



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

A ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO E O PROJETO PORTO MARAVILHA: UM CHOQUE ENTRE O QUE EXISTE E O QUE SE IMPÕE COMO NOVO

Letícia Giannella
Doutoranda em Geografia – UFF
leticiagiannella@gmail.com

A cidade renasce das ruínas. É com esta sentença que o jornal carioca O Globo, em sua versão digital, inicia reportagem sobre os mais recentes projetos de revitalização de zonas portuárias e áreas centrais que, segundo o texto, teriam surgido como reflexo das experiências ditas bem sucedidas de cidades como Buenos Aires, na Argentina, e Barcelona, na Espanha. A matéria publicada em 22 de março de 2010 surge no seio da discussão que envolve a implantação do projeto Porto Maravilha,¹ cujo objetivo é “revitalizar toda a zona portuária da cidade, transformando-a em um pólo turístico e de investimento para empresários de vários setores” (PROJETO PORTO MARAVILHA). A figura 1 mostra a área da intervenção proposta atualmente pelo projeto, abrangendo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e setores dos bairros do Centro, Cidade Nova e São Cristóvão.

¹ Lançado oficialmente em 23 de junho de 2009 pelo atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, em parceria com a iniciativa privada e o governo federal.

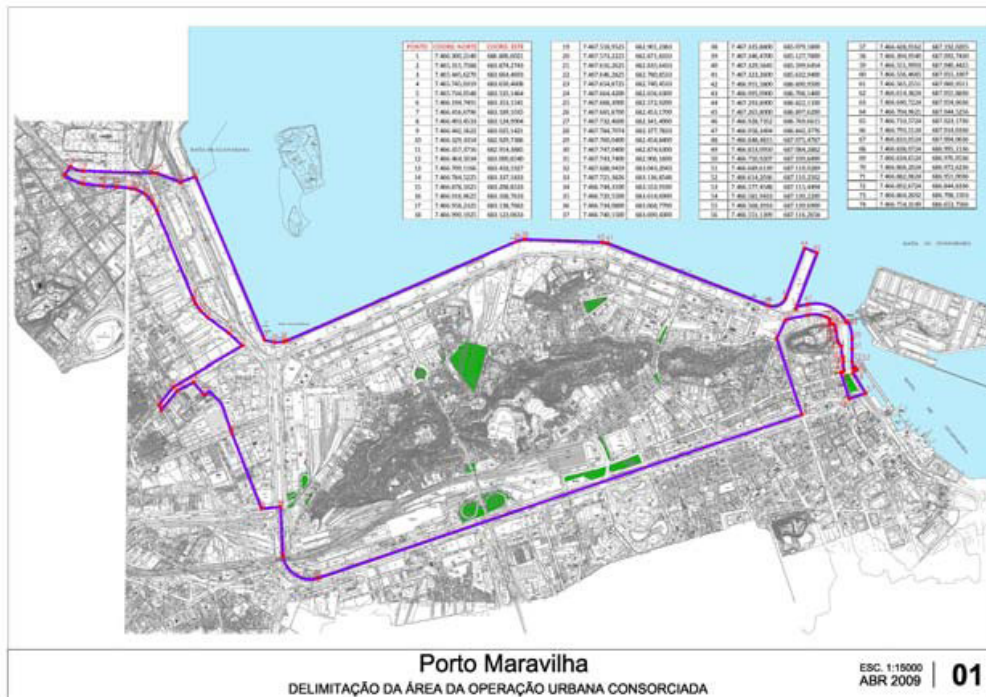


Figura 1: Área da intervenção da OUC (Operação Urbana Consorciada) do Porto do Rio de Janeiro. Fonte: Estudo de Impacto de Vizinhança do Projeto Porto Maravilha.

Do verbo *renascer* e do substantivo *ruína* nos remetemos à idéia de morte e destruição. O Dicionário Brasileiro da Língua Portuguesa define o verbete *ruína* como “Ato ou efeito de ruir; resto de edifício desmoronado; perda; destruição; causa de males”. Se algo renasce, é porque este algo estava morto; se há ruína, não existe vida, movimento, e sim destruição.

