

EPPGG – ESCOLA DE POLÍTICAS PÚBLICAS E GESTÃO GOVERNAMENTAL

PÓS-GRADUAÇÃO LATO SENSU / ESPECIALIZAÇÃO

ALEX FRANULOVIC DA COSTA

**PORTO MARAVILHA: A EVOLUÇÃO URBANA DA REGIÃO PORTUÁRIA E OS
CINCO PRIMEIROS ANOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

RIO DE JANEIRO - RJ

2015

ALEX FRANULOVIC DA COSTA

**PORTO MARAVILHA: A EVOLUÇÃO URBANA DA REGIÃO PORTUÁRIA E OS
CINCO PRIMEIROS ANOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

Monografia apresentada à EPPGG,
como requisito parcial para obtenção do
título de Especialização em Políticas Públicas
e Gestão Governamental, sob orientação da
Profa. Dra. Maria Lúcia Werneck.

RIO DE JANEIRO - RJ

2015

Monografia apresentada como requisito necessário para obtenção título de Especialização em Políticas Públicas e Gestão Governamental. Qualquer citação atenderá as normas da ética científica.

ALEX FRANULOVIC DA COSTA

Monografia apresentada em 29/10/2015

Orientadora: Profa. Dra. Maria Lúcia Werneck

1ª Examinador (a)

2ª Examinador (a)

Coordenador: Prof. Dr. Deputado Luiz Alfredo Salomão

AGRADECIMENTOS

Agradeço à todas as Forças do Universo, que ajudaram a moldar o meu ser, e a todas as Culturas do Planeta, que me permitiram absorver seus ensinamentos, para então utilizá-los em sinergia durante a realização deste trabalho.

Agradeço aos meus antepassados e à minha família, principalmente a que eu escolhi e formei junto de minhas duas princesas: Kelly e Marina. Amo vocês!

Agradeço aos meus amigos e amigas, por todas as risadas, lágrimas e troca de ideias.

Agradeço às Universidades, Bibliotecas, Escolas, Empresas, Instituições, Bares e Botequins, por onde o conhecimento é disseminado.

Agradeço à Música, por fortalecer, alegrar e alimentar meu espírito.

Agradeço aos companheiros e companheiras com quem tive a oportunidade de trabalhar e estudar e a quem devo muito em minha formação.

Agradeço ao Rio de Janeiro por ter acolhido este paulistano-corinthiano-rockeiro e à equipe da CDURP pela maravilhosa experiência profissional e pessoal.

E agradeço à VIDA!

Você não sente, não vê

Mas eu não posso deixar de dizer, meu amigo

Que uma nova mudança em breve vai acontecer

O que há algum tempo era novo, jovem

Hoje é antigo

E precisamos todos rejuvenescer

VELHA ROUPA COLORIDA - Belchior

RESUMO

A Região Portuária do Rio de Janeiro faz parte da própria história da cidade e da formação da identidade do carioca. Porém, apesar de estar diretamente atrelada ao núcleo central de negócios, esta região sofreu, desde sua ocupação inicial, os efeitos resultantes de Políticas Públicas que trataram a zona portuária como uma área residual, destinada a usos “marginais”. O descaso público para com a região, dentre outros condicionantes históricos, provocou o abandono e a degradação do espaço físico desta extensa área costeira e também de seus tradicionais habitantes.

Com o advento de uma nova política urbana durante a virada dos séculos XX - XXI, que valoriza os espaços públicos e que busca construir cidades mais integradas e sustentáveis, diversas metrópoles mundiais passaram a recuperar suas regiões portuárias, normalmente tão degradadas e abandonadas como a carioca. Tais exemplos de reurbanização de regiões centrais, aliados às novas demandas surgidas com o desenvolvimento econômico brasileiro e com o protagonismo desempenhado pelo Rio de Janeiro, principalmente por sediar grandes eventos internacionais, convergiram para a criação de um projeto para a requalificação de sua Região Portuária.

Assim foi concebido e implementado o Porto Maravilha, nome dado a esta inédita Operação Urbana Consorciada, que pretende reintegrar a região ao tecido urbano da cidade e que, em seus cinco primeiros anos de existência, já apresenta positivos resultados concretos, que externalizam a própria região Portuária do Rio de Janeiro.

Palavras-chave: Rio de Janeiro, Região Portuária, Requalificação, Reurbanização.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	01
1- A EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO	04
2 - AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO	
2.1 - REVISÃO DE LITERATURA	19
2.2 - REGIÃO PORTUÁRIA DO RJ: da ocupação inicial à degradação territorial..	21
2.3 - O INÍCIO DO PLANEJAMENTO E DA RECUPERAÇÃO	30
2.4 - CONDIÇÕES FAVORÁVEIS PARA IMPLANTAÇÃO DE UMA OUC	32
3 - OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO: O PORTO MARAVILHA	
3.1 - CONSIDERAÇÕES SOBRE OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA	37
3.2 - LEGISLAÇÃO DA OUC PORTO MARAVILHA	40
3.3 - CDURP	43
3.4 - CEPAC	45
3.5 - CONCESSIONÁRIA PORTO NOVO	50
3.6 - PROGRAMAS PORTO CIDADÃO E PORTO CULTURAL	53
4 - CRONOLOGIA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA PORTO MARAVILHA	56
5- CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	81

INTRODUÇÃO

O Porto Maravilha é um projeto municipal criado como uma Operação Urbana Consorciada e que possui como objetivo a requalificação e reurbanização da Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro.

A formação urbana da área em questão data do início da ocupação da cidade, durante as primeiras expansões do núcleo urbano original, daí sua forte relação com a própria identidade carioca. Porém, desde os princípios de sua ocupação, a Região Portuária do Rio de Janeiro sempre foi caracterizada por abrigar atividades consideradas marginais, tanto do ponto de vista econômico, como social e organizacional, tendência que se perpetuou no espaço físico desta extensa área costeira até o final do século XX, quando o abandono da região e sua consequente degradação urbana atingiram níveis elevadíssimos, mesmo com a região sendo parte do núcleo central e histórico da cidade.

Apesar do aparente descaso público para com a zona portuária, sua localização estratégica, somada às novas demandas econômicas e tendências urbanas globais vivenciadas durante a virada para o século XXI, incentivaram e propiciaram a criação do Porto Maravilha, um plano de reurbanização que pretende reintegrar a região ao tecido urbano do Rio de Janeiro e requalificar seus espaços e seus habitantes para novos papéis e novas oportunidades. Exemplos de projetos com o mesmo viés de recuperação urbana, e que podem ser considerados como casos de sucesso que inspiraram o Porto Maravilha, sucederam em metrópoles portuárias como Buenos Aires, com o *Puerto Madero* e em Barcelona, com o *Port Vell* e a *Barceloneta*.

Ao trazer o Porto Maravilha do Rio de Janeiro para uma observação inserida no universo da Gestão Governamental, objeto do curso que demandou a presente Monografia, cabe-nos analisar se a aplicação desta Operação Urbana Consorciada (OUC) é capaz de desenvolver e cumprir seus objetivos com eficiência e de que maneira é realizada a gestão sobre a área: como funciona e como a OUC foi estruturada, quem são os atores, como se relacionam com a sociedade, quais os graus de responsabilidades? Antes de responder a estas indagações é importante

analisar de que maneira outras Políticas Públicas adotadas anteriormente contribuíram para levar a Região Portuária ao estado de degradação e abandono que se encontrava até o início da implantação do Porto Maravilha. Para alcançar esta meta, estruturamos o trabalho em cinco capítulos.

O primeiro capítulo é uma síntese sobre a evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro e se faz necessário para relacionar os efeitos que as políticas urbanas cariocas e as macro-políticas nacionais provocaram no espaço físico da cidade e em particular sobre sua região central. Já no Capítulo 2 fazemos uma análise paralela ao Capítulo 1, porém embasada por teorias provenientes da Geografia Urbana e dentro de uma menor escala espacial, focada exclusivamente na Região Portuária, discorrendo sobre sua evolução e características particulares. Aqui os aspectos sinérgicos do funcionamento do Porto do Rio de Janeiro e das operações viárias impostas à região, precedidos pelo tipo de uso e ocupação urbana que lhe foi destinada, ganham destaque e colaboram para o entendimento das transformações espaciais vivenciadas na zona portuária desde seus primeiros movimentos até a concepção da OUC do Porto Maravilha.

Os Capítulos 3 e 4 são dedicados propriamente ao Porto Maravilha, com o conteúdo do Capítulo 3 destinado a discorrer sobre todas as características desta Operação Urbana, incluindo: sua concepção, o arcabouço legal que se fez necessário para aprovar a OUC, características físicas da área de concessão, o funcionamento da Parceria Público-Privada, etc. Na sequência, o Capítulo 4 apresenta uma compilação cronológica das principais ações desenvolvidas pelo Porto Maravilha em seus cinco primeiros anos, considerando e observando-as com o olhar crítico fundamentado pelos estudos de Políticas Públicas e Gestão Governamental.

No Capítulo 5 faremos as considerações finais sobre os efeitos históricos que a escolha de determinadas políticas provocou no território da Região Portuária e também sobre sua população residente e flutuante. Ao tratar da evolução urbana da Região do Porto do Rio de Janeiro, buscaremos evidenciar os contrastes e resultados que tais escolhas impuseram à região como um todo.

Para consolidar nossa experiência e visão sobre Políticas Públicas e Gestão Governamental, escolhemos analisar esta simbólica área urbana, que agora faz

parte de um processo de reurbanização e requalificação de seu espaço anteriormente residual, para um novo estágio, agora altamente estratégico para o desenvolvimento de um também novo Rio de Janeiro, impulsionado a conquistar definitivamente seu posto de metrópole global.

CAPÍTULO 1 – A EVOLUÇÃO URBANA DO RIO DE JANEIRO

Para melhor entendermos a formação da área que é nosso objeto de estudo e as condições que levaram a Região Portuária ao estado em que se encontrava no início da implementação do Porto Maravilha, faz-se necessário abarcar todo o processo da evolução urbana da cidade do Rio de Janeiro. Isto porque a Região Portuária sempre esteve diretamente ligada com a evolução urbana e com a própria identidade carioca, desde os princípios da ocupação da cidade e da formação de seus núcleos urbanos iniciais.

A “evolução urbana do Rio de Janeiro” foi profundamente estudada pelo ilustre e saudoso geógrafo Maurício de Almeida Abreu, que redigiu um livro com este próprio título. Tal obra¹, reconhecida como uma das mais importantes e completas no gênero, é utilizada como referência básica para estudos urbanos, geográficos e históricos sobre o Rio de Janeiro em diversas áreas do conhecimento e, portanto, foi eleita como base para a redação deste capítulo.

No início de sua formação urbana, o Rio de Janeiro era uma pequena vila que ocupava as imediações da atual Praça XV de Novembro, numa espécie de polígono limitado pelos “4 morros históricos”: Castelo e Santo Antônio (ao sul), São Bento e Conceição (ao norte). Conforme podemos observar no mapa da Figura 1, tal concentração urbana estendia-se a oeste até as imediações do Campo de Santana e, com exceção de alguns vetores em direção ao sul e ao norte, esta foi a formação que perdurou até metade do século XIX. Notemos que a Cidade do Rio de Janeiro teve um território duramente conquistado à natureza através de processos de aterramentos e dissecamentos de brejos e mangues, prática realizada desde os princípios de seu povoamento e que, como veremos, continuou sendo promovida até o século XX, somando-se aí os processos de ocupação dos morros e encostas.

Durante os primeiros anos do século XIX assistimos a uma transformação radical da cidade, que até então possuía ares de vila colonial. A vinda da família real portuguesa em 1808 impõe ao Rio (naquele momento povoado apenas por famílias de pequenos proprietários, poucos trabalhadores livres e muitos escravos) uma

¹ Maurício de Almeida ABREU, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 2008

classe social poderosa e até então inexistente. Impõe também novas necessidades materiais que atendam aos anseios desta nova classe que chega e que propiciem o desempenho das atividades econômicas, políticas e ideológicas que a cidade passa a exercer como Capital do Império Português.

Em 1821, ou seja, 13 anos após a chegada da família real e a um ano da independência do Brasil, o Rio de Janeiro ainda era uma cidade modesta, apesar do incipiente desenvolvimento causado pela vinda da realeza. O núcleo urbano restringia-se basicamente às freguesias da Candelária, São José, Sacramento, Santa Rita e Santana, que hoje correspondem às regiões administrativas do Centro e Portuária (ver Figura 1). Porém, já neste ano podia-se notar a diferenciação social e espacial entre as cinco freguesias urbanas. Abrigando agora o Paço Imperial (na Praça XV) e as repartições mais importantes do Reino, as freguesias da Candelária e São José transformaram-se gradativamente em local de residência preferencial das classes dirigentes, que ocupavam os sobrados de suas estreitas vias, ou então dirigiam-se às ruas recém-abertas do Pantanal de Pedro Dias (área das atuais ruas dos Inválidos, do Lavradio e do Resende, no bairro da Lapa).



Figura 1: Mapa da Cidade do Rio de Janeiro em 1836

Fonte: Arquivo Nacional IN: Planos Urbanos do Rio de Janeiro – séc. XIX (2008)²

² Mapa extraído da internet: Blog Rio on Watch - <http://rioonwatch.org.br/?p=12918> – acesso em 15/04/2015

As classes abastadas ocuparam também as chácaras em terras situadas ao sul da cidade (nos atuais bairros da Glória e Catete), seguindo assim os passos da Rainha Carlota, que morava em Botafogo. As demais classes, por outro lado, com reduzido ou nenhum poder de mobilidade, e não podendo ocupar os terrenos a oeste da cidade devido à existência das áreas de mangue do Saco de São Diogo (atual Cidade Nova), adensavam cada vez mais as outras freguesias urbanas, especialmente as de Santa Rita e Santana, dando origem aos atuais bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa. Aqui notamos que, estes que viriam a ser os clássicos “3 bairros portuários”, já nasceram sob o estigma da ocupação por classes menos favorecidas.

No final da primeira metade do século XIX o Rio de Janeiro passou então a apresentar uma formação bem diferente daquela que tinha prevalecido até o século XVIII. Enquanto se instalavam fazendas e sítios na região do Engenho Velho e se ocupavam as áreas de São Cristóvão e Cidade Nova, após realizado o aterro do manguezal de São Diogo, o vetor de expansão rumo à zona sul passava a tomar características diferentes. As antigas chácaras de fim-de-semana da nobreza foram transformando-se gradualmente em local de residência permanente, já que o poder público passou a conservar os caminhos e abrir novas estradas naquela direção. A ocupação permanente de Botafogo pela aristocracia já era de tal monta nos meados do século XIX que, em 1843, era inaugurada uma linha de barcos a vapor ligando o bairro ao Saco do Alferes (no atual bairro de Santo Cristo) e, em 1844, outra companhia ligava a Praia de Botafogo à Ponta do Caju, perto da Quinta da Boa Vista, onde residia o Imperador. Aquela que viria a ser a região portuária já demonstrava sua vocação marítima através da implantação destes meios de transporte que a conectavam com a Zona Sul.

Por sua vez, as freguesias centrais, embora pouco tivessem modificado a sua aparência urbana, passaram a receber inúmeras transformações partir de 1850. Para isso contribuíram tanto o Estado como o capital estrangeiro, que obtinha as primeiras concessões do Governo Imperial para a provisão de infraestrutura e serviços públicos. Já em 1854, muitas ruas da freguesia da Candelária passam a ser calçadas com paralelepípedos. Nesse mesmo ano, a iluminação a gás é inaugurada no Centro e, em 1862 o serviço de esgotos sanitários, passando o Rio a ser a quinta

cidade do mundo a possuir este tipo de serviço. Mesmo dotado de modernidades urbanísticas, o Centro do Rio de Janeiro mantinha contraditoriamente a sua condição de local de residência das populações mais pobres. Estas, com pouco ou nenhum poder de mobilidade, dependiam desta localização central para sobreviver. A solução era então o cortiço: habitação coletiva, insalubre e de alta densidade, que caracterizou fortemente a ocupação residencial desta área.

Na sequência dos novos investimentos em infraestrutura urbana, o período das últimas 3 décadas do século XIX representou a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana carioca. Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor, porém diferenciado, para a expansão física da cidade. Os bondes passaram a servir áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àqueles que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central, numa espécie de ocupação residencial seletiva direcionada à Zona Sul da cidade. Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e atividades industriais ou poluidoras, tomando as zonas Norte e Oeste como vetores de sua implantação.

O bairro de São Cristóvão também começou nesta mesma época a mudar de aparência e conteúdo. Na década de 1880 usufruía de vantagens que Botafogo ainda não possuía, beneficiado pelo melhor sistema de abastecimento de água do Rio e também por sistemas de esgoto. Entretanto, esta rivalidade acabou com a proclamação da República, que retirou de São Cristóvão o status de abrigar a família imperial, passando Botafogo a ser o bairro mais procurado pela aristocracia. Outros fatores também contribuíram para a transformação de São Cristóvão, como a procura cada vez maior desse bairro para a instalação de indústrias, que buscavam uma localização próxima aos eixos ferroviários e aos portos que serviam a cidade (Cais dos Mineiros, Cais Pharoux, Gamboa e Ponta do Caju) para facilitar a sua logística. Mas o fator mais importante – e com efeitos não apenas em São Cristóvão, mas sobre toda cidade – foi a difusão que associava o estilo de vida “moderno e saudável” à localização residencial à beira mar. Esta tendência, estimulada pela expansão dos bondes em sua direção, fez da Zona Sul o destino residencial preferencial das camadas mais nobres da população do Rio de Janeiro.

Num contraponto às transformações orientadas pela introdução dos trens e bondes em áreas praticamente desabitadas da cidade, a forma urbana das freguesias centrais continuava inalterada. Entretanto, na virada entre os séculos XIX e XX, o Estado foi orientado a realizar transformações na área central da cidade, para que esta acompanhasse o ritmo das modernizações em marcha na Zona Sul e espelhasse a urbanização existente em grandes metrópoles mundiais. O crescimento da economia brasileira, a intensificação das atividades exportadoras e a integração cada vez maior do país no contexto capitalista internacional, exigiam uma nova organização do espaço, principalmente na região central de sua capital. Essas modernizações viriam a ocorrer a partir de 1903, na administração do prefeito Francisco Pereira Passos, modernizações porém que trouxeram consequências definitivas para a segregação sócio-espacial evidenciada até hoje na cidade do Rio de Janeiro.

A proliferação dos cortiços na área central da cidade já há algum tempo preocupava as autoridades públicas, que os combatiam principalmente através de um discurso sanitarista, todos afirmando que as condições insalubres dos cortiços eram epidemicamente perigosas. Relatórios do Conselho Superior de Saúde Pública pressionavam o governo a desapropriar os cortiços, destruí-los e construir novas moradias para seus habitantes na periferia, em pontos agora servidos pelos trens. Entretanto, essas recomendações só foram seguidas na parte relativa à destruição dos cortiços, levando então seus antigos habitantes a ocupar irregularmente os morros centrais da cidade, dando luz aos embriões do que viriam a ser as futuras favelas. Firmava-se aqui o processo de intervenção direta do Estado sobre a urbanização, que se intensifica durante o século XX e que seria um dos maiores responsáveis pela tão aparente segregação social do espaço carioca. Portanto, iniciou-se desta maneira o processo de renovação urbana sobre as freguesias centrais, atingindo principalmente os quarteirões operários mais humildes.

A tônica da administração de Pereira Passos era a modernização através da abertura de novas vias. Muitas foram conseguidas com a demolição do Morro do Senado, seguidas do alargamento das principais artérias do centro como as ruas Uruguaiana, Acre, Camerino e Larga (atual Av. Marechal Floriano). Na maioria dos casos, a Prefeitura desapropriava mais prédios do que os realmente necessários para a abertura das vias. Visava com isso remover do Centro da cidade a população

pobre e sua “insalubre” organização espacial, e possibilitar também a venda dos terrenos remanescentes (e agora valorizados) após o término das obras, ressarcindo-se assim de grande parte dos custos oriundos das intervenções urbanas.

O período Passos também ficou marcado pela monumentalidade de suas obras. A mais importante, em termos de transformação urbana e social, foi a construção da Avenida Central (atual Rio Branco), que provocou a demolição de 2 a 3 mil imóveis, muitos deles com famílias numerosas. Esta avenida era o complemento natural e de ligação de outras duas grandes obras que se realizavam na cidade: o novo Porto do Rio de Janeiro e a Avenida Beira Mar. Tais obras monumentais decorriam também da necessidade do capital e dos valores da época de se expressarem simbolicamente no espaço, transformando o Centro do Rio no símbolo de um “novo Brasil”, moderno e suntuoso.

Outras importantes obras do período Passos foram as avenidas Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, ambas construídas sobre um imenso aterro preparado para abrigar as operações na retroárea do Porto. Estas duas vias diferem da Av. Central no impacto social, pois não exigiram desapropriações para sua construção. No entanto, sua importância econômica foi fundamental, pois eliminaram vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo assim, para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho.

