

FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES

LEANDRO ROCHA ATHAYDE

PORTO MARAVILHA:

As transformações urbanísticas da região portuária na percepção dos
sujeitos que vivem, trabalham e circulam em seu território.

Mestrado Profissional em Gestão do Estado, Governo e Políticas Públicas

São Paulo

2017

FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO

FACULTAD LATINOAMERICANA DE CIENCIAS SOCIALES

LEANDRO ROCHA ATHAYDE

PORTO MARAVILHA:

As transformações urbanísticas da região portuária na percepção dos sujeitos que vivem, trabalham e circulam em seu território.

Dissertação a ser apresentada a banca examinadora da Fundação Perseu Abramo de São Paulo, como exigência parcial para a obtenção do título de mestre em ciência política, sob a orientação da Professora Fernanda Araujo de Almeida.

Mestrado Profissional em Gestão do Estado, Governo e Políticas Públicas

São Paulo

2017

BANCA EXAMINADORA

Agradecimentos

Agradeço a todos que ajudaram de alguma forma na construção desta dissertação, e de forma especial:

A minha orientadora Fernanda, que sempre foi extremamente compreensiva com as curvas sinuosas da minha loucura de vida e ao mesmo tempo muito solícita, ajudando sempre que necessário para conseguirmos o melhor resultado possível. Certamente não teria finalizado este trabalho sem o seu apoio;

Aos meus pais e meus avós por todo o investimento em mim realizado, não seria ninguém sem qualquer um de vocês;

A todos os companheiros da Turma 02. Eu não poderia ter sido agraciado com melhores amizades que a de vocês neste período;

A Fundação Perseu Abramo pelo trabalho realizado e pela oportunidade a mim oferecida;

A banca examinadora desta dissertação que gentilmente aceitou fazer a leitura e análise deste trabalho;

Ao amigo Thiago Manhente, pelas sempre pontuais revisões e críticas;

Ao amigo Ronald Sorriso, o qual não teria chegado aqui sem sua indicação e apoio;

Ao Fox, melhor companheiro de horas de leitura.

SUMÁRIO

Introdução.....	1
Capítulo I - O Porto de Docas do Rio de Janeiro: Um breve resgate histórico do seu desenvolvimento	4
Capítulo II – O Projeto Porto Maravilha: O que é no papel, na vida da população e suas críticas	22
Capítulo III – A realidade dos que vivem o Porto: O que mudou para aqueles que têm o Porto em seu dia a dia	51
Considerações Finais	73
Referências Bibliográficas	82

RESUMO

Esta dissertação discute o processo de planejamento e implantação do projeto Porto Maravilha, na região portuária do Rio de Janeiro, com enfoque principal naqueles sujeitos que vivem, trabalham e circulam nesta região. Este estudo se baseou inicialmente no apanhado histórico da região, desde o descobrimento do Brasil até as últimas obras de aterramento da região portuária, para após isso nos debruçarmos sobre as “burocracias” daquela que é considerada a maior parceria público-privada da história do Brasil, orçada em cerca de 8 bilhões de reais, para pôr fim conseguir entender seus conceitos e toda a engenharia financeira, política e social realizada para chegar neste objetivo. E exatamente pela forma escolhida que este projeto fosse tocado pelos órgãos públicos e privados, também foi realizado um estudo das concepções não só entre especialistas como Ermínia Maricato, Mariana Fix e Raquel Rolnik, grandes nomes do urbanismo brasileiro, como também dos sujeitos significativos mais afetados pela execução do projeto Porto Maravilha.

ABSTRACT

This dissertation discusses the plan and implementation process of the Porto Maravilha Project at port of Rio de Janeiro mainly focused on those people who live, work and circulate in this region. This study was initially based on the historical data of such location since the discovery of Brazil up to the latest grounding works at Rio de Janeiro port, prior the approached and analysis of the involved bureaucracies of the considered largest public-private partnership in the history of Brazil budgeted in some 8 billion of reais. Furthermore, in the forthcoming step to comprehend the involved concepts and financial engineering so as the social policy undertaken to reach the aims. Moreover, take into account that the aforementioned project was carried out between public and private parties, was also performed an additional study regarding the opinion not only from experts as Erminia Maricato, Mariana Fix and Raquel Rolnik, the great names of Brazilian urbanism, but also from most affected population due the implementation of the Porto Maravilha Project.

Introdução

A presente pesquisa tem como objetivo a análise das transformações urbanísticas no território de uma Operação Urbana Consorciada, conhecida como “projeto Porto Maravilha”, pelo seu impacto no cotidiano dos sujeitos que vivem, trabalham e circulam neste recorte territorial do Rio de Janeiro, que incluem os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Caju, Cidade Nova e São Cristóvão, além de trechos do Centro, todos no perímetro da região portuária.

Devido ao meu intenso contato com esta região, uma vez que trabalho em uma operadora logística e portuária do Porto de Docas há mais de três anos, vi neste caso uma grande necessidade de entendimento daquilo que para muitos foi apresentado como “uma fórmula mágica”¹ para a resolução de grande parte dos problemas da região portuária do Rio de Janeiro, além da criação de mais um polo turístico no Rio de Janeiro, o Porto Maravilha.

Vale ressaltar a dificuldade de compreensão de toda esta temática para aqueles que, assim como eu no início desta pesquisa, não tinham uma compreensão das entrelinhas de como um projeto desse porte, orçado em cerca de oito bilhões de reais, conseguiu sair do papel, bem como das “burocracias” pertinentes aos processos de operações urbanas e parcerias público-privadas, pois minha formação acadêmica foi voltada para as áreas da Ciência Política e a Sociologia, faltando-me assim conhecimento e melhor compreensão sobre as temáticas que envolvem o urbanismo. Ademais, há também dificuldade no acesso leigo² a certas informações, uma vez que diversos artigos e informativos são apresentados de forma muito abrangente nos meios de comunicação, principalmente no site oficial do Porto Maravilha. As informações divulgadas são deveras institucionais e não tocam nos principais assuntos que este trabalho se dispõe a debater - a realidade alterada daqueles que vivem, trabalham e circulam na região portuária.

¹ Expressão original da urbanista Mariana Fix sobre parcerias público-privadas.

² Considerando aqueles que não estão debruçados sobre o assunto; a sociedade civil no geral.

Corajosamente, e também audaciosamente, almejo multiplicar esta informação não apenas dentro da academia, mas junto à movimentos sociais, partidos políticos, sindicatos e a sociedade civil organizada no geral, uma vez que a temática das privatizações e concessões está novamente em voga na política brasileira.

Para alcançar estes objetivos, o primeiro passo foi realizar o resgate histórico da região portuária, apresentado no primeiro capítulo desta dissertação. As regiões de portos acompanharam e participaram diretamente de todo o progresso das principais cidades do Brasil, e principalmente o Porto de Docas do Rio de Janeiro, que passou por diversos processos de expansão que sempre colocaram como um dos objetivos “salvar” a região do Porto dos diversos problemas que ali existiram ao longo do tempo. Nos dias de hoje, como podemos ver que tais projetos não atendem as reais necessidades daqueles que vivem, trabalham e circulam, como pretendemos apresentar nesse estudo. Assim, ancorados na história como método de análise Marx nos sugere que:

Os homens fazem a sua própria história, mas não a fazem como querem, não a fazem sob circunstâncias de sua escolha e sim sob aquelas com que se defrontam diretamente, legadas e transmitidas pelo passado. (Marx, 2003, p. 07)

Para uma melhor compreensão do projeto Porto Maravilha, houve a necessidade de trabalharmos os conceitos, tais como “operação urbana consorciada”, “parcerias público-privadas”, “plano diretor”, “CEPACs”, entre outros, da qual o segundo capítulo teve a responsabilidade de conceituar e explicar as “burocracias” que envolvem essa complexa operação que envolve tanto o Estado, como também diversos atores do setor privado, assim como principalmente os mais afetados, e geralmente menos ouvidos, os moradores e trabalhadores da região.

Neste capítulo também foram analisadas concepções críticas ao projeto, principalmente de urbanistas como Raquel Rolnik, Ermínia Maricato e Mariana Fix, que nos ajudam a entender como as parcerias público-privadas não são um ponto fora da curva, mas uma característica do projeto neoliberal³ que está em disputa no dia a dia da política brasileira e mundial. Como não poderia faltar, uma vez que esse é o tema central

³ Para melhor compreensão do que chamamos de projeto Neoliberal ler CHAUI, Marilena. Cultura e Democracia: o discurso competente e outras falas. São Paulo: Cortez, 2007.

dos debates políticos e midiáticos que vêm se desenrolando nos últimos anos, este trabalho coloca a luz sobre o tema da corrupção na realização de parcerias público-privadas, contratos que levaram para cadeia figuras como o ex-governador do Rio de Janeiro Sérgio Cabral e o ex-deputado federal Eduardo Cunha.

Por fim, o terceiro capítulo deste trabalho se concentrou em analisar as concepções daqueles que tem na região portuária o seu dia a dia, da qual foram coletadas por trabalho de campo, análise de relatórios, documentários, artigos e entrevistas sobre o Porto Maravilha. Por exemplo, em casos de mudança no transporte público que dificultou a vida dos moradores, mas é posto como uma melhoria concreta do consórcio Porto Novo, graças ao VLT⁴. Ou mesmo sobre as remoções de moradores, que foi pouco discutida com a sociedade civil.

⁴ Abreviação de “Veículo Leve sobre Trilhos”.

Capítulo I - O Porto de Docas do Rio de Janeiro

Um breve resgate histórico do seu desenvolvimento

Figura 1 - Retratação da Baía de Guanabara no período colonial⁵



Neste capítulo faremos um resgate histórico das marcantes etapas percorridas pelo Porto do Rio de Janeiro junto à história do Brasil. Como ficará claro no decorrer deste trabalho, a história de povoamento, colonização e progresso do Brasil se confunde com as histórias de seus portos. Entre eles, um dos principais é o Porto do Rio de Janeiro, e um dos intuits desta pesquisa é aprofundar sua importância, sua história, suas melhorias históricas e os motivos de sua degradação, um processo que culminou em um dos maiores projetos de parceria público-privada da história do Brasil, o Porto Maravilha.

No que se entende como o processo de início de povoamento da região portuária do Rio, ainda em processo de descobrimento de suas terras, Fernando Mello⁶ descreve:

Desde o início da ocupação da Baía de Guanabara e fundação da cidade do Rio de Janeiro por Estácio de Sá em 1565, teve essa região características mais do que propícias para a atividade econômica e portuária, devido às suas condições climáticas e geográficas adequadas, aliadas a extrema exuberância das terras circundantes (MELLO, 2003, p. 25).

Com tamanhas exuberâncias e qualidades da região que hoje chamamos de “portuária”, pode-se dizer que a cidade do Rio de Janeiro já nasceu como Porto. “Tinham

⁵ Fonte: <http://museudoamanha.org.br/portodorio/>

⁶ Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (1974), Mestrado (2001) e Doutorado (2011) em Planejamento Urbano e Regional pela UFRJ. Atualmente é Arquiteto da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

na baía um Porto de águas tranquilas e favoráveis ao desenvolvimento, como centro de negócios e núcleo de articulação com sede do poder colonial” (GERSON⁷, 2000, p. 6). Em uma época que o Brasil dependia diretamente dos navios para realizar qualquer processo de subsistência e progresso de sua ainda pequena população, podemos dizer que, por natureza, as áreas mais movimentadas comercialmente seriam as regiões próximas ao Porto.

Em 1618 temos o início do processo de padronização portuária da região que hoje conhecemos como Porto de Docas. Nesta época foi baixada uma ordem do então governador Rui Vaz Pinto que determinava que os escravos negros fossem empregados na carga e descarga dos navios, dando início à regulação de trabalho dos estivadores⁸ no Rio de Janeiro. A expansão das atividades portuárias na cidade desempenhou papel fundamental no processo de ocupação e povoamento na área central do Rio de Janeiro. Segundo Noronha Santos⁹,

Muito antes de 1800 (...) no litoral entre a Prainha e a Saúde principiou a ter notável crescimento a edificação, instalando-se aí depósitos e armazéns de produtos agrícolas e industriais (importados). Ocuparam-no pela mesma época, armadores e traficantes de escravos, pescadores e embarcadiços.

Outro ponto importante para a transformação comercial portuária do Rio de Janeiro foi a transferência da capital da colônia portuguesa de Salvador para o Rio de Janeiro em 1763. O “importante papel desempenhado pela cidade no circuito das trocas no interior da economia mercantil acelerou enormemente seu processo de urbanização. Lagoas e brejos (...) começaram a ser dissecados” (CARDOSO, 1987, p. 27).

Podemos afirmar também que, junto a este incremento de movimentação urbana e comercial, teve início um processo de degradação da área, uma vez que, naquela época, não havia qualquer regulação de saneamento, higiene ou meio ambiente no geral.

Com a vinda da Família Real para o Brasil e a Abertura dos Portos às Nações Amigas, em 1808, o processo de urbanização e desenvolvimento da Saúde, da Gamboa, do Saco do Alferes e da Praia Formosa ampliou-se. Durante o século XIX as chácaras foram sendo divididas em lotes urbanos e vários logradouros públicos foram criados. A crescente atividade portuária do local dinamizou a ocupação dos morros e planícies de toda a área circunvizinha, criando as

⁷ Brasil Gerson foi um historiador da década de 60, tendo como uma das suas principais publicações “História Das Ruas do Rio”.

⁸“Os estivadores tinham a tarefa de embarcar e desembarcar as cargas nos navios e fazer o serviço de bordo” (CEDREZ, 2014, p. 02).

⁹ Noronha Santos, citado por CARDOSO et al., 1987, p. 27.

condições para a posterior formação dos três bairros vinculados a atividade portuária: Saúde, Santo Cristo e Gamboa. (MELLO, 2003, p. 31).

Conforme comenta Mello, os bairros da Saúde, Gamboa, Saco do Alferes e Praia Formosa são de extrema importância porque, como será demonstrado mais a frente neste trabalho, fazem parte da área do Porto Maravilha. Atualmente, o bairro da Saúde é o segundo menor bairro do Centro do Rio, a Gamboa é um bairro de classe média da região do Porto, o Saco de Alferes se refere a uma antiga enseada que existia na Baía de Guanabara (a mesma foi aterrada e em seu lugar temos hoje a Avenida Francisco Bicalho e o bairro de Santo Cristo) e a Praia Formosa, antiga praia localizada na região portuária¹⁰, teve parte do seu espaço aterrado para a construção da Rodoviária Novo Rio.

Voltando ao século XIX, é importante salientar o quão necessário foi o crescimento urbano e a ampliação territorial da colônia, a princípio por uma questão de defesa e subsistência próprias devido ao constante risco de invasão de outros reinos. Era importante ocupar o máximo de áreas possíveis e, após considerável crescimento da colônia, essa necessidade se deu pelos arranjos sociais do momento histórico, assim como por uma questão comercial na região Portuária, que sempre teve uma característica de ser uma área menos nobre, ligada à questão da escravidão, aos depósitos de mercadorias, oficinas, trapiches, tabernas e outros processos ligados ao Porto, bem como a concentração de população periférica e marginalizada que começou a se amontoar em cortiços.

Nesta época, o Rio de Janeiro já vivia seus primeiros problemas de adensamento populacional, e estas atividades econômicas em crescimento geraram alguns desdobramentos de ocupação que chegaram até o uso de cortiços e casas de cômodos com condições higiênicas mínimas. Não era incomum o Porto ser a “porta de entrada”, nesta época, de epidemias contaminantes não apenas pela insalubridade, mas também pela chegada de navios do exterior. Observação confirmada por Ferreira Santos¹¹, conforme podemos ler abaixo:

Em meados do século XIX, o Rio de Janeiro, capital do império do Brasil, era uma cidade majoritariamente negra, dos 130 mil habitantes estimados em

¹⁰ A Região Portuária faz parte da Área de Planejamento 1 do Município do Rio de Janeiro, formada pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju e possui, segundo o Censo 2010 do IBGE, mais de 48 mil habitantes. Grande parte dos residentes vive nos morros da Conceição, Saúde, Pinto, Gamboa e Providência.

¹¹ Professor graduado em Geografia pelo IGEO da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ) e em Filosofia pela FFLCH da Universidade de São Paulo (USP). Possui Doutorado e Mestrado em Geografia Humana pela FFLCH da Universidade de São Paulo.

1838, pelo menos 2/3 eram escravos. Mantinha também muitos dos seus aspectos de atrasada cidade colonial: A limpeza pública era escassa, a iluminação se fazia por raras lâmpadas de azeite de peixe, os esgotos corriam por calhas no meio das ruas (p.59).

Segundo Mello, em 1852 se iniciou o processo de estudo e construção entre o cais da Marinha e de Guerra para a construção da Doca da Alfândega, tendo nesta data a instituição da sua primeira comissão de obras chefiada pelo engenheiro André Rebouças onde se planejou uma ampliação dos seus 644 metros iniciais para um cais de 5.600 metros. Já em 1870, com a construção da doca da Alfândega, surgiram os primeiros projetos para o desenvolvimento do Porto do Rio de Janeiro, que então funcionava por meio de instalações dispersas, compreendendo os trapiches da Estrada de Ferro Central do Brasil, da Ilha dos Ferreiros, da enseada de São Cristóvão, da Praça Mauá e os cais Dom Pedro II, da Saúde, do Moinho Inglês e da Gamboa.

Figura 2 – Antes e depois do aterramento¹²



Estes seriam os primeiros grandes movimentos de melhoria da região portuária do Rio, que neste momento já passa por todos os problemas e degradação gerados pela má utilização e gestão de sua área. Segue abaixo ilustração topográfica do Rio de Janeiro na qual podemos ver o processo de avanço dos aterros sobre as enseadas da baía de Guanabara, que deram origem a bairros e novas zonas de atracação da região portuária.

¹² Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2011a).

Figura 3 - Litoral e topografia do Rio de Janeiro, com foco na região portuária (1500)¹³



Em comparação com esta foto por satélite de 2014, fica clara a quantidade de modificações realizadas na região portuária do Rio de Janeiro:

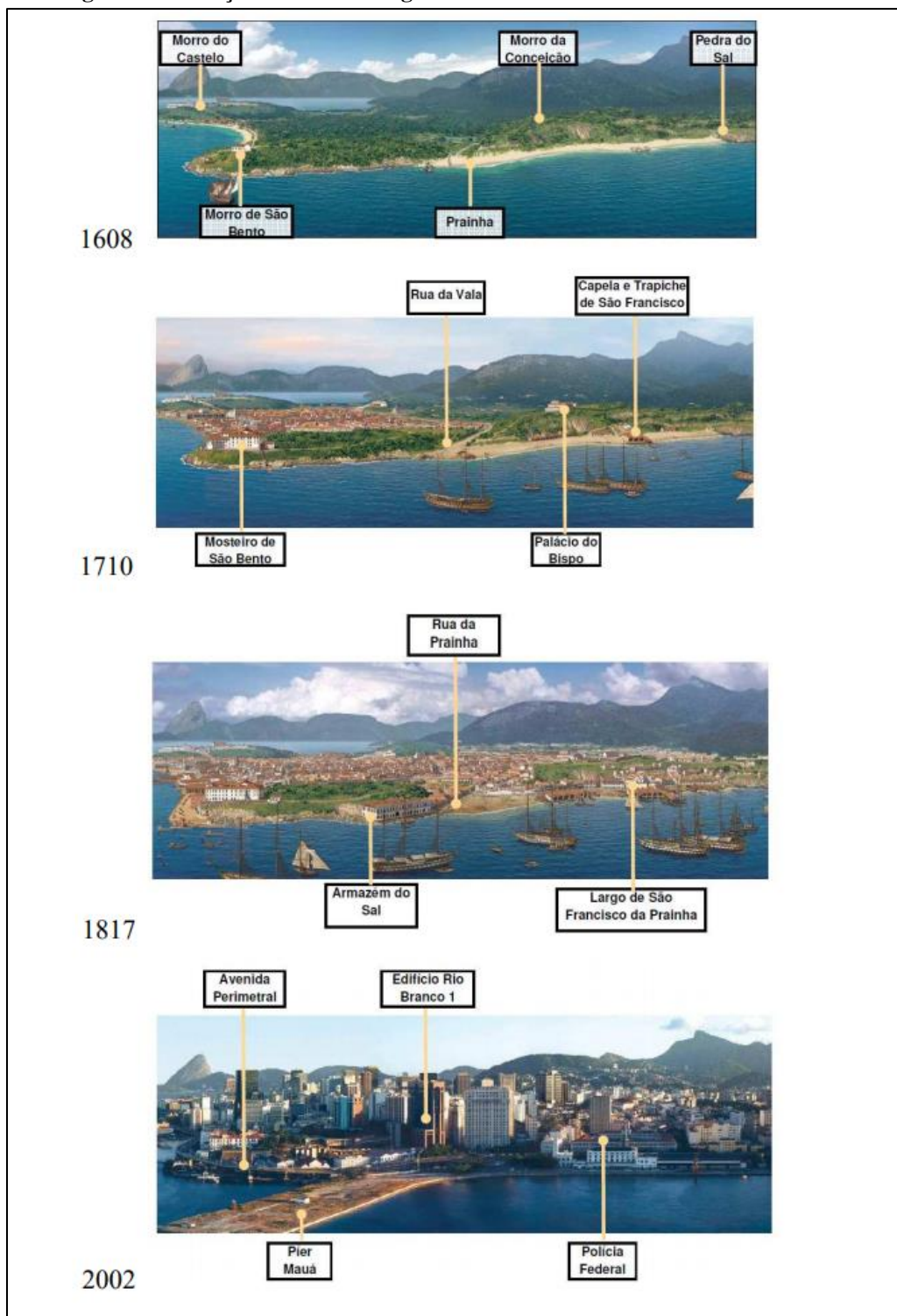
Figura 4 - Litoral e topografia do Rio de Janeiro, com foco na região portuária (2014)¹⁴



¹³ Fonte: <http://www.riodejaneiroaqui.com/pt/saco-de-sao-cristovao-e-saco-do-alferes.html>

¹⁴ Idem.

Figura 5 - Evolução urbana da Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro¹⁵



¹⁵ Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro (2011a).

Podemos dizer que foi no século XIX que aconteceram as maiores transformações, conforme afirma Santos (2010): “É a partir do século XIX que se darão as maiores transformações no espaço urbano carioca. Impulsionada pelo café, novo produto que a cidade viria a escoar, (...). De cidade com função predominantemente portuária, o Rio mudará ” (p. 44).

Tendo o status de capital política do Brasil durante o Segundo Reinado, o Rio de Janeiro obteve uma série de melhorias através de tratados de estabilidade política, das quais teve papel principal o Marques do Paraná Honório Hermeto Carneiro Leão, líder dos conservadores, que conseguiu em sua montagem do Ministério da Conciliação unir as duas correntes políticas dominantes da época, os conservadores e os liberais, mais conhecidos como Saquaremas¹⁶ e Luzias¹⁷.

É importante abrir um parêntese sobre estes dois grupos e salientar que atualmente ainda temos nossa própria divisão, embora com novos nomes de representatividade e outras bandeiras a serem defendidas. Naquela época, os Saquaremas defendiam um Estado fortalecido, centralizado, com ideais nacionalistas em detrimento de oligarquias e inserções comerciais para companhias de países estrangeiros. Já os Luzias defendiam o Estado mínimo, com uma orientação liberal, e uma associação do Brasil a Inglaterra, assim como aos novos Estados Unidos, por natureza o grupo político mais relacionado aos senhores de engenho, juristas e profissionais liberais. Ainda que com grandes diferenças históricas dos grupos Luzias e Saquaremas, hoje o Partido dos Trabalhadores (PT) e o Partido da Social Democracia Brasileira (PSDB) dualizam debates iniciados no Brasil entre estes dois grupos, conforme confirma o professor Christian Edward Lynch (IESP/UERJ) em um artigo para o jornal *O Globo* de 2014:

Nas atuais eleições, Dilma representa, na centro-esquerda, a linhagem nacionalista, (...) Na centro-direita, Aécio encarna o liberalismo cosmopolita que o PSDB de Fernando Henrique, quando ocupou o Planalto, herdou da UDN de Lacerda. Orientado pelo valor da igualdade, o nacionalismo estatista dos petistas aposta em um Estado atuante, capaz de reduzir as desigualdades sociais, enquanto o cosmopolitismo liberal dos tucanos, mais inclinado ao valor da liberdade do indivíduo, aposta na auto-organização da sociedade e do mercado. Desde o Império, os luzias acusam os saquaremas de autoritários,

¹⁶ Foi um grupo político brasileiro do Período Imperial, surgido por volta de 1836. Evolução direta do Partido Restaurador, reunindo os antigos caramurus com a ala dissidente dos liberais moderados. Sendo, por fim, por volta de 1853 conhecido como Partido Conservador. (GUEDES, 2015.)

¹⁷ “Luzias” era o apelido dos liberais em alusão à Vila de Santa Luzia, em Minas Gerais, onde ocorreu a maior derrota destes, no curso da revolução de 1842. (FAUSTO, 1995).

patrimonialistas, corruptos e adoradores do Estado, sendo por eles acusados de elitistas, privatistas, moralistas e entreguistas¹⁸.

Ainda que discordando da conclusão do Prof. Lynch acerca da definição do Partido dos Trabalhadores como centro-esquerda (uma vez que a história do Partido demonstra os fundamentos claros de um partido de esquerda, bem como o Partido da Social Democracia Brasileira o faz com a centro-direita¹⁹, tendo uma trajetória histórica de apoio ao mercado liberal e também neoliberal e a defesa de pautas retrógradas ao progresso do país), a digressão tem como perspectiva apontar uma analogia histórica para a melhor assimilação dos argumentos dos grupos da época, que por muito tempo foram reconhecidos como “conservadores” e “liberais”²⁰. É importante salientar que naquela época nenhum dos grupos representava a população menos guarneçada, ou seja, os pobres, os negros, os imigrantes e até mesmo as mulheres, ao contrário do que se pretende ao PT nos dias de hoje²¹.

