guggenheim foi o principal objeto de resistências. O debate sobre a eventual instalação do Guggenheim no país remete ao final dos anos 1990, quando ações de expansão da Fundação Guggenheim indicavam a construção de filial do museu na América do Sul (BRASIL TENTA..., 1999). A opção pelo Brasil, em detrimento de

Argentina e Chile, confirmou-se no contexto dos desdobramentos da exposição Brasil 500 Anos: Artes Visuais (FERNANDES, 2004), organizada pela Fundação Bienal de São Paulo e pela Associação Brasil 500 Anos Artes Visuais, presidida pelo banqueiro Edemar Cid Ferreira[20] (CORPO..., 2000).

Em 2000, no final do mandato do prefeito Luis Paulo Conde, o Rio de Janeiro foi selecionado para sediar o Museu Guggenheim-Hermitage-Kunsthistoriches-Rio, restando definir sua localização na cidade[21]. Em 2001, elegeu-se o Píer Mauá, no início do segundo governo César Maia e no contexto de preparação do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. Em dezembro do mesmo ano, após escolha de Jean Nouvel para elaboração do projeto arquitetônico (Figura 19), a Prefeitura do Rio de Janeiro firmou contrato com a Fundação Guggenheim, no valor aproximado de US\$ 2 milhões, para desenvolvimento do estudo de viabilidade do empreendimento.

Figura 19 – Projeto do Museu Guggenheim-Hermitage-Kunsthistoriches-Rio, do arquiteto Jean Nouvel



Fonte: http://www.hintmag.com/artcrawl/feb05/guggenheim_rio.jpg

Ainda em 2001, antes do estabelecimento do compromisso entre a Prefeitura e a Fundação Guggenheim, iniciaram-se resistências ao projeto. Fernandes (2004) menciona Audiência Pública, em 18 de maio, na Assembleia Legislativa do Rio de Janeiro (ALERJ), assim como debate organizado pelo IAB/RJ, em 31 de maio, e a publicação de artigos críticos na imprensa[22].

As críticas à instalação do Museu Guggenheim diziam respeito, principalmente, à seleção sem concurso público do projeto arquitetônico, à insuficiente participação popular na definição dos objetivos da revitalização da região portuária, além da ausência de transparência na contratação da Fundação Guggenheim para execução do estudo de viabilidade (CAMARGO 2011; FERNANDES, 2004).

Em setembro de 2002, instalou-se Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Câmara de Vereadores do Rio de Janeiro, com o objetivo de apurar irregularidades na contratação da Fundação Guggenheim para realização do estudo de viabilidade do museu. De acordo com Camargo (2011):

[o vereador do PSB Mario Del Rei] propôs Ação Popular na 9^a Vara de Fazenda Pública “com pedido de liminar para suspensão e anulação do contrato celebrado sem prévia licitação entre a Prefeitura e a Fundação Solomon R. Guggenheim, além da devolução aos cofres públicos dos valores pagos”[23]. (DEL REI, 2004 p. 41) Em paralelo a essa ação, a prefeitura divulgou o Relatório do Estudo de Viabilidade – Versão para Discussão, que passou a ser analisado por Del Rei, que posicionou-se contra a instalação do Museu no Rio de Janeiro (p. 103).

Segundo o estudo de viabilidade, considerados 910.000 visitantes por ano, 17.500 associados individuais e US\$ 9 milhões em recursos da Lei Rounet, as receitas do museu totalizariam US\$ 13,5 milhões anuais. As despesas projetadas, por sua vez, US\$ 23, 8 milhões. O déficit operacional seria custeado “pelo governo municipal do Rio de Janeiro, outras instituições governamentais, investidores privados e/ou contribuições de grandes companhias” (PCRJ, 2002 apud FERNANDES, 2004, p. 118). Além do número superestimado de visitantes e do déficit operacional, os valores correspondentes à

utilização da marca Guggenheim, aproximadamente US\$ 30 milhões, tornaram-se objeto de polêmica.

Em 30 de abril de 2003, a despeito das controvérsias, a Prefeitura do Rio de Janeiro assinou contrato para a construção do Museu Guggenheim no Píer Mauá. Como resultado da ação popular proposta pelo vereador Eliomar Coelho (PT), em 20 de maio, deferiu-se liminar suspendendo os efeitos do contrato. Em resposta, o prefeito César Maia condicionou por decreto^[24] a execução das obras do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro à construção do museu, com exceção da Vila Olímpica da Gamboa e da Cidade do Samba. Segundo Sirkis (2012):

Sua justificação era de que sem um “catalisador” a revitalização da área portuária não seria viável. Procurei, sem sucesso, demonstrar-lhe, com base em experiências de diversas outras cidades, de que não era bem assim. [...] Na verdade, o então prefeito não chegava a ser adepto convicto da revitalização da área portuária nem do centro do Rio, aceitava a tese conquanto estivesse vinculada a algo mais específico que o motivasse: no caso, o Museu Guggenheim. Frustrado, reagiu, cancelando todas as licitações no perímetro da Praça Mauá. Assim, a revitalização da área acabou iniciando-se pela Gamboa, com a Cidade do Samba e a Vila Olímpica que o motivavam mais, como empreendimento para o Carnaval carioca ou como programa de Vilas Olímpicas, do que elementos de revitalização da área portuária, propriamente dita (p. 257).

Ainda segundo Sirkis (2012), de “todo o programa, apenas a Cidade do Samba, a Vila Olímpica da Gamboa e o Favela-Bairro do morro da Providência foram executados por atenderem a demandas políticas outras” (p. 283). Para Sirkis (2012), além de fatores como a prioridade dada pelos incorporadores imobiliários à Barra da Tijuca e à Zona Sul^[25], os projetos do Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro não foram realizados em virtude de “decisão explícita do ex-prefeito César Maia”^[26] (p. 396).

2.3.3 Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais e Grupo de Trabalho Interministerial para a Região Portuária do Rio de Janeiro

Em 2003, foi criado o Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, no âmbito da Secretaria Nacional de Programas Urbanos (SNPU). Coordenado pelo Ministério das Cidades, está organizado como um “Fórum” que integra ações dos Ministérios do Turismo, dos Transportes, da Cultura e do Planejamento, do IPHAN, da Caixa Econômica Federal (CEF), da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), do Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS), entre outros órgãos federais. Dentre as estratégias de atuação do programa, destacam-se o apoio técnico à elaboração de Planos Locais de Reabilitação de Centros e ações de cooperação federativa, com o intuito de reforçar iniciativas em desenvolvimento nos municípios, “através da consolidação de parcerias formalizadas em convênios e acordos com definição clara e pactuada de papéis e responsabilidades dos entes federados envolvidos” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 21).

De acordo com os objetivos do Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, mais do que estimular a adoção de práticas de planejamento urbano pelos municípios, cumpriria ao Governo Federal disponibilizar parte de seu patrimônio subutilizado localizado em áreas urbanas centrais – imóveis e terrenos de órgãos federais como o INSS, a extinta RFFSA, terrenos de marinha e outros à disposição da Secretaria Nacional de Patrimônio do Ministério do Planejamento. A alienação do patrimônio da União justificar-se-ia como política de acesso à moradia e à terra urbanizada. Além de colaborar na redução do déficit habitacional, a reabilitação de centros urbanos minimizaria a pressão pela expansão das fronteiras urbanas e os efeitos da segregação sócioespacial. Segundo publicação do Ministério das Cidades (2005):

Enquanto o déficit de habitações é calculado em 7,2 milhões de novas unidades, existem hoje quase 5 milhões de domicílios urbanos vagos [...] a maioria situada em áreas consolidadas e centrais. [...] O déficit habitacional é formado principalmente por famílias de renda inferior a cinco salários mínimos. Ao promover a reforma de parte desses imóveis centrais destinando-os a estas pessoas, a política pública cuida de incluir uma parcela desta população na cidade formal, levando-a a habitar uma região consolidada, provida de toda infra-estrutura e mais próxima de locais de trabalho. [...] Reverter o processo de expansão urbana através do constante alargamento de suas

fronteiras periféricas e ao mesmo tempo repovoar e dinamizar áreas centrais já consolidadas: isto contribui com o arrefecimento da segregação social e espacial e melhora as possibilidades de integração de diversas classes de renda à economia e à vida urbana (p. 9).

Em consonância com a prioridade dada às questões do déficit habitacional e da segregação sócioespacial, as políticas de reabilitação de centros urbanos teriam “sentido totalmente diferente do sentido – e da agenda – que os processos de revitalização de áreas centrais tiveram em cidades de países do norte” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 15). Ações de promoção de habitação de interesse social, de regularização fundiária, de estímulo à diversidade funcional e de proteção do patrimônio cultural e ambiental evitariam a produção de novas centralidades enobrecidas, tais como aquelas relacionadas à “implantação de projetos turísticos através do trinômio equipamentos culturais/entretenimento/gastronomia e a atração de escritórios inteligentes para a gestão de negócios globalizados” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 15).

Como desdobramento das ações do Programa Nacional de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais, por intermédio do Decreto Federal s/n., de 9 de fevereiro de 2004, criou-se Grupo de Trabalho Interministerial com o objetivo de realizar estudos, elaborar e analisar propostas de utilização de terrenos e imóveis da União, de órgãos e entidades da administração pública federal para fins de revitalização urbana da região portuária do Rio de Janeiro.

Coordenado pelo Ministério do Planejamento e constituído por representantes dos Ministérios das Cidades, da Casa Civil e da Justiça, da Companhia Nacional de Abastecimento (CONAB), da CEF, da CDRJ e do BNDES[27], o Grupo de Trabalho Interministerial teve como referência o Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, com a finalidade de “identificar possíveis pontos de convergência com os objetivos programáticos do próprio Governo Federal e superar uma avaliação setorial de cada um dos órgãos” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 30). Ainda de acordo com publicação do Ministério das Cidades (2005):

A estratégia adotada pela prefeitura está ancorada na implementação de vários projetos e intervenções pontuais, tanto em espaços públicos como privados, não estabelecendo entretanto um plano global para a área que contorne possíveis efeitos negativos para o patrimônio edificado, para as populações e as atividades econômicas presentes na região (p. 28).

Desse modo, o Grupo de Trabalho Interministerial recomendou revisões das estratégias adotadas pela Prefeitura do Rio de Janeiro, assim como propostas de arranjo institucional e de gestão, dentre as quais se destacam: i) redefinição do perímetro do plano; ii) integração das políticas municipais; iii) revisão do Plano Diretor da cidade; iv) gestão integrada e participativa; v) integração das políticas municipais e estaduais de transporte; vi) formas de financiamento que promovam a permanência da população residente no local; vii) formação de fundos imobiliários; viii) criação de um ente gestor do patrimônio imobiliário da região portuária; e ix) utilização de instrumentos de parceria previstos no Estatuto da Cidade, como urbanização consorciada, consórcios imobiliários e operações interligadas (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 32).

Em 24 de março de 2006, por intermédio dos Ministérios das Cidades, da Cultura, do Planejamento e dos Transportes, além da CEF e do BNDES, o Governo Federal estabeleceu Acordo de Cooperação Técnica com a Prefeitura do Rio de Janeiro. Os bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão, Benfica, Vasco da Gama e Caju constituiriam a área de abrangência das intervenções, cujos principais objetivos seriam: “a melhoria dos acessos rodoviários, a execução de empreendimentos habitacionais em imóveis públicos da União e a transferência de terrenos públicos na área Portuária para usos sociais e projetos de reabilitação” (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 32).

À época do Acordo de Cooperação Técnica, estavam em execução a liberação do ramal ferroviário Arará-Jacarezinho e a disponibilização de nove imóveis da União para construção de moradias de interesse social no âmbito do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) da CEF e do Programa Novas Alternativas, da Secretaria Municipal de Habitação. Propunha-se, ainda: i) implantação da nova Avenida Rio de Janeiro; ii) melhoria da

circulação no bairro do Caju; iii) estudo para a implantação de sistema articulador dos principais transportes coletivos; iv) implantação do Centro de Inovação do BNDES; v) melhoria das condições operacionais do Porto do Rio de Janeiro; vi) empreendimentos habitacionais em 57 imóveis e terrenos públicos; e vii) realização de concurso público para a utilização do Píer Mauá (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p. 34). Em abril de 2006, Sirkis (2012) afirmou que:

[...] esse Termo de Cooperação ainda é um acordo preliminar. Abre caminhos, mas não soluciona nenhum dos problemas que entravam, há muitos anos, o processo. Não implica, ainda, repasses de verbas ou investimentos concretos de recursos federais nem disponibilização prática de terrenos e imóveis. [...] Apesar disso, significa um avanço importante, pois consolida o GT federal com participação da Prefeitura. [...] A própria presença de Lula no ato, em que pese suas eventuais intenções eleitoreiras, é um fato histórico, pois, justiça seja feita, é a primeira vez que um presidente da república vem respaldar, pessoalmente, a revitalização da área portuária do Rio! (p. 278).

Por consolidação do GT Federal, Sirkis refere-se à criação, prevista no acordo, de Grupo Executivo Permanente com a participação dos órgãos federais e municipais envolvidos no debate sobre a revitalização da região portuária, além da interveniência da CDRJ, da CEF e do BNDES. De fato, das propostas constantes do Acordo de Cooperação Técnica, concretizaram-se apenas a melhoria dos acessos ferroviários e a construção de 23 moradias do Programa Novas Alternativas, após recuperação de antigo cortiço na Rua Senador Pompeu.

[1] Entre outros, reuniram-se no Clube do Rio: Israel Klabin, empresário e ex-prefeito do Rio de Janeiro; Ruy Barreto, presidente da ACRJ; Amaury Temporal, vice-presidente da ACRJ; Mauro Magalhães, presidente da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro (ADEMI/RJ); Josef Barat, professor da COPPE/UFRJ; Cardeal Eugênio Salles e Mário Henrique Simonsen, ex-presidente do Banco Central e ex-ministro da Fazenda e do Planejamento.

[2] Empresários ligados à ACRJ e à ADEMI/RJ participaram da constituição do Riopart. Ruy Barreto, Amaury Temporal e Mauro Magalhães estiveram entre seus fundadores. Amaury Temporal foi seu primeiro presidente.