Conforme as observações de Maurício de Almeida Abreu³ apreendemos que o período Passos se constitui em um exemplo clássico de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram outras contradições para o novo momento de organização social que surge. É a partir das desapropriações geradas pelas grandes obras de Passos que os morros situados no centro da cidade como Providência⁴ e São Carlos, até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que até hoje marca profundamente a feição do Rio de Janeiro – a favela. A destruição dos cortiços em

³ Maurício de Almeida ABREU, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 2008 – pg. 64

⁴ Atribui-se à Providência o título de “1ª favela do Brasil”, tendo a ocupação do morro vinculada à destruição do Cortiço Cabeça de Porco em 1893 e ao retorno de soldados da Guerra de Canudos, onde a “favela” era o tipo de vegetação existente na área sertaneja dos combates – daí o nome – e que se instalaram nas encostas deste morro, próximo ao Ministério da Guerra, esperando pelas devidas “providências”.

que habitavam, seguido pelo desamparo habitacional, fez da favela a única alternativa para a população pobre, que precisava continuar residindo próximo ao local de trabalho. E essa população, além de tudo, não cessava de crescer, somando-se a ela os novos contingentes que eram atraídos à cidade pelo insurgente desenvolvimento industrial e pelos empregos na construção civil.

Maurício Abreu também concluiu⁵ que esta intervenção direta do Estado sobre o urbano no início do século XX levou à uma transformação acelerada da forma da cidade, tanto em termos da aparência (morfologia urbana) como de conteúdo (separação de usos e de classes sociais no espaço). Atuando diretamente sobre um espaço cada vez mais dividido entre “bairros burgueses” e “bairros proletários”, e privilegiando apenas os primeiros, o Estado veio a acelerar o processo de segregação espacial que já era característico da cidade desde o século XIX, contribuindo assim para a consolidação de uma estrutura núcleo x periferia que perdura até hoje. A evolução urbana carioca de 1906 a 1914 reflete estas contradições, tendo o núcleo Centro e Zona Sul de um lado e os subúrbios de outro, ambos impulsionados por forças divergentes: os Governos privilegiando o núcleo da cidade e a Indústria atuando sobre os subúrbios, ocupando-os e urbanizando-os conforme as demandas de sua expansão.

O período Passos foi seguido pela estagnação causada nas finanças públicas devido aos efeitos da 1ª Guerra Mundial sobre a economia mundial. Terminado o conflito e melhorado a situação econômica, a administração municipal de André Gustavo Paulo de Frontin, retomou a prática de privilegiar as áreas mais ricas da cidade, com obras de grande monta localizadas na Zona Sul (avenidas Atlântica, Delfim Moreira e Niemeyer) e no Centro (túnel João Ricardo, avenidas Rio Comprido e Presidente Wilson). Por outro lado, o período pós-1ª Guerra foi extremamente benéfico ao crescimento industrial do Rio, pois a cidade era o maior centro fabril do país, com uma produção industrial duas vezes maior que a de São Paulo. Nota-se nesta fase uma preferência pela localização industrial próxima ao porto, especialmente em São Cristóvão. Todavia, a existência de terrenos mais baratos nas novas áreas servidas pela ferrovia levou muitas fábricas a optar pela localização suburbana.

⁵ Maurício de Almeida ABREU, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 2008 – pg. 73

Como resultado desta ação industrial, as freguesias suburbanas apresentaram durante as duas primeiras décadas do século XX, uma taxa de crescimento populacional muito maior do que as demais freguesias, destacando-se nesse período os bairros de Irajá e Inhaúma. Também se registrou neste período um notável decréscimo demográfico nas freguesias centrais, refletindo a maior mobilidade em direção aos subúrbios, onde, através da iniciativa da indústria e de inúmeros loteadores, vendiam-se terrenos e moradias a preços acessíveis. Portanto, durante a década de 1920, estava estruturada a base da formação da Área Metropolitana do Rio de Janeiro, assumindo cada vez mais sua forma dicotômica: um núcleo bem servido de infraestrutura, onde a ação pública se fazia presente com grande intensidade e onde residiam as classes mais favorecidas, e uma periferia carente desta mesma infraestrutura, que servia de local de moradia às populações mais pobres, onde a ação Industrial era determinante e a ação do Estado era praticamente nula.

Ao final da década de 1920, sob a administração de Antônio Prado Júnior, o Estado lançou nova tentativa de controlar o desenvolvimento carioca através da elaboração de um plano urbanístico de grande escala. Em 1927 foi contratado um grupo de técnicos franceses sob a orientação do arquiteto Alfred Agache, que então produziram o famoso “Plano Agache”. Seguindo as tendências de Pereira Passos, o Plano Agache pretendia transformar o Rio de Janeiro (ou pelo menos o Centro e a Zona Sul) numa cidade monumental e planejava ordenar e embelezar a cidade segundo critérios funcionais e de estratificação social do espaço.

Para assegurar a segregação espacial das classes sociais, a necessidade de controlar o processo de reprodução da força de trabalho e das camadas mais pobres da população aparece com bastante clareza na análise que Agache faz das favelas. O plano se constitui no primeiro documento oficial a tratar explicitamente dessa forma de habitação popular que então se proliferava na cidade. Vistas como um problema social/estético e a exemplo do que ocorrera com os cortiços no início do século XX, o Plano Agache apresentava para as favelas uma única solução: sua erradicação. Entretanto, esta ação deveria fazer parte de um plano maior de intervenção do Estado, através da adoção de políticas específicas para a construção de imóveis populares nos subúrbios operários, para que estes pudessem absorver a população que habitava as favelas destinadas à erradicação. Sem isso, a remoção

das favelas seria inútil, pois os afetados se instalariam novamente em outros locais, sob as mesmas ou piores condições.

A Revolução de 1930 “arquivou” o Plano Agache. Entretanto, as questões urbanas por ele levantadas não poderiam ser arquivadas, posto que eram reais e precisavam ser resolvidas. Superando a República Velha, o novo momento de organização social que se instalava no país com o Estado Novo já surge imerso em contradições que iriam comandar a evolução da cidade nas próximas três décadas. Isto se deve, sobretudo, ao próprio caráter contraditório da Revolução de 1930 que, se tinha como objetivo desalojar do poder a aristocracia cafeeira, não apresentava nenhum outro grupo solidamente organizado que pudesse substituí-la no poder e na ideologia. A variedade das classes e camadas sociais que deram origem à revolução de 30 implicou na necessidade de o Governo alternar períodos de favorecimento de um grupo social com períodos em que privilegiava as demandas de outros setores sociais.

Assim sendo, o período 1930-64 representou uma época de transições, que poderia ser dividida em 3 fases distintas: a fase inicial, onde nenhum grupo social é fortemente dominante (apesar do gradual favorecimento à classe operária); o período da 2ª Guerra, que leva a burguesia industrial a um lugar de destaque no cenário nacional e o período pós-guerra, onde se consolida o destaque industrial, porém agora associado à insurgente burguesia financeira. Essas razões explicam porque, de uma fase caracterizada pela crescente estratificação sócio-espacial, a forma urbana do Rio de Janeiro passa a apresentar características “menos segregadoras”.

A característica populista da fase inicial do Estado Novo resultou numa série de melhorias realizadas nos subúrbios, através de uma política habitacional caracterizada pela construção de conjuntos residenciais por diversos órgãos governamentais. É dentro desta política que data a criação do Conjunto dos Portuários, localizado na Região Portuária. O período do Estado Novo de Getúlio Vargas foi então uma época em que o processo de estratificação social se desenvolveu de forma mais “mascarada” no espaço.

Esta situação “paternalista” perdurou somente até meados da década de 1950, porque a partir daí as contradições da ocupação do solo voltaram a se intensificar,

exigindo resolução imediata. O aumento da densidade populacional da Zona Sul e a necessidade de diversificação das opções de reprodução espacial do capital na cidade como um todo, reduziram a questão urbanística a um “problema viário”, e passaram a exigir uma transformação mais ampla da forma urbana, que seria comandada agora pelo transporte individual, simbolizado pelo uso crescente do automóvel. A indústria de automotores veio a ser literalmente o carro-chefe da economia brasileira. Seus incentivos e subsídios provocaram a “febre viária” das décadas de 1950 e 60 que, por sua vez, exigiam transformações na aparência e no conteúdo das grandes cidades, que deveriam ser adaptadas ao predomínio da mobilidade automobilística. Com isso, a busca de melhor acessibilidade automotiva, interna e externa ao núcleo metropolitano do Rio de Janeiro, trouxe de volta a antiga prática da cirurgia urbana, cujos efeitos agora se fizeram sentir nos bairros que estavam no caminho das novas vias expressas, túneis e viadutos que viriam a ser implementados na capital, sendo sua maioria direcionada a atender as demandas da “nova Zona Sul”.

Para entender e diferenciar essa “nova Zona Sul”, retornamos ao final da década de 1930, quando o processo de verticalização já se fazia sentir em Copacabana, através da substituição de casas por edifícios. O surgimento do concreto armado, por facilitar o processo construtivo e diminuir o custo unitário da habitação, viabilizou o desejo de grande parte da classe média carioca de morar na Zona Sul e, no final da década de 1940, Copacabana já era um verdadeiro subcentro em formação, seguido pelo desenvolvimento e ocupação dos bairros vizinhos de Ipanema e Leblon. Enquanto Copacabana e os demais bairros oceânicos se adensavam rapidamente, a “antiga Zona Sul” pouco se transformou. A população de Botafogo, Laranjeiras e Flamengo manteve-se praticamente estável no período 1940-50.

Contrastando com as rápidas transformações da “nova Zona Sul”, a área central da cidade também se manteve estagnada durante as décadas de 1940-50. Depois da fase de grandes modificações urbanísticas do início do século, tudo levava a crer que o Centro viesse a transformar rapidamente sua forma-aparência, substituindo suas antigas construções por novos edifícios de vários andares. Isso entretanto não aconteceu devido ao “fenômeno Copacabana”, que atraiu grande parte dos capitais que seriam normalmente invertidos em investimentos imobiliários

na área central. Nem mesmo as obras de renovação urbana realizadas durante o Estado Novo conseguiram reverter essa situação. Datam desse período a construção do Aeroporto Santos Dumont (sobre novo aterro) e a urbanização da Esplanada do Castelo (após o desmonte do seu morro), que passaria a abrigar sedes de vários Ministérios da República, com grandes edifícios construídos em estilo monumental.

Foi, entretanto, a construção da Avenida Presidente Vargas durante década de 1940 que marcou decididamente a atuação do Estado no centro da cidade. O Plano Agache já havia sugerido a construção “de uma grande avenida de continuação do Canal do Mangue” que, exigindo a demolição de todos os prédios situados entre as antigas rua General Câmara e São Pedro, “desembaraçaria a bonita igreja da Candelária, que se inscreveria perfeitamente na sua perspectiva”. Com pequenas modificações, a sugestão de Agache foi implementada durante o Estado Novo, resultando daí a demolição de 525 prédios. Concluída a obra em 1944 e vendidos os lotes, era de se esperar que a nova avenida se tornasse um prolongamento (ainda que perpendicular) da Avenida Rio Branco, e que fosse ocupada por grandes edifícios de escritórios e sedes de empresas. Contrariando as expectativas, isso só ocorreu nas proximidades do cruzamento entre estas avenidas. A Avenida Presidente Vargas ficaria, por longo tempo, vazia de grandes construções por três motivos: o início do boom de construções na nova Zona Sul, o consequente crescimento populacional e transformação de Copacabana em um subcentro e a revalorização da própria Avenida Rio Branco em seu processo de renovação de padrão edilício.

O período seguinte, de 1946 a 1964, tem a economia nacional caracterizada pela intensificação do processo de substituição de importações, que visava produzir bens de consumo duráveis para alavancar a indústria brasileira. Representa, por outro lado, um período de penetração maciça do capital estrangeiro no país, numa política facilitada pela Instrução 113 da Superintendência da Moeda e do Crédito (SUMOC) 6, que a partir de 1955 permitia a importação sem cobertura cambial de equipamentos e maquinaria industrial, na forma de investimento direto estrangeiro. A medida facilitou este tipo de investimento no país, ao diminuir a burocracia para sua

⁶ Ana Claudia CAPUTO, *Desenvolvimento Econômico Brasileiro e o Investimento Direto Estrangeiro: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC – 1955/1963*, 2007 – pg. 10

entrada e instituir uma remuneração atraente para ele. Contribuiu, desta forma, para a internacionalização da economia do país e o aumento da participação do capital estrangeiro nela. A entrada destes no Brasil foi resultado da expansão mundial pela qual passavam os capitais norte-americanos, europeus e japoneses, além das próprias políticas internas de atração econômica.

O capital estrangeiro “invadiu” o país durante o período de governo do presidente Juscelino Kubitschek, apoiado na ideologia desenvolvimentista imortalizada pela frase “50 anos em 5”. Assiste-se assim na década de 50 a um crescimento notável de toda infraestrutura do país, assim como de seu produto industrial. Por outro lado, o governo JK levaria a transferência da Capital da República para Brasília, apontada por muitos, como uma das intervenções que mais prejudicou o desenvolvimento posterior do Rio de Janeiro.

A transferência da maioria dos órgãos federais para Brasília foi sentida principalmente no que até então representava a área central da Capital, já que era o Centro do Rio de Janeiro que abrigava boa parte das instalações e atividades relacionadas ao governo federal. Este esvaziamento do Centro foi acompanhado, como já vimos, pelo aumento da importância e da densidade populacional na “nova Zona Sul”. Se por um lado, o Centro perdia gradativamente sua importância no cenário carioca, por outro lado a Zona Sul e seu novo padrão de vida emoldurado pela ideologia desenvolvimentista do período JK ascendiam com forte desenvoltura.

O desenvolvimento imobiliário e o crescimento populacional da Zona Sul acabaram por retirar grande parte das atividades de serviços, comércio de luxo e diversões do Centro do Rio, porém não foi capaz de remover de lá as principais fontes de emprego da classe média carioca. Assim sendo, os problemas de deslocamento centro-zona sul foram se acentuando cada vez mais no decorrer dos anos 50-60, exigindo a melhoria não só do sistema de transporte coletivo, como também das próprias vias de circulação. O problema também se acentuava em função do uso crescente de veículos particulares, fenômeno incentivado pela política econômica em vigor e pela concentração de riquezas nessa “nova parte” da cidade. Soma-se a isso a ausência de rotas alternativas (dificultadas pela geografia dos maciços montanhosos), que fazia com que o tráfego norte-sul tivesse que passar

obrigatoriamente pelo Centro da cidade, ocasionando pesados congestionamentos na região.

Os constantes congestionamentos viários exigiam soluções rápidas e permanentes por parte da administração municipal. De fato, a antiga Avenida Beira Mar do período Passos já não dava mais vazão ao número crescente de veículos advindos da Zona Sul que demandavam o Centro, ou que por ele tinham que passar para chegar a outros pontos da cidade. Impossibilitados de recorrer aos métodos tradicionais de cirurgia urbana, devido ao alto custo das desapropriações que seriam necessárias para o alargamento das principais artérias de Botafogo, Flamengo, Catete e Glória, os gestores urbanos recorreram então a outro meio, já tradicional no que se refere à evolução da cidade: a conquista de áreas marítimas através dos aterros.

Em 1952 são iniciadas então as obras de desmonte do Morro de Santo Antônio, o qual forneceria a “matéria-prima” necessária à construção do Aterro do Flamengo, uma nova área onde seriam implantados um parque recreativo e um sistema viário que, acompanhando paralelamente o traçado da Avenida Beira Mar, serviria como solução para a ligação expressa Centro - Copacabana. O desmonte do morro também permitiu a criação de terrenos valiosos em plena área central, que viriam a ser ocupados pelas grandes sedes da Petrobrás, da Caixa Econômica Federal e do BNDES.

No mesmo período foi concebida outra “solução viária” para a cidade: o Elevado da Avenida Perimetral. Como veremos no próximo capítulo, a Perimetral, cuja implantação trouxera impactos definitivos para o isolamento e degradação da Região Portuária, foi projetada para conectar as novas vias expressas construídas no Aterro do Flamengo com a Avenida Brasil, contornando a linha de perímetro (daí seu nome) entre a Baía de Guanabara e o Centro/Região Portuária.

A década de 60 se inicia com o governo de Carlos Lacerda (1961-65), que representa o período mais marcante da intervenção direta do Estado na solução do “problema viário”. Assiste-se a uma febre de construção de novas pistas, túneis e viadutos, obras que na época melhoraram bastante a fluidez do trânsito na cidade. Como exemplos marcantes das obras de Lacerda na cidade podemos citar os túneis Santa Bárbara e Rebouças (e seus eixos de prolongamento e ligação com as

demais vias), a conclusão da via expressa do Aterro do Flamengo, a abertura da Radial Oeste e a construção da Rodoviária Novo Rio. Os governos seguintes ao de Lacerda perpetuaram a preferência do Estado em realizar suas ações no núcleo da cidade, com viés quase sempre viário. Vieram as construções do Elevado Paulo de Frontin e da Ponte Rio-Niterói, seguidos pela conclusão do Elevado da Perimetral. Porém o problema viário não deixaria de existir, já que se tratava de um “falso problema”, decorrente da concentração de renda e automóveis numa mesma proporção do território.

Com a Zona Sul já bastante adensada, iniciou-se nos anos 70 um novo período de especulação imobiliária que determinou a expansão da parte rica da cidade para áreas praticamente desocupadas no vetor sudoeste, em direção a São Conrado e Barra da Tijuca. Mais uma vez a atuação do Estado foi decisiva para “preparar o terreno” desta nova etapa de especulação, visto que eram necessárias complexas obras viárias para se vencer os acidentes geográficos existentes entre a Zona Sul e a Barra, bem como as decorrentes práticas cariocas de aterramentos/dissecamentos para que as novas áreas pudessem receber a abertura dos loteamentos e empreendimentos e toda a infraestrutura de serviços demandada por eles – pavimentação, iluminação, saneamento, etc. Lembremos que a Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes eram áreas litorâneas praticamente sem nenhuma urbanização até então, portanto foi o Estado - em associação com o capital privado/imobiliário – quem deu condições para a ocupação destas áreas ao trazer grandes montas de investimentos e obras públicas. Durante a década de 70 foi construída a Autoestrada Lagoa-Barra e também o Elevado do Joá, concretizando a ligação Zona Sul – Barra e permitindo a expansão da cidade, numa ocupação de alto nível imobiliário/financeiro, para o sudoeste.

O vetor de expansão sudoeste ganhou ligações viárias com Jacarepaguá durante as décadas seguintes e a inauguração da Linha Amarela em 1997, ligando a Barra da Tijuca ao início da Avenida Brasil e a Linha Vermelha/Aeroporto do Galeão, criou um acesso expresso para a região sem a necessidade de se cruzar a Zona Sul ou o Alto da Boa Vista, o que possibilitou um boom de empreendimentos comerciais nesta área dotada de nova infraestrutura, novo status e com o valor do metro quadrado bem inferior ao que era praticado no Centro e na Zona Sul.

Portanto, estes fatores atrativos causaram um segundo ciclo de migração das atividades de alto padrão para uma nova região da cidade, provocando mais um momento de estagnação econômica e esvaziamento populacional do Centro do Rio de Janeiro. Como veremos no próximo capítulo, dedicado a uma análise localizada sobre a Região Portuária, além dos fatores intrínsecos que serão apresentados é importante ter em mente os diversos acontecimentos que determinaram esta evolução urbana de uma cidade que se espalhou para áreas distantes e com isso criou novos “subcentros” concorrentes ao Centro original. Todos estes fatores trouxeram impactos de alta intensidade aos bairros portuários que, por estarem atrelados ao núcleo central desde os princípios da ocupação do Rio de Janeiro, foram depreciados gradativamente até a mudança de paradigmas urbanos promovidos durante a virada do milênio e colocados em prática com o Porto Maravilha.

CAPÍTULO 2 - AS TRANSFORMAÇÕES ESPACIAIS DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

2.1 – REVISÃO DE LITERATURA

A cidade, enquanto objeto de pesquisa, corresponde ao principal espaço físico das relações humanas, visto que a maior parte da população mundial vive em território urbano e é nesse palco que desenvolvemos as dimensões sociais, culturais e econômicas que caracterizam o chamado “modo de vida ocidental”.

A cidade também pode ser vista como uma coleção de formas geográficas. Quando analisada sob este critério, a cidade é composta de formas antigas, testemunho de tempos anteriores de formação social, e de formas novas, características de momentos mais recentes de formação social. Por sua vez, a formação social pode ser definida como uma totalidade social concreta e historicamente determinada, ou seja, é a maneira pela qual os processos que formam o modo de produção são histórica e espacialmente determinados.¹

Segundo Milton Santos, como o modo de produção e as atividades relacionadas a ele têm um lugar próprio no espaço a cada momento da evolução social, segue-se que todos esses fatores têm influência sobre a forma como o espaço se organiza e, principalmente, sobre a urbanização. Santos também coloca que, a cada nova divisão do trabalho ou a um seu novo momento decisivo, a sociedade conhece um movimento importante, assinalado pela aparição de um novo elenco de funções e, paralelamente, pela alteração qualitativa e quantitativa das antigas funções espaciais².