Com a monocultura do café assumindo grande importância no mercado brasileiro de 1831 a 1870, podemos dizer que o café e a monarquia centralizadora da época se fortaleciam mutuamente. Para que o negócio continuasse lucrativo diante da necessidade de uma maior estrutura que atendesse aos barões do café do Vale do Paraíba, houve o incentivo à vinda de trabalhadores assalariados de outros continentes (uma vez que o movimento abolicionista já estava em ação), o incentivo a novos meios de transporte, a criação de novas ferrovias e, por fim, o aparelhamento e aumento dos Portos. Neste período, o Rio de Janeiro teve crescimento e modernização notáveis, com nova tecnologia de iluminação, sistema de esgotos, a introdução dos bondes que alongaram a cidade e o

¹⁸ Fonte: <<https://oglobo.globo.com/brasil/squaremas-petistas-luzias-tucanos-14238164>>

¹⁹ Na história de fundação do PSDB, o partido tem seu início como centro-esquerda na cisão ocorrida dentro do PMDB com ajuda do PFL, melhor comentada no artigo “PSDB – Teoria e Análise dos Tucanos”, de Déberson Ferreira (UFSC). Contudo, diante de frequentes embates com o PT, o PSDB deixou de vez o campo da centro-esquerda, sendo atualmente o protagonista da chamada “nova direita” (o principal embate entre esses partidos ocorreu nas eleições presidenciais de 1994, com o PSDB se colocando então como a opção da “direita” nacional).

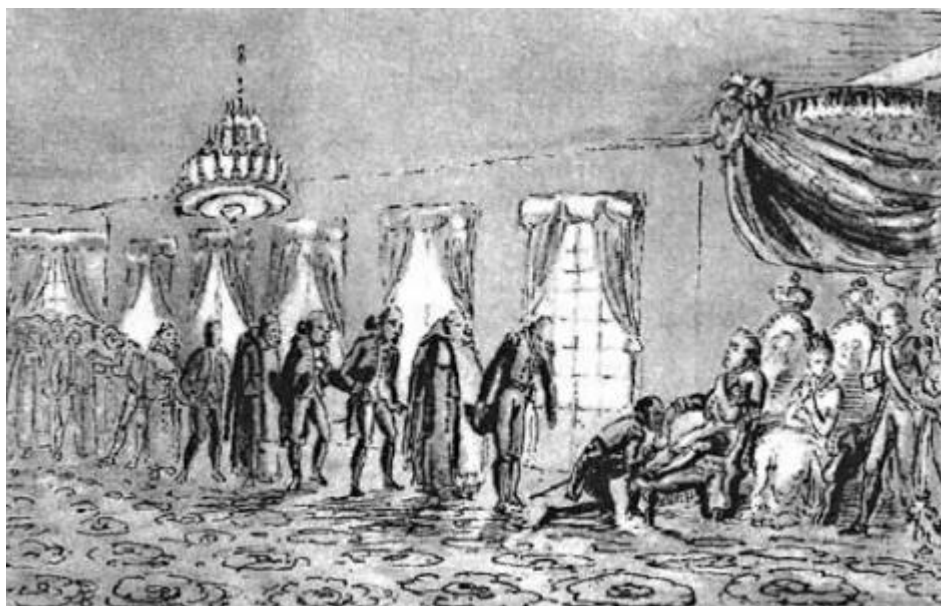
²⁰ Para maior e melhor conteúdo acerca do debate do posicionamento político do Partido dos Trabalhadores recomendo o livro “O Modo Petista de Governar”, de Jorge Bittar (1992).

²¹ Tal afirmação pode ser verificada desde os documentos internos do Partido dos Trabalhadores, como estatutos, resoluções, manifestos e documentos aprovados em convenções nacionais para os programas que seus parlamentares executam no dia-a-dia da vida pública, tendo como o exemplo máximo o governo do presidente Lula (2003-2011), considerado em 20 de Dezembro de 2010 em pesquisa do Instituto Data Folha, com avaliação de 83% dos brasileiros como ótima ou boa, muito devido a melhoria na vida das pessoas mais pobres, fato também destacado na mesma pesquisa.

aquecimento do comércio de exportação e importação, principalmente nas ruas do Ouvidor, Gonçalves Dias e Direita²², todas no Centro da cidade do Rio de Janeiro. Junto a isso, tivemos um processo de melhoramento do Porto do Rio de Janeiro.

Segundo a historiadora Marta Iansen²³, outro acontecimento marcante para o Rio de Janeiro e sua estrutura de logística, desta vez no campo dos transportes públicos, envolveu o Rei D. João VI, que se deslocava para sua fazenda em Santa Cruz e mobilizava uma verdadeira peregrinação até o local para a famosa cerimônia do “Beija-Mão”²⁴.

Figura 6 – Ilustração do “Beija-Mão”²⁵



Devido à distância e dificuldade de acesso ao local, a tarefa se tornava impossível caso o peregrino não tivesse um meio próprio de transporte. Pensando nisso, em 18 de outubro de 1817, Sebastião Fábregas Surigué solicitou a Majestade e foi atendido, uma concessão para exploração do serviço de coches e seges entre a cidade e Santa Cruz e também para a Quinta da Boa Vista.

²² Atualmente conhecida como Rua 1º de Março.

²³ Historiadora e consultora educacional em Ciências Humanas. Blogueira em "História & Outras Histórias" (<https://martaiansen.blogspot.com.br/>).

²⁴ Foi D. João VI quem incorporou o “beija-mão” ao ritual brasileiro: toda a noite, por volta das 20 horas, o rei recebia o público numa sala designada para esse propósito no Palácio de São Cristóvão. Nesse momento especial, o ato representava a aceitação da corte, que se curva diante do novo imperador e, com seu gesto, aceita o regime (SCHWARCZ, 2000).

²⁵ Fonte: <http://www.museudantu.org.br/Galeria/beijamao>

Figura 7 – Decreto de concessão a Sebastião Surigué²⁶



Podemos dizer que este foi o primeiro serviço de transporte coletivo no Brasil. Em 1850 foram inauguradas as linhas para Botafogo, São Cristóvão e Tijuca, em 1884 conta-se que 374 diligências rodavam pela cidade. O transporte por diligências só teve seu declínio em 1906 com o advento do bonde, que revolucionou o transporte no Rio de Janeiro. A história contada por Iansen demonstra como o Rio de Janeiro necessitava de um crescimento que atendesse suas demandas, sejam em rituais como o “beija-mão” ou em termos urbanos e de crescimento populacional.

Voltando ao histórico portuário do Rio de Janeiro, com a necessidade de incrementos nas atividades de importação e exportação, principalmente devido ao café e outros produtos de grande movimentação comercial,

(..) foram feitos os decretos nº 849, de 11 de outubro de 1890, e nº 3.295, de 23 de maio de 1890, da qual autorizaram, respectivamente, à Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil e a The Rio de Janeiro Harbour and Docks, a construção de um conjunto de cais acostáveis, armazéns e alpendres. No primeiro caso, entre a Ilha das Cobras e o Arsenal de Marinha e, no

²⁶ Fonte: SCHWARCZ, Lilia. O Império em Procissão: ritos e símbolos do Segundo Reinado. Editora Zahar, 2000.

segundo, desde o Arsenal de Marinha até a Ponta do Caju (GUIMARÃES, 2015, p. 46).

Neste período o Brasil já vivia a realidade da República Velha e muitos acreditavam que, com o advento da mudança na forma de governo, haveria um olhar mais cuidadoso com as populações mais carentes. O que se viu, contudo, foi exatamente o oposto. A República, com suas ideias positivistas, não poderia tolerar uma capital com tantos problemas de infraestrutura que levavam à favelização e a uma grande quantidade de cortiços no Centro da cidade. A situação cotidiana da cidade era tão calamitosa que se tornou conhecida como a “Cidade da Morte” devido a problemas como febre amarela, peste, varíola, tuberculose e malária.

Esta situação remonta e explica o início do processo de favelização²⁷ no Brasil e, principalmente, no Rio de Janeiro. Ermínia Maricato²⁸ (2001) aponta que este processo está relacionado com as características excludentes do mercado imobiliário formal e com a urbanização desigual da metrópole, além dos processos históricos de desenvolvimento do capitalismo nos países periféricos, entendido como desigual e combinado. Em “Metrópole da periferia do capitalismo: ilegalidade, desigualdade e violência”, Maricato aponta que a favelização das cidades está relacionada com as características excludentes do mercado imobiliário formal e com a “urbanização com baixos salários”.²⁹ Para a autora, o Estado fez-se presente no espaço da acumulação, mas se ausentou do espaço da miséria. O crescimento das favelas seria, portanto, resultado também da ausência e conivência do Estado. Ou seja, a favelização de alguns bairros da região portuária se dá exatamente pelo abandono do Estado - uma realidade não só na região portuária como da

²⁷ Pode-se entender neste trabalho como “favelização” o processo de crescimento de áreas de favela.

²⁸ Professora pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo onde defendeu mestrado, doutorado, livre docência e aprovada em concurso para professora titular. Como ativista política foi escolhida para defender a proposta de Reforma Urbana de iniciativa popular junto à Assembleia Constituinte do Brasil (1988). Atualmente é Profa. Visitante do Instituto de Economia da Unicamp e Profa. Colaboradora do Curso de Pós Graduação da FAUUSP além de participar de corpos editoriais. É um dos principais e mais respeitados nomes no Brasil sobre reforma urbana.

²⁹ Conforme completa João Sette, em “A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil” sobre “urbanização com baixos salários” – “ao contrário do que ocorreu na formação dos Estados do Bem-Estar Social nos países centrais, o processo de concentração populacional nos grandes centros industriais brasileiros não foi acompanhado por uma ação do Estado que garantisse condições mínimas de infraestrutura urbana e qualidade de vida, pois isso resultaria, em última instância, na elevação do custo de reprodução da classe trabalhadora, o que não interessava às classes dominantes industriais. Francisco de Oliveira, em recente trabalho, lembra como o incentivo à autoconstrução (através da pouca presença do Estado, que deixou a cidade periférica crescer sem controle algum) foi uma fórmula capaz de assegurar uma moradia mínima para a classe trabalhadora a preços baixíssimos, sem elevar o custo da mão-de-obra.”

maior parte do estado do Rio de Janeiro, que só começou a ter maior visibilidade quando atingiu o status de capital política do Brasil.

O quinto presidente brasileiro, Rodrigues Alves, que assumiu em 1902, tinha propostas para acabar com os problemas citados anteriormente, saneando e modernizando a cidade do Rio de Janeiro. Um primeiro passo, oficializado pelo Estado em 09 de novembro de 1904, foi a publicação de um plano de aplicação obrigatória de vacinas na população que gerou grande transtorno e comoção na cidade, episódio conhecido como “Revolta da Vacina”. Em continuidade às propostas de mudanças no Rio de Janeiro, Rodrigues Alves deu carta branca para o então prefeito do Distrito Federal do Rio de Janeiro, Francisco Pereira Passos, iniciar grandes obras. Como linhas auxiliares nesta força tarefa tivemos também Lauro Müller, ministro de obras, e Francisco Bicalho, responsável pela modernização do Porto do Rio de Janeiro. Influenciado pela reforma urbana de Paris, Pereira Passos inicia o processo do “Bota Abaixo”³⁰ no Rio, com a erradicação de cortiços, valorização de espaços centrais, alargamento de avenidas e praças, arrasamento de morros e demolição de vielas, tudo ao molde europeu. Junto a esse processo, Francisco Bicalho encabeçou um processo de meta urbanística da Região Portuária, onde o Porto seria o principal ícone de progresso material do Rio de Janeiro, e não há exageros em afirmar que o Porto do Rio de Janeiro seria o símbolo auge desse positivismo³¹ carioca, uma vez que o aparato para este empreendimento era enorme.

Segundo Guimarães³² (2015), em 24 de setembro de 1903 o governo contratou obras de melhoramentos com a firma C.H. Walker & Co. Ltda., consistindo principalmente na construção de 3.500m de cais. Com o litoral cheio de irregularidades,

³⁰ O “Bota Abaixo”, assim chamado pelo cronista João Paulo Coelho Barreto, o João do Rio, foi um processo de derrubada do casario do Centro, de edifícios antigos e de empreendimentos gigantescos que culminaram com a abertura das seguintes avenidas: Beira-Mar, construída sobre os entulhos do arrasamento parcial do Morro do Castelo, de mais de 700 casas e a Av. Central, atual Avenida Rio Branco. Algumas vias surgiram do processo, como as avenidas Mem de Sá e Salvador de Sá, outras se alargavam, como as ruas Visconde de Inhaúma, Carioca, Assembleia, Uruguaiana, São José, Sete de Setembro e Sacramento, que o povo viria a denominar, mais tarde, de Avenida Passos (QUERO, 2017).

³¹ A ideia do Positivismo é de que somente o conhecimento científico é verdadeiro, não se admitindo como verdades as afirmações ligadas ao sobrenatural, à divindade. Relacionado ao último caso, Comte chegou a criar uma nova ordem espiritual, onde a divindade não seria venerada, somente a humanidade. “No entender de Comte, a sociedade apresenta duas leis fundamentais: a estática social e a dinâmica social. De acordo com a lei da estática social, o desenvolvimento só pode ocorrer se a sociedade se organizar de modo a evitar o caos, a confusão. Uma vez organizada, porém ela pode dar saltos qualitativos, e nisso consiste a dinâmica social. Essas duas leis são resumidas no lema ‘ordem e progresso’” (VASCONCELOS apud LAGAR et al., 2013, p. 18).

³² Deborah Guimarães é turismóloga e escreve sobre a atratividade do Porto do Rio de Janeiro em sua tese “Turismo de Cruzeiros no Brasil”, assim como todo o histórico de formação deste Porto, hoje conhecido como Porto de Docas do Rio de Janeiro.

foram aterrados ilhotas e mangues, permitindo o surgimento de ruas que se dispunham em uma relação de paralelismo e perpendicularidade, formando ângulos de 90 graus, cujo resultado foi uma harmonia simétrica bem característica da época. Posteriormente, foram implantados o Cais da Gamboa e sete armazéns.

A história da Zona Portuária atual se confunde com a primeira renovação urbana de porte do Rio de Janeiro. No contexto das reformas realizadas pelo Prefeito Pereira Passos no início do século XX, o novo porto foi construído pelo Governo Federal entre 1903 e 1910, como parte importante da intervenção física e urbanística implementada. Desse plano faziam parte a criação da Avenida Central, a Avenida Francisco Bicalho e o canal do Mangue, e pela Administração Municipal a ligação da Zona Sul ao Centro pela Avenida Beira Mar, a integração de Copacabana ao espaço urbano pela abertura dos túneis Novo e do Pasmado, a Avenida Mem de Sá com o término do desmonte do morro do Senado, além de obras menores e complementares como o alargamento, para 17 m, das ruas Frei Caneca, Assembleia, Uruguaiana, Carioca e Visconde De Rio Branco; para 24 m, as ruas Estreita de S. Joaquim e Visconde de Inhaúma, e para 14 m a Rua Mariz e Barros (MELLO, 2003, p. 27).

Ainda segundo Mello, os pontos mais importantes da reforma para a região Portuária, nos aspectos de intervenção física do espaço, objetivavam o saneamento básico, o reordenamento e ampliação da estrutura de transportes da cidade, a drenagem de águas pluviais e o reaproveitamento do solo urbano. Nas questões administrativas, investimentos na educação pública, ampliação no atendimento médico e melhoramentos dos serviços a cargo da Prefeitura. Considerando o que temos no nosso presente cotidiano e no passado recente, podemos dizer que a reforma não foi suficiente para atender a demanda da população portuária, já historicamente marginalizada. A afirmação de Elizabeth Cardoso³³ abaixo deixa isso claro sobre o desalojamento de pessoas:

O monumental projeto de renovação voltava-se prioritariamente para as zonas antigas e centrais da cidade, constituindo-se o novo porto no eixo gerador do conjunto de melhoramentos. Além das obras de modernização do porto, a cidade foi sacudida pelo alargamento, pelo prolongamento e pela abertura de novas ruas em áreas densamente ocupadas, que implicaram a demolição de cerca de 2.000 prédios e o desalojamento de dezenas de milhares de pessoas (CARDOSO, 1987, p. 100).

³³ Elizabeth Cardoso é geógrafa e realizou graduação (1979) e mestrado (1986) em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro/RJ, doutorado na mesma área pela Universidade Federal Fluminense (2009) e Pós-doutorado em Urbanismo pelo Programa de Pós-graduação em Urbanismo da UFRJ (2014).

Em artigo oficial da ANTAQ³⁴, a mesma afirma que a inauguração oficial do Porto ocorreu em 20 de Julho de 1910, passando a ser administrado pela Demart & Cia. (1910), pela Compagnie du Port de Rio de Janeiro (1911 a 1922) e, por fim, pela Companhia Brasileira de Exploração de Portos (1923 a 1933). Pela Lei nº 190, de 16 de janeiro de 1936, foi constituído o órgão federal autônomo denominado Administração do Porto do Rio de Janeiro, que recebeu as instalações em transferência ficando subordinado ao Departamento Nacional de Portos e Navegação, do Ministério da Viação e Obras Públicas. Mais tarde, o decreto nº 72.439, de 09 de Julho de 1973, aprovou a criação da Companhia Docas da Guanabara, atualmente Companhia Docas do Rio de Janeiro. A Companhia de Docas do Rio de Janeiro atualmente gere os portos do Rio de Janeiro, Niterói, Angra dos Reis e Itaguaí, e são operadas diretamente pelo Governo Federal.

Junto à criação da CDRJ (Companhia Docas do Rio de Janeiro), é importante salientar que na década de 1970 o país vivia a gestão do Regime Militar, a Ditadura, em seu maior momento de popularidade - o chamado Milagre Brasileiro, que tinha como suas principais características as melhorias significativas na infraestrutura do país, desenvolvimento industrial, crescimento de estatais e geração de empregos ao custo de alta inflação e grande aumento da dívida externa, já que a principal fonte de empréstimos do governo militar era o FMI (Fundo Monetário Internacional)³⁵.

Sobre o “Milagre Econômico” da época, é importante frisar dois pontos: mesmo com o crescimento econômico da época, não houve distribuição de renda, de modo que as desigualdades sociais não apenas se mantiveram, como também se ampliaram. Segundo Celso Furtado (1968), "provocou-se maior concentração da renda (...) quando se tem amplamente reconhecido que o maior obstáculo ao desenvolvimento do país está na já excessiva concentração da renda" (p.19). O segundo ponto, mais próximo da questão portuária, foi o precoce fim desse “Milagre” em 1974, uma vez que a crise mundial causada pelo “Choque do Petróleo”³⁶, em sua segunda fase de crise, atingiu o Brasil. O

³⁴ A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) é uma entidade que integra a Administração Federal indireta, vinculada ao Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Foi criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001 e instalada em 17 de fevereiro de 2002.

³⁵ Segundo o historiador Jaime Benchimol (1992), o governo federal fez um empréstimo de cerca de 8.500 libras esterlinas (ou seja, metade da receita da União na época, um número muito expressivo) durante a gestão de Rodrigues Alves (1902-1906), marcada pelo “Bota Abaixo” de Pereira Passos. A ditadura militar deu continuidade à essa prática, comprometendo a autonomia financeira nacional.

³⁶ Em outubro de 1973, eclodiu a Guerra do Yom Kippur, a que se seguiu a quadruplicação do preço do barril de petróleo, (...) na esteira da nova guerra na região, os países produtores de petróleo anunciaram importantes aumentos no preço do produto, o que, para os árabes, visava a despertar a consciência moral do mundo diante do conflito contra Israel. (...). Na prática, a guerra criou condições políticas para o aumento

elevado aumento do preço do petróleo no mercado mundial afetou diretamente a economia brasileira. Os combustíveis derivados do petróleo aumentaram muito, elevando ainda mais a inflação, de forma que a balança comercial brasileira ficou com déficit elevado em função da importação de petróleo a preços exorbitantes. Conforme explica Ferreira (2000):

Em 1973, o primeiro choque do Petróleo, provocado pelos países da OPEP, que quadruplicou o preço do barril, pôs em risco a manutenção do ciclo de expansão da economia Brasileira. O Aumento do valor das importações de Petróleo, base da matriz energética nacional, aliado às importações de bens de capital e insumos básicos necessários para manter o elevado ritmo de produção, passaram a provocar déficits no Balanço de Pagamentos. Esse déficit não foi totalmente coberto pela entrada de recursos externos, levando a uma queima de reservas cambiais, o que já revelava o alto grau de vulnerabilidade externa da economia brasileira. (p.7)

Conforme afirmamos previamente, o Porto do Rio passou por diversas transformações ao longo da sua história que se confundem diretamente com os grandes acontecimentos do Brasil. Estando em uma área historicamente degradada, o Porto também passou por diversos processos de reestruturação. Mais uma vez, cabe ressaltar que a região portuária é uma área degradada não apenas por concentrar operações logísticas, ter um grande volume de trânsito de caminhões e carretas e, até poucos anos atrás, contar com a presença de uma das principais vias da cidade, a Perimetral³⁷, mas principalmente por ser uma área que sofreu com o descaso político por décadas, sendo esquecida por todos os governos que ali passaram. Conforme escreve Maricato (2008), desde que o Brasil é Brasil, assuntos como habitação social, saneamento ou drenagem nunca tiveram papel principal nas políticas do Estado para as áreas marginalizadas:

Como convém a um país onde as leis são aplicadas de acordo com as circunstâncias, o chamado Plano Diretor está desvinculado da gestão urbana. Discurso pleno de boas intenções, mas distante da prática. Conceitos reificados, reafirmados em seminários internacionais, ignoram a maioria da população. A habitação social, o transporte público, o saneamento e a drenagem não têm o status de temas importantes (ou centrais, como deveria ser) para tal urbanismo. O resultado é: planejamento urbano para alguns, mercado para alguns, lei para alguns, cidadania para alguns... (p. 195).

Outro ponto importante sobre o Porto e sua degradação seria a modificação do processamento da logística mundial, já que a partir de 1970 a maior parte dos países importadores e exportadores passou a utilizar containers para a movimentação de cargas,

do preço do barril de óleo por meio da ação coletiva dos membros da organização dos países exportadores de petróleo (OPEP) (SANTANA, 2006).

³⁷ O Elevado da Perimetral, também conhecido como Via Elevada da Perimetral, foi uma via suplementar sobre a Avenida Rodrigues Alves, que ligava os principais entroncamentos rodoviários da cidade do Rio de Janeiro.

o que tirou a necessidade de grandes armazéns próximos ao Porto. Com a logística passando a funcionar na lógica do “just in time”³⁸, o número de galpões abandonados e depósitos vazios na região portuária passou a ser um fator importante no processo de degradação do Porto.

Nesse sentido, a conceituação de “vazios urbanos”, que são áreas que deixaram de cumprir a sua função social e hoje acabam não só gerando especulação imobiliária do local como também um incremento na criminalidade. Conforme conceituou a arquiteta Andréa Borde³⁹ (2003), tratam-se de “áreas providas de infraestrutura que não realizam plenamente sua função social e econômica (...) sem uso, seja porque estão de fato desocupados, vazios”. É importante acrescentar também a conceituação de Santana (2006), que escreve:

Vazios urbanos são produzidos de várias formas, a partir da situação jurídica da propriedade, do tipo de solo, da localização, entre outros. Sendo assim é necessário entender o processo que contribui para sua formação para então indicar as possíveis potencialidades de uso desses locais. Vazios urbanos também podem ser espaços em desuso, ou seja, áreas edificadas em estado de abandono, caso que acontece geralmente em prédios públicos que estão às vezes obsoletos e prestes a demolição (p. 14).

Para além da questão dos armazéns vazios, é importante também realizarmos uma discussão sobre a diversidade urbana. Seguindo o modelo francês de Le Corbusier⁴⁰, célebre arquiteto francês da década de 1930, a cidade deveria ser dividida em quatro áreas fundamentais: área de morar, de trabalhar, de lazer e de circular. O problema criado neste conceito seria que, durante o dia, quando as pessoas fossem trabalhar, a área de morar e

³⁸ “O sistema Just In Time é uma filosofia de administração da manufatura, surgida no Japão, nos meados da década de 60, tendo a sua ideia básica e seu desenvolvimento creditados à Toyota Motor Company, (...) O sistema visa administrar a manufatura de forma simples e eficiente, otimizando o uso dos recursos de capital, equipamento e mão-de-obra. O resultado é um sistema de manufatura capaz de atender às exigências de qualidade e entrega de um cliente, ao menor custo” (MURTA, 1995).

³⁹ Andréa Borde é Arquiteta e Urbanista (FAU/UFRJ), Mestre em Artes Visuais (EBA/UFRJ), Doutora em Urbanismo (PROURB/UFRJ) com Doutorado Sanduíche em Projet Urbain et Architectural (DEA Paris Belleville) e Pós-Doutoranda em Arquitetura e Urbanismo na FAUUFBA (2012/2013).

⁴⁰ É considerado, juntamente com Frank Lloyd Wright, Alvar Aalto, Mies van der Rohe e Oscar Niemeyer, um dos mais importantes arquitetos do século XX. Criador do conceito Unité d'Habitation, este conceito foi o primeiro de uma série de projetos habitacionais de Le Corbusier, cujo foco era a vida comunitária para todos os moradores, um lugar para fazer compras, divertir-se, viver e socializar, uma cidade-jardim vertical. Em 1947, a Europa ainda sentia os efeitos da Segunda Guerra Mundial, e Corbusier foi contratado para projetar um conjunto habitacional para a população de Marselha relocada após atentados. Fonte: <<http://www.archdaily.com.br/783522/classicos-da-arquitetura-unidade-de-habitacao-le-corbusier>> Acesso em 24 de Setembro de 2017.

também a de lazer estariam desertas, aumentando o potencial de violência e criminalidade nestes lugares durante “horários fantasmas”⁴¹.

David Harvey também afirma em “A justiça social e a Cidade” que:

(...) ainda, que a existência de imóveis vazios, de um lado, e a ocupação deles por movimentos organizados ou não, de outro, fazem parte de um mesmo processo de produção do espaço. A competição capitalista leva à superacumulação, que, por sua vez, leva à mudança do fluxo de capital do circuito primário para o secundário, processo que, todavia, apresenta um limite que implica a desvalorização periódica e estratégica de determinadas porções do espaço. Esses espaços, por outro lado, estão implicados na capacidade do capital de se apropriar da renda. Novos valores de uso são criados, e os imóveis que antes estavam vazios – mas não abandonados, uma vez que tal condição é estratégica – inserem-se novamente no circuito da troca. A renda, assim, é determinada relacionadamente, com as expectativas futuras incorporadas no cálculo (HARVEY, 1980 [1973]).