[3] Barros (1982), por sua vez, apresenta Amaury Temporal como “empresário e entusiasta de projetos de reurbanização”, referindo-se ao Inner Harbor e ao Faneuil Hall, de Boston,

como “projetos norte-americanos de sucesso”. Ademais, afirma interesse da Rouse Company em atuar no Brasil.

[4] “Nos debates sobre a zona portuária do Rio de Janeiro estava a arquiteta Lilliam Brafman, que é componente da equipe de urbanismo da prefeitura de Londres, e responsável pela recuperação da área do Tâmisa Sul, muito semelhante à nossa área portuária em discussão, e que inclui, também, o World Trade Center de Londres” (RIO..., 1982, p. 11).

[5] “O projeto exige a criação de show-rooms, hotéis projetados exclusivamente para executivos ligados ao comércio de exportação-importação, centro de comércio internacional, áreas de lazer, shoppings, marina, aquário, museu e preservação de áreas habitacionais ligadas intimamente a este conjunto, nos moldes do que conseguiu realizar, recentemente, o Porto de Baltimore, nos EUA” (RIO..., 1982, p. 11).

[6] Criada pela Lei Federal n. 6.222, de 10 de julho de 1975, com a finalidade de “realizar atividades relacionadas com a construção, administração e exploração dos portos e das vias navegáveis interiores” (BRASIL, 2013 [1975]).

[7] Criada para administrar os portos do Rio de Janeiro pelo Decreto-Lei n. 256, de 28 de fevereiro de 1967. Em função do disposto na Medida Provisória n. 369, de 7 de maio de 2007, a CDRJ vinculou-se à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP-PR).

[8] “O princípio de implantação é o de que, a partir de algumas intervenções de porte, sejam criadas uma ambiência e uma expectativa na área, de forma a possibilitar a agregação futura de outros investimentos” (CDRJ, 1991, p. 60).

[9] Entre os condicionantes positivos da proposta, destaca-se a “condição privilegiada de abrigar um dos últimos conjuntos urbanos históricos íntegros, de dimensões avantajadas que ainda restam em todo o Rio de Janeiro, o que somado à particularidade dos edifícios portuários, confere à área um caráter histórico a ser explorado” (Id, Ibid, p. 53).

[10] “A Praça Mauá, estendida até a borda do cais, incorporando a si o Píer Mauá, transformar-se-á num marco simbólico da retomada da Área Portuária da Gamboa para o centro da cidade” (Id, Ibid, p. 58).

[11] O Grupo de Trabalho foi criado pelo Decreto Municipal n. 10.057, de 13 de março de 1991. A Câmara técnica, pelo Decreto Municipal n. 10.381, de 17 de agosto de 1991. Participaram de ambos representantes de associações de moradores, de sindicatos de estivadores e portuários, da Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-RIO), da Secretaria Municipal de Cultura (SMC), da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), da CDRJ e da ACRJ.

[12] Na ocasião, presidente da ACRJ. Acionista do Riopart, nos anos 1980, participou das comissões executivas que organizaram as Semanas Rio Internacional.

[13] “Apesar de parecer retaliação por parte da Prefeitura, em função do tratamento dispensado aos seus técnicos durante a audiência pública convocada pela CDRJ, Nina Rabha ressaltou que a não aprovação do projeto pela Prefeitura se deve única e exclusivamente à avaliação dos técnicos” (FERNANDES, 2004, p. 80).

[14] Tal proposta resultou de consultoria técnica aos atores envolvidos nos debates sobre o Projeto Píer Mauá, realizada, ainda em 1994, pelo Institut d’Aménagement et d’Urbanisme de la Région d’Ile-de-France (IAURIF) (COMPANS, 2004; FERNANDES, 2004).

[15] Ainda segundo Compans (2004), a iniciativa de criação do fundo imobiliário também remete à consultoria do IAURIF.

[16] “Na prática, o significado desse gravame é o de implicar a anuência prévia da União em qualquer transação imobiliária que ocorra neste local. Além disso, o domínio pleno da

propriedade segue sendo da União, que libera apenas o chamado domínio útil para os interessados” (PCRJ, 2001, p. 10).

[17] O Decreto Federal n. 3.277, de 7 de dezembro de 1999, estabeleceu a dissolução, liquidação e extinção da RFFSA.

[18] “É possível concluir que seriam os usos do solo determinados pelo zoneamento em vigor os maiores responsáveis pelas dificuldades de refuncionalização da área” (PCRJ, 2001, p. 24).

[19] Alfredo Sirkis, à época, Secretário Municipal de Urbanismo e Presidente do IPP. Sirkis (2012) afirma que: “Desde 1992, eu vinha me interessando por áreas portuárias, em geral. Em 1992, o Marcello Alencar tinha sido convidado para ir a um congresso de reestruturação do *waterfront*, em Veneza, e [como] ele não pôde ir [...] sugeriu que eu o representasse. Aí se descontou, diante de meus olhos, todo esse mundo da revitalização de áreas portuárias. Conversei com o pessoal que participou do Canary Wharf, em Londres (que tinha inclusive uma visão crítica) da Docklands, lá também, do Kop van Zuid, em Roterdã; de Boston; de Nova York, de Hong Kong, de Buenos Aires” (p. 366).

[20] Em 2000, Edemar Cid Ferreira participou da preparação da exposição Brasil: Corpo e Alma, nos museus Guggenheim de Nova York e Bilbao (CORPO..., 2000). De acordo com Fernandes (2004), destacou-se como interlocutor responsável pelos contatos entre representantes da Fundação Guggenheim e os governos das cidades do Rio de Janeiro, Curitiba, Salvador e Recife, então em concorrência pela atração do museu.

[21] Segundo Fernandes (Op. cit.), consideraram-se a Praça XV, o Aterro do Flamengo e o Píer Mauá.

[22] Fernandes (2004) destaca aqueles do produtor cultural e ex-Adido Cultural do Consulado da França no Rio de Janeiro, Romaric Büel, “uma das primeiras pessoas, com notoriedade, a marcar um posicionamento contrário à implantação do Museu Guggenheim na cidade do Rio de Janeiro” (p. 129).

[23] A liminar foi indeferida. Ainda no que diz respeito às ações parlamentares, em 24 de outubro de 2002, 16 vereadores apresentaram projeto de lei submetendo a plebiscito popular a questão da construção do Museu Guggenheim (MUSEU..., 2002).

[24] Decreto Municipal n. 22.956, de 29 de maio de 2003.

[25] “Nunca vou esquecer a cara dos incorporadores que formavam a nata da construção civil carioca quando, em dezembro de 2000, pouco antes de assumir a Secretaria de Urbanismo, lhes expus, num encontro com a Ademi e o Sinduscon, o corpo de ideias acima enunciado. Entre eles, o consenso era de que o centro do Rio estava morto e que não havia mercado viável fora da Barra da Tijuca e da zona sul” (SIRKIS, 2012, p. 241).

[26] “Quando o projeto do Museu Guggenheim, no píer Mauá, empacou na justiça, ele me chamou e disse: ‘Sirkis, não vou fazer mais porra nenhuma na área portuária’” (SIRKIS, Op. cit., p. 396).

[27] Consideraram-se, ainda, propostas da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), da ACRJ, do IAB/RJ e da Secretaria Estadual de Desenvolvimento Econômico.

CAPÍTULO 3

Do “sonho” à “realidade”: continuidades e rupturas no Porto Maravilha

O *slogan* do Porto Maravilha refere-se a “sonho tornado realidade” (Figura 20). Disso deriva a ideia de que há uma trajetória que possui nesse projeto seu ponto culminante. Descritas no Capítulo 2, as propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro sucederam-se desde os anos 1980. Envolveram múltiplos atores, como o Estado, em seus três níveis de governo, a iniciativa privada, associações profissionais, de classe e de moradores. Cada uma das iniciativas e o conjunto delas ou não alcançaram seus objetivos ou o fizeram de maneira limitada.

Figura 20 – Slogan do projeto Porto Maravilha



Fonte: David (2001).

Consideradas as propostas que antecederam o Porto Maravilha, são objetivos deste capítulo: i) descrever e analisar as características gerais do projeto; ii) identificar continuidades e rupturas; e iii) compreender alguns de seus elementos à luz do que foi denominado, no Capítulo 1, de imaginário da revitalização.

3.1 Características gerais do projeto Porto Maravilha

Em consonância com o Estatuto da Cidade, a Lei Complementar Municipal n. 101, de 23 de novembro de 2009, instituiu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ). A área do Porto Maravilha abrange, aproximadamente, 5 milhões de metros quadrados, correspondentes aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de trechos de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova (Figura 21). De acordo com a Lei 101/2009, o término

da OUCPRJ ocorrerá quando as intervenções previstas no Programa Básico de Ocupação da Área estiverem concluídas, no prazo máximo de 30 anos.

Operação Urbana Consorciada (OUC) é um instrumento de política urbana regulamentado pela Lei Federal n. 10.257, de 10 de julho de 2001. No Estatuto da Cidade, considera-se OUC:

[...] o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental (BRASIL, 2001).

Segundo o Estatuto da Cidade, as OUCs preveem, entre outras medidas: i) a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente; ii) a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente; e iii) a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais[1] (BRASIL, 2001).

Figura 21 – Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

O Artigo 5º da Lei 101/2009 alterou o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, de 1992, incluindo entre seus instrumentos a Operação Urbana Consorciada – além da Outorga Onerosa do Direito de Construir e de Alteração de Uso de Solo, da Cessão ou Transferência do Direito de Construir, do Direito de Superfície e do Direito de Preempção[2]. O Artigo 5º também estabeleceu índices de aproveitamento do terreno diferenciados na área da OUCPRJ e admitiu usos não permitidos para o local, mediante pagamento de contrapartida, na forma da Outorga Onerosa de Alteração de Uso.

Conforme o Estatuto da Cidade, das leis municipais específicas que aprovam as OUCs devem constar Planos de Operação Urbana Consorciada, contendo, no mínimo: i) definição da área a ser atingida; ii) Programa Básico de Ocupação da Área; iii) Programa de Atendimento Econômico e Social para a população diretamente afetada; iv) finalidades da operação; v) Estudo de Impacto de Vizinhança; vi) contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados; vii) forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil; e viii) natureza dos incentivos a serem concedidos aos proprietários, usuários permanentes e investidores privados (BRASIL, 2001).

De acordo com o Artigo 2º da Lei 101/2009, a OUCPRJ possui a finalidade de:

[...] promover a reestruturação urbana da AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (RIO DE JANEIRO, 2009).

O Artigo 2º da Lei 101/2009 definiu, ainda, os princípios e diretrizes do Porto Maravilha. São princípios do planejamento, da execução e da fiscalização da OUCPRJ: i) a priorização do transporte coletivo sobre o individual; ii) a valorização da paisagem urbana, do ambiente urbano e do patrimônio cultural material e imaterial; iii) o atendimento econômico e social da população diretamente afetada; iv) a promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos; v) a integração da área com a Área

Central e o estímulo ao uso residencial; vi) a transparência do processo decisório e o controle com representação da sociedade civil; e vii) o apoio à regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social (RIO DE JANEIRO, 2009).

As diretrizes do Porto Maravilha destacam questões relativas: i) aos usos concomitantes portuário, residencial, comercial, de serviços, cultural e de lazer; ii) aos investimentos em infraestrutura e reurbanização; iii) à melhoria das condições ambientais; iv) à integração da orla marítima à Área Central; v) à criação de circuito histórico-cultural; vi) aos sistemas de transportes; vii) ao estímulo ao uso residencial; viii) às atividades de transporte marítimo de passageiros; ix) à promoção de habitação de interesse social; x) à criação de equipamentos públicos de lazer; xi) aos melhoramentos nas áreas de especial interesse social; xii) às atividades de geração de emprego e renda na região; xiii) à sustentabilidade da população residente; xiv) ao reconhecimento das comunidades tradicionais; xv) à restauração e reconversão de imóveis de valor histórico; e xvi) ao uso de energias limpas.

Ressalte-se que na Lei 101/2009 não foram estabelecidos os mecanismos para concretizar todos os seus princípios e diretrizes. Por exemplo, os critérios de sustentabilidade ambiental das novas edificações, previstos no Artigo 28, exigem regulamentação posterior. No que diz respeito à promoção da habitação de interesse social e à regularização fundiária, Cardoso (2013) afirma que:

Tais princípios e diretrizes não encontram equivalência prática e observância legal no Programa Básico da OUC, uma vez que o mesmo apenas define um conjunto de intervenções físicas de obras e projetos viários e de infraestrutura urbana sem qualquer previsão de componente ou programa claramente definido e orientado para a produção de habitação de interesse social, através do aproveitamento dos vazios urbanos existentes na área de intervenção, notadamente dos imóveis e terrenos públicos. Da mesma forma não são previstas ações de recuperação e regularização de imóveis ocupados por população de baixa renda na região. Fora do Programa Básico, em materiais de divulgação da OUC, como boletins informativos e/ou produção de materiais de apresentação audiovisual, há a veiculação da produção de aproximadamente 500 unidades habitacionais através do Programa Novas Alternativas da Prefeitura do Rio. Nada além disso (p. 72).

De fato, não constam medidas efetivas de produção habitacional de interesse social ou de regularização fundiária nos Artigos 29, 30 e 31 da Lei 101/2009, correspondentes ao Programa de Atendimento Econômico e Social da população afetada.

Em agosto de 2011, foi lançado o programa Porto Maravilha Cidadão, cujas linhas de ação contemplariam o diálogo com a população, ações de apoio ao micro e pequeno empresário, apoio a programas de habitação, geração de empregos e educação para a cidadania. Concomitantemente, foi criado o Porto Maravilha Cultural, com o objetivo de valorizar e resgatar o patrimônio da região portuária (POPULAÇÃO..., 2001, p. 7).