Uma forma urbana antiga pode, portanto, ser chamada a realizar funções totalmente distintas daquelas para a qual foi criada originalmente, podendo até vir a desaparecer, se assim o determinar a nova dinâmica da formação social. Esta linha de raciocínio é fundamental para o entendimento da requalificação da Região Portuária do Rio de Janeiro e para a remoção do Elevado da Perimetral, talvez o

¹ Maurício de Almeida ABREU, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 2008 – pg. 16

² Milton SANTOS, *Espaço e Sociedade*, 1979 – pg. 39

maior símbolo da atual intervenção do Porto Maravilha, tanto no quesito físico como no ideológico.

Conforme as observações teóricas de Maurício de Almeida Abreu, “visto sob uma ótica mais abrangente, o momento atual diz respeito, então, à forma como se estruturam os sistemas econômico, institucional e ideológico de uma sociedade num dado período de tempo. A evolução de um momento de formação social para outro, por sua vez, é função de modificações ocorridas nesses sistemas que compõem a sociedade, que pode decorrer do fato de a evolução diferenciada desses sistemas ter chegado a um grau de contradição insustentável, ou podem ainda refletir um reajuste ou recomposição da estrutura anterior. Dado que o espaço reflete, a cada momento, as características de organização de uma sociedade, a estrutura urbana, refletirá também o resultado do confronto, reajuste ou recomposição dos sistemas que constituem a sociedade.”³

Hoje, a Região Portuária vive exatamente este momento de reajuste e recomposição de suas funções. Esta grande área, que outrora serviu a um modo de produção baseado nas atividades portuárias, chegou no início do século XXI ao seu “grau de contradição insustentável”, evidenciado pelo abandono e pela elevada degradação urbana de sua área, contraditoriamente vizinha ao Centro Financeiro do Rio de Janeiro, simbolizado pela Avenida Rio Branco. Porém, os processos que levaram à formação da Região Portuária, desde sua ocupação inicial até chegar ao atual estágio de requalificação e revalorização urbana, não aconteceram aleatoriamente.

Como vimos no Capítulo 1, é notável que o objetivo principal do modelo político em vigor no Rio de Janeiro desde a Reforma Passos no início do século XX é alcançar a eficiência econômica em todos os setores de atuação. Este processo não é exclusivo da urbanização carioca, dado que os investimentos econômicos se materializam no tecido urbano das cidades através da adoção de determinadas políticas públicas que propiciam a reprodução espacial do capital – “Parece não haver dúvida de que a cidade se reproduz, continuamente, como condição geral do processo de valorização gerado no sentido de viabilizar os processos de produção, distribuição, circulação, troca e consumo e, com isso permitir que o ciclo do capital

³ Maurício de Almeida ABREU, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, 2008 – pg. 31

se desenvolva e possibilite a continuidade da produção, logo sua reprodução”⁴. A cidade passou a ser vista não apenas em seu papel distintivo de centro de produção e acumulação industrial, mas também como o ponto de controle da reprodução da sociedade capitalista.⁵

Em consonância com esta filosofia, a atuação do Estado no planejamento urbano tomou um cunho altamente empresarial, evidenciando uma preocupação máxima com o retorno de suas atividades, através da reprodução espacial do capital. Reflexo desta postura no Rio de Janeiro, as políticas e investimentos públicos costumaram privilegiar apenas os locais que asseguravam retorno financeiro ao capital investido, em detrimento de outros locais. O caso da zona portuária carioca é representativo e altamente simbólico neste sentido, pois, durante muito tempo, em seu espaço se refletiram os efeitos negativos trazidos pelas políticas públicas e pelos investimentos de capital direcionados a outras localidades, para então ser um foco de reprodução espacial somente com as operações do Porto Maravilha no século XXI.

A seguir, discorreremos sobre estes processos no tempo, elencando as diversas transformações espaciais da Região Portuária do Rio de Janeiro e o advento do Porto Maravilha.

2.2 – REGIÃO PORTUÁRIA DO RJ: da ocupação inicial à degradação territorial

A área hoje reconhecida como a Região Portuária do Rio de Janeiro corresponde basicamente aos históricos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo (avançando até o Caju somente após a expansão do porto no século XX). Como vimos no capítulo anterior, estes 3 bairros se formaram nos princípios da ocupação urbana do Rio de Janeiro, estando diretamente atrelados ao desenvolvimento do núcleo original, localizado nos arredores da atual Praça XV de Novembro, servindo também como área de expansão natural ao vizinho Centro da cidade.

Os bairros portuários foram, desde o seu princípio, destinados a receber as camadas mais pobres da população e, após a chegada da família real portuguesa

⁴ Ana Fani Alessandri CARLOS, **Espaço-Tempo na Metrópole**, 2001 – pg. 15

⁵ Edward SOJA, **Geografias Pós-Modernas**, 2002 – pg. 118

em 1808, a região também foi destinada a receber as atividades mais poluidoras e indesejáveis, como o comércio de escravos, visto que tais atividades não poderiam compartilhar os mesmos locais que agora serviam de residência para a nobreza. Desde os primeiros movimentos urbanos na Zona Portuária, apreende-se que sua articulação com o núcleo dá-se como uma área destinada a comportar usos mais periféricos, de características menos nobres, ou seja, vinculados à questão da escravidão e seus desdobramentos, aos depósitos de mercadorias, às tabernas e oficinas, aos trapiches e atividades ligadas ao porto, e a uma população também periférica e marginalizada, porém fundamental ao processo de manutenção e crescimento da cidade.⁶

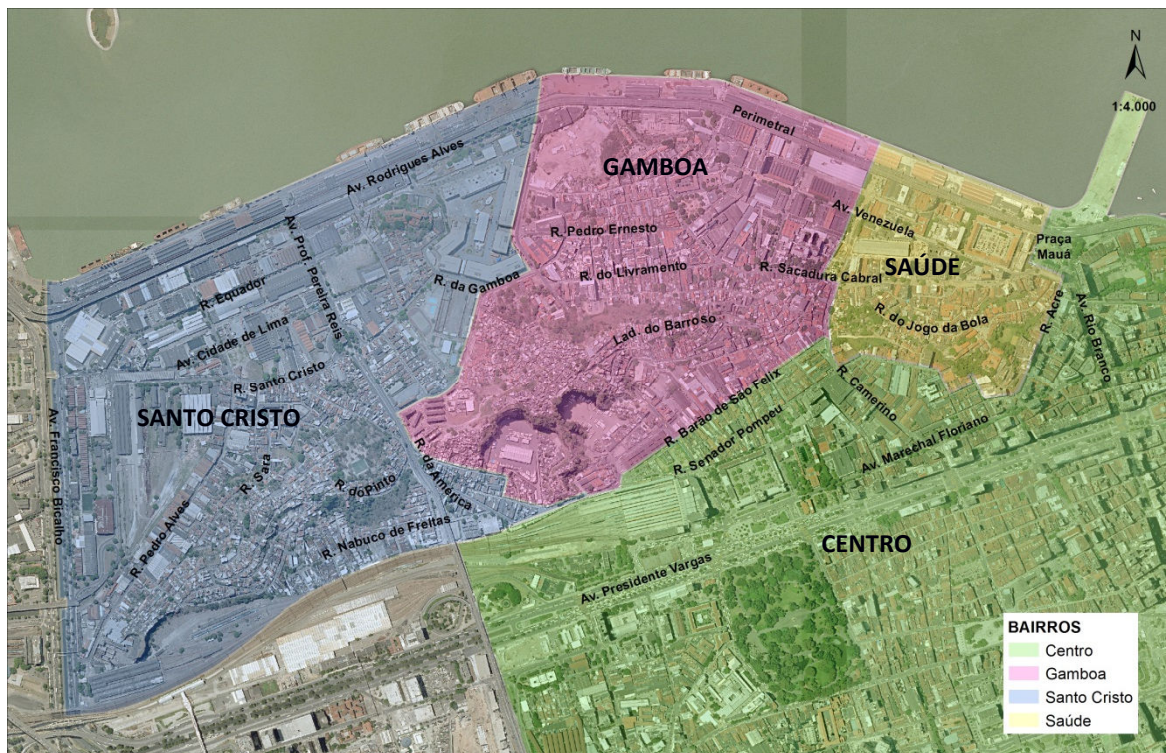


Figura 2: os bairros portuários, suas principais vias e a integração com o Centro
Mapa do autor

Devido suas condições geográficas favoráveis, a região conhecida como “Prainha” foi destinada ao desenvolvimento de atividades portuárias já durante o período colonial da cidade. Esta região corresponde ao trecho da atual Praça Mauá

⁶ Fernando Fernandes de MELLO, *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*, 2003 - pg. 32

aos baixios do Morro da Conceição, no contorno da atual Rua Sacadura Cabral e do Largo São Francisco da Prainha, cujo próprio nome remete ao início do século XVIII. Contribuíram para essa ocupação a existência de encostas não muito íngremes, o que permitiu a rápida expansão das construções urbanas e portuárias nessa faixa costeira.

A expansão das atividades portuárias cariocas, devido ao intenso movimento de mercadorias e ao incremento da exploração do ouro em Minas Gerais, cujo escoamento passou a ser pelo “Caminho Novo” (substituindo a Estrada Real de Paraty), propiciou a especialização do território nestas enseadas dotadas de bons ancoradouros e diversos trapiches que se estabeleceram no decorrer do século XVIII. O Cais do Valongo (redescoberto recentemente com as obras de reurbanização do Porto Maravilha em plena Avenida Barão de Tefé) transformou-se no polo central do comércio de escravos a partir da transferência do mercado negreiro da área central da cidade. O tráfico de escravos gerou várias externalidades no que se refere às atividades econômicas, tais como um sistema de transporte marítimo entre o Valongo e outros bairros, a fabricação de objetos de ferro destinados a prisão e tortura dos escravos, a construção de armazéns e depósitos para os recém-chegados da África, e até um cemitério.⁷

A lucratividade dessas atividades foi revertida em melhorias urbanas, tais como o aterro de mangues para ampliação das áreas secas e a abertura de ruas para facilitar as condições de tráfego no entorno do mercado de escravos, tendo como exemplo principal a Rua do Livramento, que passou a ligar a Saúde ao bairro da Gamboa, possibilitando a ocupação desta nova área. Os loteamentos realizados na época já indicavam uma tendência da Região Portuária à ampliação dos espaços adequados a moradias, sendo estes bairros cada vez mais procurados pela população mais humilde, devido à proximidade com o Centro. Dessa forma, a ocupação residencial, principalmente nos baixos e pouco-íngremes morros da área, foi assumindo as feições que apresentam até os dias de hoje, com sua urbanização desenvolvida em encostas, ladeiras em degraus e becos. Em torno de 1850, foi inaugurada a Praça da Harmonia, e nas proximidades instalou-se o segundo Mercado Municipal da cidade (o primeiro era no Largo do Paço – Praça XV). Este

⁷ Fernando Fernandes de MELLO, *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*, 2003 - pg. 30

fato também demonstra a potencialidade das atividades econômicas locais, aliadas à diversidade nos usos e ocupações das populações destes bairros a partir do movimento portuário. Estes acontecimentos servem para caracterizar a importância dessa região no contexto da estrutura urbana como um todo.⁸

O crescimento constante das atividades portuárias, em função do incremento do volume de negócios do Rio de Janeiro, repercutiu fortemente na urbanização das regiões mais próximas, bem como a implantação das linhas ferroviárias em direção aos subúrbios cariocas a partir da década de 1870. Porém, a região passou a estar confinada entre os antigos cais e a nova ferrovia, com seus acessos internos se desenvolvendo somente através dos contornos do Morro da Providência, pela Rua Camerino à leste e pelo Caminho de Santa Teresa (atuais Marquês de Sapucaí e Rua da América) à oeste. Essas vias de ligação transformaram-se em ruas comerciais e também de apoio ao tráfego das carroças que faziam o percurso entre os terminais marítimos e o ferroviário, com oficinas de construção e consertos de carros, já caracterizando a área pelos usos mais poluidores e pela ocupação residencial de renda mais baixa em seus cortiços, vilas, estalagens e casas de cômodo. A Região Portuária do Rio de Janeiro se desenvolvia como que “ilhada” do núcleo urbano, sob um estigma marginal e desvalorizado, aliado à imagem do porto, que sempre esteve ligado à insalubridade da cidade como porta de acesso das frequentes epidemias que por ali chegavam e se disseminavam com as relações desenvolvidas nos bares e cabarés.

As atividades portuárias, mesmo com o incremento econômico assistido a partir da segunda metade do século XIX com a lavoura cafeeira, ainda eram desenvolvidas sobre um complexo de unidades independentes que compreendia diversas ilhas da Baía de Guanabara e que se estendia pelo continente, desde as proximidades do Paço Imperial até as praias de São Cristóvão. Nesta linha costeira, seguindo do sul ao norte, se localizavam: as Docas da Alfândega e do Mercado, construídas de 1853 a 1877; as Docas D. Pedro II, edificadas entre 1871 e 1876; o antigo dique da Saúde, destinado ao conserto de embarcações; os complexos privados do Moinho Fluminense de 1889; as instalações do Moinho Inglês, situadas no lado oeste do Morro da Saúde em 1887; a Estação Marítima da Gamboa,

⁸ Fernando Fernandes de MELLO, *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*, 2003 - pgs. 36 e 37

construída pela Ferrovia Central do Brasil na década de 1880 e, entre estas unidades maiores, os mais de sessenta trapiches que se sucediam colados um ao outro desde a Prainha até São Cristóvão. Nas ilhas defronte a esta orla funcionavam os depósitos de materiais corrosivos, inflamáveis e de carvão. Esta estrutura descentralizada era, em sua maior parte, incapaz de receber grandes navios e de operar conforme as demandas de inserção econômica do Brasil no cenário internacional.⁹

Na perspectiva de se mudar estas condições desfavoráveis, no início do século XX a Região Portuária entrou na agenda de melhorias urbanas que deveriam ser aplicadas na área central do Rio de Janeiro, incluindo principalmente a construção de um novo e integrado porto. Estas melhorias iriam alterar profundamente as feições e a ocupação da região, transformando por completo a geografia das áreas mais baixas próximas às praias e ao Canal do Mangue. Em 1887, foi executado o desmonte do Morro do Senado no centro da cidade, cujo material foi utilizado para aterrar a extensa área de entorno do Morro de São Diogo (atual Morro do Pinto), unindo o continente às antigas ilhas dos Melões e das Moças, fazendo que desaparecessem definitivamente a Praia Formosa, a Praia das Palmeiras e o Saco do Alferes¹⁰. A região começava a ganhar as feições e usos que a caracterizam até os dias de hoje.

Dando prosseguimento às transformações monumentais da cidade no início do século XX, durante o período das reformas do prefeito Pereira Passos, o novo porto foi construído. Dentro do plano de reformas que atingiram as regiões central e portuária também faziam parte as avenidas Central, Francisco Bicalho e Rodrigues Alves. Estas modernas e funcionais avenidas foram construídas sobre os aterros iniciados ao final do século XIX e foram projetadas como as principais vias de ligação ao novo porto e ao escoamento de cargas (ver Capítulo 1). A Figura 3 a seguir, que sobrepõe um mapa da geografia original à uma foto aérea atual da área, nos apresenta uma boa noção das dimensões e do que significaram o aterro e o novo porto para a região. Ressaltamos aqui a importância de se vincular esta imagem do aterro ao que viria a ser, um século depois, a área definida para a

⁹ Maria Cecília Velasco e CRUZ, **O Porto do Rio de Janeiro no século XIX**, 1999 - pg. 4

¹⁰ Fernando Fernandes de MELLO, **A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas**, 2003 - pg. 42

criação do potencial adicional de construção que possibilitou o financiamento das operações do Porto Maravilha (conforme veremos no Capítulo 3).



Figura 3: a geografia original (em sépia) e os contornos da região portuária pós-aterro

Fonte: CDURP

A característica importante do novo porto inaugurado em 1910 é o fato de ter sido executado como parte de um projeto de intervenção urbana, o que acabou por definir a tipologia de sua ocupação e a estruturação viária e fundiária de seu território funcional. A extensa faixa de solo criada com o aterro destinado à construção do complexo portuário foi utilizada para a implantação de edificações com uso mercantil, industrial e logístico, com atividades majoritariamente ligadas ao porto. O financiamento das obras portuárias, através de empréstimos ingleses diretamente à União, transformou as áreas aterradas em propriedades públicas cedidas por concessão, para atividades privadas ou institucionais.¹¹ Essa estrutura fundiária traria reflexos e contradições capazes de serem resolvidos somente após a implantação do Porto Maravilha (conforme veremos nos próximos capítulos).

A paisagem urbana da Região Portuária, formada por processos distintos tanto no tempo quanto à sua forma de ocupação, resultou na imagem contrastante que até hoje, delimitada pelo eixo da Rua Sacadura Cabral no bairro da Saúde e que se prolonga pelas ruas Santo Cristo e Pedro Alves no bairro do Santo Cristo: temos de um lado (ao sul do eixo) a antiga cidade dos morros e dos lotes estreitos e do

¹¹ Fernando Fernandes de MELLO, *A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas*, 2003 - pg. 46

outro lado (ao norte, acompanhando a orla) o projeto cartesiano de arruamento da retroárea aterrada, com suas grandes quadras projetadas para abrigar os galpões e armazéns portuários, bem como prédios de unidades destinadas aos serviços e órgãos públicos.

A região experimentou um período de desenvolvimento após a abertura do novo porto e de todo o complexo portuário instalado na retroárea. Os empregos que foram criados ocuparam não só boa parte da população residente como também atraiu novos moradores e novas oportunidades de negócios, principalmente no setor de serviços e pequenos comércios. Novas unidades de instituições governamentais construíram seus prédios nas grandes quadras que foram abertas com o aterro e a região portuária foi sendo gradativamente ocupada também por hospitais e sedes de empresas. Já nas décadas seguintes, o processo de ocupação dos terrenos remanescentes na área aterrada se deu mais lentamente, com construções de fábricas e oficinas, que acentuaram o caráter de espaço de trabalho popular da área.

Apesar destas iniciativas, os novos espaços criados na região portuária não foram destinados à construção de moradias e, com exceção às ruas abertas no Morro do Pinto (antigo São Diogo) no final do século XIX, a região portuária só viu aumentar e fixar sua população nas áreas e arredores da Favela da Providência. Soma-se ao fato o processo da evolução urbana carioca direcionado aos subúrbios e à Zona Sul (ver Capítulo 1), que fez com que esta região atrelada ao Centro da cidade passasse a vivenciar os efeitos da descentralização de atividades e da estagnação populacional. A zona portuária do Rio de Janeiro, que no início do século XX parecia “decolar” com a reforma urbana do novo porto, sofreu um processo de paralisia logo após a conclusão da mesma. Contraditoriamente, a própria reforma urbana também contribuiu para a estagnação e isolamento da região pois

Os bairros portuários ficaram, de certa maneira, à margem da cidade, no tempo e no espaço. À margem até do porto, uma vez que o grande aterro afastou definitivamente os antigos bairros marítimos do mar, e as áreas aterradas nunca chegaram a se integrar realmente com as áreas antigas. Os elos que promoviam a ligação com a cidade iam sendo rompidos lentamente, isolando aos poucos os três antigos bairros portuários. (Cardoso et. al., 1987, p. 128)¹²

¹² in Letícia de Carvalho GIANELLA, **A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha**, 2013 – artigo em página da internet acessada em 13/05/2015

A dinâmica do Porto do Rio de Janeiro também provocou seus efeitos sobre a região. Enquanto realizavam-se as operações de produtos no sistema a granel, os armazéns e galpões que foram erguidos na área do aterro eram intensamente utilizados na estocagem e logística. Estes locais eram alimentados por um sistema ferroviário que transportava as cargas Brasil adentro e também internamente ao porto, em linhas paralelas à orla do cais, trazendo dinamismo e movimentação de pessoas e cargas para boa parte da extensa retroárea. Porém, com a modernização proporcionada pela “invasão” do capital e do maquinário estrangeiro¹³ a partir de meados da década de 1950, o porto foi substituindo suas operações tradicionais pelo novo sistema de contêineres e guindastes. Uma nova área, ampla e desimpedida, era necessária para a expansão deste tipo de operações modernizadas e a Ponta do Caju, na orla contígua do porto ao norte de São Cristóvão, apresentava o cenário ideal. Aos poucos, a maior parte das operações portuárias foi sendo transferida da histórica região portuária para a área do Caju e, conseqüentemente, muitos armazéns e galpões foram esvaziados e abandonados. Decretava-se assim mais um duro golpe para esta região que, apesar da forte identidade cultural desenvolvida com o tempo, costumou a vivenciar frequentes processos de marginalização no que se refere ao desenvolvimento socioeconômico e urbano.