Walter Benjamin (1987), entretanto, concebe a própria História como uma acumulação de ruínas, suas análises clamando pelo desnudamento da História dos vencidos, das “vozes caladas em meio aos escombros do passado”. Cotejando suas idéias com o discurso hegemônico sobre a zona portuária do Rio de Janeiro, notamos que se trata de apropriações divergentes do significado de ruína. A linguagem hegemônica trazida pela reportagem representa-o como a morte simplesmente, aquilo que pode ser apagado da História, enquanto Benjamin enxerga-o como a História em si, como aquilo que representa a História real, a História dos vencidos. Neste sentido, devemos olhar para as ruínas buscando encontrar a outra História que foi sucessivamente apagada pela História oficial.



Este olhar cuidadoso para a História real, contudo, parece não estar presente no discurso dominante que propaga aos quatro ventos a necessidade de fazer a cidade renascer das ruínas. Passa-se a idéia de que essas zonas estão mortas e, sendo assim, é necessário revitalizá-las, devolver a vida a esses territórios aparentemente sem vida. No caso do Rio de Janeiro, a própria página virtual do projeto Porto Maravilha inicia sua apresentação com a seguinte sentença: o projeto “Porto Maravilha vai trazer nova vida para a Região Portuária da cidade” (PROJETO PORTO MARAVILHA).

Todavia, nos perguntamos: a área alvo do projeto é uma área realmente morta, sem vida? E a História real daquela porção do espaço? Os pequenos estabelecimentos comerciais? A atividade portuária em si que, apesar de ter sofrido uma desaceleração considerável com o uso dos contêineres nas operações portuárias e o carregamento automatizado de navios, bem como com a construção dos portos na Zona Oeste da cidade, continua em atividade? As manifestações culturais que, com alguma luta, sobrevivem? As favelas, o casario tombado? As cerca de 22000 pessoas que lá habitam,² segundo dados do Censo realizado em 2000?

Nota-se assim a contradição subjacente à própria concepção do projeto quando este apresenta como irrelevante a construção histórica e atual daquela porção do espaço considerando-a como simples ruínas que necessitam renascer das cinzas. E neste caso estamos em consonância com Ferreira (2010) quando este afirma que

temos de estar atentos quanto a propostas homogeneizantes, que não levam em conta a história dos lugares e seus valores arquitetônicos construídos. É preciso escapar das possíveis armadilhas que propostas vistas como grandes avanços podem representar. (FERREIRA, *op. cit.*, não paginado).

Assim, somos levados a refletir sobre a lógica subjacente às revitalizações de zonas portuárias e áreas centrais em grandes cidades do mundo e sua relação com os usos históricos e presentes desses territórios. Mais precisamente, estamos direcionando nosso olhar para a zona portuária carioca em sua complexidade e para o processo já em andamento de sua transformação contemporânea.

Deste modo, trataremos primeiramente uma breve apresentação do projeto Porto Maravilha, seus aspectos legais e suas diretrizes, inserindo-o dentro de um contexto

² Apenas considerando os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.



mais amplo de gestão das cidades que está relacionado ao neoliberalismo das últimas décadas. Estamos nos referindo aqui à dimensão do espaço concebido de Lefèbvre (1974). Ao mesmo tempo, buscaremos apresentar, dentro dos limites deste artigo, como este espaço concebido se choca com os espaços vividos das populações que ali habitam.

A zona portuária atual como um produto histórico e suas representações

O porto do Rio de Janeiro tal como o conhecemos hoje foi inaugurado oficialmente em 1910,³ pelo então prefeito Pereira Passos, depois de sete anos de obras que retilinizaram a costa aterrando uma área de 175.000m² com entulho proveniente do arrasamento do morro do Senado. Naquele momento, “as palavras de ordem passaram a ser modernizar, higienizar, civilizar. Era preciso renovar, reformar, regenerar a cidade” (Cardoso *et. al.*, 1987, p. 100). A zona portuária da cidade foi a área que mais sofreu transformações significativas durante este período, onde