Do modo como são apresentados, o Porto Maravilha Cidadão e o Porto Maravilha Cultural parecem, por si só, observar o Programa de Atendimento Econômico e Social e os princípios e diretrizes de proteção ao patrimônio histórico e de reconhecimento das comunidades tradicionais. De acordo com divulgação dos programas no sítio oficial do Porto Maravilha na internet:

Ao transformar a região portuária, o Porto Maravilha traz os desafios de modernizar a região e preservar sua identidade; de construir edifícios novos que se integram ao seu rico patrimônio arquitetônico; de promover mudanças que beneficiem os moradores e usuários da região.

Para dar conta destes desafios, a Lei Complementar 101/2009, que criou a Operação Urbana Porto Maravilha, definiu que o Poder Público deve desenvolver ações que integrem e promovam o desenvolvimento social e econômico da população que hoje vive na região. A mesma lei estabelece que o patrimônio histórico, artístico e cultural, material e imaterial da região, deve ser recuperado e valorizado.

Para atender a estes desafios, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP), responsável pelo Projeto Porto Maravilha, criou os Programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural (PORTO MARAVILHA, CIDADANIA..., 2012).

Mesmo que sejam consideradas como parte do Programa de Atendimento Econômico e Social da população afetada, tais iniciativas não possuem a amplitude e os recursos das intervenções prioritárias do Porto Maravilha.

São igualmente limitados os mecanismos de participação do Porto Maravilha. Para emitir pareceres sobre os relatórios trimestrais da

Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro[3] (CDURP), o Artigo 40 da Lei 101/2009 criou o Conselho Consultivo da OUCPRJ. Além do caráter meramente consultivo, os três representantes da sociedade civil são escolhidos pelos demais conselheiros, um representante da CDURP e três do poder público municipal.

Considerando, dentre outros, o Conselho Consultivo, reuniões informativas sobre o andamento das obras e dos serviços e os programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural, Toledo (2012) concluiu sua pesquisa sobre espaços de participação no âmbito da OUCPRJ da seguinte forma:

Percebe-se que apesar do grande número de participantes, o projeto não foi capaz de formar uma esfera pública em um espaço gerencial deliberativo. Como apresentado no referencial teórico, a esfera pública definida por Habermas (1997) é uma rede comunicacional capaz de selecionar as opiniões sobre determinados temas e transformá-las em opiniões públicas. Contudo, as instâncias participativas identificadas, cujas reuniões foram presenciadas, caracterizam-se como espaços onde demandas são feitas pelos participantes e não como espaços capazes de sustentar negociações, debates e deliberações voltadas para um processo de construção conjunta (p. 99).

Portanto, apesar das exigências do Estatuto da Cidade sobre os Planos de Operação Urbana Consorciada, no Porto Maravilha prioriza-se o Programa Básico de Ocupação da Área. Isto é, as intervenções descritas no Quadro 2, o Sistema Viário Prioritário e a definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo.

Para além da Lei 101/2009, destacam-se: i) o Porto Olímpico, isto é, os equipamentos dos Jogos Olímpicos de 2016 transferidos, em 2010, da Barra da Tijuca para a região portuária; ii) as novas formas de mobilidade urbana (Figura 22); e iii) os denominados projetos especiais, como o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã.

Quadro 2 – Intervenções previstas no Programa Básico de Ocupação da Área da OUCPRJ

1. Reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública e paisagismo, arborização de calçadas e construção de canteiros

2. Recuperação, ampliação e implantação de novas redes: coleta e destinação final de esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica e telefonia, gás encanado, além de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue
3. Implantação de nova via – Via Trilhos – entre a Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Venezuela, paralela a ambas, com aproximadamente quinhentos e vinte metros de extensão, ligando a Avenida Barão de Tefé à Rua Silvino Montenegro
4. Implantação de uma via de mão dupla com canteiro central para absorver o tráfego local incluindo a criação de trecho entre a Rua Silvino Montenegro e a Rua Rivadávia Correia e alargamento das ruas da Gamboa, Equador e General Luís M. de Moraes
5. Construção de túnel sob o Morro da Saúde com duas galerias, para a passagem de nova via de mão dupla referida no item 4
6. Construção do túnel de acesso à Zona Portuária que substituirá o Elevado da Perimetral até o trecho sob a Praça Mauá e de onde seguirá por sob o atual prédio da Polícia Federal até retornar à superfície na futura Via Trilhos
7. Construção de duas rampas, mediante execução de estrutura e iluminação pública ligando o viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo, na altura da atual Rodoviária Novo Rio
8. Previsão de espaço para futura implantação de sistema de transporte público de média capacidade – VLT
9. Ampliação do túnel existente sob o Morro da Providência para implantação de sistema de transporte público de média capacidade, mediante execução de pavimentação
10. Demolição do Elevado da Perimetral, com a remoção da estrutura existente no trecho compreendido entre o prédio do Arsenal da Marinha e a Avenida Francisco Bicalho
11. Construção de túnel em substituição ao Elevado da Perimetral partindo das proximidades do prédio do Arsenal da Marinha, passando sob a Praça Mauá e Av. Rodrigues Alves, até a altura do Armazém 5
12. Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças, relógios de rua, bancas de jornal, quiosques de praia, quiosques de venda de flores, cabines para banheiros públicos e bicicletários
13. Construção de nova sede da Câmara Municipal do Rio de Janeiro
14. Implantação dentro do perímetro da operação urbana consorciada do sistema cicloviário da Área Portuária, a partir da conexão MAM-Praça Mauá viabilizando o acesso cicloviário do Cais do Porto ao final do Leblon

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Rio de Janeiro (2009).

Figura 22 – Novas formas de mobilidade urbana e Sistema Viário Prioritário da OUCPRJ



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

Por último, de acordo com o Estatuto da Cidade, as leis municipais específicas que instituem as OUCs podem prever a emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC). Tais títulos são utilizados no pagamento da área de construção que supere os padrões da legislação de uso e ocupação do solo, até o limite fixado pelas leis. Determina-se que os recursos obtidos com a alienação de CEPACs devem ser aplicados exclusivamente na área das OUCs (BRASIL, 2001).

Nas OUCs o poder público municipal estabelece exceções na legislação de uso e ocupação do solo, transformando-as em benefícios urbanísticos. Dessa forma, segundo Lomar (2010), ao adquirirem CEPACs, investidores e proprietários são induzidos a “deflagrar as obras e serviços necessários para dar à área objeto da operação urbana consorciada a requalificação urbanística” (p. 277).

O Artigo 37 da Lei 101/2009 autorizou a emissão de 6.436.022 CEPACs. Sobre o financiamento do Porto Maravilha, Paes (2011a) afirma que:

O Rio de Janeiro foi buscar no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 2001) a forma para obter recursos do setor privado sem onerar o Tesouro municipal, tão absorvido por outras prioridades (como educação e saúde). A nossa ferramenta no Porto Maravilha é a Operação Urbana Consorciada, que possibilita aos municípios captarem recursos privados para a recuperação de áreas degradadas. Todo novo empreendimento imobiliário na região portuária que necessite ultrapassar um padrão mínimo de gabarito terá a obrigação de recolher recursos proporcionais ao investimento desejado por meio da compra de títulos emitidos pelo Município – os Certificados de Potencial Adicional de Construção (p. 6).

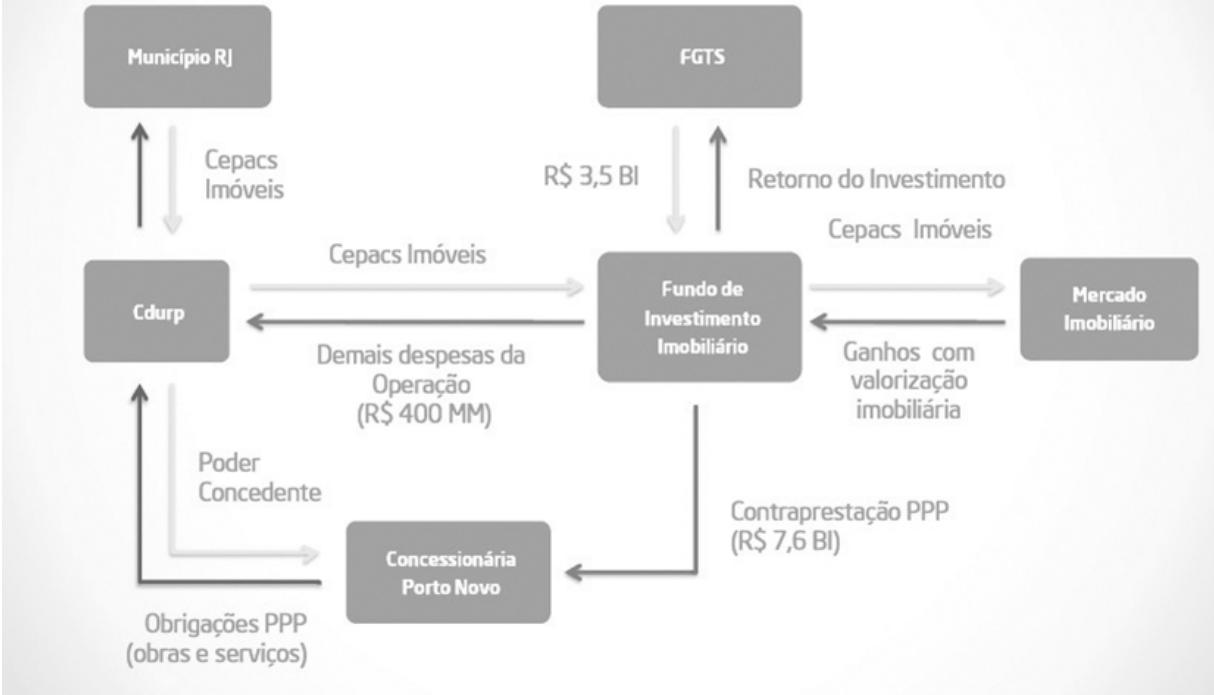
Apesar dos discursos sobre a participação dos investidores privados, até o presente momento, as intervenções do Porto Maravilha foram viabilizadas principalmente com recursos públicos.

A primeira fase do projeto foi financiada com recursos dos Governos Federal e Municipal, da ordem de R\$ 139 milhões. As intervenções incluíram a construção de redes de água, esgoto e drenagem nas avenidas Barão de Tefé e Venezuela, a urbanização do Morro da Conceição, a restauração dos Jardins Suspensos do Valongo e dos Cais do Valongo e da Imperatriz, além do redimensionamento de redes de telecomunicação e iluminação pública, numa área de 350 mil metros quadrados.

A segunda fase do Porto Maravilha será realizada por intermédio de Parceria Público-Privada[4] (PPP). No entanto, o início das obras, em julho de 2012, só foi possível em virtude da aquisição pela CEF da totalidade dos CEPACs emitidos pelo Município do Rio de Janeiro. A Figura 23 ilustra as formas de financiamento da segunda fase do Porto Maravilha.

Figura 23 – Modelagem financeira da segunda fase do Porto Maravilha

Modelagem Institucional e Financeira



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

Controladora do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FII PM), a CEF utilizou R\$ 3,5 bilhões do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para adquirir os títulos, responsabilizando-se por sua alienação e pela transferência dos recursos à CDURP, que, por sua vez, paga as obras e os serviços prestados pela Concessionária Porto Novo. Na prática, os riscos da OUCPRJ foram assumidos pelo Estado, e não pelos investidores e proprietários.

3.2 Rupturas discursivas e continuidades nas propostas de intervenção

Desde os anos 1980, os discursos sobre a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro fundamentaram-se numa percepção de crise. Crise definida em termos de estagnação econômica, de

diminuição da centralidade política da cidade, de subutilização do patrimônio funcional do porto, de degradação ambiental, de obsolescência urbana e/ou de problemas sociais (Quadro 3).

Quadro 3 – Percepção da crise da região portuária em planos de revitalização

Planos de revitalização	Causas da subutilização e da obsolescência urbana	
	Modernização das funções portuárias	Transformações econômicas, sociais e urbanas
Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro	Transformações decorrentes das granelizações das cargas (anteriormente em sacos e tambores/barris), bem como de um processo rápido e acentuado de conteinerização da carga geral	Industrialização do país e nova concepção político-econômica que prioriza as exportações em detrimento das importações. Estagnação e recessão econômica do porto e de sua área de influência. Expansão urbana da cidade
Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa	Modernização da operação marítima e respectivo desenvolvimento tecnológico, envolvendo conteinerização e roll-on roll-off	Isolamento por bolsão socialmente problemático, principalmente no Morro da Providência, e por grandes eixos de circulação provocadores da ruptura da continuidade espacial do tecido urbano existente na região
Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária		As sucessivas crises econômicas que atingiram o país, com reflexos no Estado do Rio de Janeiro e, em especial, sobre o movimento do Porto do Rio de Janeiro
Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro		Isolamento ao longo da evolução da cidade, em especial no que diz respeito à implantação da malha rodoviária. A mudança da capital para Brasília e a consequente alteração de status político e administrativo da cidade. Investimentos públicos orientados para outros bairros

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de Portobrás (1989), CDRJ (1991), PCRJ (1992; 2001).

Nos discursos sobre o Porto Maravilha há uma ruptura. Apesar das referências à crise, sintetizadas na imagem de abandono da região portuária, enfatiza-se a emergência de um novo momento do país, do estado e da cidade do Rio de Janeiro. De acordo com apresentação do projeto no sítio oficial do Porto Maravilha na internet:

O Brasil vem apresentando um crescimento consistente nos últimos anos. O Rio de Janeiro dá claros sinais de uma nova dinâmica econômica, impulsionada pelos grandes eventos que vão ocorrer na cidade nos próximos anos. A Operação Urbana Porto Maravilha está preparando a Região Portuária, há muitos anos relegada a segundo plano, para integrar este processo de desenvolvimento (PORTO MARAVILHA..., 2012).

Os megaeventos e a consequente expectativa de crescimento das atividades turísticas, hoteleiras, culturais e de entretenimento, além do desenvolvimento da indústria petrolífera, da construção civil e da realização de grandes obras de infraestrutura, são elementos recorrentes dos discursos sobre o novo momento do estado e da cidade do Rio de Janeiro, associado às transformações nacionais. Para o prefeito Eduardo Paes (2011a), “o Rio vive um momento histórico muito atrelado à atual fase do Brasil” (p. 6).