Neste contexto, Jane Jacobs⁴² (2003) coloca a diversidade urbana como peça chave na prevenção ao crime. A autora diz que “a própria diversidade urbana permite e estimula mais diversidade” (p. 159), ou seja, a partir do momento que existe uma variedade de funções em um mesmo local, mais atenção se focará nesse espaço. Assim, se há em um bairro essa diversidade – morar, trabalhar, lazer – não haverá momentos de completa ausência de movimento, evitando a criminalidade e a monotonia. O Coronel da Polícia Militar Luiz Bondaruk⁴³ (2007) concorda com a visão exposta por Jacobs e diz que a diversidade urbana seria apenas uma das maneiras encontradas para evitar o aumento dos problemas sociais dentro dos centros urbanos através de modificações no desenho urbano, trazendo assim não somente a civilidade, como também a sensação de segurança para a população. Conforme escreve Maricato (2008), “A crescente violência urbana é o sinalizador mais visível da cidade real ao extravasar os espaços da pobreza e da segregação (evidentemente mais violentos) e buscar os espaços distinguidores da riqueza” (p. 195).

Sintetizando, um dos problemas da região portuária foi a utilização de um modelo de cidade onde tínhamos grandes vazios urbanos. Mesmo nas áreas sem vazios urbanos,

⁴¹ Hora de menor ou quase nenhuma circulação de pessoas.

⁴² Jane Butzner Jacobs foi uma escritora e ativista política do Canadá. Sua obra mais conhecida é “Morte e Vida de Grandes Cidades”, onde critica duramente as práticas de renovação do espaço público da década de 1950 nos Estados Unidos.

⁴³ Roberson Luiz Bondaruk é coronel da Polícia Militar no estado do Paraná, ganhou diversas medalhas e títulos por seus serviços prestados, dentre elas Medalha Coronel Sarmiento, por relevantes serviços prestados à Polícia Militar do Paraná e Medalha Policial Militar de Ouro, por 30 anos de bons serviços prestados. É autor de oito livros, entre eles “A Prevenção do Crime Através do Desenho Urbano” (2007) e “Design Contra o Crime: prevenção situacional do delito através do design de produtos” (2008).

há uma grande circulação de pessoas entre sete horas da manhã e sete horas da noite devido a movimentação portuária, mas após isso absolutamente nenhuma ou pouca movimentação nas ruas, gerando uma imensa sensação de insegurança para o local e para seus moradores. Essa insegurança, por fim, gera o abandono do sentimento de pertencimento⁴⁴ do morador, que naturalmente zela pelo local em que vive, assim como o baixo investimento comercial na área, que acaba gerando um conseqüente baixo investimento público.

Após toda uma história do país com esses bairros em situação de abandono, surgiu o advento do projeto Porto Maravilha, que iremos discutir em profundidade no próximo capítulo, como possível estruturador das necessidades reais desta região.

⁴⁴ “As relações de (...) pertencimento ao lugar são desenvolvidas no processo de apropriação e territorialização do espaço. Isto se dá quando os sujeitos ultrapassam necessidade da apropriação de um *locus*, ou seja, quando se desenvolvem, neste local, valores ligados aos seus sentimentos e à sua identidade cultural e simbólica, reformulando o espaço onde vive, ao qual se identificam e se sentem pertencer” (RAFFESTIN, 1993).

Capítulo II – O Projeto Porto Maravilha

O que é no papel, na vida da população e suas críticas

Figura 8 – Tomada aérea da região do Porto do Rio⁴⁵



No período em que foram realizadas as grandes obras para a Copa do Mundo de Futebol de 2014⁴⁶ e também em atendimento às Olimpíadas Rio 2016⁴⁷, tivemos a realização do projeto de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro, atualmente conhecido como “Porto Maravilha”, da qual existe a real possibilidade de tratar os vários problemas históricos dessa região apontados no capítulo anterior. Este trabalho busca entender não só a possibilidade destes objetivos serem alcançados, mas também se as

⁴⁵ Fonte: <http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/RioJaneiro>

⁴⁶ Em sua 20ª edição, a Copa do Mundo foi realizada no Brasil contando com doze cidades sedes, uma delas o Rio de Janeiro, em que também foi realizada a final da Copa, no estádio do Maracanã. Este período foi também reconhecido pela construção de novos estádios no Brasil, assim como aeroportos e hotéis. Também houveram diversas remoções habitacionais em regiões periféricas.

⁴⁷ Em 2007 se iniciou o processo de eleição da sede das Olimpíadas, contando com o ex-presidente Lula, o ex-ministro dos Esportes Orlando Silva Junior, o ex-prefeito Eduardo Paes, o ex-governador Sérgio Cabral e o Presidente do COB Carlos Arthur Nuzman como peças-chave para o projeto de sede das Olimpíadas no Rio. Foram escolhidas 02 áreas principais de obras para realização do evento esportivo: O Parque Olímpico na Barra da Tijuca, que teve início as obras em 2012 e a Região Portuária, que passou por grandes modificações conforme informado neste trabalho pelo projeto Porto Maravilha. Houveram pequenos pontos de obra também como a Arena da Juventude em Deodoro, o Maracanã que foi reformado já para a Copa do Mundo. Pode-se dizer que a realização das Olimpíadas Rio 2016 foi um grande motivador para que o projeto Porto Maravilha por fim saísse do papel.

formas políticas, jurídicas e sociais aplicadas foram as ideais a conjuntura carioca, principalmente para aqueles que vivem, trabalham e circulam na região portuária.

O Porto Maravilha é um projeto da Prefeitura do Rio de Janeiro com o objetivo de revitalizar a região portuária da cidade, e a coordenação deste processo de implantação está sendo feita pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), controlada pelo Município do Rio de Janeiro. Segundo consta, a CDURP tem por finalidade:

I - Promover, direta ou indiretamente, o desenvolvimento da AEIU da Região do Porto do Rio de Janeiro;

II - Coordenar, colaborar, viabilizar ou executar, no âmbito de competência do Município do Rio de Janeiro, a implementação de concessões, em quaisquer das modalidades previstas nas Leis Federais nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, e nº 11.079, de 30 de dezembro de 2004, ou outras formas de associação, parcerias, ações e regimes legais que contribuam ao desenvolvimento da AEIU, em conformidade com os estudos de viabilidade técnica, legal, ambiental e urbanística aprovados pela CDURP e pelos demais órgãos e autoridades públicas competentes;

III - Disponibilizar bens, equipamentos e utilidades para a Administração Pública, direta ou indireta, para concessionários e permissionários de serviço público, ou para outros entes privados, mediante cobrança de adequada contrapartida financeira;

IV - Gerir os ativos patrimoniais a ela transferidos pelo Município ou por seus demais acionistas, ou que tenham sido adquiridos a qualquer título (RIO DE JANEIRO, 2009b).

Este projeto está alicerçado em uma Operação Urbana Consorciada, tendo como base uma Parceria Público-Privada, ou seja, se trata de um projeto complexo que também foi vinculado as Olimpíadas de 2016, como uma PPP administrativa especial⁴⁸ com licitação finalizada no final de 2010, vencida pelo Consórcio Porto Novo, formado pelas empresas OAS, Odebrecht e Carioca Engenharia. Este contrato teve um investimento projetado acima de sete bilhões de reais, com um prazo de vigência de 15 anos. É importante salientar desde já que as três empresas citadas respondem por processos ligados a corrupção em suas obras, principalmente no escopo da “Operação Lava-Jato”⁴⁹, que iremos discutir no decorrer deste trabalho.

⁴⁸ Os formatos das PPPs serão explicadas mais à frente neste capítulo.

⁴⁹ A Operação Lava Jato é um conjunto de investigações em andamento pela Polícia Federal do Brasil, que cumpriu mais de mil mandados de busca e apreensão, de prisão temporária, de prisão preventiva e de condução coercitiva que investiga crimes de corrupção ativa e passiva, gestão fraudulenta, lavagem de

As operações urbanas consorciadas foram chanceladas pelo Estatuto da Cidade⁵⁰ (art. 4º, VI, “p”, e art. 32) pela lei nº 10.257/2001, e vem sendo opção de diversos governos para realização de grandes obras. Como alguns exemplos além do Porto Maravilha, temos a Operação Urbana Água Espreada e a Operação Urbana Faria Lima em São Paulo, a Operação Urbana Linha Verde em Curitiba, e também sete Operações Urbanas em Fortaleza (OUC Riacho Maceió, a OUC Jockey Club, OUC Lagoa Papicu, OUC Dunas do Cocó, OUC Sítio Tunga, OUC Osório de Paiva e a OUC Lagoa do Sapiranga). As Operações Urbanas vêm sendo apresentadas por gestões e governos “como fórmula mágica para viabilizar intervenções urbanas em tempos de crise fiscal do Estado” (FIX, 2003), mas existem críticas relativas a esse processo que serão posteriormente apresentadas nesse trabalho.

Karlin Olbertz⁵¹ conceitua a Operação Urbana cômada seguinte forma:

A operação urbana consorciada é um instrumento de política urbana introduzido no ordenamento jurídico brasileiro pelo Estatuto da Cidade. Caracteriza-se pela disposição à intervenção urbanística e à regulação do mercado imobiliário e resulta na execução de um plano urbanístico flexível, em que há concessão de benefícios e recebimento de contrapartidas, mediante concertação público-privada, e participação, em todo o processo, da sociedade civil. Sua natureza jurídica é a de procedimento e o seu conteúdo confere-lhe o caráter de empreendimento urbano. (...) há vícios que podem acometer a operação urbana consorciada, especialmente desvios de finalidade e valorização excessiva e não combatida das localizações. Mas há medidas orientadas a evitar a ocorrência desses vícios, tais como a adequada definição da área da operação, a realização de pequenas intervenções e de obras de interesse social, e o incentivo à gestão democrática e ao controle pela sociedade civil (OLBERTZ, 2011, p.8).

Como definições básicas prévias para qualquer operação urbana temos:

- Definição da área a ser atingida com seu perímetro;
- Programa básico de ocupação da área;
- Programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação;
- Finalidades da operação;
- Estudo prévio de impacto de vizinhança;

dinheiro, organização criminosa, obstrução da justiça, operação fraudulenta de câmbio e recebimento de vantagem indevida. Fonte: <<http://www.pf.gov.br/imprensa/lava-jato>>

⁵⁰ Será explicado mais a frente neste trabalho.

⁵¹ Karlin Olbertz Niebuhr é advogada com atuação profissional e acadêmica voltada para as áreas do direito administrativo, regulatório e urbanístico. É Mestre em Direito do Estado pela USP (2011), professora do programa de pós-graduação da Unibrasil e árbitra da Câmara de Arbitragem e Mediação da FIEP.

- Contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários permanentes e investidores privados em função da utilização dos benefícios previstos na Lei;
- Forma de controle da Operação Urbana, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil.

As Operações Urbanas hoje têm caráter tão importante, que se sobrepõe legalmente ao Plano Diretor, de forma que nenhuma iniciativa que não esteja em acordo com o plano da Operação Urbana pode ser aprovada pelo poder público. “O Estatuto da Cidade, a mais importante lei federal que trata da política urbana do País, referendou as Operações (Urbanas) ao incluí-las entre as formas supostamente progressivas de tratamento a propriedade urbana” (FIX, 2003, p.1). Segundo Olbertz, a expressão “operação urbana” corresponde a um gênero de atuações urbanísticas, traduzido por “toda atuação urbanística que envolve alteração da realidade urbana com vista a obter nova configuração da área” (OLBERTZ, 2011 p. 33 apud. SILVA, 2008, p. 367).

Vale ressaltar que as Operações Urbanas viveram por muito tempo sob o consenso tanto da direita quanto da esquerda política quanto ao seu funcionamento e qualificação para melhoria das cidades.

O questionamento das intervenções urbanas é dificultado quando analisamos abstratamente uma ferramenta, considerada um avanço pela esquerda e pela direita, e a separamos da nossa realidade, sem discutir o que significa sua utilização num país em que Estado e elite se combinam para fazer seus negócios e deles apartam a maioria da população. A operação urbana não impede a concentração de renda; aliás, encobre seus mecanismos mais atuais de funcionamento, legitimando-a, enquanto os parceiros da exclusão descartam o restante da população para criar uma “cidade própria (FIX, 2003, p.11).

Segundo Mariana Fix⁵², que realiza o debate sobre a real valorização das operações urbanas e das parcerias público-privadas dentro do contexto urbanístico atual de forma crítica, os defensores das operações urbanas se utilizam dos seguintes argumentos para realizar sua defesa:

As operações, segundo seus defensores, são também um instrumento avançado: 1) Viabilizam grandes obras, apesar das restrições orçamentárias, compatibilizando adensamento e capacidade da infraestrutura em determinado perímetro; 2) Permitem que os beneficiários de uma obra paguem seus custos,

⁵² Mariana Fix é arquiteta, pesquisadora no Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Mestra em sociologia pela FFLCH-USP e doutora em economia pela Unicamp. Seu livro São Paulo Cidade Global: fundamentos financeiros de uma miragem recebeu o prêmio brasileiro "Política e Planejamento Urbano e Regional"/ANPUR.

liberando os recursos públicos para aplicação em investimentos prioritários; 3) Possibilitam a recuperação da chamada “mais-valia urbana”, capturando parte da valorização decorrente de um investimento público para que esta não seja apropriada unicamente pelos proprietários e promotores imobiliários (FIX, 2003, p.2).

No artigo “A Fórmula mágica da parceria público-privada”, Fix afirma: “a classe média financiar uma obra de seu interesse, quando não se estaria, portanto, destinando recursos públicos para uma obra que não é uma prioridade social para a cidade. Entretanto (...) é necessário que a sejam vendidas exceções à legislação”, assim como é o caso do Porto Maravilha, que se utiliza das CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção) para valorização e captação de renda para o projeto. De forma que para que essas exceções a legislação façam sentido empresarial, talvez o maior interessado no negócio, é necessário conforme afirma Fix, “que exista razoável interesse do mercado imobiliário, o que faz com que as operações urbanas também tendam a concentrar-se em regiões já privilegiadas da cidade.” Como a capacidade da máquina pública é restrita, caso fique concentrada nas operações urbanas, pode acabar por deixar outras áreas da cidade desatendidas, e conforme afirmado pela pesquisadora, as áreas de operação urbana geralmente são áreas de interesse do mercado, e não de interesse do Estado por melhoria social.

Sobre as operações urbanas consorciadas, Maricato e Ferreira (2002) afirmam que apesar da ideia de participação de diferentes atores, “... a iniciativa privada ganha um papel de destaque, pelo volume de capital que dispõe, em relação a um Estado pouco ágil do ponto de vista financeiro” (p. 4). No caso do Porto Maravilha, parece claro que a parte social só pôde ser projetada uma vez que a região é de grande interesse comercial e hoteleiro, até por ser naturalmente um porto com capacidade para recebimento de milhares de turistas diariamente.

Outro ponto importante colocado por Fix seria o caso do projeto ser finalizado de forma positiva - é necessário lembrar que o investimento inicial é público e que o reembolso, se vier, será recebido a médio e longo prazo. Contudo, caso o projeto dê problemas e prejuízos, “quem paga é sempre o Estado”:

Assim, tenham ou não sucesso financeiro, as operações são contrárias ao desenvolvimento de políticas de distribuição de renda, democratização do acesso à terra e aos fundos públicos. Ao contrário, fragmentam o fundo público e aumentam o controle privado sobre sua destinação (FIX, 2003, p.3).

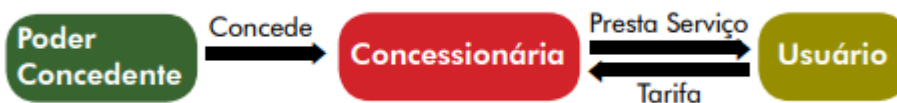
A referência “às operações urbanas consorciadas decorre ainda do fato de o urbanismo operacional apresentar duas espécies de operação urbana como mecanismos fundamentais de intervenção no espaço: trata-se das operações de expansão e de renovação (OLBERTZ, 2011). No caso do Porto Maravilha, temos como exemplo de expansão a Via Binário e o Boulevard Olímpico, parte da antiga praça Mauá, como área de renovação.

Retomando sobre o projeto, em 06 de janeiro de 2010 temos um consórcio com modelo de funcionamento de Parcerias Público-Privadas, mais conhecido como PPP, para o projeto Porto Maravilha. De acordo com a lei 11.079/2004, as PPPs são um contrato de concessão, que varia da modalidade patrocinada ou administrativa - que por sua vez, também pode ser a administrativa direta ou indireta -, sendo elas por muitas vezes confundidas com os modelos de concessão ou privatização. Existem, contudo, diferenças importantes entre elas. O conceito básico das PPPs é legalizar contratos firmados entre o setor público (poder concedente) e o setor privado, onde o setor público, mediante pagamento, cobra o serviço da empresa privada. Segundo rege a lei de PPPs, o contrato de prestação de obras ou serviço não pode ser inferior a R\$ 20 milhões, com duração mínima de 05 e máxima de 35 anos.

Essas Parcerias diferem ainda da lei de concessão comum pela forma de remuneração do parceiro privado, pois na concessão o pagamento é realizado com base nas tarifas cobradas dos usuários dos serviços concedidos, enquanto nas PPPs o agente privado é remunerado exclusivamente pelo governo ou numa combinação de tarifas cobradas dos usuários dos serviços mais recursos públicos, onde podemos ter dois modelos de PPP: o modelo administrativo cujo pagamento é realizado unicamente pelos cofres públicos ou o modelo patrocinado, da qual o pagamento da prestadora de serviços é dividido entre os cofres públicos e os usuários do serviço (ou seja, os cidadãos geralmente pagando alguma tarifa pelo uso daquele serviço).⁵³ Segue ilustração abaixo para melhor entendimento da diferença entre a concessão comum, a PPP patrocinada e a PPP administrativa:

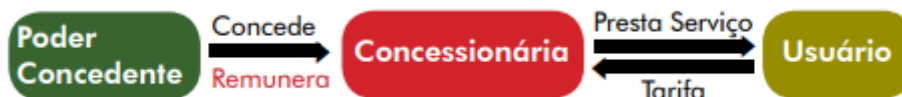
⁵³ Os dois casos são exemplificados, de forma mais detalhada e técnica no Art. 2º, §1º e §2º da lei das PPPs citada acima.

Concessão Comum:



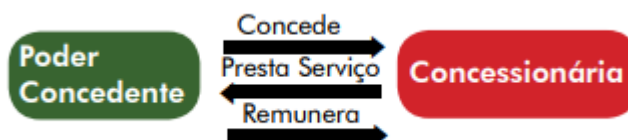
Não há pagamento direto do poder concedente ao concessionário, apenas a tarifa do usuário.

PPP Patrocinada:



Quando a tarifa direta ao usuário for muito onerosa, o Estado também realiza a remuneração à Concessionária para o alívio da tarifa ao Usuário, sendo essa uma espécie de parceria mista.

PPP Administrativa Indireta:



Quando não há possibilidade de pagamento de tarifa ao usuário, geralmente em contratos de prestação de serviços diretos ao Estado.

PPP Administrativa Direta:



Quando não há a possibilidade de pagamento de tarifa ao usuário, geralmente em contratos de prestação de serviços indiretos ao Estado.

São típicos de projetos de PPP demandas como iluminação pública, coleta e tratamento de resíduos sólidos, saneamento, saúde, gestão de pontos de turismo, gestão de praças e centros culturais, rodoviárias, aeroportos, mobilidade urbana, entre outros. No caso do Porto Maravilha, poderá se verificar que Operação Urbana Consorciada condensa diversos destes pontos.

Historicamente, apenas em 2004, no Governo Lula, as Parcerias Público-Privadas foram regulamentadas, mas já em 1850 é possível observar esta forma de negociação ocorrendo de forma não regulamentada. Nesta época, o então Imperador D. Pedro II

liberou subsídios a empresas privadas da área ferroviária em troca da construção de trechos da malha ferroviária brasileira, conforme Souza (2010):

No Brasil, de 1850 ao início da década de 1930, os serviços de saneamento eram prestados de acordo com um modelo no qual participavam setor público e empresas privadas. O Estado delegava a exploração dos serviços a concessionárias estrangeiras que eram responsáveis pela prestação de vários serviços de utilidade pública. (...) as ações estatais se limitavam a fixação de tarifas e garantia mínima de rentabilidade para os investidores estrangeiros que não encontravam restrições por parte do governo para importar máquinas e equipamentos e remeter lucros para a matriz (p. 26).

Existem vários debates sobre as PPPs e a forma com que os governos e as empresas têm utilizado este recurso, e iremos apresentá-los ao longo deste capítulo. Este debate é sinérgico à discussão sobre a necessidade de uma administração pública moderna e eficiente, num embate constante de duas forças opostas: a burocracia formalista e centralizadora, caracterizada por um Estado forte e intervencionista, e as correntes modernizantes, contrárias à burocracia tradicional, caracterizadas pelas forças que defendem a descentralização do Estado e livre atuação nos mercados.⁵⁴

Conforme estudo realizado pela RadarPPP⁵⁵, empresa voltada para apoio de projetos de PPP, dentre os pontos elencados sobre a parceria podemos dizer que temos um estado menos sobrecarregado de demandas e de custos, deixando ao setor privado a realização de serviços muitas vezes vistos pelo Estado como serviços “secundários”, como a coleta de resíduos, por exemplo. Porém, conforme já apresentado neste trabalho, Maricato (2008) afirma que é exatamente por este pensamento, que coloca saneamento, habitação social, drenagem e outros como temas secundários, que o planejamento urbano acaba por se transformar em planejamento para alguns, leis para alguns e cidadania para alguns, e não para o “todo” da sociedade.

Outro fator colocado em voga no debate da PPP é a execução mais rápida do serviço, no qual se entende que o Estado apenas finalizaria o pagamento ao prestador do serviço no advento da conclusão das obras. Este, porém, é outro ponto duvidoso, uma vez que a pressa na conclusão do serviço pode gerar um serviço mal feito ou mal concluído.

⁵⁴ Baseado em JUCÁ, M. C. M. Crise e reforma do Estado: as bases estruturantes do novo modelo. *Jus Navigandi*. Teresina, n. 61, jan. 2003. Disponível em: <www1.jus.com.br/doutrina/texto.asp?id=3598>. Acesso em 11 de Agosto de 2017.

⁵⁵ Estudo realizado para o International Meeting Infrastructure and PPPs ocorrido em 2015, com o apoio do SENAI, com diversos dados de utilização dos PPPs no Brasil hoje.

Como exemplo disso temos o caso da Ponte-Ciclovía Tim Maia⁵⁶, no Rio de Janeiro, que desabou em 2016 e levou à morte de duas pessoas devido a falhas de construção apontadas no relatório do CREA-RJ⁵⁷. A resposta do Coordenador da Câmara de Engenharia Civil Manoel Lapa sobre o acidente, em entrevista ao *site* G1, é significativa:

Toda obra costeira como essa é necessário que se faça esses estudos preliminarmente para verificar a agressividade que o mar pode provocar sobre a estrutura. Neste caso aqui, não sei se por esquecimento ou por algum outro motivo ou pela **pressa**, estes estudos não foram feitos (grifo nosso)⁵⁸.

Ao realizar uma obra, o Estado tem a observância que deverá fazer obras de reparo e manutenção, por seus próprios meios, com o passar do tempo. No caso de uma PPP apenas para a construção de uma obra, a mesma não tem que se preocupar com essa manutenção, mas apenas em finalizar a demanda da obra, o que pode gerar uma queda na qualidade do trabalho entregue.

É importante também que seja colocado que todo o movimento de utilização de PPPs vem à reboque de um processo de ofensiva neoliberal “que incorpora numerosas ações de empresariamento urbano” (HARVEY, 2005), com “a conversão das cidades em arena preferencial de acumulação do capital” (BRENNER e THEODORE, 2002). Conforme afirmam os professores Denise Morado⁵⁹ e Daniel Medeiros⁶⁰,

As PPPs atuam como frente de neoliberalização e principal catalisador da alteração de condição de um governo provedor para um governo consumidor de serviços; da imposição da racionalidade e disciplina do mercado ao Estado; da criação de novas oportunidades de lucro alinhadas ao desigual compartilhamento de riscos; da consolidação de um planejamento orientado por interesses privados; e da viabilização de grandes projetos e respectivos ganhos indiretos relacionados, por exemplo, ao provimento de infraestrutura para novas frentes de acumulação (MORADO e MEDEIROS, 2017, p.3).

Este processo de mercantilizar o poder público⁶¹ incide também no que se entende pelo papel do Estado, e o seu monopólio, frente a investidores, bancos, agências de crédito, e claro, os agentes públicos que também participam de processos privados e se utilizam de cargos públicos para aumentos financeiros particulares, como vem sendo

⁵⁶ Ponte-Ciclovía que liga os bairros do Leblon e de São Conrado pela área costeira dos bairros.

⁵⁷ Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Rio de Janeiro.

⁵⁸ Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2016/05/crea-rj-termina-relatorio-e-aponta-falhas-em-projeto-de-ciclovía-que-caiu.html>> Acesso em 21 de Maio de 2017.

⁵⁹ Denise Morado - Professora Associada do Departamento de Projetos e do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (NPGAU) da Escola de Arquitetura da UFMG

⁶⁰ Daniel Medeiros - Professor Adjunto do Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura da UFMG.

⁶¹ Este assunto é debatido de forma mais abrangente no artigo “Ampliação do conceito de PPP para compreender seu papel no processo de neoliberalização”, de Denise Morato e Daniel Medeiros.

apontado nos casos de corrupção ocorridos que já tem nomes de peso como do deputado federal Eduardo Cunha (PMDB-RJ) e do ex-governador Sérgio Cabral (PMDB).

Sob o viés institucional, duas frentes de inflexão neoliberal se apresentam de maneira mais evidenciada. A primeira, o esforço de adaptação da estrutura do Estado como estratégia de desconstrução do aparato regulatório e criação de uma nova agenda de regulação à ação do capital investidor. As empresas públicas permitem, por exemplo, ampla liberdade de parcerias com o setor privado e maior fluidez para fundos públicos e transações financeiras de diferentes naturezas. A segunda frente, as novas estratégias de incorporação imobiliária que, no território, se materializam em novas tipologias e arranjos locacionais, articulados direta ou indiretamente às inflexões na política urbana e definição de investimentos públicos, cujo principal efeito é o agravamento da desigualdade social frente à negligência das agendas políticas e sociais em detrimento de agenda definida por lógica concorrencial e agenda econômica (MORADO e MEDEIROS, 2017, p.12).