a ação do Estado reveste-se de alguns importantes aspectos. Num momento inicial, preparatório, ele faz tábula rasa da legalidade preexistente, introduzindo importantes modificações na legislação com o intuito de viabilizar o projeto, erguendo um novo aparelho legal que ratifique sua intervenção. O Estado faz tábula rasa do promíscuo espaço preexistente, limpando o terreno de trapiches, cortiços, e construindo em seu lugar um novo – e racional – espaço porto-cidade. Praticamente ao mesmo tempo, o Estado faz tábula rasa da demografia, limpando o terreno de gente perigosa (a repressão à Revolta da Vacina foi uma verdadeira operação de guerra), criando assim condições para a higiene física e moral da cidade moderna e civilizada que surgia dos escombros do espaço preexistente. Destruição do espaço legal, do espaço geográfico, do espaço demográfico. Destruição enfim do espaço social. Produção de *um novo espaço social* (Lamarão, 1991, p.164, grifo do autor).

Como resultado da reforma, podemos hoje verificar “duas” zonas portuárias da cidade que praticamente não se comunicam: a primeira delas refere-se à “parte alta” dos morros que sempre esteve ali e que começou a ser ocupada ainda nos séculos XVII e XVIII⁴; e a segunda refere-se à “parte baixa”, ou seja, ao aterro realizado a partir do

³ Porém só ficou inteiramente pronto em 1911.

⁴ Mesmo esta zona que estamos chamando de “parte alta” é configurada por diversas territorialidades, pois o Morro da Conceição constitui uma realidade totalmente distinta da realidade do Morro da Providência que, por sua vez, se distingue internamente e em relação também ao Morro do Pinto. E todos os morros da área são distintos das territorialidades presentes nas ruas planas que os cercam.



arrasamento do Morro do Senado para a expansão do porto em si. Esta última acabou sendo ocupada – principalmente após o deslocamento das atividades portuárias para a ponta do Caju, construída na década de 1920 – por atividades e instalações as mais diversas possíveis, indo de galpões de escolas de samba até oficinas de automóvel, passando por algumas fábricas expressivas como o Moinho Fluminense.

Contudo, a zona portuária do Rio de Janeiro, que antes parecia “decolar” com a tão sonhada reforma urbana, sofreu um processo de estagnação após a conclusão da mesma, intensificado pela suburbanização não somente das classes médias que se dirigiam cada vez mais à Zona Sul da cidade, mas também das indústrias e do proletariado que se espriavam em direção à Zona Norte e à Zona Oeste, inclusive estimulados pela produção estatal de conjuntos habitacionais em bairros como Realengo, Bangu e Marechal Hermes (Fernandes, 2008, não paginado). Sendo assim,

os bairros portuários ficaram, de certa maneira, à margem da cidade, no tempo e no espaço. No tempo, porque enquanto a cidade se modernizava através da verticalização da área central e de bairros como Copacabana, na Saúde, na Gamboa e no Santo Cristo as formas se cristalizavam, as atividades permaneciam, as tradições se perpetuavam. Marginalizados também no espaço, pela sua própria conformação geográfica. Esse isolamento seria acentuado a partir de meados do século, devido a importantes intervenções urbanísticas promovidas pelo poder público⁵. 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 de ligação com a cidade iam sendo rompidos lentamente, isolando aos poucos os três antigos bairros portuários (Cardoso *et. al*, 1987, p. 128).

Entretanto, temos algum receio quanto à utilização dos temos isolamento e estagnação para nos referenciar a zona portuária da cidade no século XX. Isto porque acreditamos que tais denominações possam legitimar ações transformadoras que tomem a área como se nela não existisse nem mesmo a própria história e vida do espaço

⁵ As intervenções urbanísticas das quais nos falamos os autores são principalmente a construção da Avenida Presidente Vargas, que separou a zona portuária da Cidade Nova, dividindo a chamada Pequena África, berço do samba no Rio de Janeiro; e a construção da Avenida Perimetral, nos anos 1970, que afastou a zona portuária de vez do elemento que lhe dá o próprio nome: o porto. No projeto Porto Maravilha está prevista a sua demolição parcial, não por acaso no seu trecho entre o Mosteiro de São Bento e a Rodoviária Novo Rio, trecho este que receberá os investimentos privados para a construção de edifícios comerciais. Na imagem para a venda desta área da cidade encontra-se a vista para a Baía de Guanabara que será possibilitada pela demolição do viaduto em questão. A questão é: para quem?