Há, igualmente, menções à “sinergia” dos Governos Federal, Estadual e Municipal e às políticas de segurança pública, com destaque para as Unidades de Polícia Pacificadora (UPP). Segundo o então presidente da ADEMI-RJ, José Conde Caldas (2011):

Trata-se de um momento mágico, gerado pela conjunção de uma série de fatores favoráveis e imensas doses de trabalho e planejamento. A expectativa em relação à Copa das Confederações, em 2013, à Copa do Mundo de 2014 e aos Jogos de 2016 ganha, afinal, contornos concretos. Infraestrutura ampliada, economia aquecida, morros pacificados, novos polos de atração populacional, sistema de transportes modernizado [...] Tal revolução está sendo propiciada pela rara sinergia entre as esferas de governo – municipal, estadual e federal – e a indispensável adesão da iniciativa privada, com destaque para a construção civil, envolvida em ações visando ao desenvolvimento do Rio e à qualidade de vida de seus habitantes (p. 7).

Sobre as relações entre o “momento mágico” do Rio de Janeiro, as ações do Governo Municipal de Eduardo Paes e o Porto Maravilha, Caldas (2011) afirma que:

[...] o novo Rio que se delineia encontrou no jovem prefeito Eduardo Paes – e em sua também jovem equipe – agentes competentes e motivados para levar a cabo tantos projetos ao mesmo tempo. Justamente por seu dinamismo, coube a Paes rever conceitos e implementar com coragem, logo nos primeiros meses de governo, uma antiga proposta da Associação Comercial, em conjunto com a ADEMI, formulada inicialmente nos anos 80. Chegamos a criar um Banco de Negócios, Riopart, que

investiu em trazer para o Rio profissionais ligados a projetos bem-sucedidos em cidades como Baltimore, Buenos Aires, Barcelona, Roterdã e Cidade do Cabo. Infelizmente nenhum governo municipal ou estadual e muito menos o federal (que, por meio da Cia. Docas, impôs todo o tipo de resistência) teve a sensibilidade da atual gestão em reconhecer a importância que uma zona portuária revitalizada poderia ter para a cidade (p. 7).

As citações acima são exemplos dos discursos que associam o advento e a viabilização do Porto Maravilha às mudanças recentes da conjuntura econômica e política do Brasil e do Rio de Janeiro. De fato, apesar da previsão de até 30 anos para a conclusão da OUCPRJ, as ações e intervenções relativas ao Porto Maravilha já transformaram a região portuária mais do que qualquer uma das propostas precedentes. No entanto, o projeto não pode ser compreendido apenas como o resultado de um “momento mágico”, de um “novo Rio”.

Ao reivindicar a revitalização da região portuária como uma antiga proposta da ACRJ e da ADEMI-RJ, Caldas (2011) sugere nexos de continuidade entre as iniciativas anteriores e o Porto Maravilha. Sirkis (2012), por sua vez, identifica as relações diretas entre o atual projeto e o Porto do Rio: Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro:

Poucos dias após as eleições de 2008, o então prefeito recém-eleito [Eduardo Paes] convidou-me para apresentar-lhe o Programa Porto do Rio que elaborei em minha gestão de secretário de Urbanismo e presidente do Instituto Pereira Passos (IPP) entre 2001 e 2006. Tornou-se um grande implementador da causa e rebatizou-o de Porto Maravilha [...]

Paes não teve nenhuma dificuldade em adotar o programa, aperfeiçoá-lo e colocar sua boa relação tanto com o governo do estado, quanto com o federal para tirar o sonho do papel. Empenhei-me em ajudar ao máximo sua equipe com todo o conhecimento acumulado e, na Câmara de Vereadores, para aprovação das três leis que viabilizam estrategicamente a revitalização (p. 292).

Na verdade, não se tratam somente das relações entre esses dois projetos. Existiram nexos de continuidade entre todas as propostas descritas no Capítulo 2, o que parece ter produzido um imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Os principais elementos desse imaginário referem-se: i) à expansão da Área Central

da cidade; ii) à transformação do caráter histórico-cultural da região portuária em marcos de distinção; iii) à multiplicidade de usos; iv) às formas público-privadas de gestão e financiamento; v) à modernização da circulação viária e aos sistemas de transporte “inovadores”; e vi) aos empreendimentos-âncoras, destacando a centralidade do Píer e da Praça Mauá.

O Quadro 4 sintetiza as correspondências entre o imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha.

Quadro 4 – Síntese das correspondências entre o imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha

Elementos do imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro	Porto Maravilha
Expansão da Área Central da cidade	Princípios e diretrizes da Lei 101/2009 sobre a integração da região portuária à Área Central
Transformação do caráter histórico-cultural da região portuária em marcos de distinção	Princípios e diretrizes da Lei 101/2009 sobre a criação de circuito histórico-cultural e a valorização do patrimônio cultural material e imaterial da região portuária. Porto Maravilha Cultural
Multiplicidade de usos	Transformação dos parâmetros urbanísticos prevista na Lei 101/2009, com destaque para os usos mistos e os novos coeficientes de aproveitamento dos terrenos
Formas público-privadas de gestão e financiamento	Criação, pela Lei 102/2009, da CDURP. CEPACs. Contrato de PPP para realização da segunda fase do projeto
Modernização da circulação viária e sistemas de transporte “inovadores”	Sistema Viário Prioritário, previsto no Programa Básico de Ocupação da Área, novas formas de mobilidade urbana, com destaque para o VLT
Empreendimentos-âncoras, destacando a centralidade do Píer e da Praça Mauá	Museu de Arte do Rio (MAR) e Museu do Amanhã

Fonte: Elaborado pelo autor.

O próprio *slogan* do Porto Maravilha, “o sonho tornado realidade”, indica relações de continuidade. Mas, ao mesmo tempo, evidencia uma ruptura discursiva. Trata-se da tentativa de diferenciação baseada

na ênfase na viabilização do projeto, em oposição aos fracassos anteriores.

À semelhança das políticas de revitalização urbana, nos discursos sobre o Porto Maravilha há uma tensão entre o passado e o presente. Tensão que se transforma em *marketing político*[5]. No entanto, as correspondências entre o Porto Maravilha e as propostas anteriores demonstram que elas não foram inviabilizadas, mas concretizadas sob novas formas.

A conjuntura econômica recente do país e do Rio de Janeiro permitiu a existência dos recursos necessários à realização das intervenções. Além disso, como determinante da viabilização do Porto Maravilha pode-se destacar a hegemonia do bloco de poder que sustenta o prefeito Eduardo Paes.

3.3 O imaginário da revitalização no Porto Maravilha

3.3.1 A expansão da Área Central da cidade e a produção de marcos de distinção

A integração da AEIU da OUCPRJ à Área Central do Rio de Janeiro constitui princípio e diretriz da Lei 101/2009, em consonância com a concepção segundo a qual a região portuária deve se tornar vetor de expansão da cidade. De acordo com o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) do Porto Maravilha:

Foi necessário conceber um plano completo de revitalização para a área, de forma que a transforme num novo vetor de crescimento da cidade, como ocorreu com os bairros Copacabana, na década de 1940, Ipanema e Leblon na década de 1960 e com a Barra da Tijuca, a partir da década de 1970 [...] Ela está localizada próxima a grandes eixos de circulação (Linha Vermelha, Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho) e à área central da cidade, com frente para a Baía da Guanabara. É a porta de entrada para os turistas que chegam à cidade em cruzeiros e tem em seu interior vários pontos de interesse como a Igreja de São Francisco da Prainha, o conjunto urbano do Morro da Conceição e a recém construída Cidade do Samba. Todos estes aspectos são importantes e apontam uma vocação para um uso da área muito mais intenso do que hoje ocorre com a instalação de novos moradores, comércios, serviços, equipamentos urbanos, culturais, de lazer e grandes parques (PCRJ, s/d, p. 16).

Na década de 1980, a expansão da Área Central, pela atribuição de funções de comércio, negócios e serviços à região portuária, destacou-se como tema dos debates sobre a revitalização. Apesar de terem sido previstas nas propostas de criação do Centro Internacional de Comércio e do Teleporto, dos anos 1990 em diante, surgiram novas ênfases nas funções residenciais, culturais, turísticas, de lazer e entretenimento. Nos anos 2000, sobressaíram as menções às “cidades globais”. Na ausência da precisão do conceito, as referências às cidades globais ou mundiais sugeriam apenas a imagem de experiências urbanas “bem-sucedidas”.

Nos discursos sobre o Porto Maravilha, identifica-se a revitalização da região portuária com as qualidades das cidades globais. Para Eduardo Paes (2010), “o porto do Rio está prestes a se transformar em um novo paradigma para o país, dessa vez integrado ao movimento das cidades mundiais” (p. 5). Como nas propostas anteriores, destacam-se as “vocações” da região portuária. Ressaltam-se características históricas, geográficas, culturais, estéticas e simbólicas como atributos que potencializam a expansão da Área Central. O imaginário que molda o Porto Maravilha expressa tanto alusões ao novo, quanto à valorização fetichizada e estetizada do passado e da tradição locais.

A inserção de novas formas, usos e funções segue a tendência de reprodução de experiências internacionais. A competitividade é o argumento fundamental do imperativo da emulação. Conforme o EIV da OUCPRJ:

Pretende-se seguir o exemplo de cidades ao redor do mundo como Buenos Aires, Nova Iorque, Baltimore e Roterdã, entre outras, que ao recuperarem suas áreas portuárias degradadas, dinamizaram suas economias e ganharam mais um ponto de interesse turístico (PCRJ, s/d, p. 17).

Por sua vez, as referências a “pontos de interesse”, como a Igreja de São Francisco da Prainha e o Morro da Conceição, entre outros, correspondem à criação de vantagens competitivas fundamentadas em discursos sobre o passado e a tradição da região portuária. Dentre as diretrizes da Lei 101/2009, por exemplo, há aquela cujo objetivo é:

[...] possibilitar a recuperação de imóveis com a importância para proteção do patrimônio cultural e a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios material e imaterial, passado e presente, e capacitação técnica na área de turismo e hotelaria, visando promover o circuito (RIO DE JANEIRO, 2009).

Mais do que preservar formas ou modos de vida pretéritos, tais discursos e ações subordinam-se à lógica das vantagens competitivas e da transformação da região portuária em vetor de expansão da Área Central do Rio de Janeiro. Ao refletir sobre a produção de marcos de distinção dos lugares, Harvey (2005) afirma que:

O ponto de referência mais evidente onde esse processo funciona é o turismo contemporâneo, mas considero um erro basear a questão nisso. Pois o que está em jogo é o poder do capital simbólico coletivo, isto é, o poder dos marcos especiais de distinção vinculados a algum lugar, dotados de um poder de atração importante em relação aos fluxos de capital de modo mais geral. [...] O capital simbólico coletivo vinculado a nomes e lugares como Paris, Atenas, Nova York, Rio de Janeiro, Berlim e Roma é de grande importância, conferindo a tais lugares grandes vantagens econômicas (p. 233).

Do mesmo modo, podem-se compreender os empreendimentos-âncoras projetados para a Praça e o Píer Mauá, isto é, o Museu de Arte do Rio (MAR) e o Museu do Amanhã como marcos de distinção da região portuária. Ao referir-se às “lições de Baltimore”, Del Rio (2010) conclui que:

A sustentabilidade do processo depende de catalisadores da revitalização, dinâmicos e de forte apelo, que, num primeiro momento, constituem o “diferencial” e o “gancho” inicial (não diferente do conceito de âncora no shopping center), contribuindo ativa e intensamente para a nova imagem da área e atraindo novos usuários e investidores (p. 59).

Iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho, a construção do Museu de Arte do Rio (Figura 24) foi executada com investimentos de R\$ 79,5 milhões dos Governos Federal e Municipal. O projeto arquitetônico foi concebido pelo escritório Bernardes Jacobsen Arquitetura. Vale e Organizações Globo patrocinam o museu. Em reportagem sobre a inauguração do MAR

no sítio oficial do Porto Maravilha na internet, Lopes (2013) afirma que:

Tarsila do Amaral, Félix Émile Tunay e Luis Sacilotto são alguns dos artistas cujas obras estarão expostas no Museu de Arte do Rio a partir da inauguração no dia primeiro de março. Integração de museu e escola de arte, o MAR é uma das âncoras culturais do Porto Maravilha e estará aberto ao público a partir do dia cinco de março.

Incluído entre as intervenções do Porto Maravilha no 1º Termo Aditivo do Contrato de Parceria Público-Privada da segunda fase da OUCPRJ, de 17 de abril de 2012, o Museu do Amanhã (Figura 25) é igualmente parceria da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho. O projeto foi elaborado pelo arquiteto Santiago Calatrava. Em apresentação no sítio oficial do Porto Maravilha na internet, o Museu do Amanhã é descrito do seguinte modo:

Com projeto de arquitetura concebido pelo renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava, o museu é uma das âncoras da área cultural do Porto Maravilha. O espaço será dedicado às Ciências, mas terá formato diferente dos museus de História Natural ou de Ciências e Tecnologia já conhecidos. [...] O Museu do Amanhã é uma iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho, com o Banco Santander como Patrocinador Master e o apoio do Governo do Estado, por meio de sua Secretaria do Ambiente, do Governo Federal, por meio da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP), e da Secretaria dos Portos (MUSEU DO AMANHÃ, 2012).

Figura 24 – Projeto do Museu de Arte do Rio, do escritório Bernardes Jacobsen Arquitetura



Fonte: <http://www.arcoweb.com.br>.

Figura 25 – Projeto do Museu do Amanhã, do arquiteto Santiago Calatrava



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

A ideia de que a Praça e o Píer Mauá constituem a centralidade que liga a região portuária à Área Central do Rio de Janeiro remete às primeiras propostas de revitalização. A Praça Mauá é a principal conexão entre essas partes da cidade, isoladas pela natureza da geomorfologia local – Morros da Conceição, do Livramento, da Providência e do Pinto – e pela malha rodoviária e ferroviária. Na Praça e no Píer Mauá localizam-se as âncoras culturais do Porto Maravilha, isto é, marcos de distinção que potencializam a expansão da Área Central.