No caso do Projeto Porto Maravilha, pode-se verificar claramente a flexibilização das “burocracias” e regimentos do Estado no atendimento à operação urbana e sua realização, por exemplo, no caso da falta de compra dos CEPACs pelos investidores que será debatido mais adiante neste capítulo.

Outro ponto de grande importância de debate sobre as PPPs diz respeito à corrupção. Relações promíscuas entre agentes públicos e agentes privados, em diversos casos, são originárias de PPPs, da qual o Projeto Porto Maravilha acumula denúncias que serão posteriormente comentadas neste trabalho.

Vale ressaltar ainda que o ex-governador Sérgio Cabral, após ser preso, ganhou notoriedade nacional por conta da acusação do Ministério Público de que receberia 5% de todos os contratos firmados no Estado, sendo um dos principais focos de denúncia as propinas relativas a PPP do Porto Maravilha. Até a última data verificada (10/08/2017), Cabral permanece negando essa acusação, que se acumula desde a audiência realizada em 10 de Julho de 2017:

De acordo com as 13 denúncias contra Cabral, houve um esquema de cartelização de empresas e favorecimento em licitações, mediante pagamento de propina de cerca de 5% em todas as grandes obras públicas de construção civil contratadas junto ao ente público, quase sempre custeadas ou financiadas com recursos federais.

As investigações demonstraram que a organização desviou mais de US\$ 100 milhões dos cofres públicos mediante um processo de envio de recursos oriundos de propina para o exterior. (...) o procurador-geral da República, Rodrigo Janot, afirmou que Cabral é "líder de uma organização criminosa, dedicada a dilapidar sistematicamente o erário público, sem nenhum escrúpulo". O parecer foi protocolado no Supremo Tribunal Federal (STF).

No texto, Janot explica que a prisão preventiva é necessária, já que a organização criminosa "permaneceu ativa muito tempo depois da renúncia do

ex-governador Sérgio Cabral", e lembrou que o ex-governador, de acordo com a denúncia do Ministério Público Federal, "reiteradamente cobrava propina no valor de 5% de todos os contratos celebrados com o Governo do Estado do Rio de Janeiro⁶².

Outro personagem importante em todo o projeto Porto Maravilha foi o então prefeito Eduardo Paes⁶³, que aproveitou a realização das Olimpíadas na cidade para dar força ao projeto Porto Maravilha. O ex-prefeito virou réu em 10 de agosto de 2017 em ação civil pública movida pelo Grupo de Atuação Especializada em Meio Ambiente do Ministério Público do Rio de Janeiro (GAEMA/MPRJ) por denúncia contra a Prefeitura em licença ambiental que a prefeitura teria deixado de cobrar a empresa responsável pelas obras do Campo de Golfe Olímpico na Barra da Tijuca.

Segundo a denúncia proferida em 26 de julho pela 8ª Vara de Fazenda Pública da Capital, a prefeitura, na época da gestão de Paes, teria deixado de cobrar uma dívida de licença ambiental, no valor de R\$ 1,8 milhão, na construção do Campo de Golfe Olímpico da Barra da Tijuca, feito para os Jogos Rio 2016. Na ação, os promotores do Gaema afirmam que, durante o processo de licenciamento ambiental do campo, a construtora Fiori Empreendimentos - que também é ré no processo - deixou de pagar taxa devida pelo fato de remover vegetação exótica do terreno, com a concordância de Eduardo Paes. O prejuízo aos cofres públicos já supera R\$ 4 milhões. (...) Nesta quinta-feira (10/08), em nota enviada por sua assessoria, o ex-prefeito Eduardo Paes afirma que a 5ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça do Rio já decidiu no último dia 1º que não houve qualquer dano ou prejuízo ao tesouro municipal: "Não tendo havido qualquer renúncia de receita de Eduardo Paes, na qualidade de Prefeito. Mais do que isso, o ato questionado já foi revogado pelo Prefeito, antes do encerramento do mandato"⁶⁴.

O ex-prefeito Eduardo Paes não é o único da Prefeitura que está enfrentando problemas referentes às obras para as Olimpíadas Rio 2016: Alexandre Pinto, secretário de obras nas duas gestões de Eduardo Paes, foi preso em 03 de agosto de 2017 acusado de corrupção nas obras de despoluição de córregos da bacia de Jacarepaguá e na construção da Transcarioca⁶⁵:

⁶²Disponível em: <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/ex-governador-sergio-cabral-prestado-deposito-nesta-segunda-na-justica-federal.ghtml>> Acesso em 09 de Agosto de 2017.

⁶³ Eduardo Paes foi prefeito do Rio de Janeiro de 01 de Janeiro de 2009 até 01 de Janeiro de 2017, em dois mandatos pelo PMDB.

⁶⁴ Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/eduardo-paes-vira-reu-em-denuncia-sobre-obras-no-campo-de-golfe-olimpico.ghtml>> Acesso em 11 de Agosto de 2017.

⁶⁵ A investigação se baseou no acordo de leniência da Carioca Engenharia. Diretores e executivos da empresa contaram que Alexandre Pinto exigia 1% do valor de cada contrato; 3% iam para as equipes de fiscalização das obras e mais 1% para agentes públicos ligados ao Ministério das Cidades. Importante ressaltar que a Carioca Engenharia é uma das empresas sócias do projeto Porto Maravilha.

As investigações da Lava Jato chegaram à Prefeitura do Rio de Janeiro. Um ex-secretário municipal de Obras foi preso acusado de participar de um esquema de R\$ 30 milhões em propina quando integrava a equipe do então prefeito Eduardo Paes, do PMDB. O homem que esteve à frente de grandes obras do Rio nos últimos anos também se preocupou em construir um patrimônio pessoal financiado pela corrupção, dizem os investigadores. Alexandre Pinto, secretário de Obras nas duas gestões do ex-prefeito Eduardo Paes, do PMDB, foi preso na manhã desta quinta-feira (3) em casa, na Zona Oeste da cidade. O ex-secretário é acusado de fazer parte de um esquema que exigiu R\$ 30 milhões em propina em dois contratos: a despoluição de córregos da bacia de Jacarepaguá, e a construção da Transcarioca, corredor expresso que liga o aeroporto internacional à Barra da Tijuca. A obra custou quase R\$ 2 bilhões. O juiz Marcelo Brêtas, da Lava Jato no Rio, determinou a prisão de outras nove pessoas nesta quinta no Rio e em Pernambuco. São servidores públicos que ganhavam propina para fingir que fiscalizavam as obras, lobistas envolvidos na liberação de verbas do governo federal, e uma advogada. No escritório de Vanuza Vidal Sampaio, a polícia encontrou vários pacotes com esmeraldas. Em um deles, há uma anotação: R\$ 501 mil⁶⁶.

Voltando à estrutura burocrática do Porto Maravilha, temos um terceiro modelo especial de Parceria Público-Privada que, diferentemente do tradicional PPP, é garantido por um fundo público ou pagamento de tarifa do usuário. No caso do Porto Maravilha, a garantia do contrato é dada pelo estoque de CEPACs⁶⁷ (Certificados de Potencial Adicional de Construção) da Operação Porto Maravilha. Segundo a Operadora Porto Maravilha, as CEPACs das obras do Porto

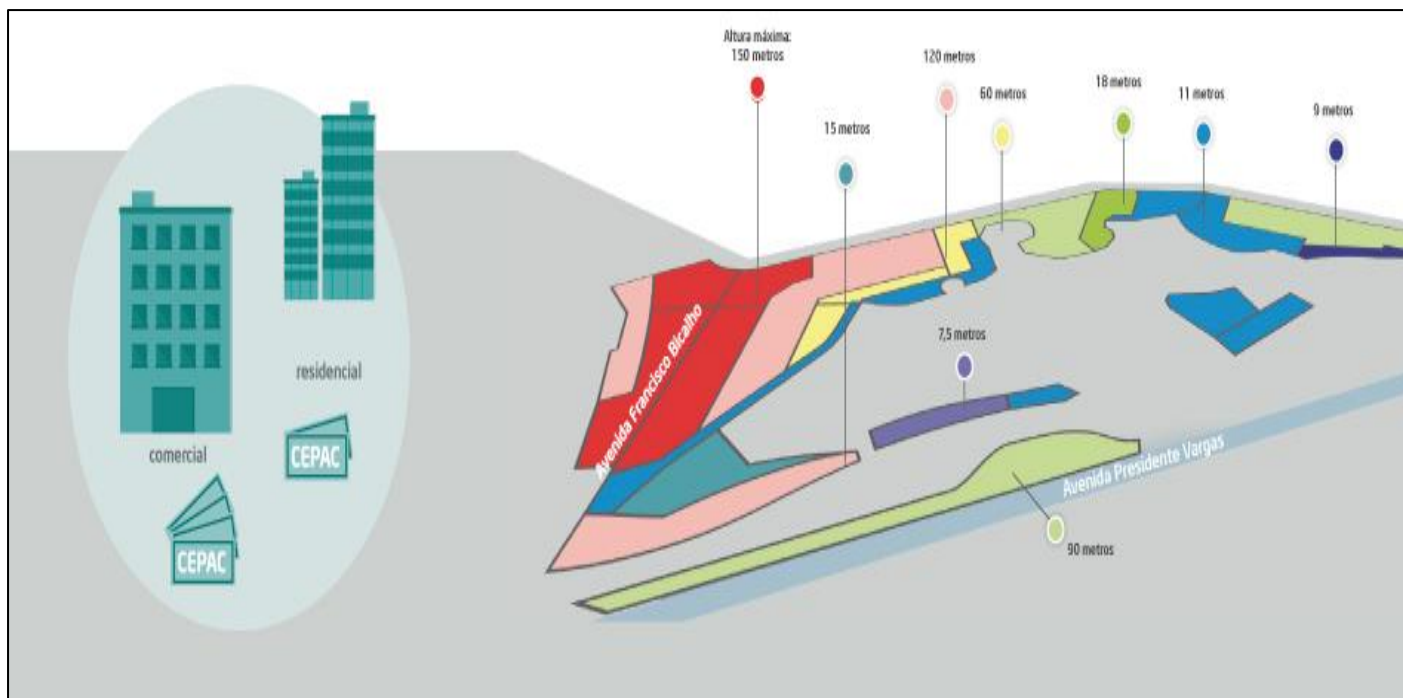
(...) não são pagas com dinheiro do Município. Investidores que estão construindo novos empreendimentos na Região Portuária desembolsam os recursos para infraestrutura e serviços públicos municipais nos 5 milhões de metros quadrados do consórcio. (...) para construir, o investidor precisa obrigatoriamente comprar Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC). A fim de estimular a ocupação da região, projetos residenciais demandam menos CEPAC que comerciais. Áreas preservadas, de morros e coladas aos morros não podem sofrer modificação (não tem potencial adicional de construção), mas também recebem obras de infraestrutura do Porto Maravilha e incentivos fiscais para restauro e moradia⁶⁸.

⁶⁶ Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2017/08/lava-jato-chega-prefeitura-do-rio-ex-secretario-de-obras-e-preso.html>> Acesso em 11 de Agosto de 2017.

⁶⁷ Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) são um método de alavancagem de fundos privados para financiar o investimento público na revitalização do bairro através de um processo de zoneamento de área e leilões de licença de construção. Através do zoneamento e da venda de CEPACs, a cidade levanta os fundos para os custos iniciais de construção, manutenção a longo prazo e outras prioridades, como a preservação histórica ou cultural. Essas receitas são capturadas em um fundo separado do tesouro geral e são dedicadas ao bairro particular ou operação urbana, como é o caso do Porto Maravilha.

⁶⁸ Fonte: “De onde vem o dinheiro do Porto Maravilha?”, disponível em <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/3663>> Acesso em 11 de Junho de 2017.

Figura 09 - Zoneamento das CEPACs do Porto Maravilha⁶⁹



Na figura acima podemos verificar o zoneamento da Região Portuária, onde a metragem máxima de altura varia de acordo com a zona, assim como a quantidade e valor das CEPACs varia se o imóvel se trata de uma casa ou um prédio e se o uso é comercial ou residencial. Ainda a Operadora consorciada Porto Maravilha explica sobre o Potencial de Construção em seu site que:

O Potencial de Construção é a quantidade de metros quadrados que se pode construir em determinado terreno, representada nos andares e na altura do prédio e metragem. A Lei que cria a Operação Urbana Porto Maravilha define um aumento do potencial de construção, que varia em função do setor. Para utilizar o Potencial Adicional de Construção os interessados devem comprar CEPACs e o dinheiro da venda dos CEPACs paga todas as obras e serviços da Operação Urbana Porto Maravilha nos 5 milhões de m². Com isso, o município não desembolsa dinheiro para as obras e ainda economiza nos serviços públicos⁷⁰.

⁶⁹ Fonte: <http://portomaravilha.com.br>

⁷⁰ Fonte: “CEPAC, que negócio é esse? ”, disponível em: <http://portomaravilha.com.br/cepac_entenda> -> Acesso em 11 de junho de 2017.

É importante notar como a consorciada faz questão de apontar que o Município não tem gastos com as obras, porém existem concepções relevantes contrárias a essa afirmação. Conforme indaga Raquel Rolnik⁷¹:

O curioso é que a maior parte dos terrenos que fazem parte da operação urbana Porto Maravilha, que ocupa uma área de 5 milhões de m², são terras públicas, principalmente do governo federal, que foram “vendidas” para a prefeitura do Rio, a partir de avaliações feitas por? Pela própria Caixa que, agora, através do Fundo que ela mesma criou, com recursos do FGTS que ela administra, buscará vender os CEPACs no mercado imobiliário para construtoras interessadas em construir na região. Ou seja, estamos diante de uma operação imobiliária executada por empresas privadas, mas financiada, de forma engenhosa, com recursos públicos em terrenos públicos (ROLNIK, 2011, p. 1).

A quantidade de CEPACs de cada empreendimento varia com a localização do projeto e seu tipo de utilização. Por exemplo, cada título equivale a uma quantidade de metros quadrados a ser construída, em um terreno de mil metros quadrados o interessado poderá construir um empreendimento de mil metros quadrados sem necessidade de comprar CEPACs (considerando que um CEPACs corresponde a um metro quadrado); se o interessado pretende construir um prédio de 2 mil metros quadrados, ele vai precisar comprar mil CEPACs. Como regra geral, para imóveis residenciais são necessários menos CEPACs do que para aqueles não residenciais.

Em determinadas áreas, a diferença pode variar em até 50% na quantidade. Com isso, há o estímulo a uma ocupação mista e ao aumento do número de moradores, porém é importante salientar que hoje a especulação imobiliária age de forma intensa na região, mesmo com a crise⁷², de forma que a tendência de mudança das características dos moradores dessa região tende a mudar.

⁷¹ Raquel Rolnik é arquiteta e urbanista e professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP. Foi relatora especial do Conselho de Direitos Humanos da ONU para o Direito à Moradia Adequada, por dois mandatos (2008-2011, 2011-2014).

⁷² O país foi abalado por uma forte crise econômica desde meados de 2014 até a atualidade. Crise acompanhada também por protestos contra o Governo Dilma, presidente na época, porém mesmo após o afastamento da mesma pelo impeachment, o atual presidente Michel Temer não tem conseguido estancar a crise político-econômica, da qual segundo analistas, falta a Michel Temer legitimidade ao cargo, uma vez que o processo de afastamento de Dilma do cargo só teria conseguido ser efetivado por meio de um golpe de Estado.

Figura 10 – Funcionamento de potencial adicional⁷³



Conforme afirmação acima, em que a região portuária tem passado por uma intensa valorização financeira, segundo a Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário do Rio de Janeiro, apenas as expectativas da consecução do projeto levaram a uma valorização de 300% do metro quadrado dos imóveis da área portuária. Tais expectativas são reforçadas pelo papel da região durante as Olimpíadas. O local já abriga o Boulevard Olímpico, com um trecho de 1 km² que conta com telões, palcos e exposições. Naturalmente que essa imensa expectativa gerada pelas obras portuárias garantem um grande volume de investimentos para toda a intervenção urbana planejada na área, das quais tem o custo elencado em cerca de 8 bilhões de reais.

Segundo informe da própria Consorciada Porto Maravilha, R\$ 400 milhões são administrados por uma empresa da prefeitura responsável pela gestão do Porto Maravilha (a CDURP) e R\$ 7,6 bilhões advêm do contrato de parceria público-privada que foram captados pela venda dos CEPACs. Estas últimas foram compradas por R\$ 3,5 bilhões em leilão de lote único e indivisível pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), vinculado ao FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço) e administrado pela Caixa Econômica Federal.

⁷³ Fonte: <http://www.portomaravilha.com.br>

Sobre este ponto, de utilização do FGTS, criticam Guilherme Leite Gonçalves e o Sérgio Costa, autores do *Le Monde Diplomatique Brasil*⁷⁴:

Nesse sentido, a dinâmica do projeto Porto Maravilha confirma uma das tendências do capitalismo financeiro: a utilização de provisões dos trabalhadores para fins especulativos. Trata-se, em outras palavras, de um mecanismo de transferência de riscos para classes populares que estão em situação de desigualdade na operação financeira e fora dela. Em 2012, o clima ainda era de euforia entre os executivos da Caixa, que comemoravam a duplicação do valor unitário dos CEPACs. O volume de negócios atraiu, todavia, uma gama de atores privados e lobistas. (...) O efeito do projeto Porto Maravilha tem sido a expulsão da população pobre, a privatização de áreas públicas e o apagamento da memória. Da mesma forma que a especulação imobiliária tomou a região portuária, marcada pela história da escravidão, foi erguido o Museu do Amanhã, sendo concebido e realizado em conjunto com a Fundação Roberto Marinho, (...) tendo o Banco Santander como Patrocinador Máster, conforme site do museu. Assim, à medida que a população local, a qual, em diferentes gerações, ocupou a zona portuária, vai sendo removida, o espaço vai sendo redesenhado para a acumulação do capital em vários âmbitos: na exploração do turismo, na construção e venda de imóveis nobres, nos ganhos financeiros com a especulação do direito de construir⁷⁵.

Neste contexto, é importante também citar Mariana Werneck, pesquisadora do IPPUR/UFRJ que tem acompanhado as obras do Porto Maravilha pelo grupo de estudos Observatório das Metrôpoles⁷⁶ e assinou diversos artigos críticos ao projeto Porto Maravilha. Conforme analisa a pesquisadora em “A falácia do Porto Maravilha: PPPs, CEPACs e o ônus para o Poder Público”, “Tanto para o poder público quanto para os parceiros privados, o modelo foi considerado exitoso, oferecendo vantagens para a administração pública”⁷⁷, porém ao longo do tempo, foram realizadas mudanças

⁷⁴ Guilherme Leite Gonçalves e Sérgio Costa são, respectivamente, professor de Sociologia do Direito da Universidade do Estado do Rio de Janeiro e professor de Sociologia da Freie Universität Berlin.

⁷⁵ Disponível em: <<http://diplomatique.org.br/porto-do-rio-maravilha-para-quem/>> Acesso em 11 de Junho de 2017.

⁷⁶ O Grupo de estudos Observatório das Metrôpoles compõe 59 instituições do campo universitário, governamentais e não governamentais sob a coordenação do IPPUR - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – o Observatório das Metrôpoles hoje também é inserido no Programa Institutos do Milênio – CNPq.

⁷⁷ Acesso em 03 de setembro de 2017 -

http://observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1956%3Aa-fal%C3%A1cia-do-porto-maravilha-ppps-cepacs-e-o-%C3%B4nus-para-o-poder-p%C3%BAblico&Itemid=180&lang=pt

contratuais administradas por termos aditivos. Werneck cita, por exemplo, modificações polêmicas como a retirada do financiamento das obras no Morro do Pinto para que esta verba fosse incorporada as obras do Museu do Amanhã. Entre abril de 2012 e janeiro de 2016, dez termos aditivos foram incorporados às obras, que tiveram como resultado um aumento do seu custo dos iniciais 7,06 bilhões, em 2010, para 8,3 bilhões em 2016. Segundo explica a autora,

Formalmente, as novas obrigações foram contraídas junto à CDURP, empresa de economia mista criada para promover o desenvolvimento urbano da área portuária, que assina o contrato de PPP como poder concedente. Mas seu orçamento, restrito inicialmente ao montante de 5% do valor adquirido pela venda de CEPACs, não seria suficiente para o pagamento de R\$ 664 milhões de reais – uma circunstância agravada pelo fato de ser vedado à extensão da Via Expressa até o Aterro do Flamengo, calculada em aproximadamente R\$ 592 milhões, o uso de recursos advindos de CEPACs, já que a obra se encontra fora dos limites da operação. A CDURP, então, vem lançando novas ações para aumentar suas receitas – todas adquiridas pelo município do Rio. Único detentor do capital da CDURP – que funciona, na prática, como uma empresa municipal –, o Rio de Janeiro tem drenado, assim, recursos públicos para a revitalização da área portuária da cidade, cobrindo as parcelas adicionais previstas na PPP (WERNECK, 2017)⁷⁸

Conforme já comentado anteriormente neste trabalho, o fundo de investimento imobiliário do FGTS, gerido pela Caixa, teria adquirido os certificados emitidos pelo município do Rio por R\$ 3,5 bilhões, mas se comprometia a garantir os R\$ 8 bilhões necessários à toda operação urbana (R\$ 7,609 bilhões para a PPP e cerca de R\$ 400 milhões para despesas operacionais, pagamentos de tributos e, dentre outras previsões, o orçamento da própria CDURP). Naturalmente que este fluxo financeiro planejado só foi realizado pela Caixa, com o intuito de não só arcar com todos os custos, mas como também lucrar em cima dele, porém o desinteresse pela compra dos CEPACs por parte dos investidores obrigou o Estado a intervir mais uma vez. Conforme remonta a pesquisadora,

O desinteresse de investidores na compra dos certificados estacionou a venda de CEPACs em menos de 10% do estoque total, o que levou à necessidade de um novo aporte do fundo paraestatal no valor de R\$ 1,5 bilhão, aprovado em maio de 2015, para reequilibrar as contas. O agravamento da crise no decorrer daquele ano, no entanto, adentrou o ano seguinte, e o fundo de propriedade do FGTS se viu sem recursos suficientes para custear a sexta etapa de obras. A solução para tamanho obstáculo foi a repactuação do contrato e a revisão das

⁷⁸Retirado em 03 de setembro de 2017 - http://observatoriodasmegropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1956%3Aa-fal%C3%A1cia-do-porto-maravilha-ppps-cepacs-e-o-%C3%B4nus-para-o-poder-p%C3%BAblico&Itemid=180&lang=pt#

etapas de implementação de obras e serviços por meio do 11º termo aditivo, de 20 de julho de 2016. Ao contrário das etapas anteriores – cada uma de 12 meses –, a nova sexta etapa do contrato da PPP do Porto Maravilha terá duração de 24 meses, postergando o término das obras, previsto inicialmente para meados de 2016, a 2018 (WERNECK, 2017).⁷⁹

Ou seja, a CDURP mais uma vez se vê obrigada a realizar o aumento do seu capital social, a ser implementada aos custos do município para recomprar CEPACs desvalorizados do FGTS. É a utilização da verba pública municipal com vistas a angariar recursos até então privados, para realização de uma operação urbana da iniciativa privada. Segundo Werneck, o problema ainda pode vir a ser muito pior:

O valor a ser arcado pelo município – por meio da CDURP – pode vir a ser muito maior. Segundo o 11º aditivo, o fundo de investimento imobiliário do FGTS bloqueou mais de 570 mil CEPACs, correspondentes a aproximadamente R\$ 908 milhões. Para além dos 168 mil CEPACs prometidos à CDURP, cerca de 402 mil certificados foram bloqueados em favor de um segundo fundo, o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto. Como, no entanto, a CDURP é a única cotista desse fundo, abre-se a possibilidade de a empresa, hoje exclusivamente do município, desembolsar outros R\$ 640 milhões para manter o contrato de PPP em pleno vigor junto ao Consórcio Porto Novo. Ainda não se sabe, todavia, quanto já foi gasto nesse novo capítulo do Porto Maravilha. Sabe-se que em 28 de dezembro de 2016 um novo termo aditivo foi firmado entre CDURP e Porto Novo, postergando mais uma vez as datas de pagamento e quitação das parcelas da contraprestação pública anual. No ato de assinatura do 12º termo aditivo, a CDURP desembolsou cerca de R\$ 66 milhões – quase R\$ 4 milhões em CEPACs para quitar obrigações fiscais junto à Prefeitura e R\$ 62,5 milhões para o pagamento de contraprestações atrasadas. De todo modo, o episódio confirma o arranjo de ônus e benefícios criado para o Porto Maravilha: parceiros privados com interesses resguardados, entes públicos com os riscos e custos da operação – ficando o município, em especial, extremamente vulnerável (WERNECK, 2017).⁸⁰

Diante deste panorama, a prefeitura adotou mais uma estratégia para angariar recursos e realizar a ocupação residencial da região portuária, que ainda caminha lentamente.

Tanto é que, do potencial construtivo da área de cinco milhões de metros quadrados, mais da metade — três milhões de metros quadrados — ainda está disponível. Segundo a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (Cdurp), até agora, a construção civil só se interessou por dois milhões de metros quadrados, através da compra de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs). São os Cepacs que permitem aos

⁷⁹ Acesso em 03 de setembro de 2017 - http://observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=1956%3Aa-fal%C3%A1cia-do-porto-maravilha-ppps-cepacs-e-o-%C3%B4nus-para-o-poder-p%C3%BAblico&Itemid=180&lang=pt#

⁸⁰ Idem ao anterior.

empreendedores aumentarem o potencial construtivo e atingirem novos gabaritos. Sem eles, a edificação não pode exceder a área do terreno. E cabe à Caixa Econômica — detentora dos certificados, adquiridos por leilão em junho de 2011 — revendê-los. Disposta a estimular a ocupação residencial da região, a prefeitura resolveu recomprar lotes de títulos e oferecê-los, ela mesma, às empresas interessadas⁸¹.