Na mesma época das modernizações operacionais do Porto do Rio em direção ao Caju, a “febre rodoviária” atingia seu ápice. O sistema ferroviário da zona portuária foi sucateado e substituído pela logística rodoviária, ou seja, mais instalações (infra ferroviária) abandonadas na região. Enquanto isso, no início dos anos 60, a cidade vivenciava seus maiores congestionamentos devido ao acréscimo elevado de veículos e à ausência de rotas de ligação entre as zonas norte e sul que não fossem obrigadas a atravessar a região central. Conforme vimos no capítulo anterior, as “soluções urbanas” adotadas para resolver o problema do trânsito focaram somente a questão viária e com isso novos túneis, viadutos e vias expressas foram construídos, resolvendo o problema apenas a curto prazo, pois o trânsito pesado voltaria a incomodar. Por ser uma extensão natural do Centro da cidade e por estar situada entre este e as zonas Norte e Oeste, a região portuária recebeu a construção de novas e impactantes vias sobre seu território: a Av.

¹³ Ver no Capítulo 1 - Instrução 113 da SUMOC.

Presidente Vargas, na ligação com a Radial Oeste; o eixo da Av. Professor Pereira Reis e Viaduto São Sebastião, para a ligação expressa com a Zona Sul e a mais impactante de todas – o Elevado da Perimetral, na ligação com a Av. Brasil e a Ponte Rio-Niterói.

A soma de todos estes fatores elencados determinou uma nova função para a zona portuária do Rio de Janeiro: a de local de passagem. A região ficou isolada do tecido urbano carioca devido às vias expressas que a encerraram por todos os lados e os equipamentos e instalações que antes serviam ao porto foram abandonados, restando ao local o papel de abrigar terminais rodoviários, garagens de ônibus, estacionamentos de caminhões e barracões de Escolas de Samba que, devido à proximidade com o Sambódromo, vieram ocupar parte dos galpões e armazéns portuários abandonados. Apesar de toda sua importância histórica e cultural, a Região Portuária do Rio de Janeiro tornou-se um local residual e a degradação urbana passou a ser a tônica desta área, agravada pelo bloqueio imposto pelo Elevado da Perimetral, que isolou definitivamente a região da orla da Baía, além de trazer poluição visual e sonora e atrair para o seu entorno usos indesejáveis e marginais, beneficiados pela escuridão proporcionada pela barreira viária que servia apenas aos veículos motorizados cujo destino não era a região portuária. A Figura 4 a seguir é uma foto da antiga Via Trilhos, que servia aos armazéns da retroárea, e reflete o estado de degradação e desordem urbana que passou a imperar na região a partir da década de 1970, principalmente no aterro operacional do porto e no entorno das linhas férreas.



Figura 4: a degradação e o abandono da Via Trilhos

Fonte: blog SkyscraperCity (internet)

2.3 – O INÍCIO DO PLANEJAMENTO E DA RECUPERAÇÃO

Ao final da década de 1980, espelhando a performance negativa da economia nacional, o Porto do Rio de Janeiro operava em sua fase de mais baixa atividade, contribuindo ainda mais para o abandono da sua retroárea. Por sua vez, as vias expressas e grandes avenidas do entorno consolidaram a região portuária como um local somente de passagem, ou então uma “área residual” para realização de atividades poluidoras sem regulação ou planejamento. Os índices de desenvolvimento humano da população residente na área decresciam. Era preciso fazer algo, repensar e revalorizar a região portuária antes que a degradação atingisse níveis irreparáveis.

Com isso, dentro do bojo da criação das APACs – Área de Proteção Ambiental e Cultural - no ano de 1987, a região portuária recebeu os primeiros indícios de uma possível recuperação: foi instituída a APAC do SAGAS, nome resultante das iniciais dos clássicos três bairros que compõem a região: SAúde, Gamboa e Santo cristo. Esta peculiar APAC, delimitada pelas áreas resultantes das ocupações iniciais nos morros da região, tornou importantes conjuntos arquitetônicos em bens tombados e

preservados, além de fazer a cidade voltar a perceber a existência e a importância histórica da região portuária.

Outra medida do poder municipal com relação à região foi a priorização de estudos e planejamentos para se desenvolver e recuperar esta área da cidade. Exemplos vindos de outras metrópoles mundiais, que durante os anos 90 adotaram políticas para recuperar suas áreas portuárias dentro de um novo contexto de uso e ocupação, influenciaram as mesmas possibilidades para o Rio de Janeiro. A Prefeitura então incumbiu o Instituto Pereira Passos (IPP) da missão de planejar a reestruturação e requalificação região portuária. Cidades como Barcelona, Buenos Aires, Rotterdam, Cidade do Cabo, Baltimore e Hong Kong também passaram pelo mesmo processo - suas regiões portuárias foram “vítimas” das mudanças tecnológicas na logística das cargas e do próprio planejamento urbano, que isolou e abandonou estas grandes áreas, causando a degradação e a subutilização destes territórios, muitos deles bem próximos ao centro histórico, já que as próprias cidades se desenvolveram historicamente em sinergia com seus portos. Após o período de degradação, as regiões portuárias destas metrópoles foram todas reurbanizadas e requalificadas durante a virada dos séculos XX e XXI.¹⁴

Aliado ao advento mundial de um novo planejamento urbano para uma cidade mais otimizada e integrada, estas grandes áreas residuais junto aos portos (alguns deles já desativados) surgiram como localidades propícias a um novo modelo de ocupação e uso do solo. A revalorização e o retorno da importância da centralidade nas cidades voltou os olhares dos urbanistas para as antigas regiões portuárias, que passaram a ser objeto de grandes projetos de requalificação para que estas áreas pudessem ser reinseridas nas cidades dentro de um novo contexto que valoriza os espaços públicos, o meio ambiente e o uso misto residencial e comercial, reconstruindo o sentido de cidade numa perspectiva de vivência integrada e sustentável. O exemplo de Barcelona, que aproveitou o mote da realização dos Jogos Olímpicos de 1992 para reurbanizar e reocupar a grande região costeira do *Port Vell* e da *Barceloneta*, e o exemplo da capital da vizinha Argentina com o *Puerto Madero*, foram experiências notáveis que inspiraram os urbanistas cariocas do IPP e

¹⁴ Estas demais experiências mundiais de reurbanização de áreas portuárias são apresentadas no livro “Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária”, organizado pelo IPP-Instituto Pereira Passos/RJ e publicado em 2010.

plantaram as primeiras sementes do que viria a ser o planejamento do Porto Maravilha.

Enquanto se estudavam os melhores mecanismos para colocar em prática a reurbanização da região portuária, uma das primeiras medidas para alavancar o desenvolvimento e uma nova ocupação da área foi a construção da Cidade do Samba. Sobre um terreno municipal de 63 mil m², ocupado pelo degradado pátio ferroviário da Marítima, foi erguido este grande equipamento que centralizou os barracões de confecção de alegorias das Escolas de Samba do Grupo Especial, que estavam espalhados pelos galpões e armazéns portuários. A Cidade do Samba foi inaugurada em 1993 e passou a gerar empregos e atrair público para a região, tanto em seus diversos eventos, tanto como para conhecer as novas instalações. A região portuária estava voltando ao cenário e ao mapa do Rio de Janeiro.

Outros grandes equipamentos urbanos que podem ser mencionados com importância neste início de recuperação da região portuária são a Vila Olímpica da Gamboa e a modernização da Rodoviária Novo Rio que, devido estarem no interior da região, faziam com que a população carioca passasse a frequentar e perceber com maior frequência a existência desta grande área costeira localizada estrategicamente entre o centro da cidade e suas principais vias de entrada/saída – a Av. Brasil, a Ponte Rio-Niterói e a Linha Vermelha.

2.4 – CONDIÇÕES FAVORÁVEIS PARA IMPLANTAÇÃO DE UMA OUC

Conforme explanado anteriormente, a criação da retroárea portuária, que ganhou seu território através da construção de um aterro sobre a Baía da Guanabara, propiciou uma conformação fundiária de extensas quadras independentes dos pequenos loteamentos privados, comumente disseminados na evolução urbana de qualquer cidade. A retroárea do Porto do Rio de Janeiro foi construída exclusivamente para atender ao funcionamento do porto e também para abrigar alguns equipamentos públicos de grande porte, já que a então capital federal não dispunha de áreas disponíveis junto ao centro da cidade. Além de todos os galpões e pátios ferroviários e portuários, a região serviu para locação de hospitais e instituições de atendimento ao público, instalações ministeriais e judiciais, escolas e estacionamentos diversos.

Com a modernização das operações portuárias e com transferência da capital para Brasília durante o Governo de JK (e a consequente transferência dos órgãos governamentais para a nova capital), tivemos o abandono concomitante dos imóveis que serviam ao porto e ao governo, deixando a região portuária com grandes extensões territoriais e imóveis vazios ou subutilizados. Apesar deste abandono, a titularidade fundiária dos territórios na região estava, em sua maior parte, sob o controle público: eram de propriedade da União, ou da Companhia de Docas do Rio de Janeiro-CDRJ, ou das novas esferas Estadual e Municipal que vieram substituir a Federal. Ou seja, excluindo-se os pequenos loteamentos privados das áreas residenciais, notadamente junto aos morros, a maioria dos imóveis e terrenos existentes na região portuária pertenciam às entidades públicas. A figura a seguir apresenta um mapa e um gráfico, onde podemos observar as grandes extensões dos imóveis de titularidade pública existentes na região portuária em 2010 e sua proporção no total de terrenos disponíveis nas áreas planas do aterro, onde houve a mudança dos parâmetros construtivos para a aplicação dos CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), que vieram a ser os veículos financiadores do Porto Maravilha conforme veremos no próximo capítulo.

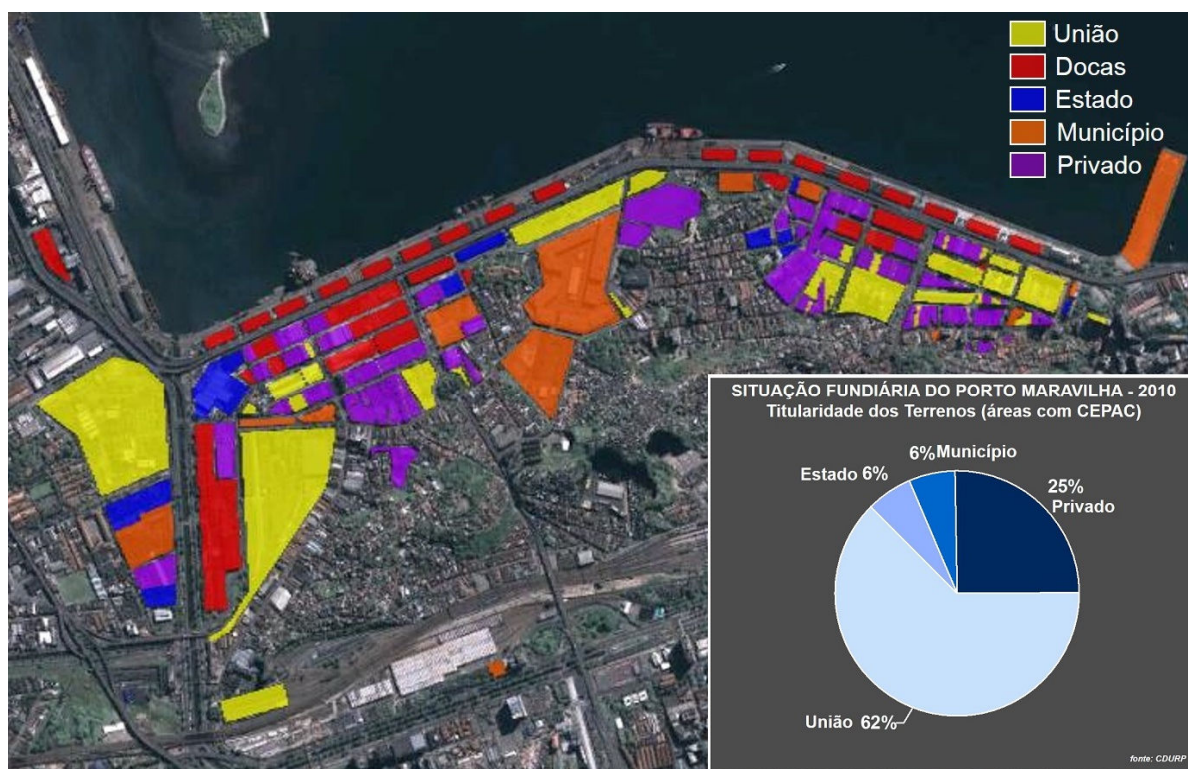


Figura 5: titularidade e proporção em área dos imóveis disponíveis nas áreas com CEPAC

Fonte: CDURP

Tal particularidade favorecia e muito o planejamento de um novo uso para a região, já que a titularidade pública das terras evitaria quaisquer desgastes com entes privados, incluindo-se aí o custo com desapropriações ou negociações vinculadas à especulação imobiliária. Portanto, ao poder municipal restava o papel de planejar a nova função do território e articular os interesses entre as esferas titulares para alcançar os resultados desejados para a nova região portuária que estava sendo planejada pelos urbanistas.

Outro fator favorável ao alinhamento de interesses em se renovar a zona portuária de maneira planejada reside na questão imobiliária vivenciada no Rio de Janeiro durante a transição dos séculos XX e XXI. Como a expansão imobiliária da cidade se deu para as regiões da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Recreio, foram poucos os lançamentos de novos empreendimentos no Centro, devido também à indisponibilidade de terrenos livres nesta área de ocupação praticamente consolidada. A taxa de vacância nos imóveis comerciais da região central durante os anos 2000 chegava a 5% e os poucos imóveis residenciais disponíveis tinham seus preços inflacionados ou eram esgotados rapidamente durante o lançamento do empreendimento, vide o caso emblemático do condomínio Cores da Lapa que teve todas suas 688 unidades vendidas em um único dia¹⁵. O incremento de imóveis residenciais e comerciais adotou o eixo da Barra e criou um novo subcentro e um novo polo de concentração populacional, porém, com o passar dos anos, a mobilidade daquela região se tornou problemática.

Boa parte dos empregos ainda estava locada no Centro e na Zona Sul, os aeroportos e a rodoviária ficavam distantes, bem como a conexão com as principais rodovias, dificultando a logística de quem estava instalado na região da Barra da Tijuca. A ausência de um sistema de transportes públicos que servisse esta nova região obrigava o uso constante do automóvel para se alcançar as outras áreas da cidade e também para a própria circulação interna, visto que boa parte da ocupação foi realizada em condomínios segregados, construídos em extensas quadras. Os congestionamentos, principalmente nas vias de ligação externa (Av. Ayrton Senna + Linha Amarela e Av. das Américas + Elevado do Joá) durante os horários de rush se tornavam insuportáveis, fazendo levar em média 2 horas o percurso entre a Barra e

¹⁵ Folha/Uol – Caderno Mercado 10/11/2005 – artigo em página da internet acessada em 16/05/2015

o Centro. No início do século XXI, a Barra da Tijuca e seu entorno passaram a vivenciar o mesmo “problema viário” que ocorrera na Zona Sul em meados do século XX.

Com o novo eixo de expansão urbana sufocado pela questão da mobilidade, a cidade retorna seu olhar para o Centro da cidade, a área dotada de melhor infraestrutura de transportes. Não havia disponibilidade de novas áreas na região central que pudessem absorver a demanda de empreendimentos que se desenhava com o reaquecimento da economia brasileira, porém, bem ali ao lado, existia toda uma área esvaziada, degradada e subutilizada, pronta para ser reocupada. Com a junção dos fatores fundiário e imobiliário favorecendo sua visibilidade, a requalificação da região portuária como área disponível para novos usos urbanos baseados numa nova ocupação imobiliária já podia ser considerada como garantia de sucesso. Restava somente arquitetar as maneiras pelas quais seriam financiadas e legalizadas as ações necessárias para o reordenamento do território.

No ano de 2008 foram concretizadas as condições para a implantação do projeto de requalificação da zona portuária. Com a eleição do prefeito Eduardo Paes (PMDB), ocorreu uma situação inédita para os poderes executivos no Rio de Janeiro: tivemos o alinhamento político das esferas Municipal, Estadual (também PMDB) e Federal (PT). Estavam solidificadas as bases para os acordos políticos e fundiários necessários para o reordenamento do território. Na mesma época, o Rio de Janeiro voltava a ter os holofotes apontados para sua cidade, que há décadas deixara de figurar positivamente entre os destaques do desenvolvimento nacional. O Rio viria a sediar as operações de exploração de petróleo do Pré-Sal, além de estar se preparando para sediar eventos internacionais de grande porte como a Rio+20 (em 2012), a Jornada Mundial da Juventude (em 2013) a Copa do Mundo de Futebol (em 2014) e, principalmente, as Olimpíadas de 2016.

A política estava alinhada e os investimentos certamente viriam, tamanhas eram as demandas e as oportunidades vislumbradas na capital carioca. O planejamento da reurbanização da zona portuária e seus estudos preliminares estavam concluídos, o mercado e a população ansiavam por novas oportunidades de desenvolvimento. Restava apenas legalizar a operação e garantir seu financiamento de maneira sustentável para tirar os planos do papel e requalificar a região portuária para uma nova era. O mecanismo encontrado pela Prefeitura do Rio

para colocar em prática seu projeto adotou uma PPP (Parceria Público-Privada) através de uma Operação Urbana Consorciada. Neste formato, em 23 de novembro de 2009, foi aprovada na Câmara Municipal a Lei Complementar 101, que institui a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, batizada também como Porto Maravilha. Seus detalhes e principais características serão apresentados no capítulo que se segue.

CAPÍTULO 3 – OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO: O PORTO MARAVILHA

3.1 – CONSIDERAÇÕES SOBRE OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA

Porto Maravilha é uma Operação Urbana Consorciada (OUC) que, segundo sua definição, 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 na Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Esta Operação tem por finalidade promover uma total reestruturação urbana, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus moradores, e a sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.¹

Uma OUC é um instrumento de Política Pública Urbana, prevista na Seção 10 do Estatuto das Cidades – Lei 10.257/2001 – e que estabelece a definição de um perímetro urbano para a sua execução, onde deverão ocorrer a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente. Tais modificações, que ampliam as áreas úteis através da criação de um potencial adicional de construção (em altura e ocupação), permitem que o Município angarie uma contrapartida como outorga onerosa a ser exigida dos proprietários, usuários e investidores privados em função da utilização dos benefícios edilícios previstos na OUC. Todos os recursos obtidos nesta contrapartida deverão ser aplicados integralmente e exclusivamente para melhorias na área definida na própria Operação Urbana. Ou seja, através da OUC, os municípios outorgam onerosamente um direito de construir áreas acima dos limites básicos pré-estabelecidos na legislação municipal. Assim, mediante pagamento, o interessado adquire o direito de aumentar sua área de construção, ou pode ainda modificar o uso do imóvel. Com os recursos obtidos, o Município poderá realizar as obras e intervenções previstas na

¹ Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009 – artigo 1º

área da OUC sem onerar o tesouro municipal, cabendo ao setor privado o custo da Operação.

Para que seja validada, uma Operação Urbana Consorciada demanda como premissas um programa básico de ocupação da área, um programa de atendimento econômico e social para a população diretamente afetada pela operação e um estudo prévio de impacto de vizinhança - EIV. O Estatuto das Cidades estabelece também que uma OUC oficialize a forma de controle da operação, obrigatoriamente compartilhado com representação da sociedade civil e que a Operação seja aprovada em lei específica pela Câmara Municipal. Para possibilitar a cobrança da contrapartida pelo direito adicional de construção criado, a lei que aprovar a OUC deverá prever a emissão pelo Município de quantidade determinada de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPACs, que serão os captadores dos recursos da Operação, devendo ser alienados em leilão.