3.3.2 Tendências à gentrificação da região portuária do Rio de Janeiro

O estímulo aos usos mistos caracteriza as políticas de revitalização urbana desde suas origens nas cidades de Boston e Baltimore. Del Rio (2010), novamente referindo-se às “lições de Baltimore”, afirma que:

A sustentabilidade da área depende de um mix cuidadoso de usos do solo, de modo a gerar uma área social, cultural e economicamente dinâmica que deve necessariamente contar com usos residenciais e incluir todos os grupos socioeconômicos. Os usos do solo devem ser complementares – lojas e outros estabelecimentos devem animar os andares térreos e calçadas dos edifícios e apoiar o aproveitamento das áreas livres, e esses espaços devem receber atividades ocasionais e eventos públicos. Os projetos dos grandes equipamentos, geralmente pensados como “âncoras”, devem se integrar a essa mescla de usos e de atividades (p. 59).

Ao refletir sobre o eventual adensamento demográfico provocado pelas intervenções do Porto Maravilha, Sérgio Dias (2010), atual Secretário de Urbanismo da cidade do Rio de Janeiro, indica que:

Espera-se que a população atual de 22 mil habitantes, distribuída basicamente em seis bairros vizinhos – Centro, Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Cidade Nova e São Cristóvão –, chegue, numa primeira etapa, a 100 mil pessoas. Como ocorreu em outras cidades que fizeram a reconversão da região portuária, a ideia é ter edificações não apenas residenciais, mas que mesclam habitações com outras funções de cunho comercial, empresarial, cultural etc (p. 223).

A complementaridade dos usos comercial, de negócios, de serviços, cultural e residencial constitui imagem recorrente dos discursos sobre a revitalização urbana de regiões portuárias. Em geral, no que se refere aos usos residenciais, destacam-se os correspondentes às classes médias. Sobre a questão habitacional no Porto Maravilha, Sirkis (2012) sugere que:

A Prefeitura e o governo federal precisam entender que se tem de atrair, em primeiro lugar, residências de classe média para a região e depois projetos habitacionais de baixa renda. Se invertermos o processo – e temo que isso esteja acontecendo, na prática –, a classe média não virá, e a revitalização ficará ameaçada (p. 397).

Apesar dos “temores” de Sirkis, projetos habitacionais de baixa renda não são prioridades no Porto Maravilha[6]. Até o presente momento, ações de promoção de moradia de interesse social e de regularização fundiária são residuais, o que coloca em questão a base social do crescimento demográfico esperado para a região portuária. Segundo Cardoso (2013):

Ora tal projeção é anunciada para cem mil moradores, conforme divulgado no informativo “Porto Maravilha”, nº2 (CDURP, julho de 2010) ora os cálculos triplicam

essa previsão e anunciam um aumento esperado de aproximadamente trezentos mil moradores, conforme previsto pelo Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da OUC do Porto do Rio. Importa observar que nenhuma das projeções parece contar com a participação significativa dos segmentos de baixa renda já residentes na área da OUC, nem com a participação futura de novos segmentos sociais de baixa renda vindos de outras localidades do Rio de Janeiro à procura de habitação de interesse social no centro da cidade (p. 73).

A UPP do Morro da Providência e o Porto Olímpico, intervenções relacionadas à OUCPRJ, corroboram a tendência de produção de um espaço prioritariamente voltado às classes médias.

A difusão de sistemas de segurança e o controle arquitetônico das fronteiras sociais sobressaem nas políticas urbanas contemporâneas (DAVIS, 1993). Para Davis (1993), trata-se da militarização da vida na cidade, da fusão da arquitetura, do urbanismo e do aparato policial. Nas circunstâncias de preparação e realização de grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro, é possível demonstrar a relação entre a localização das UPPs, dos principais pontos turísticos da cidade, dos equipamentos dos megaeventos esportivos e das vias de acesso ao Aeroporto Internacional. De acordo com publicação do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro:

O programa das UPPs inspira-se no conceito de policiamento comunitário, que tem como estratégia a busca de uma parceria entre a população e as instituições de segurança. Seu objetivo é “levar a paz às comunidades”, através da ocupação de territórios empobrecidos dominados há décadas por traficantes de drogas e da promoção de políticas sociais. Embora venha tendo a aprovação da maioria da população, as UPPs se tornaram objeto de grande polêmica, visto que ao mesmo tempo em que trazem uma série de benefícios para os moradores, como a redução dos homicídios decorrentes dos confrontos entre policiais e traficantes e a sua inserção no mercado formal de bens e serviços, o crescente processo de especulação imobiliária destes espaços tem gerado, entre outros efeitos, a progressiva expulsão dos mais pobres. Não é por acaso, aliás, que quase todas as primeiras 18 UPPs foram instaladas em favelas existentes nas regiões mais nobres da cidade, formando um “cinturão” associado explicitamente às áreas das competições Olímpicas, aos sistemas de transporte que os entrelaçam e aos centros de maior poder aquisitivo (p. 51).

Em reportagem da Revista Ademi Rio, de agosto de 2011, o atual Secretário de Segurança Pública do Estado Rio de Janeiro, José

Mariano Beltrame, foi questionado sobre as relações entre as UPPs e a dinâmica dos investimentos imobiliários na cidade:

O que se observou de imediato no Rio foi a pronta resposta do setor imobiliário. Primeiro dando apoio à iniciativa. Depois, buscando investir no entorno das áreas pacificadas. Como o senhor avalia a volta do interesse do setor e a busca da classe média, novamente, por áreas antes desprezadas da cidade? (A RECONQUISTA..., 2011, p. 40).

Em sua resposta, Beltrame tergiversou. No entanto, a indagação é suficiente para revelar como se elaboram discursos sobre o papel da segurança pública na produção dos novos espaços para a classe média no Rio de Janeiro.

A UPP do Morro da Providência foi instalada em 26 de março de 2010 e, conforme a definição do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, corresponde às áreas do Porto Maravilha e do Porto Olímpico (Figura 26). Destaque-se que, na Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa, de 1991, o Morro da Providência foi caracterizado como “problema social grave”, para o qual solução deveria ser encontrada, sob pena de comprometer a revitalização.

Figura 26 – Projeto vencedor do Concurso Porto Olímpico, do arquiteto João Pedro Backheuser



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

O Porto Olímpico é um conjunto edificações que serão construídas na área da OUCPRJ para abrigar as Vilas de Mídia e Árbitros dos Jogos Olímpicos de 2016. Segundo Jorge Arraes (2011):

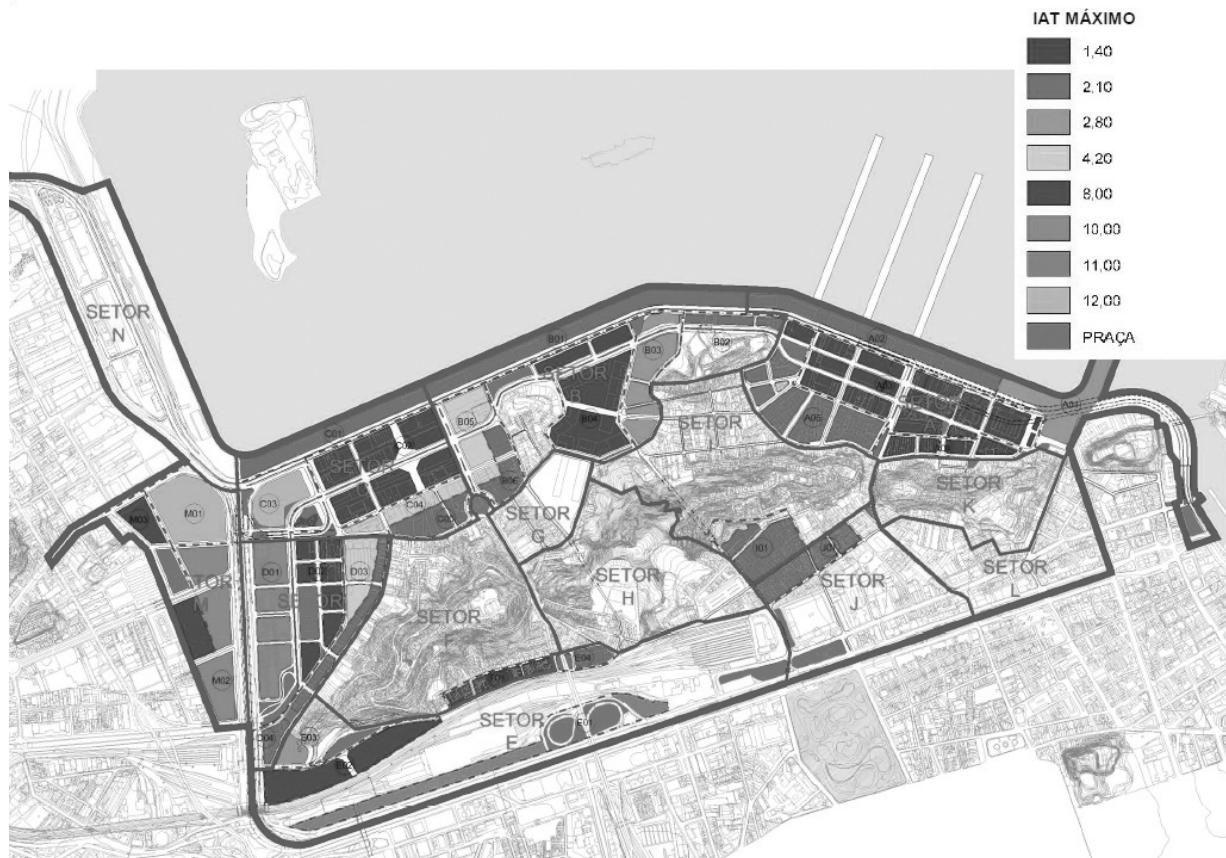
As vilas de mídia e de árbitros deixarão como herança cerca de 11.000 quartos ou 4.500 apartamentos de padrão de classe média, contribuindo bastante para um dos principais objetivos da operação urbana: estimular o aumento do número de habitantes (p. 6).

Uma vez que o antigo zoneamento, principalmente da ZP, restringia os usos comercial, residencial e de serviços, a alteração dos parâmetros de uso e ocupação do solo tornou-se condição da revitalização da região portuária. A manutenção dos parâmetros anteriores explica, em parte, a inviabilização das iniciativas que precederam o Porto Maravilha. Desde o Plano de Desenvolvimento

Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro, de 1989, sucederam-se propostas prevendo novo zoneamento. A Lei 101/2009 transformou a ZP em Zona de Uso Misto. Na ZUM permitem-se os usos comercial, residencial e de serviços. Nas demais áreas prevalecem as disposições do regulamento de zoneamento da cidade.

No Porto Maravilha, para fins de definição dos novos parâmetros urbanísticos, a AEIU foi divida em setores e subsetores (Figura 27). Tendo em vista que o Artigo 5º da Lei 101/2009 autorizou parâmetros diferenciados na área da OUCPRJ, novos gabaritos, taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento básico e máximo dos terrenos foram determinados por subsetor[7].

Figura 27 – Setores e subsetores da AEIU da OUCPRJ



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

O coeficiente ou índice de aproveitamento indica o potencial construtivo dos terrenos em relação à sua área. Por exemplo, em

terreno com coeficiente de aproveitamento igual a 1, o potencial construtivo corresponde à medida de sua área em metros quadrados. Se for igual a 2, torna-se o dobro da área do terreno, e assim sucessivamente. Para cobrança de Outorga Onerosa do Direito de Construir são estabelecidos coeficientes de aproveitamento básico (CAB) e máximo (CAM). Uma vez permitidos pela legislação de uso e ocupação do solo, empreendimentos cujas áreas de construção superem o CAB sujeitam-se ao pagamento de contrapartidas ao poder público municipal. No Porto Maravilha, e nas operações urbanas em geral, tal contrapartida refere-se à aquisição de CEPACs, que outorgam potencial adicional de construção (Figura 28).

Figura 28 – Aumento do potencial construtivo pela aquisição de CEPACs



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

Resoluções da Secretaria Municipal de Fazenda definiram outros incentivos, tais como: i) isenções do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI); ii) isenção do Imposto sobre Serviços (ISS); e iii) isenções do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana (IPTU).

Os potenciais adicionais de construção, os demais parâmetros urbanísticos e os incentivos fiscais, associados a outros fatores como a política de segurança e o Porto Olímpico, estabeleceram as condições da produção de um espaço adequado às atividades comerciais, de negócios, culturais e aos usos residenciais de classe média. Desse modo, apesar do recurso ao eufemismo “revitalização”, evidencia-se como o Porto Maravilha trata-se, na verdade, de uma política de gentrificação da região portuária do Rio de Janeiro.

[1] O inciso III, sobre o incentivo ao uso de tecnologias visando à redução de impactos ambientais, foi incluído no § 2º do Artigo 32 do Estatuto da Cidade pela Lei Federal n. 12.836, de 2 de julho de 2013.

[2] A Lei Complementar n. 111, de 01 de fevereiro de 2011, instituiu o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro. Os instrumentos mencionados estão presentes no novo Plano Diretor, que ratificou, para a AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro, os parâmetros de uso e ocupação do solo definidos na Lei 101/2009.

[3] Empresa mista instituída para gerir a OUCPRJ pela Lei Complementar Municipal n. 102, de 23 de novembro de 2009.

[4] O Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia, é responsável pelas obras da segunda fase e pela prestação de serviços urbanos na área da OUCPRJ. São necessários, aproximadamente, R\$ 7,6 bilhões para a execução do conjunto das obras e serviços da segunda fase.

[5] De acordo com Paes (2011b): “Iniciamos novos tempos. A falta de pragmatismo e ausência de diálogo ganharam ponto final. Intensificamos dinâmicas sociais e econômicas para desfazer a maré de descaso atracada em tão nobre região. Em cinco anos, toda essa imensa área estará definitivamente fora do casulo e poderemos mostrar ao mundo, durante os Jogos Rio 2016, como o lugar em que o Rio nasceu foi capaz de se reinventar” (p. 2).