Na estratégia de aceleração de venda das CEPACs, Prefeitura além de estar recomprando os CEPACs da CAIXA pela CDURP, a própria Prefeitura iniciou um processo de troca de CEPACs por dívidas no INSS:

Mais uma possibilidade oferecida ao mercado será a permissão para que os empreendedores utilizem os Cepacs para quitar dívidas de ISS com o município. A autorização consta de um dos dois decretos do prefeito Eduardo Paes, publicados no Diário Oficial no mês passado, que tratam da negociação dos Cepacs. O movimento da prefeitura tem ainda outro objetivo: estimular a Caixa, que gere o Fundo Imobiliário Porto Maravilha, detentor dos Cepacs, a flexibilizar seu modelo de negociação dos títulos, atraindo mais investimento à região. Segundo Arraes, a Caixa exige permuta nos contratos de venda de certificados. Ou seja, fica com uma fatia dos empreendimentos. O primeiro lote de Cepacs — entre cinco mil e seis mil certificados — foi recomprado pela prefeitura em julho. O plano do município, segundo a Cdurp, é adquirir 800 mil títulos até junho de 2018, mas a continuidade do programa dependerá do futuro prefeito⁸².

Ou seja, conforme afirmaram Rolnik e Werneck anteriormente: “Estamos diante de uma operação imobiliária executada por empresas privadas, mas financiada, de forma engenhosa, com recursos públicos em terrenos públicos” (ROLNIK, 2011, p.1). E de “parceiros privados com interesses resguardados, entes públicos com os riscos e custos da operação – ficando o município, em especial, extremamente vulnerável” (WERNECK, 2017).

Conforme comentamos anteriormente, as operações de Parcerias Público-Privadas estão tendo problemas relativos à corrupção, de forma que é importante trazer à tona que uma das denúncias de corrupção que culminaram no afastamento do deputado Eduardo Cunha da presidência da Câmara Federal, no âmbito da atual crise política, foi sobre o Porto Maravilha. O mesmo foi acusado de receptação de propina das empreiteiras em função da liberação dos fundos de infraestrutura do FGTS para o pagamento da realização das obras na região portuária. O próprio governador do estado do Rio de

⁸¹ Disponível em <<https://oglobo.globo.com/rio/rio-muda-estrategia-para-estimular-moradias-na-zona-portuaria-1-20037887>> Acesso em 11 de Agosto de 2017.

⁸² Idem.

Janeiro da época, Sérgio Cabral, foi preso pela Polícia Federal em 17 de Novembro de 2016 na chamada “Operação Calicute”, suspeito de receber propina para liberação de concessões de obras públicas. Diante da prisão de diversos diretores de empreiteiras pela Operação Lava Jato, incluindo nomes ligados ao Porto Maravilha, esse período foi ironizado por alguns jornalistas com a alcunha “A Farra das Empreiteiras”.

Tomando como motivação as diversas denúncias de contratos irregulares com empreiteiras pelo país, foi iniciada no Rio de Janeiro em 15 de março de 2017 a coleta de assinaturas de vereadores para abertura da CPI do Porto Maravilha pelo vereador Tarcísio Motta (PSOL), que tem como causa básica a movimentação financeira realizada, ainda no governo de Eduardo Paes, para a construção do Museu do Amanhã - parte dessa verba deveria ter sido destinada à melhorias em escolas, creches e um posto de saúde no Morro do Pinto, localizado na região portuária. Esta manobra financeira foi descoberta após auditoria nas contas do Projeto, que foi entregue ao Tribunal de Contas do Rio e a Câmara Municipal. Na data de 18 de Junho de 2017, o vereador já tinha conseguido 14 assinaturas das 17 necessárias para a CPI ser homologada. Segundo o *site* <cpiportomaravilha.com>, criado em apoio a aprovação da CPI, entre os principais pontos elencados pelo vereador Tarcísio para a abertura da investigação estão:

Denúncias de corrupção:

- O ex-presidente da Câmara dos Deputados Eduardo Cunha é acusado de receber R\$ 52 milhões para facilitar a liberação de dinheiro do FGTS para o Porto Maravilha.
- Fábio Cleto, ex-vice-presidente de Fundos de Governo e Loterias da Caixa Econômica Federal, foi indicado por Eduardo Cunha e é apontado como peça chave para operar a liberação do dinheiro do FGTS. Atualmente, Fábio Cleto já assinou acordo de delação premiada com a Justiça.
- Em delação de executivos da empresa Carioca Engenharia, foi apontado o pagamento de R\$ 181 mil para Eduardo Cunha em uma conta chamada “Túnel Suíço”. O nome da conta seria uma referência a obras do Porto Maravilha e ao país em que a conta foi aberta, a Suíça.

- Uma planilha e a troca de emails de executivos da Odebrecht divulgada na 26ª fase da Operação Lava Jato comprovam o pagamento de R\$ 1 milhão em propina para obras no Porto Maravilha relacionadas ao codinome “Turquesa #2”.
- Léo Pinheiro⁸³, ex-presidente da OAS, é apontado por diversas fontes como “mentor” do modelo administrativo do Porto Maravilha. Importante ressaltar que sua empresa faz parte do consórcio ligado ao Porto Maravilha.

Denúncia de desrespeito à legislação ambiental:

- Ao contrário do que determina a legislação, não houve Estudo de Impacto Ambiental (EIA) para a região.
- O Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) foi alvo de questionamento do Ministério Público em função de seus vícios e omissões.

Denúncia de Habitação:

- Mais de 600 famílias foram removidas em função das obras do Porto Maravilha.
- A maioria dos terrenos da região pertencia ao poder público. Embora exista legislação que obrigue o poder público a utilizar terrenos prioritariamente para a construção de habitação de interesse social, a prefeitura ignorou completamente a legislação. A maioria dos empreendimentos da região atualmente são comerciais e privados.

Denúncia de mudança no contrato:

- Dinheiro que seria utilizado na reurbanização do Morro do Pinto foi direcionado para acelerar as obras do Museu do Amanhã.
- Dinheiro que seria utilizado em obras ambientais e de despoluição do Canal do Mangue foi direcionado para ampliar a obra do túnel Prefeito Marcello Alencar.
- O Túnel Marcello Alencar foi licitado com pouco mais de 1 Km de extensão. Ao final da obra e dos diversos termos aditivos, o túnel possui mais de 3 Km de extensão.

⁸³ Léo Pinheiro foi condenado a 26 anos de prisão por corrupção ativa, lavagem de dinheiro e organização criminosa no esquema de propinas instalado na Petrobrás.

Denúncia de contratos questionáveis:

- A prefeitura entregou a gestão urbana do porto para a concessionária Porto Novo, que passaria a ser responsável também pela coleta de lixo. No entanto, a concessionária contratou a própria COMLURB⁸⁴ para fazer a coleta de lixo. No final das contas a prefeitura paga para que a concessionária Porto Novo contrate a COMLURB, criando uma estrutura administrativa dispendiosa.

Sobre a última denúncia, no advento da criação do Projeto Porto Maravilha, a Prefeitura optou pela contratação de empresa para execução das obras e prestação de serviços públicos municipais por meio de Concessão Administrativa, modalidade de Parceria Público-Privada (PPP) onde a remuneração do parceiro privado se dá por contraprestações públicas (no Porto Maravilha, conforme dito, a remuneração é oriunda das CEPACs). A Prefeitura estabeleceu plano de requalificação de longo prazo, ajustado anualmente em função da evolução das obras e da relação das intervenções com as dinâmicas da cidade.

Considerando os custos totais da operação em 2011 de 8 bilhões, sendo destes 400 milhões para a administração da CDURJ e 7,6 bilhões pelo contrato PPP, para uma duração de 15 anos, a operação inclui diversas obras e serviços nos 5 milhões de metros quadrados da região portuária.

A fundação da OUC pela Lei Complementar nº101, de 23 de novembro de 2009, que instituiu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto, também alterou o Plano Diretor⁸⁵ ao criar novos instrumentos da Política Urbana, tais como os institutos jurídicos

⁸⁴ A Companhia Municipal de Limpeza Urbana (COMLURB) é uma empresa de economia mista da cidade do Rio de Janeiro da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, vinculada à Secretaria de Conservação e Serviços Públicos (SECONSERVA). É a maior organização de limpeza pública na América Latina.

⁸⁵ O plano diretor é um diploma de natureza legislativa e competência municipal, que deve estabelecer os objetivos a serem atingidos pela política urbana, os prazos e as metas para atingimento desses objetivos e as formas e competências de atuação no Município. Além disso, o plano diretor deve estipular diretrizes para o desenvolvimento urbano municipal, que levem em conta as especificidades locais. A Constituição apresenta o plano diretor como instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana (art. 182, § 1º), mas isso não significa dizer que as demais espécies de plano, e o próprio processo de planejamento, sejam de menor importância. Em verdade, os planos em geral (isto é, os planos federais, estaduais, municipais especiais, regionais, setoriais, etc.) são instrumentos fundamentais para a política urbana, pois são o modo primário de sua instituição; e o planejamento, por sua vez, configura o próprio processo de tomada de decisões atinentes à política urbana (OLBERTZ, 2011).

e políticos da própria OUC, da outorga onerosa do direito de construir⁸⁶ e de alteração de uso, da cessão ou qualquer outra forma de transferência do direito de construir, além dos direitos de superfície. Este projeto modifica intrinsecamente a logística, a cultura, a urbanização e a vida cotidiana das pessoas que transitam diariamente ou esporadicamente por esses locais. Naturalmente, o funcionalismo operacional do Porto também se modificou. Este consórcio abrange 5 milhões de m² cobrindo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e também pegando parte dos bairros do Centro, São Cristóvão e Cidade Nova do Rio de Janeiro, o chamado Porto Maravilha.

Figura 11 – Porto Maravilha⁸⁷



Toda essa modificação se deu pela Operação Urbana Consorciada da região do Porto do Rio de Janeiro, onde uma operação urbana é nada mais que um instrumento de planejamento urbano, da qual são descritas uma série de melhorias no ambiente urbano, planejadas e posteriormente implementadas com o apoio e coordenação do poder público, em acordo com a comunidade local e principalmente em parceria com a iniciativa privada. Muitas vezes é colocado como garantia a básica a necessidade de implementação das necessidades apontadas pela região, seja em infraestrutura, transporte coletivo e programas habitacionais.

⁸⁶ A Outorga Onerosa do Direito de Construir, também conhecida como “solo criado”, refere-se à concessão emitida pelo Município para que o proprietário de um imóvel edifique acima do limite estabelecido pelo coeficiente de aproveitamento básico, mediante contrapartida financeira a ser prestada pelo beneficiário (conceituação retirada do site <<http://urbanidades.arq.br/2008/03/outorga-onerosa-do-direito-de-construir/>> Acesso em 27 de Agosto de 2017). Para conceituação mais complexa do termo, cf. “A aplicação da Outorga Onerosa do Direito de Construir: o caso da cidade de Palmas-TO”, de Thaís Yane Kegler Paz.

⁸⁷ Fonte: www.portomaravilha/portomaravilha

Dentre os princípios que fundamentam a OUC do Porto Maravilha, previstos no §1º, do art. 2º da Lei nº101/2009 é importante destacar: o atendimento econômico e social da população diretamente afetada; a promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos e o apoio da regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social. Da mesma forma, ainda no referido art. 2º, agora em seu parágrafo 2º, são definidas diretrizes estruturadoras da OUC, baseadas também no Estatuto da Cidade, interessando destacar as seguintes:

- Priorizar o transporte coletivo ao individual;
- Valorizar a paisagem urbana, do ambiente urbano e do patrimônio cultural material e imaterial;
- Assegurar o atendimento econômico e social da população diretamente afetada pela OUC;
- Promover o adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos, subutilizados ou ociosos;
- Integrar a área central da cidade e o estímulo ao uso residencial, possibilitando melhor aproveitamento da estrutura urbana existente;
- Garantir a transparência do processo decisório e controle com representação da sociedade civil;
- Apoiar a regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social.

O valor desta operação foi alçado em R\$ 4.783.020.689,07 reais, considerando principalmente as construções dos túneis da via Binária e via expressa com sua ampliação, todo o processo de infraestrutura dos bairros, a urbanização e pavimentação, a construção de novas edificações como a Sede da CDURP e o Museu do Amanhã e etc.

Com o intuito de financiamento do plano de requalificação urbana, o Estado optou pela Operação Urbana Consorciada (OUC) como alternativa mais adequada ao desenvolvimento deste grande projeto urbanístico, viário, urbano, social, cultural e turístico. Trata-se de uma demanda em estudo de mais de vinte cinco anos da população carioca e Fluminense, onde o OUC adota as diretrizes do Estatuto da Cidade e do Plano

Diretor, com prazo máximo de até 30 anos para que todas as ações do plano diretor estejam concluídas.

O desenvolvimento urbano do município do Rio de Janeiro, ao longo das duas últimas décadas, conforme dados dos censos de 2000 e 2010, foi pautado por dinâmicas territoriais e populacionais de crescimento das favelas e periferias da cidade, bem como de refluxo e esvaziamento significativo das funções residenciais da área central, um dos espaços mais consolidados e densos de infraestrutura e de postos de trabalho da cidade. Esta é representada pela área de planejamento um (API – Região Portuária) onde estão localizadas as regiões administrativas do Centro, Portuária, Rio Comprido, São Cristóvão, Paquetá e de Santa Teresa. Apenas para exemplificar tal dinâmica de refluxo urbano, os percentuais de involução da população no período 1991-2000, para alguns bairros da API, são os seguintes: Cidade Nova (-32,40%); Centro (-20,45%); Saúde (-15,99%); São Cristóvão (-10,76%) (INSTITUTO POLIS, 2009).

Neste ponto, iremos comentar brevemente sobre a importância do Estatuto da Cidade para a observância deste projeto. Como se poderá verificar, o Estatuto da Cidade como uma verdadeira conquista social. Maricato (2010) afirma que o Estatuto traz “diversos aspectos relativos ao governo democrático da cidade, à justiça urbana e ao equilíbrio ambiental. Ela traz à tona a questão urbana e a insere na agenda política nacional num país, até pouco tempo, marcado pela cultura rural” (p.5).

O Estatuto da Cidade é a denominação oficial da Lei 10.257, de 10 de Julho de 2001, que regulamenta o capítulo "Política urbana" da Constituição Brasileira de 1988 em seus artigos 182 e 183. Seus princípios básicos são o planejamento participativo e a função social da propriedade.

O Estatuto da Cidade não trata apenas da terra urbana. Assumindo um enfoque holístico a lei inclui: diretrizes e preceitos sobre planos e planejamento urbano, sobre gestão urbana e regulação estatal, fiscal e jurídica (em especial sobre as propriedades fundiárias e imobiliárias), regularização da propriedade informal, participação social nos planos, orçamentos, leis complementares e gestão urbana, parcerias público-privadas, entre outros temas. A reunião de leis previamente existentes, de forma fragmentada, com instrumentos e conceitos novos sob o rótulo de Estatuto da Cidade torna mais fácil o reconhecimento da questão urbana. A lei deu unidade nacional ao trato das cidades. E se, mesmo após oito anos de sua promulgação, existem juízes que ainda a ignoram e tratam a propriedade privada como um direito absoluto e não relativizado pela sua função social, podemos dizer que essa prática está cada vez mais difícil, já que o formato de unidade abrangente da lei chamada de estatuto tornou mais fácil sua divulgação (MARICATO, 2010, p.6).

O Estatuto estabeleceu também o prazo de 05 anos para que municípios com mais de 20.000 habitantes em regiões metropolitanas elaborassem e aprovassem seus planos. Em 2005 o Ministério das Cidades liderou uma campanha pela elaboração de Planos Diretores participativos em todo o país. Porém,

(...) pesquisa coordenada pelo Observatório das Metrópoles (2011) mostra que, apesar do êxito quantitativo de elaboração de planos diretores municipais (...), a aplicação destes mesmos instrumentos ou a sua articulação com o território e com estratégias de desenvolvimento urbano tem se mostrado muito deficiente (ROLNIK, 2013, p. 10).

Contudo, conforme analisa David Harvey:

Por outro lado, no início da última década, enquanto o movimento pela Reforma Urbana procurava fomentar o debate em torno da desmercantilização do solo urbano, em várias cidades brasileiras, Planos Estratégicos desenhados para reposicionar as cidades no âmbito da competição global pela atração de investimentos internacionais, plataforma neoliberal de resposta a crise, era também experimentada. Esta plataforma surgiu a partir de uma espécie de consenso geral em todo o mundo capitalista avançado de que benefícios positivos têm de ser obtidos por cidades que assumam um comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico (HARVEY, 1996, p. 49).

É importante lembrar que a OUC foi sacramentada por lei complementar em decreto da Prefeitura do Rio de Janeiro, modificando com isso o plano diretor da Cidade do Rio:

Art. 1.º Esta Lei Complementar institui a Operação Urbana Consorciada - OUC da região do Porto do Rio de Janeiro, na Área de Especial Interesse Urbanístico - AEIU criada nesta Lei Complementar, que compreende um conjunto de intervenções coordenadas pelo Município e demais entidades da Administração Pública Municipal, com a participação de proprietários, moradores, usuários e investidores, com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de parte das Regiões Administrativas I, II, III e VII, em consonância com os princípios e diretrizes da Lei Federal n.º 10.257, de 10 de julho de 2001 - Estatuto da Cidade e do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro. Parágrafo único: O término da Operação Urbana Consorciada ocorrerá quando estiverem concluídas todas as intervenções previstas no programa básico de ocupação da área, em prazo que não ultrapassará o período de trinta anos contados da publicação desta Lei Complementar (LEI COMPLEMENTAR n.º 101, de 23 de novembro de 2009).

Para além das obras, há também contratualmente a prestação de serviços por parte da concessionária por 15 anos para diversos serviços aos bairros, como podemos observar a seguir:

SERVIÇOS A PRESTAR (15 ANOS)	
Conservação da infra-estrutura viária na AEIU do Porto do Rio de Janeiro, incluindo (i) limpeza, asseio e conservação;(ii) manutenção (recapeamento, reparo, sinalização horizontal e vertical e sinalização semaforica); (iii) monitoramento por câmeras (compartilhamento de imagens com entes responsáveis pela segurança e agentes de transportes);	
Serviços de conservação de áreas verdes e praças, incluindo coleta de detritos, jardinagem, capina e roçagem , plantio de grama e outras mudas, corte de árvore, serviços de manutenção e conservação em jardinagem (conservação de vasos, poda e replantio de grama e outros arbustos).	
Serviços relacionados à iluminação pública, incluindo serviços de manutenção, conservação e substituição de equipamentos de iluminação	
Sinalização contendo informações históricas e geográficas da área	
Serviço de limpeza urbana, incluindo (i) limpeza, asseio e conservação de passeios e arruamentos; (ii) varrição de passeios e arruamentos; (iii) manutenção e reparo de passeios; (iv) instalação, manutenção e substituição de latas de lixo; (v) coleta de lixo domiciliar e de restaurantes, exceto lixo hospitalar; (vi) transporte e transbordo de entulhos de obra.	
Serviços de drenagem, incluindo (i) manutenção preventiva e corretiva e limpeza do sistema de drenagem e; (ii) instalação de caixas de passagem em bueiros	
Prestação de serviços de suporte à rede de transporte	
Implementação e manutenção de equipamentos e serviços administrativos, tais como (i) operação e conservação da sede administrativa da Sociedade de Propósito Específico (SPE – trata-se da futura concessionária dos serviços) e (ii) Sede da CDURP e (iii) do serviço de atendimento ao cidadão	
Outros serviços necessários e adequados ao bom desenvolvimento do Contrato de concessão, tais como (i) manutenção de galerias universais para distribuidoras de serviços de energia elétrica, telecomunicações (voz ou dados), gás natural e outros; (ii) instalação e operação de bicicletário; (iii) manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos.	
Afretamento de uma barca mitigadora e tripulação como forma de cooperação à Concessionária Estadual de Serviço Público de Transporte Aquaviário de Passageiros na Baía de Guanabara. (**)	R\$ 6.496.492,00
VALOR TOTAL DOS SERVIÇOS	3.424.496.492,00

Em relação aos prazos de conclusão das obras, o cronograma foi montado com um prazo de 05 anos para a finalização das obras, tendo seu início em 2010.

Principais prazos das obras viárias:

- Até o final de 2012: Conclusão da construção da Via Binário do Porto.
- Até o primeiro semestre de 2013: Demolição da avenida perimetral no trecho entre a Rodoviária Novo Rio e a Rua Rivadávia Coreia.
- Até o final de 2013: Demolição do trecho da Av. Perimetral entre a Rua Rivadávia Corrêa e a Rua Antônio Lage, assim como a construção da rampa provisória de acesso ao elevador da perimetral.
- Até o final de 2014: Obras de reurbanização da Av. Rodrigues Alves.
- Até metade de 2014: Finalização de obras da Av. Rodrigues Alves e início da demolição da Av. Perimetral.

- Até a metade de 2015: Finalização do túnel entre o Arsenal da Marinha e a Praça Mauá, com processo de demolição da Av. Perimetral neste trecho.
- Até o final de 2015: Finalização da demolição e urbanização da Av. Perimetral no trecho da Praça Mauá e Morro da Saúde.

Segundo o último relatório Trimestral da OUC Porto Maravilha, referentes à Janeiro, Fevereiro e Março de 2017, o percentual de avanço das obras da parceria público-privada em Março de 2017 (86,89%) está alinhado ao previsto no cronograma do contrato. Até o fim do mês de Março de 2017, 51,9% das obras de urbanização e 56% das obras de infraestrutura previstas na operação urbana consorciada Porto Maravilha haviam sido executadas.

A implantação do sistema VLT Carioca está com 89% de avanço. As obras da Etapa 01 (Rodoviária-Santos Dumont) foram concluídas e entregues com todas as paradas e trechos em funcionamento. A operação comercial se dá em pleno exercício desde julho de 2016. As obras da Etapa 2 (trecho entre a Praça da República e a Praça XV) já estão concluídas, e os trens fecharam o mês de março rodando no horário das 8h às 14h. Os serviços de limpeza urbana, coleta de lixo, iluminação pública, operação viária e conservação de áreas públicas e sinalização executados pela Concessionária Porto Novo seguem padrões de qualidade estabelecidos no contrato de Parceria Público-Privada (PPP) na modalidade Concessão Administrativa.

É importante ressaltar que o projeto Porto Maravilha foi impulsionado também pela inclusão do mesmo no Projeto Olímpico Rio 2016 e no Legado Social das Olimpíadas⁸⁸.

A aprovação pelo Comitê Olímpico Internacional da transferência para a Zona Portuária de boa parte da Vila de Mídia nos Jogos Olímpicos de 2016 vai representar pelo menos sete mil unidades habitacionais na área, que terá ainda a Vila de Árbitros, com espaço para pelo menos 1.200 novas residências. Como no projeto original a Vila de Mídia estava prevista para ficar totalmente na Barra, o prefeito Eduardo Paes considerou a mudança uma grande vitória. O COI⁸⁹ aprovou ainda que a Região Portuária tenha mais dois centros: o de credenciamento de staffs e voluntários e o de distribuição de uniformes. Além disso, o COI informou que alguns equipamentos que estão sem local definido também poderão ir para a Região Portuária. Secretário de Secretário municipal

⁸⁸ O Plano de Legado Urbano e Ambiental das Olimpíadas de 2016 pode ser acessada em seus 03 volumes no link <<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?article-id=138922>> Acessado em 17 de Agosto de 2017.

⁸⁹ COI – O Comitê Olímpico Internacional é uma organização não governamental, com a finalidade de reinstaurar os Jogos Olímpicos realizados na antiga Grécia e organizar e promover a sua realização de quatro em quatro anos.

de Desenvolvimento, Felipe Góis informou que a prefeitura considera esses equipamentos fundamentais para o Porto. Um dos argumentos de Paes junto à Comissão do COI foi o de que estudos da Associação de Dirigentes de Mercado Imobiliário (ADEMI) mostram que não há mercado imobiliário suficiente na Barra da Tijuca para receber um número grande de unidades habitacionais, o que aconteceria caso a Vila de Mídia ficasse no bairro em sua totalidade. Até porque, só a Vila Olímpica, na qual se hospedam os atletas, vai deixar como herança 3.700 residências. Segundo a ADEMI, a demanda por casas na Barra é de, no máximo, duas mil unidades por ano. A nota da assessoria de imprensa da prefeitura deixou claro o estado de espírito de Paes: "A prefeitura está muito satisfeita com a decisão do COI em analisar a possibilidade de transferência de parte da Vila de Mídia para a Zona Portuária. Este sempre foi o principal pleito da prefeitura para dar mais centralidade à Região do Porto no projeto Olímpico, com a construção de milhares de apartamentos numa área que passa por um processo de revitalização"⁹⁰.

Conforme informado acima, o projeto também foi inserido no Plano de Legado Urbano e Ambiental das Olimpíadas Rio 2016:

O Plano de Legado, composto por um conjunto de proposições de desenvolvimento urbano e ambiental articuladas entre si, tem como metas a proteção ambiental, a inclusão social, a atração de investimentos e a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade e da distribuição dos serviços públicos, visando a elevação da qualidade de vida da população (Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016, p.7).

Entre as principais preocupações do processo de candidatura da Cidade aos Jogos estão: a provisão de acomodações e de transporte urbano, a proteção do meio ambiente, a solução de problemas de saneamento ambiental, e a valorização do espaço urbano e do patrimônio ambiental e cultural. Da mesma forma, o Plano Diretor da Cidade e os Planos Diretores Setoriais apontam para a necessidade de redução do déficit habitacional (ação que pode estar vinculada à produção de acomodações que depois seriam revertidas para habitação), de melhorias no sistema de transportes e na estrutura de saneamento ambiental, e de ações de proteção e valorização do meio ambiente e do patrimônio ambiental e cultural (Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016, p. 8).

No capítulo a seguir teremos a oportunidade de melhor analisar as concepções daqueles que vivem a realidade portuária no seu dia a dia.

⁹⁰Disponível em <<http://www.portomaravilhario.com.br/noticias/2010/06/07/instalacoes-olimpicasrepresentam-mais-de-7-mil-unidades-habitacionais-na-regiao/>> Acesso em 18 de Agosto de 2017.