e das pessoas que moram por lá. O consenso sobre a obsolescência da área se torna parte essencial da chamada construção da “consciência de crise” sobre a qual nos fala Vainer (2009, p. 92) e o perigo da utilização deste discurso está no fato de que através dele esvai-se o sentido da cidade como lócus da prática política, dos embates e disputas pelo território, impedindo-se o exercício da cidadania aos seus moradores. Barbosa (2006) relaciona a idéia da degradação e crise da cidade com a perigosa construção da imagem da *cidade desordenada*:

A imagem *cidade desordenada* vem assumindo um papel significativo na condução de práticas sociais de intervenção e gestão das cidades, cujas conseqüências mais imediatas começam a se evidenciar, como a produção de novas formas de hegemonia social por meio da requalificação do espaço urbano (Barbosa, 2006, p. 126, grifo do autor).

É com base nessas representações, inclusive, e percebendo o potencial econômico esvaziado dos centros urbanos (ou dos centros esvaziados?) que se iniciam os processos de revitalização de áreas centrais e zonas portuárias, impulsionados pelas reformas das docas de Londres (as *docklands*) e de Baltimore (*Inner Harbor*) que passam a servir como modelos para reformas em todo o mundo (Hall, 2007, p. 413), como veremos no item a seguir.

A gestão das cidades sob o modelo neoliberal e o projeto Porto Maravilha

Existem propostas para a reforma urbana da zona portuária do Rio de Janeiro desde pelo menos 1983, ainda que todas elas tenham sido pouco ou nada concretizadas. Até 2001, foram sete os planos elaborados para a transformação ou do porto ou da zona portuária como um todo,⁶ o último deles (Porto do Rio) representando já fortemente o desejo de se tratar a cidade como uma forma de empreendimento através de mecanismos de parcerias público-privadas. As propostas contidas ali são bastante similares às propostas do projeto Porto Maravilha, todavia, naquele momento não havia a necessária identificação política entre as esferas de governo, o que esbarrava na

⁶ Não abordaremos aqui cada um dos planos e projetos desenvolvidos devido ao limite deste trabalho, mas para um aprofundamento sobre esta questão, ver Moreira (2004).



existência de questões fundiárias impeditivas para a concretização das idéias.⁷ Além disso, um fator decisivo para a concretização do projeto no momento atual é a articulação do mesmo com a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, megaeventos responsáveis por significativo aporte de recursos advindo dos setores privados e das outras esferas de governo, principalmente a federal.

De fato, em meados de 2010 foi noticiado pela CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto, sobre a qual discutiremos mais adiante) que o Comitê Olímpico Internacional (COI) havia aprovado a instalação na zona portuária de boa parte da Vila de Mídia, a ser construída na Avenida Francisco Bicalho. Mais tarde, entre o final do ano passado e o início do presente ano, foi lançado pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil (IAB) o concurso Porto Olímpico, com patrocínio da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro através do Instituto Pereira Passos (IPP) e apoio do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos de 2016, que determinou a instalação na área não mais somente de parte da Vila de Mídia, mas também da Vila de Árbitros, de hotéis e do Centro de Exposições/Convenções, que abrigará setores operacionais dos eventos (CONCURSO PORTO OLÍMPICO).

O Porto foi escolhido para sediar instalações de apoio aos Jogos, as acomodações para jornalistas e árbitros e instalações correlacionadas, assim como áreas de supervisão técnica. Para a Copa do Mundo de 2014, ademais, por sua proximidade com o estádio do Maracanã, poderá ainda desempenhar papel também de relevo. É nesse entendimento que governos e organização olímpica acordaram em localizar no âmbito do Projeto Porto Maravilha tais instalações, de modo a ampliar as sinergias entre os grandes eventos e o esforço que a cidade vem construindo para desenvolver seu núcleo metropolitano (CONCURSO PORTO OLÍMPICO)