[6] De acordo com Antunes (2013): “No primeiro governo Lula, se cogitou a construção de apartamentos para os mais pobres. Depois, o Planalto e a prefeitura decidiram negociar a maioria dos lotes para financiar a reforma da infraestrutura da área” (p. 26).

[7] Cf. ANEXO A.

Conclusão

A partir de Boston e Baltimore, a revitalização de regiões portuárias tornou-se um modelo difundido e reproduzido em diversas cidades do mundo. A revitalização urbana contrastaria com as práticas de renovação, de demolição-reconstrução, inspiradas no ideário do movimento modernista.

Argumentos como os de Del Rio (1991, 2001, 2010) sublinham, entre outros aspectos, a conservação do patrimônio, a contextualização, o estímulo aos usos mistos e as formas “flexíveis” de gestão e planejamento como princípios associados às políticas de revitalização urbana. Por sua vez, os princípios de ordem, normatização e funcionalidade caracterizariam as políticas de renovação urbana, assim como o desprezo pelas tradições e particularidades culturais, históricas e ambientais. Tais argumentos fundamentam-se num maniqueísmo que opõe renovação/modernidade e revitalização/pós-modernidade.

A opção pela revitalização urbana não elimina o eventual recurso à demolição-reconstrução e seus efeitos. No Porto Maravilha, destaca-se a demolição do Elevado da Perimetral e de antigas edificações que abrigam ocupações populares. Apesar das controvérsias sobre a destruição da principal ligação viária das zonas Sul e Norte do Rio de Janeiro, o que dizer da remoção dos moradores das ocupações, além daqueles do Morro da Providência?

Em 2010, as moradias de 671 famílias do Morro da Providência foram marcadas para demolição no âmbito do projeto Morar Carioca, programa municipal de urbanização de favelas. Embora o Morar Carioca não tenha sido objeto das reflexões deste livro, pode-se dizer que suas intervenções, assim como a UPP, complementam as do Porto Maravilha. Dentre elas, sobressai a construção de um teleférico conectando a Central do Brasil, na Avenida Presidente Vargas, o

Morro da Providência e a Cidade do Samba, o que coincide com os princípios e diretrizes da Lei 101/2009 sobre a expansão da Área Central da cidade.

Segundo o *Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement*, a renovação urbana foi questionada por romper ligações comunitárias, por favorecer a formação de centros de negócios de luxo e por permitir, com a ajuda de recursos públicos, benefícios a investidores e proprietários (RÉNOVATION URBAINE, 1988). O mesmo não pode ser dito sobre o Porto Maravilha?

Se as políticas de renovação urbana implicaram em conflitos sociais, as de revitalização produzem consequências semelhantes. No contexto contemporâneo do Porto Maravilha, há múltiplas formas de resistência social, organizadas e espontâneas. Segundo Antunes (2013), em janeiro de 2013, 475 famílias ainda não haviam estabelecido acordos com as autoridades municipais para deixar suas casas no Morro da Providência.

Potenciais adicionais de construção, novos parâmetros de uso e ocupação do solo, renúncias fiscais e fatores como a política de segurança e o Porto Olímpico, correspondem aos objetivos da produção de um espaço prioritariamente voltado aos usos comerciais, de negócios e residenciais de classe média.

Apesar da ênfase discursiva no financiamento privado da OUCPRJ, possibilitado pela emissão e comercialização de CEPACs, foram os recursos do FGTS que garantiram o início das obras da segunda fase do Porto Maravilha. A CEF adquiriu a totalidade dos títulos, responsabilizando-se por sua alienação e pela transferência dos recursos à CDURP e ao Consórcio Porto Novo. Se a valorização dos títulos corresponderá aos investimentos adiantados, o desenvolvimento do projeto demonstrará. No entanto, a questão fundamental é que os riscos foram assumidos pelo Estado, e não pelos investidores e proprietários, como sugerem os discursos oficiais.

Portanto, os argumentos sobre as rupturas entre renovação e revitalização urbana são tão questionáveis quanto os que se referem às cisões entre modernidade e pós-modernidade.

Neste trabalho, evitou-se descrever os inúmeros exemplos internacionais de revitalização de regiões portuárias, já examinados

na literatura sobre o tema[1]. A noção de “imaginário da revitalização” foi um recurso heurístico, uma alternativa ao debate sobre os deslocamentos espaciais de modelos de políticas urbanas. Não foram analisados os movimentos concretos de circulação de ideias ou explicitados os atores responsáveis por sua transposição, o que indica a principal limitação desta pesquisa.

Seja como for, pode-se afirmar que o Porto Maravilha e as propostas que o antecederam reproduziram características de experiências internacionais assinaladas como “bem sucedidas”. Além de Boston e Baltimore, nos debates sobre a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro foi possível identificar as seguintes referências recorrentes: i) Docklands e Canary Wharf, em Londres; ii) Puerto Madero, em Buenos Aires; iii) Kop van Zuid, em Roterdã; e iv) Port Vell, em Barcelona. De acordo com Paes (2011a):

Como preparar o Rio para receber o maior evento esportivo do planeta e aproveitar essa oportunidade para transformar as condições de vida dos cariocas? Estamos seguindo à risca o que me disse Pascal Maragal, prefeito de Barcelona à época das Olímpiadas de 1992 e cujo modelo de organização é uma inspiração (p. 6).

Apesar da limitação supramencionada, recorreu-se à noção de imaginário da revitalização como resposta às imprecisões conceituais, eufemismos e fetichismos característicos dos discursos sobre a revitalização urbana. Confrontados com a descrição do Porto Maravilha e das propostas anteriores, confirmaram-se os elementos do imaginário da revitalização estabelecidos no Capítulo 1, quais sejam: i) a combinação estetizada do passado e do presente; ii) a produção de novos ambientes destinados às atividades comerciais, de serviços, de negócios e de entretenimento; iii) o estímulo aos usos residenciais de classes médias e afluentes; e iv) a transformação dos atributos históricos, geográficos, culturais, estéticos e simbólicos das cidades em vantagens competitivas.

No que diz respeito às relações entre o Porto Maravilha e a trajetória de iniciativas que o precedeu, os resultados foram mais concretos. Na medida em que as sucessivas propostas foram apresentadas, produziu-se um imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. A expansão da Área Central, a

transformação do caráter histórico-cultural da região portuária em marcos de distinção, a multiplicidade de usos, as formas público-privadas de gestão e financiamento, os sistemas de transporte “inovadores” e os empreendimentos-âncoras constituíram os elementos desse imaginário. Sob formas mais ou menos originais, todos esses elementos estão presentes no Porto Maravilha.

Desse modo, foi possível atingir dois resultados fundamentais nesta pesquisa. Por um lado, identificaram-se os nexos de continuidade entre o Porto Maravilha e as propostas que o precederam, o que questiona a concepção segundo a qual o projeto é o produto de um “momento mágico” da cidade. Por outro, indicaram-se fatores que sugerem tendências de gentrificação da região portuária do Rio de Janeiro.

O Porto Maravilha não é simplesmente o resultado de um novo momento do Rio de Janeiro, associado à realização de megaeventos na cidade e à conjuntura política e econômica recente do Brasil. Na verdade, o projeto realiza, sob novas e velhas formas, o que foi transformado em consenso ao longo do debate sobre a revitalização da região portuária.

Por último, em que pese ser temerário afirmar desde já a gentrificação da região portuária, o que exige o desenvolvimento de pesquisas posteriores e do próprio projeto, estão dadas as condições para a reconquista do centro da cidade por setores sociais afluentes. Resta saber se eles realmente virão.

[1] Cf. Andreatta (2010), Del Rio (1991;2001;2010), Compans (2004), Ferreira (2011), Hall (1998;2011), Kellner (2004) e Sirkis (2012).

Referências

ACIONISTAS do Riopart reuniram-se ontem para comemorar um ano de atividades do primeiro banco de negócios do Rio de Janeiro. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 28 mai. 1983, Economia/Negócios, p. 17.

ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

ANTUNES, Claudia. Os descontentes do Porto. **Piauí**, São Paulo, Ano 7, n. 76, p. 22-28, jan. 2013.

ARANTES, Otília. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.

ARRAES, Jorge. Para mudar a paisagem da região portuária. In: TAULOIS, Norma (Org.). **Porto Olímpico do Rio de Janeiro: Concurso Nacional de Projetos de Arquitetura**. Rio de Janeiro: IAB-RJ, 2011a.

BARAT, Josef. Uma reação à decadência. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 01 abr. 1982, Opinião, p. 11.

BARROS, Romualdo. Empresário quer reurbanizar o Porto do Rio. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 17 out. 1982, Economia/Negócios, p. 36.

_____. Porto pode trocar Praça Mauá por aterro na baía. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 30 jan. 1983, Economia/Negócios, p. 32.

BRASIL. **Lei Federal n. 6.222**, 10-07-1975. Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1970-1979/L6222.htm. Acesso em: 22/03/2013.

_____. **Lei Federal n. 8630**, 25-02-1993. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l8630.htm. Acesso em: 15/11/2012.

_____. **Lei Federal n. 10.257**, 10-07-2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 22/03/2013.

BRASIL TENTA conquistar Guggenheim. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 19 ou. 1999, Caderno B, p. 2.

CALDAS, José Conde. Rio vive momento mágico. **Revista Ademi Rio**, n. 1, Rio de Janeiro, p. 7, ago. 2011.

CAMACHO, Fernando José. Projeto Píer Mauá. In: **Seminário Nacional de revitalização de Áreas Portuárias – Projeto Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM, 1995.

CAMARGO, Paula de Oliveira. **As cidades, a cidade:** política, arquitetura e cultura na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Bens Culturais e Projetos Sociais) – Centro de Pesquisa e Documentação de História Contemporânea do Brasil, Fundação Getúlio Vargas, 2011.

CARDOSO, Isabel Cristina da Costa. O papel da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro na estruturação do espaço urbano: uma “máquina de crescimento urbano”? **O social em questão**, Rio de Janeiro, Ano XVI, n. 29, p. 69-100, jan. 2013.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. São Paulo: Paz e Terra, 2000.

CASTELO BRANCO, Paulo Maurício. A revitalização como fator de fomento para o desenvolvimento econômico da cidade. In: **Seminário Nacional de revitalização de Áreas Portuárias – Projeto Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM, 1995.

CDRJ. **Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa**. Rio de Janeiro, 1991.

_____. **Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2009.

CHALINE, Claude. Déterminants et séquences du découplage de la ville du port. In: CLAUDE, Chaline. **Ces port qui créèrent des villes**. Paris: Éditions L'Harmattan, 1994.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 1992.

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. **Megaeventos e violações dos direitos humanos no Rio de Janeiro**. Disponível em: <http://www.apublica.org/wp-content/uploads/2012/09/dossic3aa-megaeventos-e-violac3a7c3b5es-dos-direitos-humanos-no-rio-de-janeiro.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2013.

COMPANS, Rose. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: Empresa Municipal de Urbanização. **Caminhos para o centro:** estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo. São Paulo: EMURB, 2004.

_____. **Empreendedorismo urbano:** entre o discurso e a prática. São Paulo: Editora Unesp, 2005.

CONDE, Luiz Paulo. O desenvolvimento urbano e a zona portuária In: **Seminário Nacional de revitalização de Áreas Portuárias – Projeto Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM, 1995.

CONSELHO EUROPEU. **Declaração de Amsterdã**. Amsterdã, 1975. Disponível em: 5cidade.files.wordpress.com/2008/03/declaracaodeamsterdam.pdf. Acesso em: 03 jul. 2012.

CORPO e alma da arte brasileira. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 23 mai. 2000, Caderno B, p. 8.

DAVID, Flávia. Prefeitura inicia obras de restauração dos Galpões da Gamboa. **Portal da Prefeitura do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 20 jul. 2011. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=1944846>. Acesso em: 30 out. 2012.

DAVIS, Mike. **Cidade de quartzo**. São Paulo: Scritta Editorial, 1993.

DEL RIO, Vicente. **Desenho urbano e revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro:** a contribuição do estudo da percepção ambiental. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1991.

_____. Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. **Arquitextos**, n. 15, ago. 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>. Acessado em: 10 jun. 2012.

_____. Baltimore e o Inner Harbor. In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

DIAS, Sérgio. Rio de Janeiro e o Porto Maravilha. In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

EMPRESÁRIO cria banco privado de negócios. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 14 mai. 1982, Economia/Negócios, p. 17.

EMPRESÁRIOS planejam Clube do Rio para evitar esvaziamento. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 14 dez. 1980, Cidade, p. 40.

FERNANDES, Fatima. **O museu Guggenheim do Rio de Janeiro**: prelúdio de uma nova época? Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

FERREIRA, Alvaro. **A cidade no século XXI**: segregação e banalização do espaço. Rio de Janeiro: Consequência, 2011.

HAESBAERT, Rogério. **O mito da desterritorialização**: do fim dos territórios à multiterritorialidade. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

HALL, Peter. **Cities of tomorrow**: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century. Oxford: Blackwell Publishers, 1998.

_____. Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 2011.

HARVEY, David. From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in urban governance in late capitalism. In: **Geografiska Annaler**, Series B 71(1), pp. 3-18, 1989.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

_____. **A condição pós-moderna**: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Edições Loyola, 2007.

_____. **Espaços de esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

_____. **Rebel cities**: from the right to the city to the urban revolution. London: Verso, 2012.

ICOMOS. **Carta de Veneza**. Veneza, 1964. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=236>. Acesso em: 03 jul. 2012.

IGESPAR. **Carta de Lisboa**. Lisboa, 1995. Disponível em: <http://www.igespar.pt/media/uploads/cc/cartadelisboa1995.pdf>. Acesso em: 03 jul. 2012.

I SEMANA Rio Internacional será realizada em outubro. **Revista da Associação Comercial**. Rio de Janeiro, Ano XLII, n. 1178, p. 45, out. 1982.

JACOBS, Jane. **The death and life of great american cities**. New York: Vintage Books, 1961.

KELLNER, Andreas. Desenvolvimento urbano com aproveitamento do potencial existente na cidade de Hamburgo. In: SCHWEISER, Peter José; CESARIO, Sebastiana. **Revitalização de**

centros urbanos em áreas portuárias: entre a renovação e a preservação do patrimônio histórico. Rio de Janeiro: 7Letras, 2004.