Capítulo III – A realidade dos que vivem o Porto

O que mudou para aqueles que têm o Porto em seu dia a dia

Figura 12 - O maior grafite do mundo, feito pelo artista Kobra, no Porto Maravilha⁹¹



Neste capítulo, pretendemos realizar uma discussão a partir do ponto de vista daqueles que vivem, trabalham, trafegam ou até mesmo fazem o seu lazer na região portuária do Rio de Janeiro, fazendo um contraponto com aquilo que é apresentado pelo consórcio Porto Maravilha e as entidades públicas participantes. Esse debate tomará como base entrevistas realizadas com sujeitos representativos da região, objetivando analisar as questões histórico-sociais, políticas e jurídicas destes sujeitos em contraponto com artigos, documentários, relatórios e informativos.

Antes de nos debruçarmos diretamente sobre as entrevistas, é importante ressaltar a importância da democratização das decisões, conforme afirma Rolnik:

Democratizar as decisões é fundamental para transformar o planejamento da ação municipal em trabalho compartilhado entre os cidadãos e assumido pelos cidadãos, bem como para assegurar que todos se comprometam e sintam-se responsáveis e responsabilizados, no processo de construir e implementar o Plano Diretor (ROLNIK, 2005, p.14).

⁹¹ Fonte: <http://diariodorio.com/o-maior-grafite-do-mundo-e-no-porto-maravilha-feito-pelo-kobra/>.

Segundo o prospecto de registro da consorciada Porto Maravilha em seu *site*, todo o processo de planejamento foi democrático, conforme recorte abaixo:

Os moradores e trabalhadores locais, através das associações representativas e dos sindicatos, participaram do processo de revitalização da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, auxiliando na definição de um conjunto de intervenções urbanas ao longo da elaboração do Projeto de Lei Complementar nº 25, de 2009, apresentado pela Prefeitura. (...) Essa participação foi fundamental para garantir ações adequadas às demandas dos principais interessados no processo de transformações urbanísticas, sociais e ambientais.

Ou seja: segundo os operadores do Porto Maravilha, a população foi ouvida dentro dos processos decisórios de planejamento. Este fato é muito questionado por diversas vertentes de análise que serão apresentadas neste capítulo.

- **Metodologia**

Neste trabalho optamos pelo modelo de questionário aberto, ou seja, utilizamos o procedimento de entrevista semiestruturada, direcionado aos que consideramos serem parte dos grupos historicamente mais representativos da região Portuária. Dentre eles, temos os moradores, os trabalhadores portuários, os taxistas (representando os trabalhadores de uma área de trânsito e grande mobilidade), os cariocas que utilizam esta área para lazer e, por fim, os pequenos comerciantes.

Segundo Minayo,

A entrevista é o procedimento mais usual no trabalho de campo. Através dela, o pesquisador busca obter informes contidos na fala dos atores sociais. Ela não significa uma conversa despreziosa e neutra, uma vez que se insere como meio de coleta dos fatos relatados pelos atores, enquanto sujeitos-objeto da pesquisa que vivenciam uma determinada realidade que está sendo focalizada. Suas formas de realização podem ser de natureza individual e/ou coletiva (MINAYO, 1994, p.57).

As entrevistas foram realizadas em diversas áreas da região Portuária, como a região turística do Museu do Amanhã e a Praça Mauá, recentemente mais conhecida como Boulevard Olímpico, para as entrevistas com o sujeito “taxista” e o sujeito “carioca utilizando o Porto como área de lazer”. O sujeito “morador” foi entrevistado no bairro da Gamboa, região central da região portuária. O trabalhador portuário foi entrevistado dentro dos galpões da Estivagem, dentro do Porto de Docas do Rio de Janeiro. O pequeno

comerciante foi entrevistado no Bairro da Saúde, próximo à conhecida zona boêmia e turística chamada “Pedra do Sal”⁹².

Entendemos que estes sujeitos sejam os mais representativos devido à pluralidade de opiniões possíveis encontradas entre eles, para além do fator histórico.

TABELA DOS ENTREVISTADOS		
NUMERAÇÃO	REPRESENTAÇÃO	NOME
SUJEITO 01	MORADOR	LEILA CAMPOS
SUJEITO 02	TAXISTA	ANTÔNIO PEREIRA
SUJEITO 03	TRABALHADOR PORTUÁRIO	ANTÔNIO CARLOS
SUJEITO 04	PEQUENO COMERCIANTE REGULAR	MANOEL SEVERINO
SUJEITO 05	PEQUENO COMERCIANTE IRREGULAR	MARCOS PERTOSA
SUJEITO 06	CARIOCA QUE UTILIZA PORTO COMO ÁREA DE LAZER	RAFAEL MENDES

O morador (Sujeito 01), por exemplo, tem em si a própria história de continuidade das gerências e ingerências dos governos que passaram e mantiveram os moradores da região portuária fora do foco das políticas públicas, como visto no contexto histórico apresentado no capítulo I.

O taxista (Sujeito 02) foi selecionado por ser uma importante voz no que se refere à mobilidade urbana do Rio de Janeiro, e também por se tratar de um trabalhador autônomo com liberdade para trabalhar em outras áreas fora do Centro da cidade. Graças a realização do Projeto Porto Maravilha, que transformou a área em um local de grande interesse do público, o taxista tem na região Portuária um grande potencial de clientes.

Outro sujeito é o trabalhador portuário (Sujeito 03) - no caso selecionado por este trabalho, o estivador, profissional responsável pela arrumação dos materiais no convés das embarcações e personagem importante em toda a história do Porto de Docas. Pode-se dizer que toda a base comercial do trabalho portuário se inicia pelo estivador, sendo esta a base da logística marítima *offshore*.

⁹² “Recebe esse nome pois é a rocha onde os escravos descarregavam o sal que chegava do cais do porto. Com forte influência cultural dessa época, somada a cultura de estivadores que ali se reuniam após o expediente para rodas de samba, o local é considerado o berço do samba carioca – a Pedra do Sal deu origem aos primeiros ranchos carnavalescos, afoxés e pontos ritualísticos na metade do século XIX. Até hoje o local reúne, principalmente nas segundas e sextas, frequentadores que fazem as tradicionais rodas de samba, tornando o local destino de muitos turistas e moradores que procuram diversão com o samba de raiz” (FURTADO, 2016). Disponível em: <<http://www.maiorviagem.net/morro-da-conceicao-pedra-do-sal/>> Acesso em 17 de Agosto de 2017.

O próximo sujeito é o carioca que utiliza a região portuária como área de lazer (Sujeito 06) e turismo por conta da história e das áreas de visitação da região, sendo a concepção deste de extrema importância para este trabalho. Historicamente, os Portos são áreas de recebimento de turistas do mundo inteiro, que chegam em diversos transatlânticos. Um dos objetivos do projeto Porto Maravilha era justamente transformar o Porto de Docas em um Porto turístico, e não apenas de operações portuárias.

Por fim, o quarto e quinto sujeito são os comerciantes locais, dentre os quais consideramos apenas os pequenos comerciantes, aqueles que obtêm seu sustento em um único local de trabalho. Para uma melhor ponderação das respostas, foram realizadas entrevistas tanto com um comerciante local legalizado (Sujeito 04) quanto com um comerciante informal (Sujeito 05), conhecido popularmente no Rio como “camelô”. Também foram utilizados como base de relatos os documentários, filmes e relatórios de ONGs que acompanharam o processo de forma aproximada aos moradores da região portuária.

Segue abaixo também tabela de fonte primário de material utilizado neste capítulo:

TABELA DE FONTE PRIMÁRIA	
NUMERAÇÃO	REPRESENTAÇÃO
RELATÓRIO	Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações de 24 de maio de 2011
SITE ESPECIALIZADO	RioOnWatch
SITE ESPECIALIZADO	LABORATÓRIO DAS METRÓPOLES
SITE ESPECIALIZADO	SITE DO CONSÓRCIO PORTO NOVO (PORTO MARAVILHA)
SITE ESPECIALIZADO	SITE DO VLT
DOCUMENTÁRIO	DISTOPIA 021

É importante salientar que nesta análise não há o objetivo de ter na resposta de cada personagem um fato conclusivo ou uma verdade geral, mas apenas uma visão de base do que nos propomos a discutir, tendo na resposta de cada sujeito uma oportunidade de discussão e comparação com aquilo que é colocado principalmente pelo consórcio Porto Maravilha e pelos atores políticos envolvidos.

As perguntas-base utilizadas foram as seguintes:

1. Você frequenta a região Portuária com qual objetivo? Descreva.
2. Quais foram as transformações que tiveram maior impacto no seu lazer ou trabalho?
3. Foram feitas diversas obras que modificaram o trânsito do Centro da cidade e da Região Portuária nos últimos anos, devido ao Porto Maravilha. Qual o impacto das mudanças na mobilidade urbana para você?
4. Com qual frequência você passa / passeia / trabalha na região Portuária?
5. As mudanças na região portuária, pelo projeto Porto maravilha, impactaram no seu cotidiano? De qual maneira?

Para apreciação do material pesquisado (entrevistas e fontes primárias) algumas categorias emergiram desse processo. Para Minayo,

A palavra categoria, em geral, se refere a um conceito que abrange elementos ou aspectos com características comuns ou que se relacionam entre si. Essa palavra está ligada à ideia de classe ou série. As categorias são empregadas para estabelecer classificações. Nesse sentido, trabalhar com elas significa agrupar elementos, ideais ou expressões em torno de um conceito capaz de abranger tudo isso. Esse tipo de procedimento, de um modo geral, pode ser utilizado em qualquer tipo de análise em pesquisa qualitativa. (MINAYO, 1994, p.70).

Assim as categorias trabalhadas foram:

- Impacto da Construção do Museu do Amanhã e sua relação com o turismo e comércio
- Implantação do VLT e a Mobilidade Urbana
- Segurança
- Remoções e das violações de direitos

Iniciando pelo entrevistado Sr. Antônio Pereira (Sujeito 02), taxista da região portuária que caracteriza o Museu do Amanhã como a principal obra do Porto Maravilha, conforme afirmação abaixo:

- A mais impactante mesmo, que eu gostei, você quer saber, não é? Olha, esse Museu do Amanhã é uma coisa magnífica. Também o MAR, que é o Museu de Arte do Rio, realmente é uma coisa que merece elogio e essa mudança estávamos mesmo precisando. Lógico que tem muito mais o que fazer, mas isso aí, agora vamos ver se os próximos governantes dão continuidade.

Outro entrevistado, o Sr. Rafael Mendes (Sujeito 06), morador do Rio que frequenta a região por lazer, também vê as obras do Museu de amanhã de forma positiva:

- Eu acho que o Museu do Amanhã foi uma grande revelação. Essa pracinha agora aqui, as pessoas podem ficar brincando, estou vendo aqui um andando de patins e outro de skate. Podia até ter trago os patins da minha filha, mas esqueci, mas eu acho que houve um impacto muito grande sim.

Figura 13 - Registro próprio, feito em um dos trabalhos de campo realizados na Praça Mauá, com o Museu do Amanhã ao fundo



O Museu do Amanhã cumpre hoje o papel de “âncora” do projeto Porto Maravilha, sendo constantemente utilizado pelo ex-prefeito Eduardo Paes como um ícone de publicidade positiva de todo o projeto das Olimpíadas do Rio. Conforme já comentamos, o Museu do Amanhã foi alvo de denúncia de desvio de financiamento - parte da verba destinada a escolas e creches no Morro do Pinto foi utilizada na construção do Museu, segundo o vereador Tarcísio Motta (PSOL) em entrevista ao *Jornal do Brasil*:

Protocolada pelo vereador Tarcísio Motta, no dia 16 de março, a CPI precisa, atualmente, de três assinaturas para sair do papel. “O objetivo das iniciativas privadas é utilizar dinheiro público para garantir o próprio lucro. O governo do Eduardo Paes quebrou o Rio de Janeiro. Vamos investigar e penalizar os responsáveis”, disse o vereador. “Vários vereadores estão analisando a possibilidade de assinar”, contou Tarcísio esperançoso, acrescentando: “Já

tínhamos alertado que era preciso estudar esse tipo de concessão, com irregularidade de aditivos contratuais, como é o caso do Museu do Amanhã. Esse é um dos indícios mais importantes de que a obra do Porto Maravilha foi aprovada com um discurso, mas a prática foi outra.

O vereador explica que apesar de um discurso alegando fins benéficos para a população e mobilidade urbana, nos aditivos o texto é outro. “São interesses políticos do Eduardo Paes e empreiteiras das grandes obras. É um escândalo o fato de que o dinheiro do povo é usado para obras do PAC”, completou Tarcísio⁹³.

Outro ponto de vista sobre o assunto é o do comerciante informal Sr. Marcos Pertosa (Sujeito 05), que vende bebidas geladas em seu isopor. Ele avalia de forma positiva as obras do Porto como o Museu do Amanhã, que está trazendo mais turistas para a região; pessoas que naturalmente gastam em comércios informais como o dele. Contudo, ele também faz uma crítica ao aumento da fiscalização por parte da Guarda Municipal, que frequentemente apreende os produtos dos “camelôs”:

- Só os guardas que vem tomar e deixa a gente puro sem nada, que perturbam e não deixam trabalhar. (...) as pessoas vêm para conhecer, vão no museu, no aquário. Ficou bonito aqui. (...) eu venho a semana toda, de segunda a segunda. (...) aqui vem muito turista, gastam, compram.

Em outra entrevista, o Sr. Manoel Severino (Sujeito 04), comerciante formal da região portuária há 25 anos e dono de uma lanchonete próxima do Museu de Arte do Rio (MAR), revela uma visão muito positiva de todas as obras do Porto Maravilha, sem elaborar em nenhuma ponderação crítica às obras:

- O objetivo foi melhorar; melhorou (...) o trânsito ficou ótimo. Ficou ótimo, ficou beleza. Enchia aqui de esgoto, agora acabou. (...) mudou em movimento, mudou em frequência, mudou tudo.

Para os comerciantes formais que não sofreram nenhum processo de remoção devido às obras, todos os estabelecimentos da região passaram e ainda passam por um processo de valorização. Além da melhoria no saneamento dos bairros, há também a coleta de lixo regular, agora realizada pela OUC Porto Maravilha. No caso da lanchonete do Sr. Manoel, a mesma está localizada em ponto de prioridade das obras do Projeto Porto Maravilha, de forma que os impactos sobre sua gestão foram, ao todo, positivos. Entretanto, conforme informa a pesquisadora Mariah Barber em artigo ao *site* RioOnWatch, especializado em relatos de comunidades cariocas:

⁹³ Disponível em: <<http://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/05/01/paes-quebrou-o-rio-vamos-investigar-e-punir-os-responsaveis/>> Acesso em 22 de Julho de 2017.

Embora a primeira linha principal do VLT⁹⁴ esteja completa agora, ainda há muitos trechos em obras, especificamente dentro do bairro da Gamboa, lar da maior parte da população da região. A prioridade foi dada para a conclusão da linha 1 do VLT, uma vez que ela passa pelo recentemente renovado Boulevard Olímpico, pelo Museu do Amanhã e pelo Teatro Municipal na Cinelândia. As linhas que atravessam pelo bairro historicamente negro da Gamboa, passando pelo Cemitério dos Pretos Novos, onde mais de 30.000 escravos foram enterrados e pela Pequena África, foram deixadas em construção⁹⁵.

Ou seja: os comerciantes e moradores que tiveram a “sorte” de estar no caminho do VLT para o Boulevard Olímpico foram priorizados pelas obras, mas aqueles que não estavam, como a população da Gamboa (bairro mais populoso da região do Porto e que teoricamente deveria ter sido priorizado), tiveram que aguardar por muito tempo, às vezes com as obras já em andamento. Esses atrasos geraram incômodos e alimentaram reclamações de parte da população. Diversos comerciantes foram obrigados a fechar suas portas por conta dessas obras, uma vez que o fechamento das vias aconteceu com muitos meses de antecedência, comprometendo o faturamento destes pequenos comerciantes e o trânsito de pessoas que moram fora destes bairros.

Figura 14 – Obra não concluída na região portuária⁹⁶



Para além da questão do acesso ao VLT não finalizado, temos também o problema do saneamento: por conta de um planejamento mal feito, muitas obras que tiveram início há meses em uma região não foram finalizadas, conforme comenta Barber:

⁹⁴ O VLT Carioca (Veículo Leve sobre Trilhos) é um projeto da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro que permite a interligação da região portuária ao centro financeiro da cidade e ao aeroporto Santos Dumont.

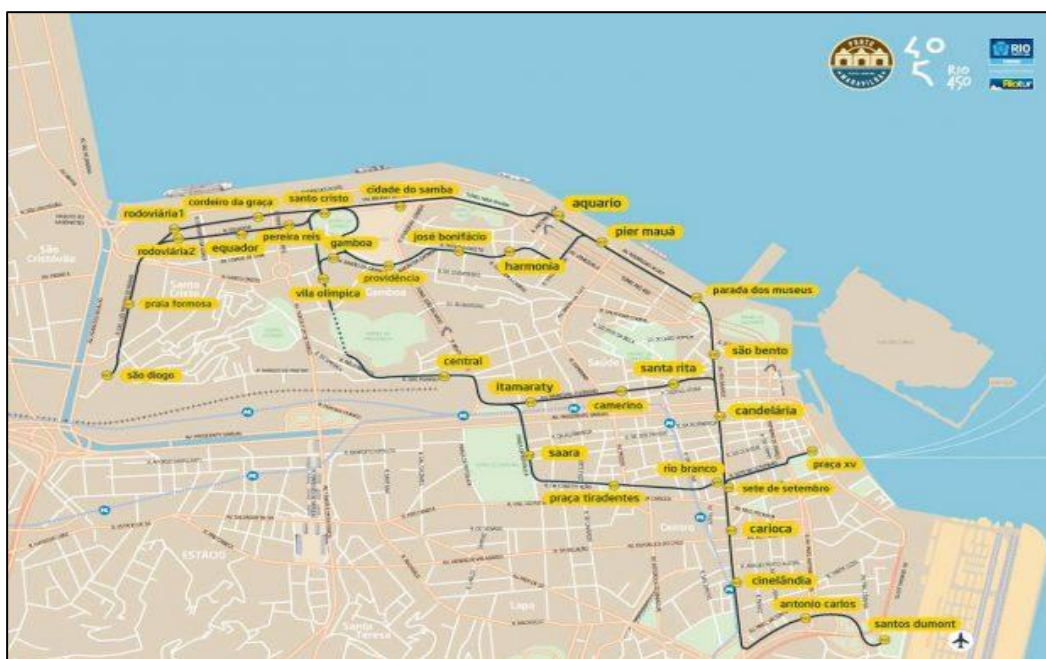
⁹⁵ BARBER, 2016. “Moradores da Região Portuária Sofrem com as Obras Intermináveis do VLT”, disponível em <<http://rioonwatch.org.br/?p=23959>> Acesso em 22 de Julho de 2017.

⁹⁶ Fonte: <http://rioonwatch.org.br/?p=23959>

Para muitos daqueles que moram em Santo Cristo, Gamboa e Saúde, as portas de suas casas e de seus negócios abrem diretamente para tubos, valas e sujeira das obras. Moradores reclamam que durante fortes chuvas as valas das obras se enchem de água permitindo que mosquitos se procriem e entrem em suas casas. Um morador mencionou que todos da sua família tiveram Zika devido ao aumento dos mosquitos como um resultado da água parada nas obras. Maria José relatou que pessoas ficam impedidas de saírem de suas casas quando as ruas estão inundadas com água. Ela disse que toda vez que chove a casa dela inunda⁹⁷.

O *site* do Consórcio Porto Maravilha disponibiliza o *layout* finalizado do direcionamento dos VLTs no Centro do Rio de Janeiro, conforme a imagem abaixo:

Figura 15 – Mapa de estações do VLT carioca segundo o site do Porto Maravilha⁹⁸



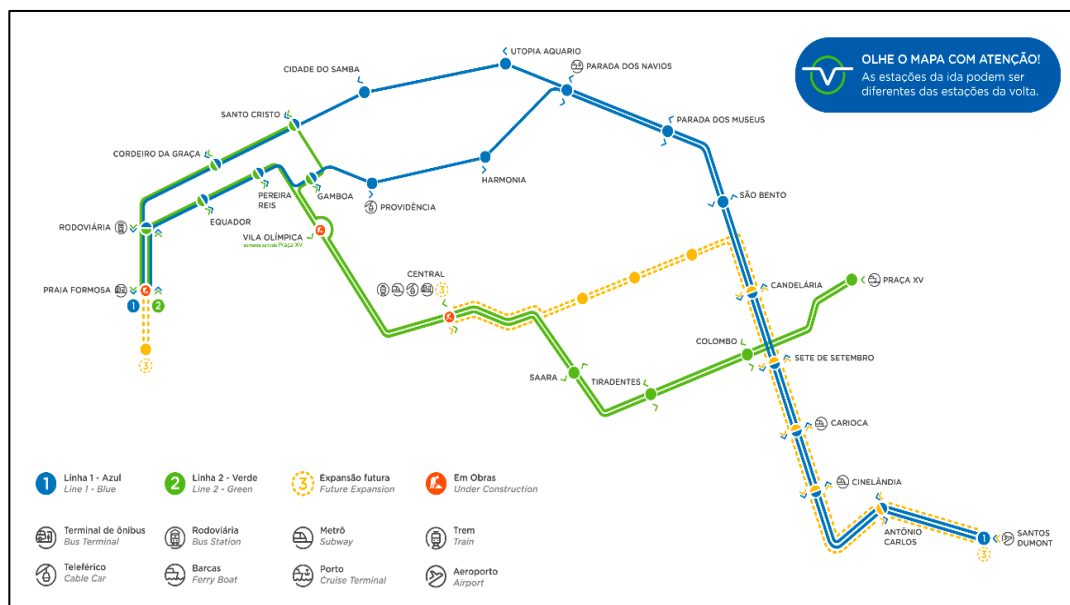
Vale notar que, em comparação, no *layout* disponibilizado pelo site oficial VLT Carioca o mapeamento é mais próximo da atual realidade, mostrando inclusive as linhas

⁹⁷ BARBER, 2016. “Moradores da Região Portuária Sofrem com as Obras Intermináveis do VLT”, disponível em <<http://rioonwatch.org.br/?p=23959>> Acesso em 22 de Julho de 2017.

⁹⁸ Fonte: <http://portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>

que ainda estão em obras (diferentemente do *site* do Porto Maravilha, que apresenta o projeto como algo finalizado).

Figura 16 – Mapeamento das linhas atuais do VLT carioca, incluindo estações em obra⁹⁹



Pela imagem, fica claro que a linha azul do *layout* do VLT Carioca, responsável pelo “caminho turístico” da linha, foi priorizada em detrimento das linhas verde (que está em obras) e amarela (que ainda será iniciada), que passam pelas áreas dos bairros internos da região portuária, conforme afirmamos anteriormente neste trabalho.

Em entrevista, a moradora da região portuária Sra. Leila Campos (Sujeito 01), do bairro da Gamboa, afirma que o trânsito da região portuária piorou muito após o início das obras, já que os ônibus que antes passavam na região foram retirados:

- Foi horrível. Porque ônibus para a Zona Sul não tem. Eu descia e já pegava um ônibus para o trabalho. Antes tinha vários e agora não tem mais. Agora tenho que ir para a Central, atravessar o túnel e quando tem tiro no morro, eu tenho que pegar duas conduções para a Cinelândia para de lá pegar um ônibus para a Zona Sul. Ficou horrível essa mudança.

⁹⁹ Fonte: <http://portomaravilha.com.br/veiculolevesobretrilhos>

A Sra. Glecy Naegele, síndica de um condomínio no bairro da Saúde, utiliza um provérbio popular para caracterizar a situação dos bairros da região portuária: “Por fora bela viola, por dentro pão bolorento”. Dona Glecy, em entrevista para o jornal *O Globo* feita pelo jornalista Rafael Gado, afirma: “Para nós, a revitalização ainda não chegou, (...) tem esgoto escorrendo. Com obras que parecem intermináveis, se chove, atolamos nas ruas, voltamos para casa com sapatos todos sujos...”. O jornalista complementa sua percepção no artigo:

De lá, no alto do Morro da Saúde, ela enxerga a Baía de Guanabara, o Aquário Marinho do Rio e o Boulevard Olímpico lotado de cariocas e turistas. É só elogios para o espaço completamente renovado. Mas basta sair de casa pelas imediações da Praça da Harmonia para ela se deparar com outra realidade nas ruas internas de Santo Cristo, Saúde e Gamboa, onde permanece um emaranhado de obras por finalizar, outras por começar, além da ameaça da violência e do tráfico de drogas¹⁰⁰.

Em resposta à essas ponderações, o segundo presidente Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio (CDURP), Sr. Alberto Gomes, utiliza o argumento da atual crise de investimentos da cidade do Rio de Janeiro:

- O desenvolvimento imobiliário de uma região não é algo que acontece da noite para o dia. Na Barra da Tijuca, por exemplo, até hoje não terminou. Não tenho a menor dúvida de que, com uma retomada da oferta de crédito imobiliário, os empreendimentos serão construídos. O destino preferencial da Zona Portuária é residencial. A percepção das vantagens de morar no Centro está dada. As obras em andamento vão terminar. E, à medida que haja uma melhora no cenário do crédito imobiliário, os empreendimentos residenciais sairão do papel¹⁰¹.

Um ponto que não foi criticado por absolutamente nenhum entrevistado diz respeito à segurança na área: sem exceção, todos entendem que houve melhora na segurança de toda a região portuária. A entrevistada Sra. Leila Campos (Sujeito 01), moradora da Gamboa, afirma: “Policial? (Tem) bastante. Fica carro de polícia começando daqui (apontando para a praça da Gamboa), 100 metros fica um carro da polícia, do outro lado da rua vai ter outro carro da polícia, e ainda tem os carros da polícia que fica rondando”.

¹⁰⁰ Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/ruas-internas-da-zona-portuaria-ainda-esperam-melhorias-20091582#ixzz4ngajdeQL>> Acesso em 23 de Julho de 2017.

¹⁰¹ Idem.