Nota-se, portanto, a conjunção de fatores que possibilitaram a concretização do projeto de revitalização da zona portuária da cidade no momento atual. Porém, ressalta-se que todos os projetos elaborados seguem uma tendência, ainda que fluida, que surge no centro das transformações do próprio sistema capitalista a partir dos anos 1970 e se intensifica com o neoliberalismo dos anos 1980-90. Tendência esta que se reproduz em múltiplas escalas, com nuances específicas, cujas denominações também são múltiplas,

⁷ Cerca de 62% dos terrenos da zona portuária são pertencentes à União.



variando conforme a ênfase dada por cada autor. Trata-se do empreendedorismo urbano (Compans, 2005), empresariamento urbano (Harvey, 2006), planejamento estratégico (Vainer, 2009), urbanização corporativa (Santos, 2009), *city marketing* (Sanchez, 1997), urbanismo *décor* (Barbosa, 2006), entre outras denominações. Estes termos não são sinônimos, mas referem-se mais ou menos à mesma lógica de planejamento das cidades elaborada pelos catalães Jordi Borja e Manuel Castells, que atuaram como uma espécie de consultores para a “inserção das cidades no mercado global e na era da informação”.

No cerne desta tendência, complementando o que dissemos no item anterior, está a idéia de que a cidade deve ser cada vez mais competitiva, atraindo cada vez mais investimentos privados. Para tanto, aposta-se na formação de parcerias público-privadas onde, segundo Harvey (2006, p. 172), “(...) a iniciativa tradicional local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego”.

Outra característica deste direcionamento das políticas urbanas que pode ser destacada é a “transferência de técnicas de gestão empresarial à administração urbana – como o marketing e o planejamento estratégico (...)”, o que implica na reificação da cidade como empresa e, simultaneamente, mercadoria (Compans, 2005, p. 26). O discurso é o responsável por construir as representações que naturalizam esse processo.

Uma das experiências a cujos gestores urbanos mais se referem com reverência é a de Barcelona, que transformou sua zona portuária degradada em um centro de atração turística, negócios e lazer e cujo resultado seria de grande sucesso (para quem?). Sendo assim, Barcelona segue sendo o modelo de revitalização de áreas centrais/portuárias, principalmente para as cidades latino-americanas. Com efeito, o modelo utilizado por Barcelona para a renovação abrangeu inicialmente um período de iniciativa pública baseada no que se chamou de uma intervenção urbanística estratégica, provocando posteriormente uma segunda fase que completou o processo: a reativação do mercado imobiliário e da atividade comercial (Claver, 2006). Ainda segundo a autora, apesar de rejeitar explicitamente o termo gentrificação, o poder público promoveu um tipo de centro urbano orientado para o consumo e especializado por zonas, sem se preocupar com a oferta de habitações populares, o que acaba gerando segregação socioespacial na



área (CLAVER, *op. cit.*, p. 163). Ao que parece, o modelo de intervenção do projeto Porto Maravilha segue a mesma cartilha.

O projeto foi criado oficialmente com o Projeto de Lei Complementar nº25/2009, que modifica o Plano Diretor e autoriza a instituição da Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio. A lei baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio,⁸ delimitando a área de atuação da OUC, que compreenderia um conjunto de reestruturações urbanas da região em questão. A primeira diretriz assumida no projeto de lei quanto à OUC diz respeito ao estímulo à transformação gradativa do uso portuário de cargas em usos residencial, comercial, serviços, cultural e de lazer, o que vem ao encontro dos modelos de reformas em outras cidades do mundo, como Barcelona.

Chama-nos atenção também neste projeto de lei, afóra os itens destacados acima, os instrumentos que serão utilizados para a implementação da OUC: “instituição de parcerias entre o poder público e o setor privado”, “consórcios públicos”, “utilização de instrumentos de mercados de capitais” e “instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro”. Quanto à alteração do Plano Diretor, a lei possibilita a Outorga Onerosa do Direito de Construir e de Alteração de Uso do Solo, permitindo o estabelecimento de índices diferenciados dentro do perímetro definido para a realização da OUC, podendo determinar índices de aproveitamento de terreno superiores aos definidos no Plano Diretor, índices estes que passam a ser denominados Coeficientes de Aproveitamento Máximo. Ainda, o PLC 25 altera o Plano Diretor ao acrescentar-lhe a autorização de usos não permitidos atualmente para o local mediante o pagamento de contrapartida pela Outorga Onerosa de Alteração de Uso. O instrumento de Outorga Onerosa de Construção se dará através da venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs). Estes permitirão a construção de edifícios com gabaritos de até 50 andares na Avenida Francisco Bicalho e no setor norte seguindo a linha do cais do porto, próximo ao Terminal Rodoviário Novo Rio, o que apagará definitivamente a História dessas porções do espaço, bem como as vistas livres dos morros da região.