Todas essas exigências foram cumpridas no Porto Maravilha e, de acordo com Sérgio Lopes, “ajudam a aumentar a transparência no processo de criação da operação, além de ampará-lo com critérios técnicos que permitam demonstrar sua viabilidade (...) a operação urbana prevê cobrança de contrapartida dos proprietários de imóveis e esses recursos têm que ser necessariamente utilizados no pagamento das intervenções da própria operação, conforme disciplina a lei, isso permite que a municipalidade não tenha que onerar o tesouro municipal para arcar com os custos das intervenções e por outro lado o pagador da contrapartida terá a garantia de que o recurso que ele desembolsou será revertido em melhoria do seu patrimônio, com conseqüente valorização imobiliária da região. Além disso, existe um ganho para o município na arrecadação de impostos já que as tendências das áreas revitalizadas é o aumento no número de unidades de empreendimentos imobiliários, bem como a requalificação dos empreendimentos já existentes.”²

Apesar do termo “revitalização” estar presente em diversas citações quando se trata do objetivo final das intervenções urbanas realizadas com as OUCs, procuramos neste trabalho evitar o uso do termo, substituindo-o por “requalificação

² Sérgio Lopes CABRAL, *Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – PORTO MARAVILHA*– 2011, pg.12

urbana” pois, fazendo um paralelo da região portuária carioca com o discurso da urbanista Regina Meyer referente ao Centro da cidade de São Paulo:

(...) a palavra revitalização é inadequada para as áreas que foram degradadas por algum processo de uso mais desqualificador, vamos dizer assim. Porque, se você olha o Centro, **a última palavra que você pode usar é revitalização: aquilo é de uma vitalidade total** (...) Revitalização é uma palavra que denota até um tremendo preconceito, porque hoje o Centro é tão ou mais vital que em outros momentos. Acontece que ele está apropriado por uma classe social diferente, e essa nova classe social que está aí não se apropriou por escolha, ela se apropriou porque **aquele espaço se tornou um espaço residual** dentro da cidade, e, como diz o Raymond Williams, os pobres ocupam as brechas deixadas, e aquilo foi uma brecha (...) o Centro se consolidou uma grande brecha dentro da cidade.³

Como vimos nos capítulos anteriores, o processo de abandono e degradação da Região Portuária do Rio de Janeiro resultou nesse “espaço residual” citado por Regina Meyer, porém dotado de muita vitalidade e identidade. Fernando Dumas, curador de uma significativa exposição sobre a região portuária carioca realizada no Centro Cultural dos Correios-RJ em 2011, sintetizou sobre esta identidade a qual nos referimos:

(...) foram realizadas inúmeras intervenções urbanas que afetaram diretamente a região portuária, segregando-a da cidade, transformando seu perfil e constituindo uma cultura local rica, própria e pródiga, que, de certa forma, estabeleceu-se como um lugar de memória estratégico para a identidade carioca. A região portuária é incontestavelmente um território que tem alma. Alma construída na tensão do seu passado de mais de duzentos anos com o seu presente e possíveis futuros, num processo de interpenetração de tempos, espaços e pessoas, que a transforma em lugar ímpar na cidade do Rio de Janeiro (...) De local de celebração da morte para os que conseguiram sobreviver aos horrores da escravidão, e ali se fixaram, transformou-se em local de celebração da vida, da cantiga, da festa e do trabalho; da Pedra do Sal e dos moinhos de trigo; da ordem e da desordem, do legal e do ilegal, do sagrado e do profano; do local de ganhar dinheiro e da miséria, do fascínio e do medo.⁴

³ Entrevista de Regina Meyer – *in* FRÚGOLI JR., 2000:85, grifo nosso

⁴ Fernando DUMAS, **Um século de vivências num porto moderno: Rio de Janeiro 1910-2010** – 2011, pg.11

É dentro deste cenário multifacetado e cheio de vitalidade que a nova ordem estabelecida pela Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro vem encarregar-se de realizar mais uma marcante transformação.

3.2 - LEGISLAÇÃO DA OUC PORTO MARAVILHA

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro foi institucionalizada pela Lei Complementar 101, de 23 de novembro de 2009 (LC-101/2009), após o cumprimento de todas as exigências demandadas para sua aprovação. Na lei foi definida a Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU do Porto do RJ – cuja delimitação compreende uma área de aproximadamente 5 milhões de m², que abrange os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e partes dos bairros de São Cristóvão, Caju, Cidade Nova e do Centro (ver Figura 6). A operação urbana será executada nos limites desta AEIU, onde os recursos arrecadados com a emissão dos CEPACs serão integralmente aplicados para cumprir o conjunto das principais intervenções previstas no Anexo II desta Lei, a saber:

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

2. Recuperação, ampliação e implantação de novas redes: coleta e destinação final de esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica e telefonia, gás encanado, além de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue. Obras essas concatenadas com a abrangência das intervenções apontadas no item 1;

3. Implantação de nova via – Via Trilhos entre a Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Venezuela, paralela a ambas, ligando a Avenida Barão de Tefé à Rua Silvino Montenegro;

4. Implantação de uma via de mão dupla com canteiro central para absorver o tráfego local, incluindo a criação de trecho entre a Rua Silvino Montenegro e a Rua Rivadávia Correia, e alargamento das ruas da Gamboa, Equador e General Luís M. de Moraes;

5. Construção de túnel sob o Morro da Saúde com duas galerias, para a passagem de nova via de mão dupla referida no item 4;

6. Construção do túnel de acesso à Zona Portuária, paralelo ao túnel que substituirá o Elevado da Perimetral até o trecho sob a Praça Mauá e de onde seguirá por sob o atual prédio da Polícia Federal até retornar à superfície na futura Via Binário do Porto⁵;

7. Construção de duas rampas, mediante execução de estrutura e iluminação pública ligando o Viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo, na altura da atual Rodoviária Novo Rio;

8. Previsão de espaço para futura implantação de sistema de transporte público de média capacidade – VLT;

9. Ampliação do túnel existente sob o Morro da Providência para implantação de sistema de transporte público de média capacidade-VLT, mediante execução de pavimentação, abertura e iluminação;

10. Demolição do Elevado da Perimetral;

11. Construção de túnel em substituição ao Elevado da Perimetral partindo do Mergulhão da Praça XV, passando sob a Praça Mauá e emergindo na Av. Rodrigues Alves, na altura da Rua Rivadávia Corrêa⁶;

12. Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças, relógios de rua, bancas de jornal, quiosques de praia, quiosques de venda de flores, cabines para banheiros públicos e bicicletários;

13. Implantação dentro do perímetro da operação urbana consorciada do sistema cicloviário da Área Portuária, a partir da conexão MAM-Praça Mauá viabilizando o acesso cicloviário do Cais do Porto ao final do Leblon.

⁵ Os itens 3, 4, 5 e 6 correspondem às obras de implementação da nova Via Binário do Porto.

⁶ A delimitação do Túnel da nova Via Expressa difere da original prevista em lei devido à solução geotécnica encontrada durante as prospecções e sondagens, que promoveram escavações em rocha numa extensão maior e mais adequada à especificidade técnica da obra.



Figura 6: Delimitação da AEIU do Porto do RJ

Conforme podemos visualizar no mapa da Figura 6, a AEIU do Porto do Rio de Janeiro corresponde, a grosso modo, a uma extensa área costeira que compreende os bairros originais da formação da região portuária carioca, inseridos no perímetro delimitado por quatro grandes eixos viários: Avenida Rio Branco a leste, Avenida Presidente Vargas ao Sul, Avenida Francisco Bicalho a oeste e o sistema Elevado da Perimetral/Av. Rodrigues Alves ao norte, junto a Baía da Guanabara, sendo estes últimos alvos das maiores intervenções viárias do Porto Maravilha. A delimitação da AEIU do Porto do RJ não corresponde a atual Região Administrativa I – RA Portuária, sendo que sua área foi exclusivamente delimitada para a OUC do Porto Maravilha.

No Artigo 2º da LC-101/2009, foi instituída a maneira pela qual a Prefeitura irá operar o Porto Maravilha: “A operação urbana consorciada será implantada pelo Poder Público na forma prevista nesta Lei Complementar e na legislação pertinente, aplicando-se todos os controles inerentes à atividade da administração pública, e dispondo das seguintes ferramentas, dentre outras:

- I - instituição de parcerias entre o Poder Público e o setor privado;
- II - consórcios públicos;
- III - utilização de instrumentos de mercado de capitais;

IV - instrumentos de política urbana, previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro.”⁷

Portanto, esta OUC foi definida para funcionar como uma PPP – Parceria Público-Privada, onde o componente público é representado pela CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro e o componente privado é a Concessionária Porto Novo, um consórcio firmado entre as empreiteiras Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia, que saíram vencedoras do Edital de Concessão para as obras, serviços e manutenção da AEIU do Porto, previstas no Conjunto de Intervenções do Anexo II da LC-101/2009 descrito anteriormente.

3.3 - CDURP

A CDURP é um órgão criado exclusivamente para a gestão do Porto Maravilha e foi instituída através de uma lei presente no conjunto do arcabouço legal desenvolvido para a aprovação desta OUC. A Lei Complementar 102 de 23 de novembro de 2009 (LC-102/2009) criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro - CDURP, constituída como pessoa jurídica, sob a forma de sociedade por ações, na modalidade sociedade de economia mista, a ser controlada pelo Município para os fins específicos de:

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;

⁷ Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, Lei Complementar n.º 101, de 23 de novembro de 2009 – parágrafo 3, artigo 2º.

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.

Enquanto gestora pública da operação, cabe à CDURP a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo, além de participar da aprovação de empreendimentos imobiliários na AEIU do Porto em grupo técnico da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU). A CDURP presta contas da aplicação dos CEPACs à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) e também é o órgão que tem a responsabilidade de disponibilizar para o Mercado os terrenos públicos ociosos na AEIU do Porto do RJ, realizando um inédito processo de regularização fundiária sobre uma área dotada de muitos imóveis com titularidade pública, porém com documentação predominantemente irregular. Entre as atribuições da CDURP está ainda a atuação como fomentadora do dinamismo econômico e social da Região Portuária.

O núcleo da equipe gestora da CDURP foi nomeado pelo prefeito Eduardo Paes e tomou posse de suas devidas funções no princípio de janeiro de 2010, quando então deu-se o início oficial da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro. Dentro de suas atribuições, as primeiras missões da CDURP consistiram em disponibilizar publicamente todas as informações sobre o Porto Maravilha e a Região Portuária através do website www.portomaravilha.com.br e preparar o Edital para a concessão de 15 anos dos serviços e obras na AEIU do Porto do RJ, que viria a selecionar o parceiro privado desta PPP (a Concessionária Porto Novo). Paralelamente, a CDURP buscava a regularização fundiária dos imóveis públicos existentes na AEIU e desenvolvia as premissas necessárias para viabilizar o leilão dos CEPACs, regularizando todo o processo junto à Comissão de Valores Mobiliários-CVM. A venda total do lote leiloado de CEPACs ao FGTS – Fundo de Garantia do Tempo de Serviço administrado pela Caixa Econômica Federal, em junho de 2011 por R\$3.508.013.490,00⁸, veio garantir o aporte de

⁸ Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Suplemento ao Prospecto da OUCPRJ** - 14 de junho de 2011

capital necessário para viabilizar a Operação Urbana, pois deste montante é que saem os valores destinados ao pagamento das Contraprestações Públicas pelas obras e serviços da Concessionária Porto Novo e também para o funcionamento da CDURP.

3.4 - CEPAC

Apesar de ser o veículo que promove a viabilidade econômica da OUC, o Certificado de Potencial Adicional Construtivo – CEPAC é um instrumento pouco utilizado no campo de Políticas Públicas e por isso pouco compreendido, necessitando de maiores explicações. De acordo com Sérgio Lopes,

(...) CEPACs são títulos mobiliários que podem ser negociados livremente em balcões organizados, porém só poderão ser conversíveis em direito de construir apenas uma vez. O mecanismo de negociação e fiscalização é similar ao dos títulos do mercado financeiro. Esses títulos não possuem valor de face, pagamento de cupom e nem amortização do principal, dão ao seu titular o direito de construir uma determinada quantidade de m² na região delimitada pela operação, conforme parâmetros urbanísticos previstos na lei que cria a operação. Os investidores que compram esse terreno virtual são desenvolvedores do setor imobiliário, além dos proprietários dos terrenos e investidores financeiros que estão apostando na valorização da região e consequente valorização dos CEPACs. (...) A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) é a autarquia responsável para registrar e fiscalizar as operações urbanas consorciadas que emitem CEPACs. Para disciplinar essa relação foi emitida pela CVM a Instrução Normativa 401/2003, que dispõe sobre os registros de negociação e de distribuição pública de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC. A instrução reforça os conceitos do Estatuto da Cidade e incorpora a governança de companhias de sociedades anônimas listadas em bolsa, exigindo que sejam publicados relatórios trimestrais e informados fatos relevantes que venham a alterar o escopo da oferta de CEPACs entre outros. (...) A função do agente fiscalizador, que deverá ser uma instituição integrante do sistema de distribuição da CVM, é fiscalizar a aplicação dos recursos auferidos com a alienação dos CEPACs e assegurar a suficiência e veracidade das informações que serão periodicamente prestadas pelo Município ao Mercado.⁹

⁹ Sérgio Lopes CABRAL, **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – PORTO MARAVILHA**– 2011, pgs.12 e 13.

O valor de R\$545,00 para cada CEPAC leilado foi definido através do Estudo de Viabilidade Econômica realizado por Amaral D'Avila Engenharia de Avaliações¹⁰. O estudo de viabilidade considerou a situação do mercado imobiliário carioca em 2010 e o total de 6.436.722 CEPACs, obtido através das modificações dos parâmetros urbanísticos e edílios sobre a AEIU do Porto do RJ. Estas modificações criaram sobre a AEIU de 5 milhões de m² uma “área virtual” ou “espaço aéreo” de aproximadamente 4 milhões de m² de potencial adicional de construção que, para serem utilizados, deverão ser adquiridos pelos investidores e empreendedores através dos CEPACs, que são disponibilizados e comercializados pelo detentor destes títulos (FGTS-CEF) que poderá aplicar novos valores aos mesmos, conforme seus objetivos econômicos e conforme a própria valorização imobiliária da área, impulsionada pelas realizações da OUC.

Para criar as novas áreas construtivas vinculadas aos CEPACs, a estratégia adotada pelos planejadores da OUC Porto Maravilha apoiou-se em aumentar o potencial construtivo das “áreas planas” da AEIU, notadamente a área criada pelos aterros da região portuária realizados no início do século XX (ver Capítulo 2). Para preservar a ambiência dos morros existentes no miolo da região, cuja ocupação é preservada pela APAC do SAGAS¹¹, a estratégia foi adotar níveis menores de potencial construtivo adicional nas áreas próximas às franjas dos morros, aumentando gradualmente estes potenciais conforme se afasta dos morros em direção aos grandes eixos viários das avenidas Francisco Bicalho, Presidente Vargas e Rodrigues Alves, locais onde o incremento de potencial foi mais explorado, permitindo que as novas construções próximas a estas avenidas variem majoritariamente de 30 a 50 pavimentos (torres de 90 a 150 metros de altura). Para ilustrar esta estratégia, o mapa da figura 7 a seguir apresenta os novos gabaritos permitidos na subsetorização criada com a implementação dos novos parâmetros urbanísticos da LC-101/2009 sobre a AEIU do Porto do RJ, que alterou os parâmetros anteriormente vigentes no Plano Diretor Decenal instituído pela Lei Complementar Municipal nº16, de 04 de junho de 1992.

¹⁰ disponível para consulta no website - <http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudosTecnicos.aspx>

¹¹ Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Lei Complementar nº971 de 4 de maio de 1987**



Figura 7: Mapa dos novos gabaritos construtivos definidos para a AEIU do Porto do RJ
Mapa do Autor

Seguindo esta mesma divisão por subsetores demonstrada na Figura 7, a Tabela 1 apresenta os demais parâmetros urbanísticos que foram alterados com a LC-101/2009 na região do Porto Maravilha. O CAM (Coeficiente de Aproveitamento Máximo) é um número que, multiplicado pela área do lote, indica a quantidade máxima de metros quadrados que podem ser construídos, somando-se as áreas de todos os pavimentos. A diferença entre o CAM e o CAB (Coeficiente de Aproveitamento Básico) proporciona o acréscimo potencial deste “espaço aéreo”.

SUBSETOR	GABARITO (metros – pavimentos)	TAXA DE OCUPAÇÃO	CAB	CAM
A3	90 – 30	70%	1,00	8,00
A4	9 – 2	70%	1,00	1,40
A5	11 – 3	70%	1,00	2,10
B2	11 – 3	70%	1,00	2,10
B3	18 – 6	70%	1,00	2,80
B4	90 – 30	70%	1,00	8,00
B5	60 – 20	50%	1,00	4,20
B6	11 – 3	70%	1,00	2,10
C2	120 – 40	50%	1,00	8,00
C3	150 – 50	50%	1,00	12,00
C4	60 – 20	50%	1,00	4,20
C5	11 – 3	70%	1,00	2,10
D1	150 – 50	50%	1,00	10,00
D2	120 – 40	50%	1,00	8,00
D3	60 – 20	50%	1,00	4,20
D4	11 – 3	70%	1,00	2,10
E1	90 – 30	100%	1,00	11,00
E2	120 – 40	50%	1,00	8,00

E3	15 – 5	70%	1,00	2,80
E4	11 – 3	70%	1,00	2,10
F1	7,5 – 2	70%	1,00	1,40
I1	11 – 3	70%	1,00	2,10
J1	11 – 3	70%	1,00	2,10
M1	150 – 50	50%	1,00	12,00
M2	150 – 50	50%	1,00	10,00
M3	120 – 40	50%	1,00	8,00

Tabela 1 – Novos Parâmetros Urbanísticos da AEIU do Porto do RJ (Fonte: LC-101/2009)

A Figura 8 e a Tabela 2 a seguir apresentam mais uma setorização do Porto Maravilha, com o total de área potencial adicional que foi criado pela LC-101/2009 e como estes m² adicionais estão vinculados aos CEPACs, que por sua vez também podem variar em faixas de equivalência segundo o uso proposto para o imóvel a ser construído. Na procura de incentivar uma ocupação mista no Porto Maravilha, as regras colocadas para o consumo de CEPACs fazem com que o uso residencial demande menor quantidade de certificados, sendo portanto menos oneroso e podendo ser mais atraente para o mercado imobiliário que o uso comercial (usualmente mais praticado).

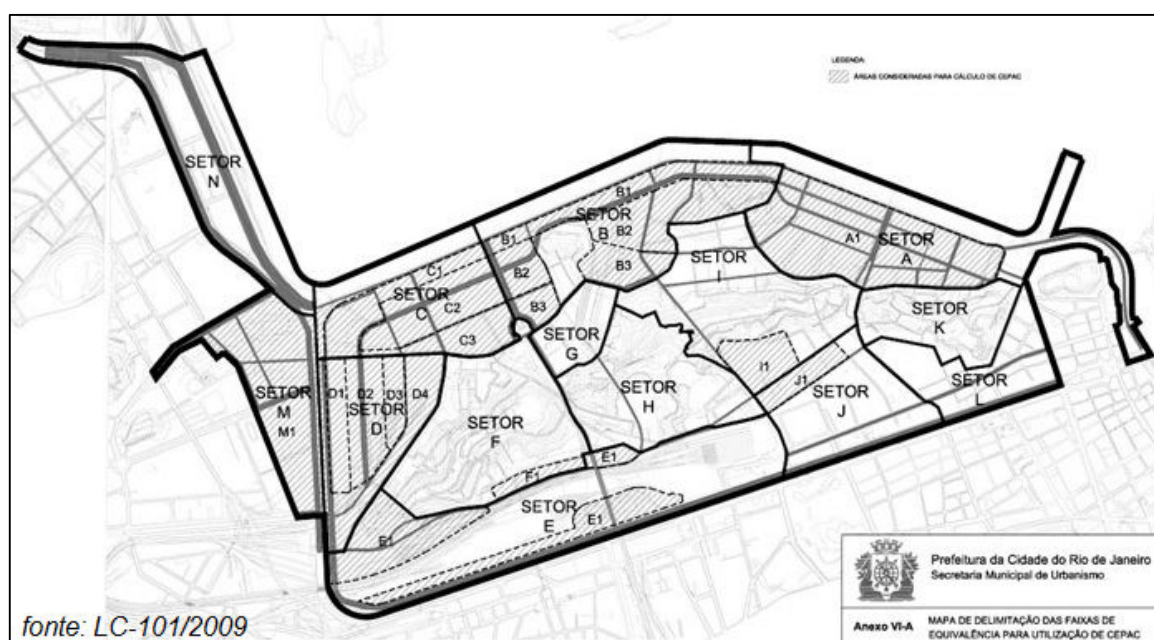


Figura 8: Mapa de setorização da AEIU por Faixas de Equivalência dos CEPACs

SETOR	FAIXA DE EQUIVALÊNCIA	ÁREA ADICIONAL(m ²)	Área NÃO Residencial Construída(m ²)/CEPAC	Área Residencial Construída(m ²)/CEPAC	Total de CEPACs
A	A1	288.020	0,4	0,8	648.046
B	B1	174.411	0,5	0,8	257.257
	B2	63.371	0,7	1	71.519
	B3	54.900	0,8	1,2	48.038
C	C1	333.039	0,4	0,8	666.078
	C2	423.775	0,6	1	565.034
	C3	52.644	0,8	1,4	40.423
D	D1	296.672	0,5	0,8	526.594
	D2	319.543	0,6	1	426.057
	D3	150.537	0,7	1,2	134.408
	D4	50.957	1	1,4	36.398
E	E1	648.308	0,4	1,2	1.080.514
F	F1	4.022	1	1,4	2.873
I	I1	33.041	1	1,2	28.082
J	J1	16.156	0,9	1	17.233
M	M1	1.180.105	0,4	1	1.888.168
TOTAIS		4.089.501	-	-	6.436.722

Tabela 2 – Quadro de Potencial Adicional de Construção / CEPAC (Fonte: LC-101/2009)

Vale frisar que, nesta OUC, a obrigatoriedade da aplicação de CEPACs nos empreendimentos que serão construídos só é dada para os imóveis que fizerem-se valer do adicional criado pela diferença entre o CAM e o CAB. Caso o imóvel enquadre-se nos limites do CAB, não será necessário vincular CEPACs à sua construção. A Figura 9 a seguir ilustra de maneira simples como os CEPACs são cobrados e aplicados na área de intervenção da OUC.