Uma das motivações dessa melhoria é a implementação do Projeto “Centro Presente” na região do Centro do Rio. Este projeto já havia sido implantado no bairro da Lapa com o “Lapa Presente”, onde atua com policiais militares da ativa e da reserva, além de agentes civis egressos das forças militares. O Centro Presente conta atualmente com 528 agentes de segurança, que vestem uma roupa diferenciada, com detalhes em vermelho. Uma base de operação localizada no Largo da Carioca, montada em um micro-ônibus equipado com câmeras e computadores, ajuda nas ações, permitindo que os agentes tenham acesso às imagens de câmeras do Centro de Operações Rio, da Prefeitura e do Centro Integrado de Comando e Controle (CICC) do Estado. Cabe informar que no dia 29 de junho de 2017 houve a renovação do Centro Presente até julho de 2018, porém com R\$ 6 milhões de reais a menos que no primeiro contrato, que contou com R\$ 47 milhões de reais. Este contrato também tem características de uma parceria público-privada, uma vez que é dividido entre o Município e a Fecomércio.

De acordo com a assessoria de imprensa da Operação Segurança Presente, o roubo a pedestres foi reduzido “consideravelmente”:

No primeiro trimestre deste ano, a redução chegou a bater 92%. A redução chegou a 92% no mês de fevereiro, comparando com o mesmo período do ano anterior, nos registros de roubo a celular. Até o dia 26/06 foram efetuadas 2.404 prisões pelos agentes da Operação Centro Presente, sendo 908 por posse e uso de entorpecentes, 127 por porte de arma branca e 12 por porte de arma de fogo, 107 por roubo e 201 por furto. Também foram capturados 351 foragidos da Justiça”, informa o balanço da operação¹⁰².

Outro ponto de grande discussão sobre as obras do Porto Maravilha se refere às remoções e também a uma gentrificação¹⁰³ do espaço. Conforme afirma a Sra Neuzimar Faria, moradora do Morro da Providência, no documentário *Distopia 021*¹⁰⁴, não houve qualquer reunião junto aos moradores acerca das obras de remoção no morro da Providência para as obras do Porto Maravilha:

¹⁰² Disponível em <<https://extra.globo.com/noticias/rio/com-6-milhoes-menos-operacao-centro-presente-renovada-ate-julho-de-2018-21535495.html>> Acesso em 23 de julho de 2017.

¹⁰³ Sharon Zukin define o conceito como “a conversão de zonas residenciais da classe trabalhadora socialmente marginalizadas no centro da cidade para uso residencial da classe média” (ZUKIN, 1987, p. 129).

¹⁰⁴ “DISTOPIA 021: mercantilização da cidade e da vida no RJ” foi lançado durante a abertura do Festival Globale Rio 2012. O documentário surgiu da interação do coletivo carioca Rio40Caos e do Antena Mutante, da Colômbia. Em pouco mais de 27 minutos, essa produção independente aborda os impactos sociais e econômicos que os investimentos para a realização dos megaeventos como a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 trarão à cidade do Rio de Janeiro nos próximos anos.

(...) do nada, de repente chegam pessoas dizendo que são da prefeitura, estou aqui porque vocês vão ter que deixar a casa de vocês, pichando a sua casa com números, ninguém faz uma reunião, ninguém comunica os moradores que seriam removidos do lugar para outro, para ter uma melhora, uma vida mais digna, com melhor saneamento básico. Não. Chegaram pessoas petulantes, sem postura, sem ética, dizendo que tem que mudar. Mas por que tem que mudar? Ah, porque tem que mudar. Tem que deixar as casas porque a Prefeitura comprou isso daí, e não pertence mais a vocês (Citação do documentário *Distopia 021*).

Segundo Rossana Tavares, que compõe o FCP (Fórum Comunitário do Porto)¹⁰⁵ e concedeu entrevista ao documentário, há notícias de pessoas que foram removidas e chegaram a receber indenizações, mas que já estão morando nas ruas, e outras que estão em dificuldades, morando em casas que não têm condições de higiene, com um aluguel de R\$ 400 reais:

(...) acaba criando uma situação de violação de direito à moradia, no seu extremo. Então a gente tem tentando contribuir com esse processo de resistência e tentado criar um constrangimento político a secretaria e a Prefeitura e ver na medida do possível como pressionar por uma gestão mais democrática por todos esses projetos que tem acontecido, principalmente na região portuária (Citação do documentário *Distopia 021*).

Importante salientar que além da problemática do valor do aluguel social dado pelo Governo a população despejada de suas casas, o Rio de Janeiro passa por processo de involução de quantidade de domicílios por habitante

Com uma população que já ultrapassou os seis milhões de habitantes, a cidade do Rio de Janeiro possuía um déficit habitacional estimado em 149 mil domicílios, no ano de 2000, o que representava aproximadamente 65% do déficit habitacional da região metropolitana do Rio de Janeiro. A caracterização deste déficit aponta para a predominância da coabitação, dos domicílios improvisados e para a concentração na faixa de renda das famílias com até cinco salários mínimos - 78% do déficit total do município do Rio de Janeiro (INSTITUTO POLIS, 2009).

Os dados mais atuais sobre o tema foram disponibilizados pelo IPP (Instituto Pereira Passos) e se baseiam na Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD-

¹⁰⁵ O Fórum Comunitário do Porto, em atividade desde janeiro de 2011, foi fundado para discussões e mobilizações acerca das intensas transformações urbanas decorrentes das intervenções do projeto Porto Maravilha. O Fórum é formado por moradores, ONGs, universidades e mandatos parlamentares.

IBGE) de 2007, que aponta a evolução do déficit habitacional de 221.975 domicílios, conforme tabela abaixo¹⁰⁶:

Tabela 1 - Déficit Habitacional por suas componentes - Município do Rio de Janeiro - 2000/2006-2007

Componente	Ano		
	2000	2006	2007
	Domicílios	Domicílios	Domicílios
Total	149 200	286 340	221 975
Habitações Precárias	9 156	8 734	12 685
Coabitação Familiar	140 044	150 968	69 763
Ônus excessivo com aluguel	...	126 638	121 769
Adensamento excessivo	17 758

Fontes: 2000 - Fundação João Pinheiro e Ministério das Cidades. Aplicativo "Déficit Habitacional no Brasil", com base em IBGE. Censo 2000.
2006 e 2007 Cálculos do IPP/DIC com base em IBGE. PNAD -Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios 2006 e 2007.
para 2000, foi calculado apenas o déficit habitacional básico, composto pelas habitações precárias e coabitação familiar.

Adensamento excessivo: mais de três pessoas por dormitório em DPP alugados.
... Dado numérico não disponível

Conforme citado na entrevista da Sra. Neuzimar Faria, um dos pontos de polêmica entre os moradores das comunidades da região Portuária e o Governo foram as marcações feitas nas paredes das casas sem maiores explicações, mas que claramente indicavam que a residência estava marcada para demolição e futura remoção da família que ali residia.

Figura 17 - Casa no Morro da Providência marcada para remoção pela Secretaria Municipal de Habitação¹⁰⁷



¹⁰⁶ Fonte: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>

¹⁰⁷ Fonte: <<http://vozerio.org.br/Usado-FGTS-abre-espaco-para->> Acesso em 17 de Agosto de 2017.

O “SMH” na foto significa Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro, responsável pela marcação das casas, conforme informa o FCP (Fórum Comunitário do Porto) no chamado Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações de 24 de maio de 2011:

Em março de 2010, (...) a Secretaria Municipal de Habitação (SMH), divulgou elementos do plano de obras para a favela em seu boletim informativo, chamado “Habitação em Foco”, dentre os elementos de intervenção urbanística está a construção de um teleférico ligando Providência, Morro do Pinto, Morro do Livramento, Morro da Conceição, alcançando a Praça Mauá, plano inclinado localizado na escadaria ao final da Ladeira do Barroso, construção de praça do conhecimento, anfiteatro, restauração das casas, remoção de 800 moradias e reassentamento em unidades habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), no entorno da favela, melhorias habitacionais, abertura de vias, entre outras ações. Mesmo, com a previsão de remoção de 800 famílias, o projeto foi anunciado sem participação da população. (...) tal fato, somado à falta de informação e de participação dos moradores nos rumos do projeto, levou os mesmos a realizarem manifestação de protesto, noticiada, inclusive, em rede televisiva. Isto porque, desde fevereiro de 2011, a SMH iniciou a marcação dos muros frontais das moradias a serem removidas, a medição e fotografia de cada unidade habitacional ameaçada, sem abrir qualquer canal de esclarecimento e negociação coletiva e/ou individual com os atingidos. Alguns moradores receberam cartas de convocação para se apresentarem à SMH, mas a grande maioria não possui qualquer informação sobre os destinos de sua moradia e de suas vidas. É importante frisar que tais ações não ocorreram a partir da apresentação e discussão conjunta de um plano de remoção e reassentamento, ocasionando, assim, várias situações de violação de direitos básicos, como o direito constitucional à informação, à inviolabilidade do lar e ao direito humano à moradia digna.” (FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO, Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações - 24/05/2011)

Ou seja: logo no princípio do projeto, realizou-se o planejamento de diversas ações e obras nos bairros portuários além das remoções e conforme indicação do FCP. O contato do governo com a população foi mínimo, indo em desencontro com o que é veiculado pela OUC Porto Maravilha, que afirma que *todas* as decisões foram tomadas da forma mais democrática possível. Ainda de acordo com a análise construída pelo FCP, o Estudo de Impacto de Vizinhança da OUC Porto Maravilha e os denominados planos macro e locais de legado urbano e ambiental das Olimpíadas de 2016, o conjunto destes instrumentos não menciona, em nenhum dos seus “cenários possíveis”, a definição de áreas especiais de interesse social para fins de moradia referentes aos terrenos e imóveis abandonados. O conjunto destas práticas e políticas urbanas converge, hoje, para a produção de conflitos em torno da apropriação democrática da terra urbana para fins de

moradia e trabalho, questionando a lógica da terra urbana enquanto mercadoria e reivindicando o direito à cidade e à moradia digna como direitos humanos fundamentais.

O Fórum Comunitário do Porto também apresenta entrevistas de grande valia a este trabalho em seu Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações, com sujeitos diretamente ligados aos casos de remoção, porém sem serem identificados. Estas entrevistas serão apresentadas abaixo. Nestas entrevistas ficam claros diversos problemas relacionados a tratativa dada do Governo a população portuária. Vale ressaltar que este relatório foi entregue ao Ministério Público.

Tudo começou com as reuniões aqui da UPP, com o comandante daqui da UPP, tá? Chegou chamando o pessoal pra reunião, reunião da comunidade, e depois ele chegou falando: “gente, vai vir um projeto aí, obra na comunidade, vai mexer com todo mundo, então vocês tem que se movimentar, tem que se movimentar, tem que... é... abrir o olho, tem que se movimentar... aí depois nas outras reuniões aí ele foi dando a coisa passo a passo. Aluguel social, ne? Essas histórias sobre aluguel social... aí é que a coisa foi andando, foi acontecendo, o pessoal todo ficou desesperado... (Morador do Morro da Providência, área do Sessenta).

A primeira informação dada aos moradores transparece nas entrevistas com um tom informal, sem nenhum teor de oficialidade, dado por um terceiro que não está diretamente envolvido no projeto, um oficial da Polícia Militar do estado que provavelmente tinha informações privilegiadas por ser comandante da UPP da comunidade. Para piorar, logo em seguida foram realizadas visitas de técnicos da Prefeitura que, conforme já colocado neste capítulo, tinham uma posição prepotente e truculenta, segundo o olhar dos moradores:

Essa visita que eles fizeram era uma enganação; eles disseram que era só para poder saber quantas pessoas tinham, quem eram os moradores de cada casa, porque as pessoas não tinham onde morar e acabam construindo, construindo porque precisam morar. Aí eles queriam saber quantas pessoas moravam, incentivando as pessoas achar que iam ganhar alguma coisa de verdade, então eles saiam marcando as casas, tirando foto das pessoas, que eu acho que não é direito deles (Moradora da Rua do Livramento, 207/211).

E também em outro caso:

[O agente estava identificado?]

Não, tava com o crachá virado e as informações não foram claras porque eles falaram que vieram cadastrar e quando passou alguns dias eles vieram pra cá com marreta, caminhão, pra desmontar tudo, quebrar tudo e botar todo mundo pra rua (Morador da Rua do Livramento, 182/184).

Outro ponto amplamente debatido em casos de remoção é a transferência das famílias para longe do seu bairro de origem. Como geralmente acontece no Rio, as famílias removidas são transferidas para a Zona Norte da cidade, a maioria para alguns dos condomínios do programa Minha Casa Minha Vida.

Se eu puder ficar aqui, eu gostaria de ficar. Porque tá próximo do meu trabalho, próximo do hospital, onde minhas crianças estudam, eu não saio daqui pra ter transtorno: onde minhas crianças vão estudar? Aonde eu vou trabalhar? Me locomover pra distância imensa, sem dinheiro da passagem, essas coisas todas, é complicado (Moradora da Rua do Livramento 182/184).

Tem oito anos que eu moro aqui, no centro da cidade, minha vida tá aqui. Eu trabalho próximo daqui eu trabalho na Estácio, entendeu? Tá até havendo uma confusão lá no trabalho porque como é que eu vou me deslocar do trabalho duas horas da tarde até as onze da noite. Eu comecei a trabalhar agora, retornei ao trabalho, então vai ficar bem difícil a locomoção pra lá, pra onde eles dizem que vai dar casa pra nós que é em Senador Camará (Moradora da Rua do Livramento 182/184).

Considerando a crise que assola o Estado do Rio de Janeiro¹⁰⁸, retirar o morador portuário não só da sua casa, mas também obrigá-lo a se mudar para o interior do Estado, ou até mesmo colocá-lo numa situação de rua, recebendo apenas R\$ 400,00 mensais no chamado “aluguel social”, retira completamente a responsabilidade do Estado e também da OUC Porto Maravilha sobre essas pessoas, deixadas à própria sorte.

No caso da mudança para o interior impossibilita muitas vezes a manutenção do emprego, pois o transporte público do Rio de Janeiro deixa muito a desejar. E a opção de pegar três ou quatro conduções até o trabalho, numa viagem que pode durar até três horas apenas para a ida, para um morador que está acostumado a chegar no trabalho em trinta minutos quando mora próximo ao trabalho no Centro é muito difícil, apenas como exemplo.

Das dez cidades do país com sistemas de mobilidade mais vulneráveis a mudanças climáticas, quatro estão no Rio de Janeiro. É o que aponta estudo inédito, que foi divulgado nesta quarta-feira (30/03/2016), elaborado pelo Instituto de Políticas em Transporte e Desenvolvimento (ITDP), entidade civil que trabalha o tema, em parceria com o Ministério das Cidades. Duque de Caxias é a mais despreparada do Brasil, ficando no topo do Índice de Vulnerabilidade da Mobilidade Urbana, criado pelos pesquisadores para medir

¹⁰⁸ A revista *Carta Capital* fez um artigo interessante e bem embasado sobre a atual crise, tendo como ponto focal a crise do Estado do Rio de Janeiro. Cf. <<https://www.cartacapital.com.br/revista/964/crise-no-rio-de-janeiro-uma-tragedia-para-a-populacao>> Acesso em 18 de agosto de /2017.

o quanto o deslocamento pode ser afetado em cada município diante da ocorrência de ondas de calor, chuvas extremas e elevação do nível do mar. (...) O Rio de Janeiro é o estado com mais municípios considerados de alta vulnerabilidade, que têm índice superior a 1,12. Treze cidades fluminenses estão nesta situação. Depois de Duque de Caxias, considerada a mais vulnerável do país, com menção de 1,56, vêm São Gonçalo (1,49), Belford Roxo (1,48), São João de Meriti (1,40). Todas essas fazem parte dos 10 municípios com os piores indicadores do Brasil. Se consideradas as 50 cidades com a situação mais preocupante, 12 são do Rio¹⁰⁹.

Em entrevista exclusiva, realizada por responsabilidade deste trabalho com o sujeito “Morador da Região Portuária”, a Sra Leila Campos (Sujeiro 01), moradora da Gamboa, já mencionava o problema da distância em relação ao trabalho, ainda que, no caso dela, a questão não fosse a remoção, mas sim a modificação do planejamento dos trajetos dos transportes públicos que cruzavam a região portuária.

O aluguel social no valor de R\$ 400,00 reais oferecidos aos moradores removidos é visivelmente insuficiente para a realidade de preços de aluguéis do Rio de Janeiro. Apenas como exemplo, por crivo próprio, realizamos uma busca no *site* ZAP Imóveis, uma das maiores referências de locação e venda de imóveis no Rio de Janeiro, por residências e apartamentos no Centro e Região Portuária para alugar nesse valor. Absolutamente *nenhuma* oferta foi encontrada.

Neste contexto, as CEPACs, que são postas pelo governo e pelos operadores do Porto Maravilha como uma solução para questões sociais sem onerar o dinheiro público, não parece cumprir seu papel, além de serem mais um ator responsável pela especulação imobiliária.

(...) CEPACs vestem um disfarce ideológico que lhes confere uma aura de modernidade com fins supostamente sociais, e são utilizados para transformar um instrumento jurídico... em uma solução tentadora de arrecadação em tempos de crise fiscal (FERREIRA; FIX, 2001, p.40).

Certamente que, em caso da convocação prévia dos moradores portuários ao real debate democrático sobre o planejamento das obras que modificassem diretamente a vida

¹⁰⁹ MARIZ, Renata, *O GLOBO*. Disponível em <<https://oglobo.globo.com/rio/quatro-entre-as-dez-cidades-com-sistemas-de-transporte-mais-vulneraveis-do-pais-estao-no-rj-18984052>> (Acesso em 10 de agosto de 2017).

dessas pessoas este tipo de decisão possivelmente não passaria pelo crivo dos mesmos, conforme apontado pelo próprio relatório do Fórum Comunitário do Porto.

Outra violação de direito muito presente nesse processo se refere a falta de participação popular tanto no processo de discussão sobre a necessidade da obra, quanto na criação de condições de apresentação de projeto alternativo. Nas recomendações do MPF, a necessidade da participação popular fica determinada no item IV que recomenda que seja contemplada a participação popular em todas as fases dos procedimentos de remoções, deslocamentos e reassentamentos da população (criança, idoso, pessoa com deficiência), garantindo-se a mediação antes dos ajuizamentos das ações judiciais ou mesmo quando já ajuizadas, evitando-se a utilização de força policial quando esta se fizer necessária, que seja por pelotão capacitado em lidar com esse público.. No entanto, o que a Prefeitura considera como participação popular costuma reduzir-se à realização de reuniões que, na realidade, são apenas apresentações de projetos e não amplos espaços de debate para a construção desses projetos¹¹⁰.

Nos casos para indenização das residências e comércios a serem demolidos, os valores oferecidos para os moradores também estavam fora da realidade comercial. Seguem abaixo dois exemplos presentes no relatório da FCP:

[Após terem marcado as casas e convocarem para ir à Prefeitura, como foi a abordagem?]

Cheguei lá ele mandou esse papel aqui, mostrou, e aí falou pra gente “você escolhem: ou um apartamento, ou essa indenização aqui no valor de 14 mil e não sei quanto ou então essa compra assistida, né? Aí eu falei assim pra ele: mas vem cá, lá é um comércio... como é que eu vou comprar um outro bar com 14 mil, ou 21 mil também? Como eu vou comprar? “lá mesmo!”. Aí eu falei: lá onde? Se vocês tão chamando de lá, onde vou comprar meu bar? Aí ele: “não, então você calcula aí, chamou a moça lá aí mandou a mulher fazer uma conta lá e chegou... era de 14... falou que me dava 14 mil na mão, ou então arrumava um bar com esse preço aqui (21 mil), aí eu falei que não dava. Aí ele foi chamar a mulher lá que fez outro calculo e aumento pra 25mil. Eu falei que não vou procurar nada porque não existe bar nesse preço e eu não vou procurar. Isso aí, eu e meu marido (Moradora do Morro da Providência, Ladeira do Barroso.).

Um problema que teve lá [na Prefeitura], um problema bem sério, é que eles coagiram um pessoal pra aceitar o valor falando assim: não adianta que vocês vão ter que sair de lá mesmo de qualquer maneira, que vai ser feito isso, entendeu? Que vai ser feito, vamos dizer, no nosso caso, que vai fazer o plano inclinado mesmo... e ele falou que nós somos donos da alvenaria. Falou: a alvenaria é de vocês, agora o solo não é de vocês, é da prefeitura. Foi isso que ele falou, entendeu? E ele falou num tom ríspido, entendeu? Como se estivesse impondo, dizendo que tem que aceitar de qualquer jeito (Morador do Morro da Providência, Ladeira do Barroso).

¹¹⁰ Fonte: FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO, Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações, em 24 de maio de 2011.

Conforme aponta o relatório do FCP, a maioria das famílias que foram avisadas sobre as remoções receberam pouquíssimas informações, sendo fatores de motivação do governo para a retirada destas casas:

- Moradia em área de risco
- Necessidade de construção do teleférico
- Construção de praças
- Construção de museus
- Construção de albergues
- Abertura de vias para circulação de ar

Dentre as construções apresentadas como “definitivas” em troca das residências das famílias removidas, fica claro o processo de gentrificação já em médio prazo, uma vez que os museus e albergues não têm como clientela principal os moradores portuários. Sobre a conceituação de gentrificação, seguimos a seguinte definição:

O termo, difundido pela socióloga inglesa Ruth Glass, caracteriza a expulsão da população de baixa renda de bairros centrais e a atração da classe média para essas localidades devido à renovação de moradias e infraestrutura. Modifica-se de forma radical tanto a distribuição urbana quanto as relações socioeconômicas e impede-se a diversidade e a heterogeneidade (BUROCCO; TAVARES, 2011, p. 41).

A consorciada Porto Maravilha criou o programa “Porto Maravilha Cidadão”, que segundo o folder disponível no *site* do Porto Maravilha¹¹¹, tem como principais linhas os seguintes itens:

- **Diálogo com a população**

“O diálogo permanente com associações de moradores e organizações civis da região é também um modo de prestação de contas e permite o aprimoramento dos projetos e ações do Porto Maravilha”.

- **Ações de apoio ao micro e pequeno empresário**

¹¹¹ Fonte: <http://portomaravilha.com.br/porto_cidadao> Acesso em 19 de Agosto de 2017.

“Em parceria com o Sebrae-RJ¹¹², micro e pequenos e empreendedores ganham suporte para acompanhar o desenvolvimento da nova economia da região.

- **Apoio a programas de Habitação**

“Novos imóveis para Habitação de Interesse Social já estão em construção na área e seu entorno”.

Figura 16 - Folder do Programa Porto Cidadão¹¹³



Após entrevistas com relatos dos moradores da FCP e da grande quantidade de denúncias da população portuária relativas principalmente à falta de informações e opções viáveis de moradias para a população removida, parece-nos muito pouco crível aquilo que a consorciada tenta comercializar no *folder* do programa Porto Cidadão, dando a entender justamente que os processos democráticos e decisórios *não* foram plurais. Caso houvesse o envolvimento de diferentes sujeitos no processo de decisão, a obtenção de benefícios para a comunidade local certamente seria superior ao atualmente apresentado.

Um processo participativo, para obter continuamente uma maior qualidade, deve ser avaliado através da visão dos participantes sobre seus resultados efetivos. Ou seja, os participantes devem avaliar o funcionamento tanto do

¹¹² O Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae) é uma entidade privada que promove a competitividade e o desenvolvimento sustentável dos empreendimentos de micro e pequeno porte.

¹¹³ Fonte: <http://portomaravilha.com.br/porto_cidadao> Acesso em 19 de Agosto de 2017.

processo de deliberação por qual passaram quanto a sua relação com a democracia e seus valores (TENÓRIO, 2008, p.14).

Um dos problemas levantados inclusive nas reuniões de discussão entre a CDURP junto à comunidade local, é que, embora a CDURP tenha uma comunicação social forte, com *website*, *blog* e redes como Twitter e Facebook, além da Revista Porto Maravilha, com edições quadrimestrais, não existem convites formais em nenhum meio de comunicação da entidade. As informações das próximas reuniões são dadas nas próprias reuniões, dificultando a participação popular nesse processo.

De volta às entrevistas, o estivador Antônio Carlos (Sujeito 03), membro do Sindicato dos Estivadores e morador do morro da Providência, também na região portuária, comenta de forma crítica as obras, seguindo as colocações deste trabalho no que diz respeito à existência de prioridade em obras e locais de circulação turística enquanto a região majoritariamente utilizada pelos moradores segue apresentando diversos problemas: “Lá pros outros tirar onda, tá tudo certo, agora, mas tem lugar que está alagando muito, ali pela Gamboa, mesmo depois das obras, tem lugar que alaga”.

É importante salientarmos que existe uma “rixa” comum dos operadores portuários com polos turísticos portuários, pois muitas vezes está consolidado no imaginário destes trabalhadores que a efetivação do porto como uma zona turística irá retirar empregos relativos à logística portuária da região e substituí-los por posições no comércio e na hotelaria, por exemplo. Este pensamento tem algumas comprovações nos dias de hoje, inclusive na realidade do Porto Maravilha. A região onde o Museu do Amanhã foi construído, por exemplo, é uma das áreas de melhor calado¹¹⁴ do Porto de Docas e poderia estar recebendo embarcações de grande porte no atendimento portuário, mas atualmente recebe apenas transatlânticos.

¹¹⁴ Calado é o nome dado à medição de profundidade da quilha da embarcação até a linha d'água, de forma vertical.

Considerações Finais

Seria o Porto uma maravilha?

Figura 17 – Panorâmica do Porto Maravilha em 2014¹¹⁵



Este trabalho teve como um dos objetivos de condensar o máximo possível de informações relativas ao projeto Porto Maravilha, viabilizado por uma operação urbana consorciada, em formato de parceria público-privado, com a intenção de produzir ao seu fim, algumas análises relativas ao seu contexto histórico, a metodologia aplicada para possibilidade de criação da parceria público-privada, assim como sua efetividade no dia a dia daqueles que vivem, trabalham e circulam no território da região portuária do Rio de Janeiro e não apenas dos seus investidores.

Logo a princípio, pode ser verificado no *capítulo I – O Porto de Docas do Rio de Janeiro: Um breve resgate histórico do seu desenvolvimento*, o histórico e a importância do Porto do Rio de Janeiro não apenas para seu estado, mas como para o país, sempre sendo vista tanto como região de recebimento de pessoas de todas as partes do mundo, assim como também uma região de mercado logístico tão importante para a subsistência dos povos colonos do período colonial.