LIMA CARLOS, Cláudio Antônio S. Um olhar crítico sobre a Zona Portuária do Rio de Janeiro. **Revista Bitácora**, Bogotá, v. 17, n. 2, p. 24-53, jul./dez. 2010.

LIMA JUNIOR, Pedro de Novais. **Uma estratégia chamada “planejamento estratégico”:** deslocamentos espaciais e a atribuição de sentidos na teoria do planejamento urbano. Rio de Janeiro: 7Letras, 2010.

LOMAR, Paulo José Villela. Operação Urbana Consorciada. In: **Estatuto da Cidade:** comentários à Lei Federal 10.257/2001. São Paulo: Malheiros, 2010.

LOPES, Yara. **Mar inaugura com arte e educação.** Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/arte-e-educacao-do-mar.aspx>. Acesso em: 28 fev. 2013.

MAGALHÃES, Roberto Anderson. **A requalificação do centro do Rio de Janeiro:** a construção de um objetivo difuso. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 2008.

MAIOR empresa do Japão pode construir Centro Internacional de Comércio do Rio. **Revista da Associação Comercial**. Rio de Janeiro, Ano XLVIII, n. 1233, p. 8-10, 1987.

MARX, Carlos. **El capital:** crítica de la economía política. Ciudad de México: Fondo de Cultura Económica, 1973.

MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. **Reabilitação de centros urbanos.** Brasília: 2005.

MOREIRA, Clarissa da Costa. **A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação:** cenários para o porto do Rio de Janeiro. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

MUSEU poderá passar por plebiscito. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 25 out. 2002, Rio, p. c1.

MUSEU DO AMANHÃ. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/projEspMusAmanha.aspx>. Acesso em: 05 mai. 2012.

NEWLANDS, Lilian. Saúde é um bairro histórico do Rio que está doente. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 07 ago. 1983, Cidade/Nacional, p. 29.

OLIVEIRA, Alberto; NATAL, Jorge. Questão regional, Estado e desenvolvimento no século XX: “olhares” fluminenses a partir dos “interesses” do Rio. In: NATAL, Jorge (Org.). **O Rio Discriminado? (pelo Governo Federal)**. Rio de Janeiro: Armazém da Letras, 2007.

PAES, Eduardo. Prefácio. In: ANDREATTA, Verena (Org.). **Porto Maravilha e o Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

_____. Construindo um novo futuro. In: TAULOIS, Norma (Org.). **Porto Olímpico do Rio de Janeiro:** Concurso Nacional de Projetos de Arquitetura. Rio de Janeiro: IAB-RJ, 2011a.

_____. A revolução no Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, **Porto Maravilha**, n.5, p. 2, ago. 2011b.

PAIVA, Rodrigo Tavares. **Zonas de influência portuárias (hinterlands) e um estudo de caso em um terminal de contêineres com a utilização de sistemas de informação geográfica.** Dissertação (Mestrado em Engenharia Industrial) – Programa de Pós-graduação em Engenharia Industrial, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, 2006.

PCRJ. **Plano de Estruturação Urbana da Area Portuária.** Rio de Janeiro, 1992.

_____. **Porto do Rio:** Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2001.

_____. **Estudo de Impacto de Vizinhança:** Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, s/d. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudosImpactoVizinhanca.aspx>. Acesso em: 29 set. 2012.

PÍER Mauá: um complexo de R\$ 180 milhões. **Revista da Associação Comercial.** Rio de Janeiro, Ano 57, n. 1303, pp. 11-12, out. 1995.

PIQUET, Rosélia. **Indústria e território no Brasil contemporâneo.** Rio de Janeiro: Garamond, 2007.

POPULAÇÃO tem acesso a novas oportunidades. Rio de Janeiro, **Porto Maravilha**, n.6, p. 7, dez. 2011.

PORTOBRÁS. **Plano de desenvolvimento urbano da retaguarda do Porto do Rio de Janeiro:** relatório final. Rio de Janeiro, 1989.

PORTO MARAVILHA: um sonho que virou realidade. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/sup/OperUrbanaApresent.aspx>. Acesso em: 25 jul. 2012.

PORTO MARAVILHA, CIDADANIA e Cultura. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/web/sup/canalSocProgValor.aspx>. Acesso em: 23 mai. 2012.

RAMOS, Agnaldo. Projeto quer defender Saúde, Santo Cristo e Gamboa. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 21 out. 1984, Cidade, p. 12.

RÉANIMATION. In: MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

RÉHABILITATION. In: MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

RÉNOVATION URBAINE. In: MERLIN, Pierre; CHOAY, Françoise. **Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement.** Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

REVITALIZAÇÃO do Rio começa pelo Porto. **Revista da Associação Comercial.** Rio de Janeiro, Ano 54, n. 1278, p. 16-20, jan. 1993.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. A cidade do Rio de Janeiro: lembrando “A jangada de pedra”, de Saramago. In: PIQUET, Rosélia (Org.). **Rio de Janeiro:** perfis de uma metrópole em mutação. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2000.

RIBEIRO, Viviane de Moraes Freitas. **A (des)construção do espaço carioca na ‘era Cesar maia’ (1993-2008):** reflexões sobre o modelo de planejamento urbano estratégico e o conjunto de objetos arquitetônicos denominado ‘Pentágono do Milênio’. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2009.

RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar n. 16**, 04-06-1992. Dispõe sobre a política urbana do município, institui o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, e da outras providências.

Disponível em:

<http://www2.rio.rj.gov.br/smu/buscafácil/Arquivos/PDF/LC16M.PDF>. Acesso em: 17 set. 2012.

RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar n. 101**, 23-11-2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf. Acesso em: 05 dez. 2011.

RIO Internacional teve 34 eventos que reuniram 100 mil participantes. **Revista da Associação Comercial**. Rio de Janeiro, Ano XLIII, n. 1180, p. 4-15, out. 1982.

RIO PODE ter “Cidade Oceânica”. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 22 mar. 1994, Cidade, p. 14.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Santa Catarina: Argos, 2010.

SANTOS, Ana Cristina Gomes dos; DEL RIO, Vicente. A construção da cidade pós-moderna e o caso da Barra da Tijuca. In: **Seminário de História da Arquitetura e do Urbanismo**, v. 5, n° 4, 1998. Disponível em: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/636/612>. Acesso em: 13 jan. 2013.

SILVA, Jairo Rodrigues da. A concepção do REVAP e sua aplicação na zona portuária do Rio de Janeiro. In: **Seminário Nacional de revitalização de Áreas Portuárias – Projeto Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IBAM, 1995.

SILVA, Priscila Reis da. **Transporte Marítimo de petróleo e derivados na costa brasileira: estrutura e implicações ambientais**. Dissertação (Mestrado em Planejamento Energético) – Coordenação dos Programas de Pós-graduação de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2004.

SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe. Introdução. In: SILVA, Gerardo; COCCO, Giuseppe (Org.). **Cidades e portos: os espaços da globalização**. Rio de Janeiro: DP&A, 1999.

SIRKIS, Alfredo. **Megalópolis: reflexões e ação em grandes cidades**. Rio de Janeiro: Tix, 2012.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SUTTON, Stacey. **Urban revitalization in the United States: policies and practices**. New York: Columbia University, 2008. Disponível em: http://www.columbia.edu/cu/c2arl/pdf_files/USURRP_Phase_I_Final_Report.pdf. Acesso em: 13 jan. 2013.

TELEPORTO Rio conexão com o mundo. **Revista da Associação Comercial**. Rio de Janeiro, Ano XLVII, n. 1210, p. 24-27, nov. 1985.

United States of America. **National Housing Act of 1949**, 14-07-1949. Disponível em: <https://bulk.resource.org/gao.gov/81-171/00002FD7.pdf>. Acesso em: 10 jan. 2013.

_____. **Demonstration Cities and Metropolitan Development Act of 1966**, 03-11-1966. Disponível em: <http://research.archives.gov/description/299945>. Acesso em: 10 jan. 2013.

_____. **Housing and Community Development Act of 1974**, 22-08-1974. Disponível em: <http://portal.hud.gov/hudportal/HUD>?

src=/program_offices/comm_planning/communitydevelopment/rulesandregs/laws/sec530
1. Acesso em: 10 jan. 2013.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Rio de Janeiro: Vozes, 2002.

VASCONCELLOS, Lélia Mendes de; MELLO, Maria Cristina Fernandes de. Terminologias em busca de uma identidade. In: **Revista de Arquitetura e Urbanismo**. Salvador, v. 6, p. 60-63, 2003. Disponível em: <<http://www.portalseer.ufba.br/index.php/rua/article/view/3232/2350>>. Acesso em: 21 jun. 2012.

VASSALLO, Simone Pondé. **Memórias em conflito:** o Instituto dos Pretos Novos e as releituras da história da Zona Portuária do Rio de Janeiro. ENCONTRO ANUAL DA ANPOCS, 34, 2010, Caxambu. Disponível em: http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=doc_view&gid=1593&Itemid=350. Acesso em: 21 fev. 2013.

ZONA portuária vai ganhar novo visual. **Jornal do Brasil**, Rio de Janeiro, 7 nov. 1997, Cidade, p. 20.

Lista de abreviaturas e siglas

ACRJ: Associação Comercial do Rio de Janeiro

ADEMI-RJ: Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro

AEIU: Área de Especial Interesse Urbanístico

AMAS: Associação de Moradores e Amigos da Saúde

APA: Área de Proteção Ambiental

CAB: Coeficiente de Aproveitamento Básico do Terreno

CAM: Coeficiente de Aproveitamento Máximo do Terreno

CAP: Conselho de Autoridade Portuária

CBD: Central Business District

CBTU: Companhia Brasileira de Trens Urbanos

CEF: Caixa Econômica Federal

CEPAC: Certificado de Potencial Adicional de Construção

CET-RIO: Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro

CC-IHDC: Charles Center Inner Harbor Development Corporation

CCMI: Charles Center Management Incoporate

CDRJ: Companhia Docas do Rio de Janeiro

CDURP: Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro

CIAM: Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CIC: Centro Internacional de Comércio

CONAB: Companhia Nacional de Abastecimento

CPI: Comissão Parlamentar de Inquérito

EIV: Estudo de Impacto de Vizinhança

FII PM: Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha

FIRJAN: Federação da Indústrias do Estado do Rio de Janeiro

GBC: Greater Baltimore Committee
IAB-RJ: Instituto de Arquitetos do Brasil/Rio de Janeiro
IAURIF: Institut d'Aménagement et d'Urbanisme de la Région d'Ile-de-France
IBAM: Instituto Brasileiro de Administração Municipal
ICOMOS: International Council on Monuments and Sites
IGESPAR: Instituto de Gestão do Património Arquitetónico e Arqueológico de Portugal
INSS: Instituto Nacional de Seguridade Social
IPHAN: Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPP: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos
LDDC: London Docklands Development Corporation
MAR: Museu de Arte do Rio
NTT: Nippon Telegraph and Telephone
OUC: Operação Urbana Consorciada
OUCPRJ: Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro
PAR: Programa de Arrendamento Residencial
PCRJ: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
PDZ: Plano de Desenvolvimento e Zoneamento
PORTOBRAS: Empresa de Portos do Brasil S.A.
PPP: Parceria Público-Privada
REVAP: Programa Nacional de Revitalização de Áreas Portuárias
RFFSA: Rede Ferroviária Federal S.A.
SEP-PR: Secretaria Especial de Portos da Presidência da República
SMC: Secretaria Municipal de Cultura
SMU: Secretaria Municipal de Urbanismo
SNPU: Secretaria Nacional de Programas Urbanos do Ministério das Cidades
TEU: Twenty-foot equivalent unit
TPA: Terminal de Passageiros do Porto do Rio de Janeiro
UPP: Unidade de Polícia Pacificadora

VLT: Veículo Leve sobre Trilhos

ZP: Zona Portuária

ZUM: Zona de Uso Misto

Apêndices e anexos

APÊNDICE A – Quadro-síntese do Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro

Informações gerais	Iniciativa	Portobrás S/A.
	Elaboração	Planave S/A.
	Ano	1989
	Área de abrangência	Delimitada pela Avenida Francisco Bicalho a Oeste, Avenida Presidente Vargas ao Sul, Avenida Rio Branco a Leste e pela Baía de Guanabara ao Norte
	Objetivos gerais	Estimular a renovação pela autorização de novos usos e gabaritos, pela implantação de sistema viário e centros de interesse, como o Teleporto. Criar um Centro Internacional de Comércio. Expandir o Centro da cidade para fins de comércio, serviços, lazer e moradia
Dimensão urbana	Proposta de estruturação urbana	Preservação dos espaços correspondentes ao Projeto Sagas, mantendo inalteradas as características de uso do solo. Mudanças na área correspondente à Zona Portuária, baseadas na definição de novos usos
	Principais intervenções: equipamentos urbanos	Teleporto, armazéns aproveitados para instalação de conjuntos de lojas, cinemas e teatros, blocos de apartamentos e escritórios, shopping centers, parques residenciais (prédios de apartamentos, escola primária, comércio local e áreas de lazer), Terminal Integrado de Transportes Terrestres e Terminal T.V.A.
	Principais intervenções: mobilidade urbana	Duplicação das ruas Rivadávia Correia e Antônio Laje. Ampliação da largura do canteiro central da Avenida Rodrigues Alves nos trechos em que dá acesso à Rua Rivadávia Correia e à Avenida Pereira Reis. Criação de uma nova pista no trecho do Teleporto. Ampliação dos acessos ao elevado da Perimetral. Implantação de linha de metrô partindo da estação Estácio
Dimensão político-institucional	Atores	Portobrás, órgãos das diversas esferas governamentais envolvidas e representantes do setor privado
	Alterações na legislação urbanística e/ou inovações institucionais	Alterações das diretrizes de uso do solo e do gabarito das construções na Zona Portuária. As áreas do Teleporto, dos shopping centers e dos edifícios institucionais devem ser consideradas como áreas especiais não cabendo a prefixação de gabaritos
	Formas de financiamento	Utilização dos recursos originados com a alienação de terras para a modernização funcional do Porto do Rio de Janeiro.
Dimensão simbólico-conceitual	Referências a projetos internacionais de revitalização urbana	Referências genéricas a “grandes cidades do mundo”, “grandes metrópoles” e “outros portos”
	Termos de	Revitalização, renovação, reurbanização, reciclagem e valorização