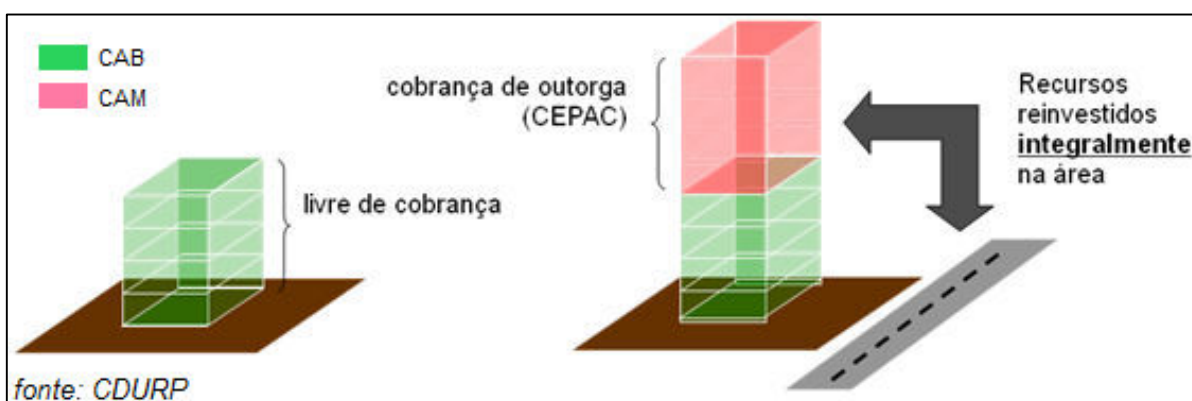


Figura 9 – esquema de aplicação dos CEPACs – fonte: CDURP

Expostos os mecanismos de institucionalização pública e financiamento da Operação Urbana Consorciada do Porto do RJ, partimos para a explanação sobre o ente privado que compõe a PPP do Porto Maravilha: a Concessionária Porto Novo.

3.5 - CONCESSIONÁRIA PORTO NOVO

Formada por um consórcio entre as empreiteiras OAS S.A., Organizações Odebrecht e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia, a CPN – Concessionária Porto Novo foi a vencedora da licitação objeto do Edital 001/2010 “para a contratação, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa, do serviço de revitalização, operação e manutenção da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro”¹².

A OUC Porto Maravilha funciona no regime de Parceria Público-Privada. O papel do parceiro público é desempenhado pela CDURP, órgão municipal gestor e fiscalizador da Operação, enquanto que o parceiro privado é a CPN, concessionária responsável pelas obras e serviços que devem ser prestados na área de concessão, leia-se AEIU do Porto do RJ, durante o período de 15 anos. Saindo vencedora da licitação supracitada sob a modalidade de “técnica e preço”, a Concessionária Porto Novo adquiriu direitos e deveres numa situação inédita para o Brasil na prática de concessões: a administração sobre uma área urbana. Isto significa que, durante a vigência do seu contrato de 15 anos com a CDURP, a Concessionária Porto Novo se responsabiliza por todas as obras previstas para a requalificação da AEIU do Porto, além de prestar os serviços públicos necessários para a conservação e manutenção desta área urbana, entre eles limpeza e coleta de lixo, gerência e fiscalização do trânsito, drenagem e iluminação pública. Por sua vez, a CDURP deve programar e emitir as Ordens de Início das Obras que devem se realizar em cada uma das 15 etapas (uma para cada ano de concessão) e fiscalizar seu cumprimento através de normas e critérios técnico-qualitativos que, em conjunto com a apuração dos demais serviços públicos prestados à AEIU e à sociedade, irão compor o indicador que serve de parâmetro para o pagamento das Contraprestações Públicas à CPN pelos trabalhos realizados em cada etapa.

Como estratégia de seu trabalho, a Concessionária Porto Novo articulou um Consórcio Construtor com as mesmas empreiteiras participantes da concessão: o Consórcio Porto Rio, que assume a responsabilidade pela execução das obras, e seus respectivos projetos básicos e executivos, constantes na Cláusula IV do

¹² Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO/SEDES/CDURP, **Concorrência Pública nº001/2010** – página 3

Contrato¹³ firmado entre a CPN e o Poder Concedente – CDURP, contrato baseado nas obras listadas no Anexo II da LC-101/2009.

Do conjunto de obras sob responsabilidade da CPN/Consórcio Porto Rio, podemos destacar as de maior monta e maior impacto para a Região Portuária do Rio de Janeiro:

- Construção de novas redes de infraestrutura que, além de substituir as redes atuais (em sua maior parte deterioradas e sub-dimensionadas), deverão prever o atendimento dos serviços para a nova ocupação populacional estimada na área. Consta aqui a construção/substituição das redes de: Abastecimento de Água, Esgoto Sanitário, Drenagem Pluvial, Distribuição de Gás, Telecomunicações, Energia Elétrica, Iluminação Pública e Sistema Semafórico;

- Nova Urbanização, de forma a priorizar o uso misto das áreas públicas e a priorização de mobilidade para pedestres, ciclistas e para os transportes coletivos, em atenção aos novos padrões internacionais de materiais e espaços que valorizam o patrimônio cultural e natural;

- Implementação de Ciclovias e da calha que servirá de leito para o novo modal de transporte VLT – Veículo Leve sobre Trilhos (o *Lightrail* ou *Tram*, largamente utilizado em diversas cidades europeias);

- Construção do Museu do Amanhã, sobre o Píer Mauá;

- Substituição do Elevado da Perimetral, pela construção das novas Via Binário do Porto e Via Expressa (parte em túnel e parte em nível, com a adaptação da Av. Rodrigues Alves).

A remoção da Perimetral, inclusive, foi alvo de muita polêmica, a ponto de até ser embargada em processo movido pelo Ministério Público, obrigando a criação de um Plano de Mitigação de Impactos para que pudesse ser realizada. A viabilidade da remoção da Perimetral passa pelo entendimento da construção de um novo sistema viário que na verdade irá substituí-la, criando maior capacidade de fluxo. Também é necessário registrar a degradação que o elevado promoveu em seu entorno, além da sua própria obsolescência viária (como vimos no capítulo anterior). Soma-se aos aspectos negativos que promovem a remoção da Perimetral um novo

¹³ Disponível para consulta no website - <http://portomaravilha.com.br/web/esq/mnuTransparencia.aspx>

conceito de cidade, que deixa de priorizar o transporte individual e valoriza os espaços abertos e os ambientes coletivos.

Além da execução deste conjunto de obras através de seu Consórcio Construtor, a Concessionária Porto Novo, contando com o apoio da CDURP e demais órgãos da Prefeitura do Rio de Janeiro, vem administrando sua área de concessão - a AEIU do Porto - prestando os devidos serviços à sociedade através de suas equipes (independentes das equipes da prefeitura) e atendendo o público e as diversas ocorrências através do seu Centro de Operações, instalado na própria região portuária para propiciar agilidade no atendimento e aumentar o conhecimento sobre a área. A CPN dividiu os serviços que deve prestar em duas categorias:

- ARO, que são as Atividades de Rotina, devendo ser executadas diariamente, como limpeza e coleta de lixo, fiscalização do trânsito e do funcionamento dos semáforos, situação da drenagem nas ruas, etc.;

- AIP, que são as Atividades de Início Planejado, onde a CPN elabora um cronograma de ações para realizar os serviços de manutenção e recuperação/substituição do ativo público existente na AEIU, já que muitos destes serviços necessitam de autorização e regulamentação junto a outros órgãos para poderem ser executados (como por exemplo, interdição de faixas de trânsito). Nesta categoria encontram-se os serviços de pavimentação/recapeamento das vias automotivas, recuperação/recomposição das calçadas e passeios públicos, poda de árvores, conservação de parques e jardins, troca de lâmpadas nos postes de iluminação pública, recomposição de placas e sinalização viária, etc.

À CDURP compete acompanhar e fiscalizar todas estas atividades, exigir relatórios, medições e atribuir notas, de acordo com os critérios técnicos estabelecidos, para regular os pagamentos das contraprestações semestrais devidas à CPN por suas operações, o que garante o andamento das obras e a manutenção da área com a qualidade e responsabilidade propostas para a requalificação da AEIU do Porto. Porém, além das atividades envolvidas diretamente com a concessão e reurbanização, a CDURP (em parceria da CPN e demais interessados) também desempenha um importante papel na articulação e no desenvolvimento social da população residente na região portuária, através da adoção de dois programas estratégicos.

3.6 – PROGRAMAS PORTO CIDADÃO E PORTO CULTURAL

De acordo com o Artigo 36 da LC-101/2009, um mínimo de três por cento do valor auferido pela venda de CEPACs deverá destinado à recuperação do Patrimônio na área da OUC. Como vimos, a região portuária conta com a APAC do SAGAS, cuja delimitação a insere completamente na AEIU do Porto Maravilha, fazendo portanto com que ambas políticas públicas se auxiliem e se complementem no que se refere à preservação do patrimônio arquitetônico.

Para não ficar restrita somente a questão preservacionista (imposta pela própria Lei 101), e por ser esta uma área muito rica em cultura, história e identidade, a OUC do Porto vai além. A Região Portuária guarda muito da história do Rio de Janeiro. Uma caminhada por suas ruas é suficiente para confirmar a riqueza dos patrimônios material e imaterial. Obras de grandes arquitetos, trapiches redescobertos, representações da cultura afro-brasileira, palacetes, sobrados do início do século XX e galpões ferroviários são parte da diversidade que conta a história da cidade e do País. Além disso tudo, credita-se à região o título de “berço do Samba”, o que enobrece sua vocação cultural e incentiva manifestações artísticas de todo tipo, marco da identidade desses bairros.

Ciente destas riquezas, a CDURP implantou o Programa Porto Maravilha Cultural. Através deste programa, os recursos arrecadados com a venda dos CEPACs são aplicados na restauração de bens tombados e no apoio a iniciativas de valorização do patrimônio material e imaterial da região. Para implementar as ações, a CDURP trabalha em parceria com instituições públicas, sociedade civil e setor privado, tendo como principais linhas de ação:

- Preservação e valorização da memória e das manifestações culturais;
- Valorização do patrimônio cultural imaterial;
- Produção e difusão de conhecimento sobre a memória da região;
- Recuperação e restauro material do patrimônio artístico e arquitetônico;
- Exploração econômica dos patrimônios material e imaterial, respeitados os princípios de integridade, sustentabilidade, inclusão e desenvolvimento social.

Outro aspecto que a CDURP preocupou-se em cuidar diz respeito ao fenômeno que invariavelmente acontece com a população que ocupa os espaços desvalorizados e residuais das cidades antes da ocorrência dos processos de requalificação, revalorização e a consequente reinserção da referida área ao tecido urbano, porém já dentro do contexto de reprodução espacial do capital. A valorização obtida com a reurbanização e a planejada mudança no padrão de uso e ocupação do solo causa um efeito imobiliário especulativo que acaba por prejudicar e muitas vezes expulsar da região aqueles habitantes de renda mais baixa, que puderam viver nestas áreas justamente por serem desvalorizadas e não serem atrativas aos especuladores. Este fenômeno é chamado de *Gentrificação*¹⁴ e, para evitar que ele ocorra na região portuária, a CDURP criou mais um programa social - o Programa Porto Cidadão - destinado a atender os habitantes tradicionais da área e proporcionar condições para que estes consigam interagir com as novas oportunidades e assim permanecer na região reinventada.

O Porto Maravilha Cidadão é um programa voltado a preparar os habitantes para este novo momento, fruto das transformações urbanas em curso. Em parceria com outros órgãos do poder público, organizações sociais e setor privado, o programa apoia e promove iniciativas para o crescimento socioeconômico e para a promoção da equidade de gênero e etnia, através do desenvolvimento de oportunidades que incentivam, valorizam e apoiam o potencial humano da região. As principais linhas de ação do Porto Cidadão envolvem:

- Ações de apoio ao micro e pequeno empresário: em parceria com o Sebrae-RJ, micro e pequenos e empreendedores ganham suporte para acompanhar o desenvolvimento da nova economia da região. Consultorias para melhorar gestão, qualificar produtos e serviços e ampliar a inserção no mercado são algumas das ações em andamento;

- Apoio a programas de Habitação: novos imóveis para Habitação de Interesse Social (HIS) estão em construção na área e seu entorno. A Secretaria Municipal de Habitação é a principal parceira nessa linha de ação;

¹⁴ Do termo inglês *Gentrification* – ver obras do geógrafo inglês Neil SMITH, um dos pioneiros a divulgar o termo *gentrification* e seu processo urbano durante as décadas de 1980 e 1990.

- Promoção de incentivos fiscais: normas fiscais atrativas foram criadas especialmente para a impulsionar o desenvolvimento e a preservação da região. Proprietários de imóveis de importância histórica, cultural, ecológica ou paisagística que mantiverem seus imóveis em bom estado de conservação poderão obter isenção de dívidas de IPTU. Moradores e donos de imóveis podem parcelar dívidas de impostos municipais em condições especiais. Novas construções têm isenção de IPTU por 10 anos;

- Geração de empregos: numa ação integrada à Secretaria Municipal de Trabalho e Emprego, o Balcão de Empregos Porto Maravilha cadastra e forma trabalhadores especializados para o novo ciclo econômico. Empresas são estimuladas a oferecer vagas de forma sistemática para o balcão e a empregar preferencialmente moradores da região portuária;

- Educação para a cidadania: campanhas educativas, como Caminhadas Contra a Dengue e Mutirões de Limpeza, fazem parte da rotina de trabalho no Porto Maravilha.

Juntos, os programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural¹⁵ complementam a Operação Urbana Porto Maravilha, com o objetivo de apresentar a viabilidade de se recuperar e requalificar espaços urbanos degradados em sintonia com o desenvolvimento socioeconômico, para que a especulação imobiliária e a valorização do capital não venham a ser o viés principal.

¹⁵ Textos sobre os Programas extraídos do website do Porto Maravilha - <http://www.portomaravilha.com.br/web/sup/mnuCanalSoc.aspx>

CAPÍTULO 4 – CRONOLOGIA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA PORTO MARAVILHA

O objetivo deste capítulo é compilar as principais ações realizadas pela OUC do Porto Maravilha em seus 5 primeiros anos de atividade. Ao relatar cronologicamente os dados apresentados nos Relatórios Trimestrais de Atividades da CDURP, podemos apreender a amplitude e a dimensão dos acontecimentos e obras em curso na transformação pretendida para a AEIU do Porto do Rio de Janeiro.

Usamos como fonte os relatórios publicados de março de 2010 a março de 2015. Sendo um por trimestre (demais publicações em junho, setembro e dezembro), totalizamos 21 Relatórios Trimestrais da CDURP, disponibilizados abertamente para consulta no website do Porto Maravilha¹ e cujo objetivo é informar aos cidadãos, investidores e autoridades públicas sobre o andamento da Operação Urbana Consorciada. Do conteúdo destes 21 relatórios, relatamos as ações que possuem maior relação com o campo de Políticas Públicas e aquelas que foram mais significativas para o desenvolvimento da OUC, para a requalificação da região e para a promoção social dos seus habitantes.

1º Trimestre de 2010

- Preparação do Edital para Concessão de Serviços e Obras Públicas na Região Portuária, em regime de Parceria Público-Privada (PPP);
- Definição da Modelagem Financeira do Projeto Porto Maravilha;
- Negociações com a União, o Estado e o Município do Rio de Janeiro acerca dos terrenos a serem incorporados à OUC, bem como as negociações para o engajamento de investidores e proprietários de terrenos de interesse e importantes para o Projeto;

¹ disponíveis para consulta no website - <http://portomaravilha.com.br/web/esq/mnuTransparencia.aspx>

- Incorporação da CDURP na equipe gestora das obras executadas durante a Primeira Fase do Porto Maravilha: ocorreu uma fase preliminar de obras comandadas pela Prefeitura-RJ (SMO) na região da Praça Mauá e do Morro da Conceição, antes mesmo do início oficial da OUC, afim de incentivar e validar o processo de realização da tão sonhada requalificação da Região Portuária, com a intenção de publicitar que desta vez o projeto realmente havia “saído do papel”;
- Foram realizados diversos encontros com sindicatos, igrejas e associações de moradores na área de intervenção do projeto. Os encontros serviram para abrir um canal de diálogo com as instituições ligadas à região do Porto do Rio de Janeiro e estabelecer contato com organizações representativas da população local, representantes de Igrejas e empresários locais para apresentar o Projeto e esclarecer dúvidas. Representantes da CDURP participaram em eventos promovidos por SINDUSCON, ADEMI, FIRJAN e CDL, onde foi possível apresentar o Porto Maravilha e promover uma exposição positiva e um bom nível de entendimento e confiança no projeto por parte dos representantes da Sociedade Civil em geral e de agentes de mercado;
- Lançamento da Revista Porto Maravilha, que foi distribuída na própria região durante o “V-Fórum Mundial Urbano” (evento internacional promovido pela UN-HABITAT) e durante o seminário “Conexão Rio – Barcelona”;
- Entrega do EIV–Estudo de Impacto de Vizinhança, para análise da SMAC (Secretaria Municipal de Meio Ambiente)

2º Trimestre de 2010

- Conclusão do Edital para Concessão de Serviços e Obras Públicas na Região Portuária em regime de PPP: versão final para consulta pública e posterior encaminhamento para aprovação do CGP (Conselho Gestor do Programa de Parceria Público–Privada do Município do Rio de Janeiro - PROPAR-Rio);
- Lançamento do Website do Porto Maravilha;
- SMAC emitiu a Licença Previa para a OUC com base na aprovação do EIV-Estudo de Impacto de Vizinhança;

- Preparativos para a emissão primária dos CEPACs e nos arranjos institucionais para a constituição do Fundo de Investimento Imobiliário - FII;
- Ao longo do período a CDURP intensificou seus contatos com as comunidades abrangidas pelo projeto, seus representantes e demais organizações.

3º Trimestre de 2010

- a CDURP obteve junto ao PROPAR-Rio a aprovação do Edital de Licitação da PPP para Concessão de Serviços e Obras da região portuária. O Aviso de Licitação foi publicado no dia 27 de julho no Jornal Valor Econômico e no Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, dando início ao processo. No total 21 empresas retiraram o Edital de Licitação. Destas, oito empresas realizaram a Visita Técnica à Área de Especial Interesse Urbanístico e somente duas apresentaram suas propostas: a Construtora Queiroz Galvão S/A e a Concessionária Porto Novo S/A, formada pelas empreiteiras: Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S/A e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A. A partir da análise dos documentos apresentados, a Comissão Especial de Licitação considerou Habilitada a Concessionária Porto Novo e Inabilitada a empresa Queiroz Galvão, por não ter apresentado a documentação completa requerida pelo Edital;
- Além do EIV, aprovado em Julho/2010, a CDURP teve de cumprir outros requisitos estabelecidos pelas normas vigentes para obtenção do registro da OUC junto à CVM (Comissão de Valores Mobiliários): atualização do Estudo de Viabilidade Econômica, submissão do Prospecto da OUC e do Suplemento sobre a primeira distribuição de CEPACs, e a contratação de um Agente Operador e de um Agente Fiscalizador da OUC;
- Em julho de 2010 o Conselho Curador do FGTS aprovou a aplicação de recursos do seu Fundo para Investimentos em Operações Urbanas Consorciadas na OUC Porto Maravilha. Esta decisão do FGTS teve impacto altamente positivo e implicou na alteração da modelagem financeira que estava sendo desenvolvida para a OUC. Da ideia inicial de criar um fundo de investimento imobiliário com a CDURP e um pequeno número de cotistas qualificados, passou-se para um modelo com apenas dois cotistas: o FGTS e a própria CDURP. Em setembro, foi assinado um acordo de

investimento na OUC entre a CDURP e a Caixa Econômica Federal (na condição de Agente Operador do FGTS).