¹¹⁵ Fonte: <https://www.metropolis.org/es/premios/5a-edicion-2014/operacion-urbana-de-porto-maravilha>

No segundo capítulo, *O que é no papel, na vida da população e suas críticas*, pudemos verificar a atual existência de um cabo de guerra ideológico dentro das principais cidades do mundo, onde de um lado temos o mercado capitalista, que funciona dentro da lógica neoliberal geralmente movimentada por bancos, mercado imobiliário, mercado financeiro e grandes empresas (no caso do Rio de Janeiro, temos principalmente empresas voltadas para a construção civil), e, do outro lado temos os movimentos sociais, pessoas afetadas negativamente (principalmente pelas áreas de interesse comercial a serem modificadas), pesquisadores sociais, intelectuais e acadêmicos, com o Estado ficando no meio desta briga. Contudo, o Estado atualmente também busca seu espaço nessa disputa, não sendo apenas um poder mediador, mas muitas vezes assumindo o papel de ator coadjuvante deste processo. Como exemplo, temos o caso da Prefeitura do Rio que, ao perceber a estagnação nas vendas das CEPACs para o Projeto Porto Maravilha, abriu mais uma brecha no processo, liberando a troca de CEPACs por dívidas no INSS, responsabilidade que deveria ser da Caixa Econômica, detentora dos lotes e responsável pela realização dos leilões.

Em “Do Gerenciamento ao Empresariamento”, David Harvey já afirmava suas posições em relação a este processo:

Particularmente nos últimos anos, parece ter surgido um consenso geral em todo o mundo capitalista avançado de que benefícios positivos têm que ser obtidos por cidades que assumem um comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico (HARVEY, 1996, p. 49).

Torna-se importante trazer o conceito de “empresariamento urbano” elaborado pelo autor, uma vez que ele afirma que estamos vivendo uma substituição do gerenciamento para o empresariamento:

O Empresariamento Urbano é definido, segundo HARVEY (1996), como o comportamento empresarial em relação ao desenvolvimento econômico adotado por todo um complexo de forças mobilizadas por diversos agentes sociais na organização da vida humana. Em outros termos, a formação de alianças e coligações voltadas para o desenvolvimento econômico das cidades, que tem por finalidade tentar atrair fontes externas de financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes geradoras de emprego, no sentido de tornar as cidades mais atrativas para o desenvolvimento capitalista, nas quais os governos e a administração urbana desempenham um papel de agilizadores dos interesses estratégicos do desenvolvimento capitalista (ARAÚJO, 1998, p. 4).

Ainda segundo Harvey, existe o desejo dos gestores urbanos em conseguir novos investimentos econômicos, assim como a revitalização urbana, da qual se dificultam,

segundo o autor, pelo desemprego, desindustrialização, austeridade fiscal, privatização e a racionalidade do mercado frente a crise que acaba por fim também gerando o declínio do poder do Estado. De forma que os gestores públicos acabam por buscar nos investimentos privados respostas para os seus problemas locais, além da competitividade entre municípios e estados pelo recebimento de atrações¹¹⁶.

Atualmente, os gestores buscam o chamado *City Marketing*¹¹⁷ para transformar também a cidade em um local de consumo, e não apenas de produção, conforme afirma Araújo (2011):

A colaboração público-privada, a ênfase nos Projetos Estratégicos, o City Marketing, atração de investimentos em serviços, transformação da cidade em lugar de consumo, ao invés de lugar de produção são algumas das estratégias que o poder local busca para dinamizar a economia frente a um contexto internacional cada vez mais instável e competitivo (p. 114).

Para Harvey (1996), os processos de utilização das parcerias público-privadas estariam diretamente ligados ao conceito de “empresariamento”:

Em primeiro lugar, o novo empresariamento tem como característica central a noção de “parceria público-privada” na qual as tradicionais reivindicações locais estão integradas com a utilização dos poderes públicos locais para tentar atrair fontes externas de financiamento, novos investimentos diretos ou novas fontes geradoras de emprego (p. 52).

Ainda segundo o geógrafo britânico, o empresariamento urbano seria a coligações dos diversos atores da cidade com a finalidade do desenvolvimento da mesma, com a atração de fontes externas e internas de financiamento, com o objetivo final de gerar desenvolvimento capitalista, ou seja, aumentar a atração de novos sujeitos e novos investimentos.

¹¹⁶ Tal caso ficou claro em situação em que a cidade brasileira que entraria na disputa de sede dos jogos olímpicos de 2016, da qual Rio de Janeiro e São Paulo rivalizaram pela vaga, posteriormente vencida pelo Rio de Janeiro, tanto na disputa local, quanto posteriormente pela vaga final de sede olímpica mundial.

¹¹⁷ O City Marketing tem por objetivo promover a publicidade das cidades e mostrar apenas os pontos, lugares, comércios, centros de consumo e diversão da melhor forma possível a chamar a atenção dos que possuem recursos financeiros para investir, gastar, consumir e financiar o crescimento das cidades. Tais publicidades são cada vez mais visualizáveis através dos diversos órgãos de imprensa mundial, fora as caracterizações que demonstram as cidades de um modo que elas podem ser reconhecidas por festividades locais, pontos turísticos, produções de artesanatos, pratos alimentícios ou danças típicas (ARAÚJO, 2011, p. 5).

É peça central entender a questão do empresariamento de Harvey para entender a relação do Projeto Porto Maravilha com a cidade do Rio de Janeiro, uma vez que o projeto por inteiro se baseia em uma parceria público-privada que inicialmente conseguiu sair do papel com investimentos públicos, o que gerou grande aquecimento imobiliário, assim como especulação imobiliária, porém assim que o país entrou em crise econômica e o comércio imobiliário desaqueceu, todo o risco do projeto recaiu mais uma vez sobre o Estado, e não sobre o Consórcio Porto Novo que já detinha as “rédeas” do processo. É mais uma vez o Estado dando respostas que deveriam estar sendo respondidas pelo Mercado, mas o Mercado não se regula para a manutenção dos direitos sociais, mas só se regula para que ele próprio se mantenha financeiramente ativo. E conforme dito acima, o City Marketing do Porto Maravilha se tornou de grande prioridade, até pelo seu uso planejado nas Olimpíadas Rio 2016, obrigando indiretamente o governo a realizar os ajustes em relação aos CEPACs para o andamento do processo.

Como dito na introdução desta pesquisa, houve considerável dificuldade na compreensão deste projeto em seu início, pois o conhecimento leigo divulgado em revistas, *sites* de notícias e jornais é muito pouco para entender todo o processo de criação e manutenção de uma parceria público-privada como o Porto Maravilha. Neste momento de finalização de pesquisa, entendo que são cristalinos alguns problemas relativos a esse processo:

1 - O Projeto Porto Maravilha demorou anos para sair do papel, especialmente devido ao seu custo. O argumento de que o Projeto utilizou os acontecimentos da Copa do Mundo no Brasil e as Olimpíadas no Rio, como alavanca propulsora do projeto faz sentido, porém não me parece que seja o único. Os casos de corrupção na mídia se multiplicam em relação as obras da região do Porto, envolvendo o nome das maiores empreiteiras do Brasil, como a Odebrecht, e ainda mais recentemente, como exemplo, o presidente do Comitê Olímpico Brasileiro (COB), Carlos Arthur Nuzman, foi intimado no dia 05 de setembro de 2017 para depor na operação. Segundo o jornal *O Globo*,

O Ministério Público Federal afirma que há "fortes indícios" de que Nuzman "interligou corruptos e corruptores" na compra de votos dos membros do COI. Nuzman, é apontado segundo as investigações como suspeito de intermediar a compra de votos de membros africanos do Comitê Olímpico Internacional (COI) para a escolha do Rio como país-sede da Olimpíada. (...) Nuzman seguiu

direto para a Superintendência da PF, onde irá depor e entregar o seu passaporte.¹¹⁸

Ou seja, entendemos com isso que uma das grandes alavancas desse projeto foi a agenda das empresas privadas que iriam lucrar consideravelmente com a vinda desses eventos, que por sinergia alavancaram o Projeto Porto Maravilha, que pode ser uma agenda de necessidade do Estado, mas é também uma agenda inicialmente do setor privado comercial e de turismo, para realização de grandes investimentos na região portuária do Rio de Janeiro. Os casos de corrupção que são colocados à luz do público nos ajudam a entender melhor o quão envolvidos estão, não só os políticos acusados, mas principalmente o setor privado nas questões licitatórias, que são alvos diretos de operações da Polícia Federal, da qual prenderam nomes de peso como o Deputado Federal Eduardo Cunha, Ex-Governador Sérgio Cabral, Alta Direção de empresas como Odebrecht, Carioca Engenharia e outras.

2 - Outro ponto de importância a ser abordado é em relação ao ponto de vista das pessoas que vivenciaram este projeto por viver, trabalhar ou circular na região portuária. Notavelmente os bairros da região portuária estavam no geral precisando de obras de infraestrutura¹¹⁹ e melhorias em diversas áreas como segurança, educação, cultura, saneamento, entre outros, de forma que no geral as pessoas desta região são muito positivas em relação ao acontecimento do projeto Porto Maravilha, mas também fica claro, principalmente em relação aos moradores, que o projeto poderia ter sido mais aberto à opinião das pessoas, principalmente em pontos que iriam afetar diretamente suas vidas.

Os casos mais explícitos são, provavelmente, aqueles dos moradores removidos, que tiveram contrapartidas aquém do esperado, como o aluguel social no valor de R\$ 400,00 reais ou o benefício de financiamento da casa pelo programa Minha Casa Minha Vida na Zona Oeste do Rio de Janeiro, região muitas vezes distantes do trabalho dos moradores da região portuária, e também o planejamento de obras apresentado do capítulo III. Houve casos de obras iniciadas e não terminadas devido à prioridade dada às áreas mais “turísticas” do Porto Maravilha, e neste meio tempo ruas e calçadas ficaram interditadas, provocando não só perdas financeiras para os comerciantes como problemas

¹¹⁸ Fonte: <<https://oglobo.globo.com/brasil/lava-jato-apura-fraude-na-olimpiada-do-rio-2016-intimazman-manda-prender-rei-arthur-21786205> -> Acesso em 17 de Setembro de 2017.

¹¹⁹ E ainda estão, já que o projeto Porto Maravilha não atendeu a todas as demandas de infraestrutura da área.

de saúde pública, exemplificado pelas águas das chuvas que alagavam ruas e geravam a proliferação de pragas que contaminavam a população.

A região portuária possui diversas áreas de responsabilidade do governo federal¹²⁰ que poderiam ter sido negociadas no intuito de realocar as pessoas removidas através de um programa Minha Casa Minha Vida específico para a região, de forma que essas pessoas abririam mão de suas casas (que poderiam realmente estar em uma situação de desapropriação necessária para a continuidade das obras do Projeto), mas pelo menos não saíram totalmente de suas áreas de atuação social, reduzindo o impacto dessa mudança.

3 - O relacionamento do Estado com as empresas privadas quando a parceria público-privada vai mal por algum motivo, como é o caso do Porto Maravilha em processo de desaquecimento imobiliário, é extremamente prejudicial ao próprio Estado, que assume diversas responsabilidades em relação ao processo. Um exemplo ilustra bem a situação: no dia 05 de julho de 2017 a Prefeitura assumiu, ainda que de forma interina, a manutenção da área do Porto Maravilha pelo seu braço institucional dentro do Projeto, a CDURP, pois a concessionária Porto Novo alegou que a Prefeitura não está realizando o repasse de 13 milhões de reais mensais, e a dívida já chegou aos 68 milhões de reais, ocasionando inclusive cobranças na justiça:

A partir desta quarta-feira (5), a concessionária Porto Novo vai deixar de fazer os serviços de manutenção na região do Porto Maravilha. A área foi revitalizada e se tornou um dos pontos turísticos mais procurados da cidade. As obras de revitalização do local custaram R\$ 5 bilhões. A área, de 5 milhões de metros quadrados, era administrada pelo consórcio Porto Novo, que afirma não estar recebendo pelo serviço. A manutenção de calçadas, a varrição das ruas, a coleta do lixo domiciliar, a manutenção dos sistemas de iluminação pública e o pagamento de operadores para conduzirem o trânsito serão suspensos, entre outros serviços. Mil funcionários deixarão de trabalhar na área¹²¹.

A Prefeitura alega que a responsabilidade do repasse financeiro é da Caixa, que hoje é a detentora do fundo do Porto Maravilha.

A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP), que é o braço da Prefeitura do Rio na gestão do Porto Maravilha, vai assumir a

¹²⁰ Segundo o *site* jornalístico Agência Pública, a União é responsável por cerca de 60% da área do Porto Maravilha. Fonte: <<https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>> Acesso em 24 de Setembro de 2017.

¹²¹Fonte: <<https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/prefeitura-assume-manutencao-do-porto-maravilha-a-partir-desta-quarta.ghhtml>> Acesso em 23 de Setembro de 2017.

operação na região. Ao mesmo tempo, vai cobrar da Caixa Econômica Federal o repasse dos recursos. “O fundo Porto Maravilha, que é administrado pela Caixa, tem ativos. Ela tem 400 mil metros quadrados de terreno. Ela tem quase 5,8 milhões de CEPACS, que são os títulos que geram recursos, só que ela não está conseguindo vender. Por que razão? É uma razão de gerenciamento dela”, explicou Antônio Carlos Mendes Barbosa, diretor-presidente da CDURP¹²².

Ou seja: em caso de saldo positivo, as empresas privadas se prevalecem, mas em caso de problemas dentro do processo o risco é todo repassado ao Estado. Conforme afirmou Ronilk, estamos diante de uma operação imobiliária executada por empresas privadas, mas financiada, de forma engenhosa, com recursos públicos em terrenos públicos.

5- Com a nova gestão da Prefeitura do Rio, também foi modificada a gestão da CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto), e talvez a orientação em relação aos processos junto aos habitantes da região portuária tenha sido alterada. Junto a gestão do atual prefeito Marcelo Crivella (PRB) ¹²³ foi criado um novo plano estratégico para a cidade do Rio de Janeiro, que naturalmente incluem processos sobre a região portuária, que a Prefeitura abriu para a realização de audiências com a sociedade civil para a conclusão da versão final deste plano por 90 dias. São 101 metas e objetivos em vários temas, que vão desde a saúde até a segurança para serem cumpridas até 2020. O plano está dividido em quatro grandes áreas: economia, social, urbano-ambiental e governança. O custo previsto para colocar todos os objetivos em prática é de R\$ 14 bilhões de reais.

Se de fato esta nova gestão não irá cometer os mesmos erros da qual este estudo indicou, apenas o tempo dirá. Cabe ressaltar positivamente uma das ações já aplicadas pela nova gestão da CDURP junto aos moradores da região portuária. O curso Líderes Empreendedores, com o intuito de compartilhar experiências e aprender sobre Gestão, Estratégia e Liderança, a CDURP trouxe pequenos e médios empresários da região portuária para capacitação e melhoria.

Representando lideranças locais, há participantes das associações de moradores da Providência, Gamboa e Morro do Pinto e o presidente do Conselho de Segurança Comunitário da Região Portuária. A assessora de Desenvolvimento Econômico e Social da Cdurp, Aline Abud, participa do curso e articula parceria entre empreendedores locais e grandes empresas para integrar oferta e demanda na região. “É um processo de aprendizado muito

¹²² Idem.

¹²³ Crivella foi eleito prefeito do Rio de Janeiro em 30 de Outubro de 2016 com 59,36% dos votos válidos sobre o candidato Marcelo Freixo (PSOL)

valioso, principalmente para estas lideranças da Região Portuária, hoje um ponto da cidade para onde os olhos estão voltados”, aposta.¹²⁴

Figura 18 - Aula no curso “Líderes Empreendedores”¹²⁵



6 - Se faz necessário aguardar o fim do projeto Porto Maravilha para podermos analisar melhor todo o processo, uma vez que toda semana surgem novas notícias relativas ao projeto e ao seu andamento, inclusive em relação aos processos criminais de corrupção levantados pela Operação Lava Jato que envolvem o empresariado e os políticos cariocas.

Há também uma questão econômica que tem afetado diretamente o projeto: caso haja o reaquecimento do setor imobiliário, a concessão voltará a funcionar e as CEPACs serão vendidas? Se sim, o processo de expulsão dos moradores históricos da área irá acontecer devido ao aumento dos valores da região? Ademais, em relação ao Porto como área logística, nos próximos anos estaremos assistindo o fim do Porto de Docas como área de embarque e desembarque de cargas para uma área de estacionamento de transatlânticos e recebimento e saída de turistas? Todo o processo da cidade, que agora conta com o Porto Maravilha como grande ponto turístico, também é perpassado por essas perguntas, uma vez que hoje o Rio de Janeiro possui outras opções de operação *offshore*

¹²⁴ Fonte: <<http://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4741>> Acesso em 23 de Setembro de 2017.

¹²⁵ Foto: Bruno Bartholini

que não o Porto de Docas, tais como o Porto de Açú, Porto de Forno, Porto de Niterói e Porto de Angra dos Reis.

Outra pergunta ainda não respondida é se seria possível a realização de um projeto como o Porto Maravilha sem o apoio do setor privado. Ainda que seja melhor aguardar a finalização deste processo para uma comprovação mais consolidada, é possível fazermos algumas projeções, num plano abstrato, a partir do próprio Porto Maravilha, já que o Estado teve que tomar as rédeas de maior parte do processo, inclusive pelo meio financeiro, para que ele siga adiante. A contratação das construtoras poderia ser por licitação direta e não concessões, por exemplo. A quem interessa abrir concessões para operações que o Estado poderia realizar por si só?

Ao fim deste trabalho, temos a clara impressão de que vivemos em um sistema político viciado, onde o Estado não existe para responder às demandas da sociedade, e sim demandas do mercado e também dos próprios interesses políticos de cada um, de modo que as demandas da sociedade acabam sendo realizadas por uma questão de mera obrigação ao eleitorado. Por sorte, embora que a afirmação seja generalizante, ainda temos em todas as áreas pessoas compromissadas com o resgate a dignidade política, tão necessária atualmente no Brasil.

O Projeto Porto Maravilha certamente está melhorando e ainda vai melhorar a vida de milhares de cariocas, uma vez que os investimentos da região são enormes, mas poderiam ter sido melhor direcionados, ou que os principais interesses atendidos fossem os dos que vivem, circulam e trabalham naquele território primeiro, e não a priori os interesses do mercado financeiro, dos bancos e dos empresários. Ficamos aguardando os próximos passos deste processo para outra futura análise.

Referências Bibliográficas

- ANTAQ, Documento sobre a origem do Porto do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://web.antaq.gov.br/Portal/pdf/Portos/2012/RioJaneiro.pdf>> Acesso em 06 de Maio de 2017.
- ARAÚJO, Flavio Faria de. A Prática do Empresariamento Urbano na Refuncionalização da Zona Portuária do Município do Rio de Janeiro – RJ. UFF/ PPGAU. 1998.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos: Um Haussmann Tropical. Biblioteca Carioca, 1992.
- BONDARUK, Luiz Roberson. A prevenção do crime através do desenho urbano. Curitiba: Edição do Autor, 2007.
- BORDE, Andréa de Lacerda Pessoa. Percorrendo os vazios urbanos. In: Simpósio Perspectivas da forma urbanística no século XXI. *Cadernos de resumos*. Florianópolis, 2003.
- BRENNER, N.; THEODORE, N. Cities and the geographies of “actually existing neoliberalism”. *Antipode*, v. 34, n.3. pp. 349-379, 2002.
- BUROCCO, L.; TAVARES, R. Maravilha para quem? In: IBASE. Democracia viva, abr., 2011.
- CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Index, 1987.
- CEDREZ, THIAGO. “Dos porões ao Cais”: Memórias da trajetória do Sindicato da estiva do Rio Grande nos anos de 1960 a 1970. UFPel. Rio Grande do Sul, 2014.
- DATAFOLHA. Pesquisa de Avaliação Presidencial 2010 a 2012. Disponível em: <http://media.folha.uol.com.br/datafolha/2013/05/02/aval_pres_20122010.pdf> Acesso em 04 de Junho de 2017.
- EDWARD, Christian Cyril Lynch. Saquaremas petistas e luzias tucanos. *Jornal O Globo*, 2014. Disponível em <<https://oglobo.globo.com/brasil/saquaremas-petistas-luzias-tucanos-14238164>> Acesso em 14 de Maio de 2017.
- FAUSTO, Boris. A história do Brasil. Editora da Universidade de São Paulo. 1995.
- FERREIRA, Francisco. Os Determinantes da Desigualdade de Renda no Brasil: Luta de Classes ou Heterogeneidade Educacional? PUC-RIO. 2000.
- FERREIRA, J. S. W.; FIX, M. A urbanização e o falso milagre do CEPAC. *Folha de São Paulo*, 17 de Abril de 2001.

FIX, Mariana. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: Operações Urbanas em São Paulo. São Paulo: UNICAMP, 2003.

FURTADO, Celso. Um projeto para o Brasil. Rio de Janeiro, Editora Saga, 1968.

GERSON, Brasil. História das ruas do Rio: e de sua liderança na história política do Brasil, 5º ed. Rio de Janeiro: Lacerda Ed.,2000.

GUEDES, Maria Helena. Conservadorismo!, 1º edição. Vitória: Clube dos Autores, 2015.

GUIMARÃES, Débora. Turismos de cruzeiro no Brasil: a atratividade do Porto do Rio de Janeiro, 2015. Disponível em: <www.repositorio.uff.br/jspui/bitstream/1/1154/1/88%20-%20Debora%20Sobroza.pdf>

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. São Paulo: Hucitec, 1980 [1973].

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In: Espaço e Debates. São Paulo, ano XVI, n.39, pp. 48-64, 1996.

IANSEN, Marta. O Beija-Mão. Disponível em: <<https://martaiansen.blogspot.com.br/2016/08/o-beija-mao.html>> Acesso em 07 de Maio de 2017.

JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LAGAR, Fabiana; SANTANA, Bárbara Beatriz de; DUTRA, Rosimeire. Conhecimentos Pedagógicos para Concursos Públicos, 3. ed. – Brasília: Gran Cursos, 2013.

LEITE, Guilherme. Costa, Sérgio. Porto do Rio: Maravilha para quem?. Le Monde Diplomatique Brasil, 2016. Disponível em: <<http://diplomatique.org.br/porto-do-rio-maravilha-para-quem/>> Acesso em 11 de Junho de 2017.

MARICATO, E. Metrópole da periferia do capitalismo. Ilegalidade, desigualdade e violência. São Paulo, Hucitec, 1996.

MARICATO, E.; FERREIRA, J. S. W. Operação Urbana Consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade? In: OSÓRIO, L. M. (org.) Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras. Porto Alegre / São Paulo, 2002.

MARICATO, Erminia. Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana, 7º edição. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARICATO, Erminia. Globalização e política urbana na periferia do capitalismo. Bogotá, 2008.

MARICATO, Erminia. O Estatuto da Cidade: comentado/The City Statute of Brazil: a commentary. São Paulo: Ministério das Cidades; Aliança das Cidades, 2010.

MARX, Karl. O 18 brumário de Luiz Bonaparte. São Paulo: Centauro, 2003.

MELLO, Fernando Fernandes de. A Zona Portuário do Rio de Janeiro: Antecedentes e perspectivas. Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2003.

MORADO, Denise; MEDEIROS, Daniel, Ampliação do conceito de PPP para compreender seu papel no processo de neoliberalização. XVII ENANPUR - São Paulo, 2017.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org). “Pesquisa Social: teoria, método e criatividade”. Petrópolis: Vozes, 1994.

MURTA, João. O Sistema *Just In Time* Reduz os Custos do Processo Produtivo. II Congresso Brasileiro de Gestão Estratégica de Custos. Campinas, 16 a 20 de outubro de 1995.

QUERO, Caio. *Rio tem mais de um século de polêmicas e demolições*. BBC Brasil, 2013. Disponível em: <http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/02/130205_predios_antigos_rio_mm_cq.shtml> Acesso em 07 de Maio de 2017.

RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.

RIBEIRO, Victor – Distopia 021 [Registo em vídeo]. Rio de Janeiro, 2012. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=87VXFGWGv0w>>. Acesso em 17 de Agosto de 2017.

RIO DE JANEIRO. Lei Complementar n.º 102, de 23 de novembro de 2009b. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro CDURP e dá outras providências. Disponível em: <www.portomaravilha.com.br/.../leis-complementares/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf> Acesso em 19 de Agosto de 2017.

ROLNIK, Raquel. Porto Maravilha: custos públicos e benefícios privados?, 2011. Disponível em: <<https://raquelrolnik.wordpress.com/2011/06/13/porto-maravilha-custos-publicos-e-beneficios-privados/>> Acesso em 11 de Junho de 2017.

RONILK, PINHEIRO, Raquel, Otilie. Plano Diretor participativo: Guia para elaboração pelos Municípios e cidadãos. Brasília: Ministério das Cidades: Confea, 2005.

SANTANA, Carlos Ribeiro. O aprofundamento das relações do Brasil com os países do Oriente Médio durante os dois choques do petróleo da década de 1970: um exemplo de ação pragmática. *Revista Brasileira de Política Internacional*, 2006.

SANTANA, Lucycleide Santos. Os vazios urbanos nos centros de cidades como lugar para habitação de interesse social: O caso de Maceió/AL (dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade Federal de Alagoas, 2006

SANTOS, Julio Cesar Ferreira. O Álíbi Cultural: as novas formas para a valorização e reprodução do espaço de metrópole contemporânea. 2010.

SCHWARCZ, Lilia. O Império em Procissão: ritos e símbolos do Segundo Reinado. Editora Zahar, 2000.

SILVA, José Afonso da. Direito urbanístico brasileiro. 5. ed. rev. e atual. São Paulo: Malheiros, 2008.

SOUZA, Juliana Scriptor. A Parceria Público-privada no saneamento básico brasileiro: uma proposta para o desenvolvimento do setor. USP, 2010.

TENÓRIO, Fernando G. et al. Critérios para a avaliação de processos decisórios participativos deliberativos na implementação de políticas públicas. In: *EnAPG 2008 Anais*. Salvador, 2008.

ZUKIN, Sharon. Loft Living: Culture and Capital in Urban Change, Londres, Radius/Hutchinson, 1988.