**caracterização
das
intervenções**

APÊNDICE B – Quadro-síntese da Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa

Informações gerais	Iniciativa	CDRJ
	Elaboração	TCI – Planejamento, Projeto e Consultoria
	Ano	1991
	Área de abrangência	Bairros da Gamboa, Saúde, Santo Cristo e um trecho do Centro, totalizando aproximadamente 334,5 ha
	Objetivos gerais	Maximizar o desempenho da Área Portuária da Gamboa no contexto urbano e regional, propiciando uma região autossustentável. Otimizar a qualidade de vida, promovendo a melhoria das condições ambientais. Preservar e reforçar o caráter histórico-cultural da região
Dimensão urbana	Proposta de estruturação urbana	Criação de pólos indutores de desenvolvimento e intervenção no sistema viário. Pólo de animação com atividades de negócios, lazer e turismo (Pólo 1). Atividades de comércio, lazer e turismo e de atendimento às carências da população residente (Pólo 2). Atividades empresariais, de negócios e habitação (Pólo 3)
	Principais intervenções: equipamentos urbanos	Centro de Animação Turística (Píer Mauá), Museu do Carnaval, estacionamento de barcos, embarcadouro turístico, Centro de Negócios, hotéis, praças, shopping centers, edifícios garagem, palco flutuante, Centro de Convenções, Centro de Lazer Aquático, complexos residenciais, Centro Micro Empresarial, Centro Cultural e de Lazer, Terminal de Transportes Urbanos, edifícios de escritórios, Centro Empresarial (Rodoviária Novo Rio)
	Principais intervenções: mobilidade urbana	Veículo leve sobre trilhos (VLT) interligando a estação Uruguaiana do metrô aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Manutenção da hierarquia viária existente. Ligações entre: Avenida Cidade de Lima e Rua Pedro Ernesto; Rua da Gamboa e Rua da União; Rua do Equador e Avenida Venezuela
Dimensão político-institucional	Atores	CDRJ, órgãos e representantes dos variados âmbitos das esferas pública e privada
	Alterações na legislação urbanística e/ou inovações institucionais previstas	Referências a um modelo de gestão que prevê um projeto específico com definição dos usos e uma empresa mista a ser constituída para planejar, executar, gerenciar, comercializar e controlar o empreendimento
	Formas de financiamento	Alienações com receitas patrimoniais canalizadas para investimentos operacionais no sistema Portuário do Estado. Encorajar ao máximo o uso de capital privado, diminuindo a dependência de investimentos públicos
Dimensão simbólico-conceitual	Referências a projetos internacionais de revitalização urbana	Docklands, em Londres; Seaport, em New York; Harbourfront, em Toronto; Union Wharf, em Boston; Inner Harbor, em Baltimore; Pickering Wharf, em Salem; False Creek, em Vancouver; The Embarcadero, em San Diego; Johns Landing, em Portland; e Lacled's Landing, em Saint Louis
	Termos de caracterização das intervenções	Revitalização, renovação, recuperação, reciclagem e modernização

APÊNDICE C – Quadro-síntese do Projeto de Estruturação Urbana da Área Portuária

Informações gerais	Iniciativa	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
	Elaboração	Superintendência de Planos Locais – SMU
	Ano	1992
	Área de abrangência	Zona Portuária
	Objetivos gerais	Estabelecer novo regulamento de zoneamento para a Zona Portuária
Dimensão urbana	Proposta de estruturação urbana	Nova estruturação urbana para a área, abrangendo usos do solo, condições de edificações e sistema viário. Divisão da área em três zonas: i) zona comercial e de serviços; ii) zona residencial e iii) zona de uso misto. Determinação de uma Área de Especial Interesse Turístico (AEIT) em parte da zona comercial e de serviços. Tombamento de prédios históricos na área limitada pela Praça Mauá, Rua Sacadura Cabral e Avenida Rodrigues Alves, na altura do armazém nº8
	Principais intervenções: equipamentos urbanos	_____
	Principais intervenções: mobilidade urbana	Racionalização do sistema público de transporte. Descentralização dos terminais públicos de transporte de passageiros localizados na área portuária. Retirada do número excessivo de ônibus que trafegam pela área. Introdução do sistema de veículo leve sobre trilhos (VLT)
Dimensão político-institucional	Atores	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, RFFSA, CDRJ, ACRJ e Sindicato dos Estivadores e Trabalhadores em Estiva dos Minérios do Estado do Rio de Janeiro
	Alterações na legislação urbanística e/ou inovações institucionais	Mudanças no regulamento de zoneamento a fim de permitir novos usos e renovação urbana
	Formas de financiamento	_____
Dimensão simbólico-conceitual	Referências a projetos internacionais de revitalização urbana	_____
	Termos de caracterização das intervenções	Revitalização, renovação e reciclagem

APÊNDICE D – Quadro-síntese do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro

Informações gerais	Iniciativa	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
	Elaboração	IPP
	Ano	2001
	Área de abrangência	Bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo
	Objetivos gerais	Tratar a área como espaço estratégico de desenvolvimento. Tornar a área atrativa para novos empreendimentos privados, com ênfase nas atividades de serviços, comércio, lazer cultural e moradia para camadas médias da população. Romper o isolamento dos bairros portuários. Reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara. Valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano local. Investir em melhorias pontuais de locais emblemáticos
Dimensão urbana	Proposta de estruturação urbana	Identificação de núcleos de interesse ao longo do Cais da Gamboa para criação de pontos estratégicos, destacando as localizações em que o cais é interceptado por vias transversais. Definição de seis núcleos estratégicos: i) núcleo de interesse cultural: turístico/cultural; ii) núcleo de interesse comercial/serviços: alta tecnologia; iii) núcleo de interesse paisagístico; iv) núcleo de interesse comercial/serviços: área educacional; v) núcleo de interesse comercial/serviços: área petrolífera; vi) núcleo de integração de transportes. Definição do trecho litorâneo entre a Praça Mauá e o Morro da Saúde como setor prioritário (extensão da Área Central de Negócios)
	Principais intervenções: equipamentos urbanos	Cidade do Carnaval. Garagens subterrâneas na Praça Mauá e na Avenida Barão de Tefé. Complexo do Museu Guggenheim (ou equipamento congênere). Novo píer de atracação de navios de passageiros
	Principais intervenções: mobilidade urbana	Binário interno ligando a Praça Mauá a São Cristóvão. Recuperação do antigo contorno do litoral como via local. Sistema de veículo leve sobre trilhos (VLT). Mergulhão da Praça Mauá. Nova ligação hidroviária na Baía de Guanabara (Barcas). Ciclovia MAM-Mauá
Dimensão político-institucional	Atores	Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Governo Federal, CDRJ, RFFSA
	Alterações na legislação urbanística e/ou inovações institucionais	Criação de Área de Especial Interesse Urbanístico, para definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo, refletindo os interesses de recuperação da região onde estão os moradores e de revitalização da área plana. Instituição de órgão gestor para o desenvolvimento da região portuária, semelhante ao da experiência de Puerto Madero
	Formas de financiamento	_____
Dimensão simbólico-conceitual	Referências a projetos internacionais de revitalização urbana	Puerto Madero, Buenos Aires
	Termos de	Revitalização, recuperação, reestruturação, reciclagem, renovação, requalificação,

caracterização das intervenções	refuncionalização, reabilitação, revalidação
--	--

APÊNDICE E – Lista de legislações consultadas

Decreto-Lei n. 256, de 28 de fevereiro de 1967 (Federal) – Dispõe sobre a extinção da Autarquia Federal denominada Administração do Porto do Rio de Janeiro e autoriza a constituição da Cia. Docas do Rio de Janeiro e da outras providências.

Lei n. 6.222, de 10 de julho de 1975 (Federal) – Autoriza o Poder Executivo a constituir a empresa pública denominada Empresa de Portos do Brasil S.A. PORTOBRÁS, dispõe sobre a extinção do Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis - DNPVN e dá outras providências.

Decreto n. 322, de 3 de março de 1976 (Municipal) – Aprova o Regulamento de Zoneamento do Município do Rio de Janeiro.

Lei n. 971, de 4 de maio de 1987 (Municipal) – Institui a Área de Proteção Ambiental (APA) composta pelos logradouros que menciona, e dá outras providências.

Decreto n. 7.351, de 14 de janeiro de 1988 (Municipal) – Regulamenta a Lei nº 971, de 4 de maio de 1987, que instituiu a Área de Proteção Ambiental (APA) em parte dos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Centro.

Lei n. 8.029, de 12 de abril de 1990 (Federal) – Dispõe sobre a extinção e dissolução de entidades da administração Pública Federal, e dá outras providências.

Lei Complementar n. 16, de 04 de junho de 1992 (Municipal) – Dispõe sobre a política urbana do município, institui o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, e da outras providências.

Decreto n. 11.860, de 23 de dezembro de 1992 (Municipal) – Cria e delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária e dá outras providências.

Lei n. 8.630, de 25 de fevereiro de 1993 (Federal) – Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.

Decreto n. 12.821, de 27 de abril de 1994 (Municipal) – Prorroga o prazo previsto no decreto n.º 11.860 de 23 de dezembro de 1992.

Decreto n. 3.277, de 7 de dezembro de 1999 (Federal) – Dispõe sobre a dissolução, liquidação e extinção da Rede Ferroviária Federal S.A. - RFFSA.

Lei n. 10.233, de 5 de junho de 2001 (Federal) – Dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001 (Federal) – Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

Medida Provisória n. 2.217-3, de 4 de setembro de 2001 (Federal) – Altera a Lei nº 10.233, de 5 de junho de 2001, que dispõe sobre a reestruturação dos transportes aquaviário e terrestre, cria o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte, a Agência Nacional de Transportes Terrestres, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e o Departamento Nacional de Infra-estrutura de Transportes, e dá outras providências.

Lei Complementar n. 56, de 08 de julho de 2002 (Municipal) – Prorroga o prazo de vigência da Lei Complementar nº 16, de 4 de junho de 1992, Plano Diretor da Cidade, e dá outras providências.

Substitutivo n. 3, de 18 de outubro de 2006 ao Projeto de Lei Complementar nº 25/2001 (Municipal) – Dispõe sobre a política urbana do município, instituindo o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro.

Decreto s/n., de 9 de fevereiro de 2004 (Federal) – Cria Grupo de Trabalho com a finalidade de realizar estudos, elaborar e analisar propostas de uso de imóveis de propriedade da União ou de órgãos ou entidades da administração pública federal, para revitalização de parte da região portuária do Porto do Rio de Janeiro e adjacências, e dá outras providências.

Decreto n. 26.852, de 08 de agosto de 2006 (Municipal) – Cria e delimita a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro para fins que indica, declara de utilidade pública imóveis, estabelece condições para parceria com o setor privado e autoriza a constituição de Grupo de Trabalho.

Medida Provisória n. 369, de 7 de maio de 2007 (Federal) – Acresce e altera dispositivos da Lei nº 10.683, de 28 de maio de 2003, para criar a Secretaria Especial de Portos, e dá outras providências.

Lei Complementar n. 101, de 23 de novembro de 2009 (Municipal) – Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências.

Lei Complementar n. 102, de 23 de novembro de 2009 (Municipal) – Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro CDURP e dá outras providências.

Lei Complementar n. 111, de 1 de fevereiro de 2011 (Municipal) – Dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e dá outras providências.

Lei 12.836, de 2 de julho de 2013 (Federal) – Altera os arts. 2º, 32 e 33 da Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade.

ANEXO A – Parâmetros Urbanísticos da AEIU da OUCPRJ

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

Fonte: Rio de Janeiro (2009).

Conselho Editorial Coleção Metrópoles

Dr. Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro – IPPUR/UFRJ

Presidente do Conselho

Dra. Ana Lúcia Rodrigues – PPGCS/UEM

Dra. Andrea C. Catenazzi – UNGS/Argentina

Dr. Aristides Moysés – PUC Goiás

Dr. Carlos de Mattos – IEU/PUC Chile

Dr. Carlos Nassi – COPPE/UFRJ

Dr. Emilio Pradilla Cobos – UAM (Universidade Autonoma Metropolitana), México

Dr. Eustógio Wanderley C. Dantas – PPGG/UFC

Dr. Frederico Rosa Borges de Holanda – FAU/UNB

Dr. Jeroen Johannes Klink – UFABC

Dra. Inaiá Maria Moreira de Carvalho – PPGCS/UFBA

Dr. José Borzacchiello da Silva – PPGDMA/UFC

Dra. Lúcia Bógus – PPGCS/PUC Minas

Dra. Luciana Teixeira Andrade – PPGCS/PUC Minas

Dra. Marcia da Silva Pereira Leite – IFCS/UERJ

Dr. Marcio da Costa – FE/UFRJ

Dr. Manuel Villaverde Cabral – Universidade de Lisboa

Dra. Maria do Livramento Miranda Clementino – NAPP/UFRN

Dra. Maria Madalena Franco Garcia – FNEM (Fórum Nacional de Entidades Metropolitanas)

Dra. Maura Pardini Bicudo Véras – PPGCS/PUC São Paulo

Dra. Olga Firkowski – Dept. Geografia/UFPR

Dr. Orlando Santos Junior – IPPUR/UFRJ

Dr. Peter Spink – EAESP/Mackenzie/SP

Dr. Roberto Kant de Lima- INCT-InEAC/UFF

Dr. Roberto Luís M. Monte-Mór – CEDEPLAR/UFMG

Dr. Ruben George Oliven – PPGAS/UFRGS

Dr. Ricardo Machado Ruiz – CEDEPLAR/UFMG

Dra. Raquel Rolnik – FAU/USP

Dra. Rosa Moura – IPARDES/PR

Dra. Rosetta Mammarella – FEE/RS

Dra. Simaia do Socorro Sales da Mercês – NAEA/UFPA

Dra. Suzana Pasternak – FAU/USP