4º Trimestre de 2010

- Assinatura do contrato da PPP com a Concessionária Porto Novo S/A, no valor de R\$ 7,6 bilhões e prazo de 15 anos de concessão para as Obras e Serviços Públicos na AEIU do Porto do Rio de Janeiro;
- Foi obtido o registro da OUC Porto Maravilha junto à CVM: a primeira OUC do Rio e a maior do Brasil;
- Foram elaboradas as propostas para os Programas de Valorização do Patrimônio Cultural e para o Desenvolvimento Social da região (Porto Cultural e Porto Cidadão);
- O Congresso Nacional aprovou e o Presidente da República sancionou a Lei nº 12.348, que autoriza a venda direta de imóveis da União aos demais entes públicos na AEIU do Porto do RJ. A Câmara de Vereadores aprovou e o Prefeito sancionou a Lei Complementar Municipal nº 108/2010 e a Lei Municipal nº 5.230/2010 “Pacote Olímpico”, cujo processo de elaboração contou com a colaboração da CDURP, que autoriza a utilização de imóveis municipais para a OUC Porto Maravilha. Estes instrumentos criam condições legais para a Prefeitura cumprir os compromissos com as Olimpíadas de 2016 e também para viabilizar o Porto Maravilha;
- Inaugurado o novo acesso viário ao Porto do Rio de Janeiro (pelo bairro do Caju) e início das obras do Museu do Amanhã (projetado pelo renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava), no Píer Mauá;
- A CDURP manteve intenso contato com grupos e organizações comunitárias e de agentes econômicos interessados em conhecer a Operação e/ou investir na região.

1º Trimestre de 2011

- A CDURP e a Concessionária Porto Novo definiram o Plano de Ação para os primeiros seis meses de prestação de serviços na região. Foram estabelecidos os padrões e o cronograma de realização de serviços por setor. A prioridade é estabelecer um novo padrão para a limpeza urbana, iluminação pública e pavimentação rodoviária da região;

- O Grupo de Trabalho do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), do qual fazem parte a CDURP e as Secretarias SMT, SMU, SMO, SMH, SETUR, definiu o traçado desta nova rede de transporte que vai possibilitar a integração da Região Portuária com o Centro da cidade e os diversos modais que ali se encontram: Metrô, Barcas, Rodoviária, Aeroporto e Trens Suburbanos;
- A CDURP recebeu visitas de representantes de governos, investidores estrangeiros e da imprensa internacional. Merecem destaque as visitas dos Consulados do Canadá, da Itália, da Alemanha e da Autoridade Olímpica de Londres, além de grupos de investidores da Suíça, Austrália, Coreia e do Qatar;
- Os Programas Porto Cidadão e Porto Cultural foram aprovados pelo Conselho de Administração e deram início às atividades: no âmbito do Porto Cidadão, foi negociado com o SEBRAE um projeto conjunto para a promoção do empreendedorismo na região portuária. Como parte do Porto Cultural, foi definido em conjunto com a Sub-secretaria Municipal de Patrimônio, o projeto de restauração dos Galpões Ferroviários da Gamboa (localizados junto à Vila Olímpica da Gamboa);
- Em fevereiro, durante as escavações para as obras da nova rede de drenagem na Avenida Barão de Tefé (na Saúde), foi encontrado o antigo Cais da Imperatriz, construído no século XIX e sob este, o Cais do Valongo, construído no século XVIII. Estas descobertas confirmam a grande relevância histórica da região.

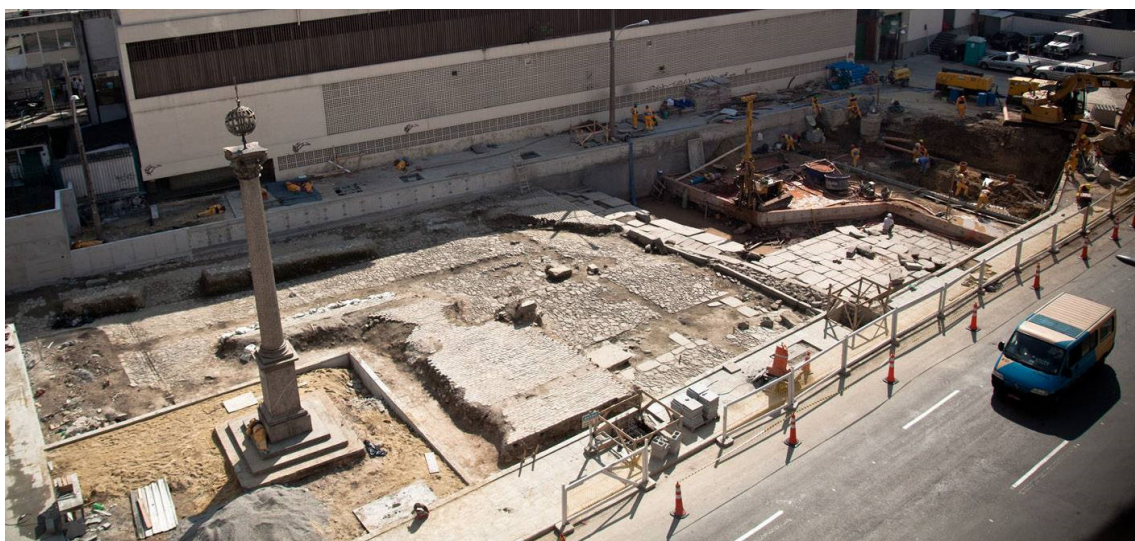


Figura 10: a redescoberta do Cais do Valongo e da Imperatriz durante as obras

Fonte: website Cidade Olímpica

2º Trimestre de 2011

- No final de maio, o Edital para o Leilão dos CEPACs da Operação Urbana Porto Maravilha foi aprovado pela CVM. As principais regras estabelecidas foram: Leilão realizado em lote único e indivisível, ao preço unitário mínimo de R\$ 545,00; a CDURP se compromete a vender para o vencedor do Leilão terrenos que correspondam ao consumo de 60% do estoque dos CEPACs em três anos; em contrapartida, o vencedor do Leilão assume todo o custo da Operação Urbana, avaliado em R\$ 8 bilhões ao longo de 15 anos; o vencedor do leilão se obriga a vender CEPACs para todo empreendedor que tiver projeto aprovado pela SMU;
- O Leilão dos CEPACs foi realizado no dia 13 de Junho de 2011. O Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, que tem como cotista o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) gerido pela CEF, arrematou o lote único de 6.436.722 CEPACs, ao custo unitário de emissão de R\$545,00, num valor total de R\$ 3.508.013.490,00;
- Após o Leilão, tendo posse dos recursos financeiros necessários para viabilizar a OUC, a CDURP emitiu a 1ª Ordem de Início para a Segunda Fase da requalificação urbana da Região Portuária, a ser executada a partir de então pela Concessionária Porto Novo. Esta Ordem contém o Plano de Ação para os primeiros seis meses de prestação de serviços na região (limpeza, coleta de lixo, controle viário) e o Plano de Obras do primeiro ano (junho/11 a maio/12);
- Aquisição do primeiro imóvel da União (conhecido como “Pátio da Marítima”), de área equivalente a 23.809 m² pelo valor de R\$23.350.000.00, para ser transferido ao Fundo de Investimento Imobiliário da Região Portuária.

3º Trimestre de 2011

- Neste período a CDURP trabalhou intensamente com a equipe da Concessionária Porto Novo no detalhamento e aprovação dos projetos básicos de renovação das redes de infraestrutura urbana e do Binário do Porto, importante via do novo sistema viário que permitirá a remoção do Elevado da Perimetral;

- Foi realizada a chamada pública para elaboração de proposta técnica e financeira de concessão de serviços de transmissão de dados por Fibras Ópticas na AEIU do Porto;

- O diálogo com moradores, acadêmicos, empresários e investidores foi intensificado com o início da Segunda Fase das obras de requalificação urbana, a cargo da PPP. A CDURP realizou reunião com moradores do Morro do Pinto e participou das reuniões mensais do Conselho Comunitário de Segurança da Região Portuária, de reuniões com comerciantes do entorno da Central do Brasil e do Fórum Comunitário da Região Portuária para informar sobre o início das obras e avaliação dos serviços da Concessionária Porto Novo.

4º Trimestre de 2011

- A intensificação das obras de infraestrutura e a consequente interdição de suas respectivas vias provocou o início das constantes mudanças de trânsito e no transporte público na região. Sob a coordenação da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), a CDURP e a CET-Rio planejaram as mudanças de maneira a trazer os menores impactos possíveis à população;

- Foram iniciadas as obras dos Túneis da Saúde (sob o Morro da Saúde) e do Binário (ligando o final da Rua 1º de Março ao Binário do Porto, na altura do Moinho Fluminense);

- Porto Maravilha Cidadão: Em conjunto com a SMH, foram tomadas providências para o reassentamento das famílias afetadas pelas intervenções do Porto Maravilha. Em conjunto com a RioTur, Guarda Municipal e CET-Rio, a CDURP deu suporte à realocação dos barracões de 17 escolas de samba que ocupavam irregularmente imóveis na região;

- Porto Maravilha Cidadão: Em parceria com a Secretaria Municipal de Trabalho e Emprego (SMTE), a CDURP criou o Balcão de Empregos Porto Maravilha com o objetivo de dar prioridade aos trabalhadores da Região Portuária na ocupação dos postos de trabalho criados em decorrência da OUC.

1º Trimestre de 2012

- O Governo Federal aprovou a inclusão do VLT do Rio no PAC da mobilidade, com investimento de R\$ 500 milhões;
- O Serviço de 0800 da Concessionária Porto Novo recebeu 305 pedidos de atendimento, 295 foram atendidos dentro do prazo;
- Principais obras iniciadas: Edifício Sede da CDURP (que esteve locada provisoriamente nas instalações do IPP desde o início de suas operações) e o novo Reservatório de Água do Morro do Pinto (para atender a futura demanda ocupacional da AEIU);
- Porto Maravilha Cultural: coordenação do Grupo de Trabalho para a Criação do “Circuito da Herança Africana” na região portuária, que inclui o Centro Cultural José Bonifácio, o Cemitério dos Pretos Novos, o Cais do Valongo, o Jardim do Valongo, o Largo do Depósito (Pça. Dos Estivadores) e a Pedra do Sal. A CDURP também deu apoio aos desfiles de 9 blocos de carnaval tradicionais da Região Portuária;
- Porto Maravilha Cidadão: Segundo cadastramento de trabalhadores no Balcão de Empregos Porto Maravilha. Apoio à Feira de Artesanato da AMAGA, na Praça da Harmonia, que reúne artesãos moradores do bairro. Participação, em conjunto com a Secretaria Municipal de Saúde (SMS), UPP Social do Morro da Providência e Concessionária Porto Novo, das “Caminhadas Contra a Dengue” nos Morros da Providência, do Pinto e da Conceição.

2º Trimestre de 2012

- Para promover a troca de conhecimento e experiências entre cidades-sede de Olimpíadas, foi organizado o “Seminário Conexão Rio–Barcelona”, promovido pela Empresa Olímpica Municipal do Rio de Janeiro;
- Apresentação na “Cúpula dos Prefeitos”, durante a Rio+20: Painel “A sustentabilidade nos projetos de Revitalização de Zonas Portuárias: Porto Maravilha e outros casos de sucesso”, promovido pela CDURP, ITDP e C40;

- Com o objetivo de qualificar a divulgação das informações sobre a Operação Urbana, dado o seu ineditismo e complexidade, foi promovido um curso para jornalistas sobre o Porto Maravilha. Quarenta e cinco repórteres e editores participaram das sessões, onde dirigentes e corpo técnico da CDURP, Concessionária Porto Novo e outros órgãos da prefeitura palestraram e debateram sobre a OUC;

- Neste trimestre foram integralizados ao Fundo de Investimento Imobiliário da Região Portuária os terrenos conhecidos como Praia Formosa, Usina do Asfalto e Pátio da Marítima. Este aporte garante o repasse de R\$ 1,037 bilhão à Operação Urbana Porto Maravilha;

- No dia 14 de junho, foi dada a ordem de início da segunda etapa de obras e serviços no valor atualizado de R\$ 1.073.556.000,00. Principais intervenções programadas para o período de junho de 2012 a junho de 2013: execução de 11 km em novas vias, 40% do Túnel do Binário, 15% do Túnel da Via Expressa e 40% da estrutura do Museu do Amanhã;

- Porto Maravilha Cidadão: com a UPP Social, CDURP e Porto Novo atuaram no Morro da Providência para qualificar os serviços de limpeza urbana e iluminação pública, e mitigar os impactos das obras. Foram inaugurados o Espaço de Desenvolvimento Infantil (EDI) Machado de Assis, a Escola Municipal Francisco Benjamin Galloti e o Centro Público de Emprego, Trabalho e Renda.

3º Trimestre de 2012

- Conclusão das obras geridas pela Secretaria Municipal de Obras na área conhecida como Fase 1 do Porto Maravilha (Morro da Conceição e entorno). Serviços como limpeza urbana, coleta seletiva de lixo e iluminação pública passaram a ser executados segundo padrões de qualidade estabelecidos no contrato da PPP para área com obras já concluídas;

- Porto Maravilha Cultural: abertura do espaço de exposições “Meu Porto Maravilha”, próximo ao Cais do Valongo, compondo um novo ponto de interesse turístico e cultural na cidade. Apoio a atividades externas durante a “2ª ArtRio”, com a preparação de visitas guiadas em quatro circuitos de visitação na Região Portuária.

- Porto Maravilha Cidadão: novos cursos de formação profissional voltados a moradores da Região Portuária abriram turmas, como Técnico de Informática, Pedreiro, Serralheria e Solda, Técnicas de Restauro, Garçom e Copeira. Imóveis subutilizados ou desocupados na área foram desapropriados para a execução de projetos de habitações de interesse social (HIS);

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: apresentação do projeto do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) em Audiência Pública no Rio de Janeiro e apresentação “Projeto para a mobilidade na área portuária com a demolição do viaduto da Perimetral” para a Associação Comercial do Rio de Janeiro – ACRJ;

- Transferência do Terminal Rodoviário Padre Henrique Otte para novas instalações em um antigo galpão ferroviário, para que sua área original na Praça Marechal Hermes (junto à Rodoviária Novo Rio) pudesse ceder espaço às obras das alças de acesso entre a Via Binário do Porto e o Viaduto do Gasômetro.

4º Trimestre de 2012

- foi implantado projeto piloto de coleta de resíduos a partir da instalação de 15 lixeiras subterrâneas na região da Fase 1 do Porto Maravilha;

- a nova rede de telecomunicações em fibra óptica começou a ser implantada;

- Porto Maravilha Cultural: Conclusão das obras de restauro dos Galpões da Gamboa; Instalação de sinalização em português e inglês nos seis pontos do Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança Africana;

- Porto Maravilha Cidadão: Promoção da Primeira Semana do Empreendedor da Região Portuária em parceria com o SEBRAE-RJ, com atendimento a mais de 1.400 interessados; Apoio ao primeiro “Festival Gastronômico e Cultural Sabores do Porto” em parceria com SEBRAE, FIRJAN, Instituto Pereira Passos e Governo do Estado;
- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: foi lançado o edital de licitação para contratação de PPP para implementação do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) da Região Portuária e Centro do Rio de Janeiro.

1º Trimestre de 2013

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: demolição da primeira rampa do Elevado da Perimetral, na altura da Rua Antônio Lage. Neste trimestre também foi criado o Fundo de Investimento Imobiliário garantidor do VLT;
- foram adquiridos e integralizados ao Fundo de Investimento Imobiliário os terrenos do Gasômetro e CEDAE (na Av. Francisco Bicalho), que equivalem ao consumo estimado de respectivamente 27,21% e 3,72% do total de CEPACs da Operação Urbana Porto Maravilha;
- Porto Maravilha Cultural: inauguração do Museu de Arte do Rio - MAR em 1º de março (aniversário da cidade), que deu maior visibilidade ao Porto Maravilha ao atrair em média 2.000 pessoas por dia à região da Praça Mauá;
- Porto Maravilha Cidadão: início do atendimento quinzenal do SEBRAE aos empreendedores da Região Portuária no Centro de Exposições "Meu Porto Maravilha";
- a Concessionária Porto Novo promoveu 50 ações que incluíram eventos, cursos de formação, oficinas e apoio a grupos da região, parte dos programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural. A iniciativa beneficiou 14.432 pessoas;

2º Trimestre de 2013

- a Concessionária Porto Novo incorporou novos equipamentos para a rotina de limpeza urbana: varredeira mecânica, soprador, triciclo e mini-trator. Além disso, uma equipe de garis alpinistas atuou na limpeza e coleta de lixo em áreas de difícil acesso nos morros da AEIU; A CPN também celebrou contrato de Iluminação Pública com a empresa Inovaluz, que determina manutenção disponível 24 horas por dia para solucionar emergências;
- Porto Maravilha Cidadão: a “Incubadora de Empreendimentos Populares”, em parceria com o SEBRAE, selecionou 100 negócios populares estabelecidos na Região Portuária para receber acompanhamento e consultoria durante um ano;
- Porto Maravilha Cultural: apresentação do edital de Projetos Culturais para o Movimento Cultural Região Portuária;
- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: conclusão da licitação para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos e consequente assinatura de contrato com a Concessionária do VLT Carioca, além de repasse de recursos federais do Programa de Aceleração do Crescimento da Mobilidade (PAC) do Ministério das Cidades para a obra do VLT.

3º Trimestre de 2013

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: numa exigência do Ministério Público Estadual, que moveu processo contra a derrubada do Elevado da Perimetral, a CDURP atualizou o Estudo de Impacto de Vizinhança e Tráfego (EIV) da Operação Urbana Porto Maravilha. Laudos atestaram que haverá aumento de 27% na capacidade de tráfego a partir da implantação do novo sistema de mobilidade urbana do Porto Maravilha, visto que o futuro sistema viário da região contrapõe a derrubada do Elevado da Perimetral por sua substituição, através da implantação da Via Expressa (que irá absorver o fluxo externo/de passagem, numa readaptação da Av. Rodrigues Alves somada ao túnel subterrâneo que se conectará ao Mergulhão

da Praça XV) e da Via Binário do Porto (que absorve o fluxo interno, numa readaptação das vias de serviço existentes entre os armazéns retroportuários somadas a algumas vias subutilizadas da área e ao túnel subterrâneo que será conectado à Rua 1º de Março). Além da atualização do EIV, equipes de diversos órgãos municipais e estaduais e de todas as concessionárias de transportes públicos metropolitanos reuniram-se com a CDURP para a preparação do “Plano de Mitigação de Impactos” sobre o trânsito da região durante o período das intervenções provocadas pela derrubada da Perimetral. Além das obras viárias, o novo conceito de mobilidade privilegia o transporte público coletivo e modais não-motorizados, os quais terão prioridade na reurbanização em curso nas regiões central e portuária: a implantação de novos passeios públicos e ciclovias, o alargamento das calçadas e a chegada do VLT promoverão uma nova mobilidade, mais coletiva e mais cidadã. Com estas medidas, foi garantido o acordo judicial entre a Prefeitura do Rio/CDURP e o Ministério Público Estadual para a continuidade das obras de substituição do Elevado da Perimetral;

- Porto Maravilha Cidadão: reuniões com moradores e comerciantes da área para apresentar cronograma de obras e interdições para o período pós-demolição da Perimetral, discutindo projetos, soluções de desvios de trânsito e áreas de estacionamento em conjunto com a população; Em parceria com o SEBRAE foi realizada a “2ª Semana Porto Empreendedor”, que promoveu rodadas de crédito e de negócios, capacitações e consultorias gratuitas para apoio às micro e pequenas empresas da região;

- conclusão da nova Usina de Asfalto (no Caju), sendo uma das maiores da América do Sul e que irá fornecer o asfalto necessário para as obras de reurbanização da AEIU do Porto através da reciclagem de materiais;

- Porto Maravilha Cultural: conclusão das obras de restauro do Centro Cultural José Bonifácio (CCJB); Também foram lançados dois editais para valorização do patrimônio da área, um para premiar projetos culturais e outro para apoiar ações de restauro de imóveis preservados.

4º Trimestre de 2013

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: a Via Binário do Porto, que cruza a Região Portuária em 3,5 Km paralelos à linha da Perimetral, foi inaugurada. Além desta obra viária, a implantação do Plano de Mitigação de Impactos sobre o trânsito, permitiu a histórica implosão do primeiro trecho do Elevado da Perimetral ao amanhecer do dia 24 de novembro², sendo esta uma das implosões de maior extensão já realizadas no planeta e provavelmente o legado de maior impacto urbano conquistado pelas obras do Porto Maravilha;



Figura 11: a implosão do Elevado da Perimetral em 24/11/2013 – Fonte: Portal G1

- Porto Maravilha Cidadão: apresentação de projeto de lei à Câmara de Vereadores para criação de incentivos fiscais a fim de promover a construção de 26 mil moradias. Além disso, a Prefeitura anunciou programa de desapropriação de imóveis para produção de habitação de interesse social na AEIU para pelo menos 2.200 famílias; Reabertura do Parque Machado de Assis (sobre o reservatório de

² O Elevado da Perimetral foi fechado definitivamente, em sua extensão total entre a Praça Mauá e o Gasômetro, às 19h do dia 2 de novembro de 2013. Cinco minutos antes, a Via Binário do Porto entrou em operação. A implosão do primeiro trecho do Elevado da Perimetral, com 1.050m de extensão, foi realizada entre a Av. Prof. Pereira Reis e a Rua Silvino Montenegro.

água construído para abastecer a futura demanda da região), com nova área de lazer no Morro do Pinto;

- Porto Maravilha Cultural: reinauguração do Centro Cultural José Bonifácio no Dia da Consciência Negra (20 de novembro), mesma data em que a Prefeitura do Rio oficializou o Cais do Valongo como Patrimônio Cultural Carioca.

1º Trimestre de 2014

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: após a implosão do primeiro trecho da Perimetral, a remoção do elevador teve continuidade pelo método de desmonte, na extensão entre o Aeroporto Santos Dumont e a Praça Mauá. Uma grande operação foi montada pela CDURP em parceria com secretarias municipais, Concessionária Porto Novo e concessionárias de serviços de transporte para minimizar os impactos trazidos pelo fechamento da Perimetral e também do Mergulhão da Praça XV. Para compensar, ruas e avenidas da Região Portuária foram devolvidas ao tráfego após conclusão das obras de infraestrutura urbana, novas rotas cicloviárias foram inauguradas, partindo do Aterro do Flamengo para a Cinelândia e Praça XV, e novas estações do programa *BikeRio* (empréstimo temporário de bicicletas mediante cadastramento) foram instaladas na área;

- após a conclusão das obras, a CDURP passou a funcionar em sua nova sede na Rua Sacadura Cabral 133, passando a estar locada no núcleo da Região Portuária³;

- Porto Maravilha Cultural: a CDURP lançou o “Prêmio Porto Maravilha Cultural” que, após seleção pública, destinou R\$ 3,8 milhões a 34 projetos culturais a serem executados na AEIU do Porto.

³ Desde sua criação, a CDURP vinha funcionando provisoriamente num espaço cedido pelo IPP-Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, nas Laranjeiras.

2º Trimestre de 2014

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: início das obras de infraestrutura do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no Túnel Ferroviário sob o Morro da Providência. Para permitir a construção do Centro Integrado de Operação e Manutenção (CIOM) do VLT no local ocupado pela Vila Olímpica da Gamboa, foram construídas instalações provisórias para a transferência temporária das atividades esportivas na área dos Galpões Ferroviários vizinhos da Vila (recém-restaurados). Adicionalmente às obras do CIOM-VLT, sobre sua laje serão construídas novas e modernas estruturas para o retorno da Vila Olímpica da Gamboa de forma permanente, para benefício da comunidade e seu entorno;

- Porto Maravilha Cidadão: a CDURP promoveu a “3ª Semana Porto Empreendedor” em parceria com o SEBRAE/RJ, beneficiando 1.500 microempreendedores e interessados em investir na Região Portuária. Outro marco do período foi a consolidação dos Cursos de Formação Profissional, com encaminhamento ao mercado de trabalho nos segmentos de Gastronomia e Construção Civil, responsáveis pela inserção de pelo menos 150 jovens em seus respectivos segmentos de atuação;

- Porto Maravilha Cultural: foi instalada a placa de identificação e valorização da área do Quilombo da Pedra do Sal, reconhecendo como Patrimônio Cultural da Cidade do Rio de Janeiro.

3º Trimestre de 2014

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: inauguração do Teleférico da Providência. O equipamento, construído pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH) através do programa Morar Carioca de reurbanização de favelas, proporciona uma travessia de cinco minutos pelos 721 metros de distância entre três estações: Gamboa (próxima à Cidade do Samba), Praça Américo Brum (no alto da Providência) e Central do Brasil. O serviço, sob gestão da CDURP, é gratuito para moradores e visitantes;

- Porto Maravilha Cultural: com a restauração de sua sede realizada através de recursos do programa, a “Sociedade Dramática Particular Filhos de Talma”, reabriu suas portas ao público no bairro da Saúde. Tendo importância como uma das primeiras escolas de interpretação do Rio e local de fundação do Clube de Regatas Vaso da Gama, o espaço volta a oferecer cursos e programação cultural;

- Porto Maravilha Cidadão: Foi publicado edital para contratação de Gestão para o Centro Cultural José Bonifácio (CCJB), que durante o período recebeu eventos voltados à cultura afro-brasileira, oficinas do Instituto Pretos Novos (IPN) e encontros organizados pela Coordenadoria de Políticas de Promoção da Igualdade Racial (CEPPIR). Para fortalecer a comunicação entre os empreendedores e artistas da Região Portuária, com o apoio da CDURP, a CEPPIR se reúne semanalmente com estes grupos no CCJB. A partir desses encontros surgiu o evento “Mulheres de Raça”, em comemoração ao Dia da Mulher Afro-Latino- Americana e Caribenha, onde o CCJB foi palco de apresentações artísticas, palestras e oficinas.

4º Trimestre de 2014

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: foi concluída a remoção do Elevado da Perimetral. O túnel da Via Binário do Porto (batizado de Túnel Rio 450) atingiu 100% de escavação de sua extensão entre o final da Rua 1º de Março e o Moinho Fluminense e encontra-se em fase de pavimentação e acabamentos. O túnel da nova Via Expressa (sistema viário em construção, paralelo ao Binário do Porto), atingiu 75% das escavações. Outro destaque no trimestre foi o fechamento da Avenida Rio Branco para o início das obras de implantação do VLT e o planejamento conjunto com a CET-Rio para amenizar os transtornos causados ao trânsito da região central, através de desvios de fluxo, principalmente de ônibus, realizados pelo bairro da Lapa;

- Porto Maravilha Cultural: foram realizados eventos como o “3º Festival de Gastronomia Sabores do Porto”, “Fábrica da Bhering de Portas Abertas” e o

concurso fotográfico “450 Maneiras de Amar o Rio”. Além destes, aconteceu a comemoração dos “30 anos do Tombamento da Pedra do Sal”, com um dia inteiro de atividades artísticas festejando este local que é tido como berço de nascimento do Samba. A CEPPIR, em parceria com a CDURP e a comunidade da Região Portuária, promoveu no dia 30 de novembro o evento “Domingo pela Igualdade Racial no Cais do Valongo” para celebração do Mês da Consciência Negra, cujas atrações incluíram o lançamento do livro Guia Patrimonial da Pequena África, de Carlos Nobre, a feira de empreendedorismo com o coletivo “Mulheres de Raça”, espaço gastronômico, rodas de samba e apresentações de dança;

- Porto Maravilha Cidadão: a CDURP publicou chamamento para seleção de empresa para construção de unidades habitacionais (HIS) destinadas ao público alvo do Programa Minha Casa Minha Vida. Outras iniciativas relevantes foram a “Feira de Empregos e Estágios do Porto Maravilha”, realizada no Galpão Ação da Cidadania, onde foram oferecidas mais de 3.000 oportunidades de emprego com prioridade para os moradores da Região Portuária e o lançamento do “Pacto do Rio”, liderado pelo Instituto Pereira Passos (IPP) no auditório do Museu de Arte do Rio (MAR), onde mais de 50 instituições do poder público, setor privado, academia e terceiro setor assinaram o compromisso por uma cidade mais integrada, com transparência e informação qualificada e compartilhada.

1º Trimestre de 2015

- Nova Mobilidade no Porto Maravilha: no dia 1º de março, data de comemoração dos 450 anos da Cidade do Rio de Janeiro, tivemos a inauguração do “Túnel Rio 450”, com seus 1.480 metros ligando a Rua Primeiro de Março ao Moinho Fluminense, completando o circuito da primeira grande obra viária da OUC Porto Maravilha, a Via Binário do Porto.

- Porto Maravilha Cultural: Nos dias 22 e 29 de março, a CDURP, em parceria com a Rio Ônibus e com os principais museus do Centro do Rio, organizou o evento “Circulando Cultura”. Ônibus gratuitos circularam entre os diversos equipamentos

culturais. que abriram suas portas com entrada franca e programação especial. O Espaço Meu Porto Maravilha e o Instituto Pretos Novos bateram seus recordes de público nos dois domingos seguidos. Outra realização da CDURP foi a assinatura do contrato de 24 meses com o Instituto de Desenvolvimento e Gestão (IDG), vencedor da licitação para ações de estruturação da operação, gerenciamento, operacionalização e execução das ações e serviços de cultura a serem desenvolvidos no Museu do Amanhã.

- Porto Maravilha Cidadão: desenvolvimento do “Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha (PHIS-Porto)”, que promove ações para atender as demandas de habitação existente e futura. O projeto contempla estudos de quantificação e qualificação das demandas, com foco na moradia de interesse social
- levantamento de áreas e imóveis disponíveis para tal fim, ações e estratégias para oferta habitacional em formatos variados e em número suficiente para proporcionar a permanência da população de baixa renda na área.

Além de todas as ações relevantes compiladas neste capítulo, é importante ressaltar que os Relatórios Trimestrais publicados pela CDURP sempre incluem demais informações sobre:

- Andamento de todas as Obras de Infraestrutura, incluindo reurbanização das vias e espaços públicos, construção de equipamentos (museus, escolas, centros), escavação de túneis, substituição das redes de serviços públicos (abastecimento de água, drenagem, esgoto, gás, energia elétrica, telecomunicações e iluminação pública) e implantação do VLT;
- Medição dos Serviços de Conservação (limpeza urbana, coleta de lixo, pavimentação, drenagem, iluminação, jardinagem e poda de árvores);
- Monitoramento dos Aspectos Ambientais (qualidade do ar, tratamento/reciclagem dos resíduos de obra, reuso de água);
- Ações institucionais relacionadas com outros órgãos públicos;
- Ações de Comunicação Social (eventos, reuniões, palestras e mídias eletrônicas);
- Balanço dos Projetos Imobiliários licenciados e em construção na Região Portuária;
- Movimentação dos CEPACs, Evolução Patrimonial e Investimentos da CDURP;

- Ouvidoria e Fale Conosco: atendimento da demanda por informações e serviços, além de reclamações, elogios e agradecimentos ao Porto Maravilha, que chegam pelo Fale Conosco e Ouvidorias da CDURP e da Concessionária Porto Novo (CPN).

CAPÍTULO 5 – CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os capítulos iniciais demonstraram como a Região Portuária sempre esteve diretamente ligada com a evolução urbana e com a própria identidade carioca. Também notamos que os bairros portuários nasceram sob o estigma de ter seu espaço destinado a usos periféricos e de terem sido ocupados por classes menos favorecidas, já que estas, com pouco ou nenhum poder de mobilidade, dependiam da localização central para se manterem próximas ao local de trabalho, adotando então os cortiços como solução habitacional.

As primeiras Políticas Públicas direcionadas à região procuraram combater a proliferação dos cortiços através de um discurso sanitalista, que afirmava que as condições insalubres daquelas habitações eram epidemicamente perigosas e que, portanto, deveriam ser erradicadas. A intervenção do governo sobre a organização espacial da cidade durante a virada dos séculos XIX e XX determinou a destruição de muitas áreas de cortiços no Centro da cidade (que viria a ser reurbanizado com as modernas avenidas de Pereira Passos) e a construção de novas moradias para seus habitantes na periferia, em novas áreas servidas pelos trens. Como as ações públicas só foram cumpridas na parte relativa à destruição dos cortiços, seus antigos moradores vieram a ocupar irregularmente os morros centrais da cidade, formando os embriões das futuras favelas. Firmou-se deste modo o processo de intervenção direta do Estado sobre a urbanização, intensificado durante todo o século XX, e que viria a ser um dos maiores responsáveis pela tão aparente segregação social da cidade.

As Políticas Públicas colocadas em prática durante o período Passos se apresentam como exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, podem gerar outras contradições para o novo momento de organização social e espacial que surge. É a partir das desapropriações geradas pelas obras de Passos que os morros situados no centro da cidade foram ocupados, sendo a favela a alternativa para a população desassistida dos cortiços (e de algumas outras situações contemporâneas). Esta intervenção direta do Estado sobre o urbano no início do século XX veio a acelerar o processo de segregação espacial e contribuir

para a consolidação da estrutura núcleo x periferia e “asfalto x favela” que perdura até os dias de hoje.

Um segundo momento em que as Políticas Públicas determinaram significantes modificações no espaço urbano da Região Portuária teve início ao final da década de 1950. O aumento da densidade populacional da “nova Zona Sul” e a necessidade de diversificação das opções de reprodução espacial do capital na cidade como um todo, reduziram a questão urbanística a um problema viário, e passaram a exigir transformações mais amplas, comandadas pelo uso crescente do automóvel, aliado ao advento da própria indústria automotiva como um dos principais pilares da economia nacional. Com o incremento automobilístico, a busca de melhor acessibilidade interna e externa ao núcleo metropolitano do Rio de Janeiro demandou uma série de cirurgias urbanas, cujos efeitos se fizeram sentir principalmente nos bairros portuários que estavam no caminho das novas vias expressas, túneis e viadutos que viriam a ser implementados na cidade durante as décadas de 60 e 70. Fruto destas políticas, o Elevado da Perimetral trouxe impactos definitivos para o isolamento e degradação da Região Portuária, que por sua vez passou a representar um novo papel na dinâmica da cidade: o de local de passagem.

A degradação espacial e a falta de políticas públicas destinadas à zona portuária foram acentuadas durante um terceiro momento em que o Rio de Janeiro passou a privilegiar um novo vetor de expansão urbana da cidade. Durante a década de 90, a região sudoeste da cidade, representada pelo novo padrão de ocupação da Barra da Tijuca, provocou mais um ciclo de migração populacional e das atividades de alto padrão para uma nova região da cidade, gerando a estagnação econômica e o esvaziamento populacional do Centro do Rio de Janeiro.

Concluimos que as políticas públicas adotadas nestes marcantes períodos determinaram a evolução urbana de uma cidade que se espalhou para áreas distantes e criou outros subcentros (Zona Sul e Barra), concorrentes ao Centro original. Estes fatores trouxeram impactos de alta intensidade aos bairros portuários que, por estarem atrelados ao núcleo central, foram abandonados e gradativamente depreciados até a mudança promovida durante a virada do milênio, quando um novo período de transformações (desta vez positivas) chegou à região com o Porto

Maravilha. A Região Portuária, que no início do século XXI chegava ao seu “grau de contradição insustentável”, evidenciado pelo abandono e pela elevada degradação urbana de sua área, vive agora um novo momento, de reajuste e recomposição de suas funções.

Como vimos, as políticas e investimentos públicos do Rio de Janeiro costumaram privilegiar apenas os locais que asseguravam retorno financeiro ao capital investido, em detrimento de outros locais. O caso da zona portuária é altamente representativo destas práticas, pois em seu espaço se refletiram historicamente os efeitos negativos trazidos pelas políticas públicas e pelos investimentos de capital direcionados a outras localidades, para somente ser um foco de reprodução espacial e de políticas públicas direcionadas à sua recuperação com as operações recentes do Porto Maravilha.

Influenciado pelas tendências mundiais de um novo planejamento urbano para uma cidade mais integrada e também pelos exemplos simbólicos de recuperação das áreas residuais junto aos portos (como em Barcelona e Buenos Aires), o Porto Maravilha foi concebido para reinserir a Região Portuária ao tecido urbano da cidade, dentro de um novo contexto que valoriza os espaços públicos, o meio ambiente e o uso misto residencial e comercial. Porém, podemos considerar que o Porto Maravilha inova o campo das Políticas Públicas por tratar-se de uma Operação Urbana Consorciada baseada no trabalho de uma PPP, funcionando através de uma concessão de serviços sobre uma área central e cujo capital necessário para as obras de requalificação parte totalmente da iniciativa privada.

Com a aplicação da OUC sobre a zona portuária, a modificação dos índices e características de uso e ocupação do solo, bem como o incremento dos limites edífícios, ampliou as áreas úteis através da criação de um potencial adicional de construção, o qual permitiu ao Município angariar a contrapartida dos investidores privados em função da utilização dos benefícios edífícios previstos na OUC. Todos os recursos obtidos nesta contrapartida são veiculados através dos CEPACs e são aplicados integralmente e exclusivamente para as melhorias na AEIU do Porto. Assim, mediante pagamento, o investidor interessado adquire o direito de aumentar sua área de construção, além de contar com uma região reurbanizada dotada de nova infraestrutura. Por sua vez, a Prefeitura-RJ realiza as intervenções previstas na

área da OUC sem onerar o tesouro municipal, utilizando o capital angariado com os CEPACs para o pagamento das contraprestações devidas à Concessionária Porto Novo por suas obras e serviços e também para garantir o funcionamento da CDURP.

Apesar da responsabilidade das obras e serviços públicos na região estar a cargo do parceiro privado desta PPP, a gestão pública sobre a região continua sendo exercida através da CDURP, que fiscaliza e mensura as atividades da Concessionária Porto Novo - CPN e realiza a articulação entre as equipes da CPN (independentes das equipes da prefeitura) e demais órgãos públicos. Esta relação de independência da CPN para prestação dos serviços públicos como limpeza, coleta de lixo, manutenção de áreas e equipamentos, iluminação pública e gestão do trânsito (além das próprias obras de infraestrutura) proporciona maior agilidade, direcionamento exclusivo, inovações tecnológicas e maior especialização dos serviços necessários para esta área que, devido ao abandono vivenciado durante as últimas décadas, necessitava realmente de tratamento e atenção diferenciados para que se pudesse recuperar e equiparar com a estrutura de regiões vizinhas, como o eixo da Avenida Rio Branco.

A CDURP também fica responsável por prestar contas da aplicação dos CEPACs à CVM e realiza importante função social, atuando como fomentadora para o desenvolvimento do novo momento econômico vivido na Região Portuária. Os Programas Porto Cidadão e Porto Cultural, comandados pela CDURP, constituem-se em Políticas Públicas capazes de agregar características que vão além da já esperada revalorização espacial resultante da OUC. Com a aplicação destes programas, a requalificação da Região Portuária tende a ser tanto espacial quanto social, pois com eles são proporcionadas condições para que os tradicionais habitantes dos bairros portuários consigam perceber e interagir com as novas oportunidades geradas pelo Porto Maravilha e assim continuar residindo numa região que, ao ser reinventada, volta a ter papel de destaque na cidade, atraindo novos moradores e investidores.

O legado do Porto Maravilha já é uma realidade: a Região Portuária voltou a figurar como importante destino turístico e cultural, seu IDH segue aumentando gradualmente, obras de infraestrutura e novos empreendimentos vão sendo

concluídos e trazem benefícios urbanos que externalizam a própria AEIU. A tradicional Região Portuária do Rio de Janeiro, com todo o conjunto de atividades geradas nesta inovadora Operação Urbana, está reintegrada ao tecido urbano e ao cotidiano carioca, apontando novos caminhos e possibilidades para uma reurbanização que valoriza os cidadãos e o Direito à Cidade.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2008

CABRAL, Sérgio Lopes. **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – PORTO MARAVILHA**. Brasília: Dissertação de MBA/Finanças – IBMEC/DF, 2011

CAPUTO, Ana Claudia **Desenvolvimento Econômico Brasileiro e o Investimento Direto Estrangeiro: Uma Análise da Instrução 113 da SUMOC – 1955/1963**. Niterói: Dissertação de Mestrado – Economia UFF, 2007

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **Espaço-Tempo na Metrópole: a fragmentação da vida cotidiana**. São Paulo: Contexto, 2001

CRUZ, Maria Cecília Velasco e. **O Porto do Rio de Janeiro no século XIX**. Rio de Janeiro: UERJ, 1999

DUMAS, Fernando. **Um século de vivências num porto moderno**. Rio de Janeiro: Curadoria de exposição no Centro Cultural dos Correios , 2011

FRÚGOLI JR., Heitor. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Cortez e EDUSP, 2000

GIANNELLA, Letícia de Carvalho. **A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha**. Rio de Janeiro: Espaço e Economia (*on line*) nº445, 2013

IPP - Instituto Pereira Passos, *org.* **Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Instituto Municipal de Urbanismo, 2010

MELLO, Fernando Fernandes de. **A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas**. Rio de Janeiro: Dissertação de Mestrado – IPPUR/UFRJ, 2003

SANTOS, Milton. **Espaço e Sociedade**. São Paulo: Vozes, 1979

SOJA, Edward. **Geografias Pós-Modernas: A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993

LEGISLAÇÕES:

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009**

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009**

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Suplemento ao Prospecto da OUCPRJ** -
14 de junho de 2011

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO/SEDES/CDURP, **Concorrência Pública nº001/2010**

Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, **Lei Complementar nº971 de 4 de maio de 1987**

INTERNET – WEBSITES:

Porto Maravilha – <http://portomaravilha.com.br> – diversos acessos durante os anos de 2014 e 2015

Cidade Olímpica – <http://cidadeolimpica.com.br> – diversos acessos durante os anos de 2014 e 2015

blog SkyscraperCity – diversos acessos durante os anos de 2014 e 2015

blog Rio on Watch - <http://rioonwatch.org.br/?p=12918> – acesso em 15/04/2015

Folha/Uol – Caderno Mercado 10/11/2005 –acesso em 16/05/2015

Portal G1 – Cotidiano: a Derrubada da Perimetral – acesso em 24/11/2013

Espaço e Economia (*on line*) nº445, 2013 – acesso em 13/05/ 2015. URL:
<http://espacoeconomia.revues.org/445>