⁸ Criada pelo Decreto Municipal nº 20.658/2001 e revogada pelo decreto nº 26.852/2006.



A comercialização dos CEPACs apresenta como objetivo primordial a atração de investidores interessados na revitalização, o que evidencia a forte incorporação do valor de troca ao solo urbano. Está claro que os investidores com potencial para compra de CEPACs são as grandes construtoras imobiliárias que estão muito mais interessadas nos lucros que podem obter com o processo de revitalização da área do que com as populações que lá habitam. Um ponto problemático apontado por estudiosos do projeto está no fato de somente um fundo ter se candidatado ao leilão de venda dos CEPACs: a Caixa Econômica Federal, através dos recursos do FGTS, o que significa que os CEPACs serão vendidos em lote único e que seus preços serão monopolizados por um só operador. O leilão está marcado para o dia 15 de junho de 2011.

O último ponto a ser destacado do texto do PLC 25 trata da criação do Conselho Consultivo, que tem competência (somente) para emitir pareceres sobre os relatórios trimestrais da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP). O que se torna grave em relação ao Conselho, além de sua competência, é sua composição, formada por um representante da CDURP, como coordenador; dois representantes do município; e dois representantes da sociedade civil **escolhidos pelos demais integrantes do Conselho**, com mandato de três anos.

A CDURP, por sua vez, consiste em uma sociedade de economia mista, autônoma, sob a forma de sociedade por ações, coordenada pelo município e criada pelo Projeto de Lei Complementar nº26/2009. Sua criação configura um enclave territorial, uma vez que a Companhia passa a ser responsável pela gestão de serviços de interesse local e serviços públicos de competência municipal, como paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos sólidos, drenagem de águas pluviais, iluminação pública, etc. O parágrafo terceiro do PLC que a cria afirma que “a CDURP deverá obedecer a padrões de governança corporativa”, deixando clara a adoção do modelo do planejamento estratégico de cidades para a revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro.

A Companhia foi responsável também pelo processo licitatório das propostas de concessão administrativa para a execução das obras e serviços relacionados à AEIU. Como resultado, formou-se uma Parceria Público-Privada entre a Prefeitura e o chamado Consórcio Porto Novo, cujas empreiteiras participantes são a OAS Ltda., a Norberto Odebrecht Brasil S/A e a Christiani-Nielsen Engenharia S/A. Ressalta-se a



confusão entre os papéis cabíveis a cada um dos atores envolvidos na execução do projeto, pois conforme conversas com os moradores da área, em alguns momentos eles são chamados para reuniões com a CDURP (onde somente apresenta-se o projeto, mas não se discute o mesmo com a população), em outros são abordados pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH) e em outros trava-se algum contato com o Consórcio, sendo que o objetivo dessas abordagens sempre gira em torno da questão das remoções. Em seguida, abordaremos brevemente os conflitos observados entre o projeto e os espaços vividos das populações da área.

Concepções e conflitos do projeto Porto Maravilha: apontamentos iniciais

Retomando a idéia reproduzida anteriormente de que a Reforma Passos teria produzido “duas” zonas portuárias distintas e quase incomunicáveis entre si, vemos que a OUC objeto de nossa análise, ao que nos parece, considera a área plana da expansão do porto como uma espécie de *tabula rasa*, ou seja, o que está proposto para aquela porção do espaço é a demolição dos galpões e barracões preexistentes para a construção de edifícios comerciais cujo gabarito pode variar de 20 andares para o setor mais próximo à Praça Mauá a 50 andares ao longo da Avenida Francisco Bicalho. Também para esta área está prevista a demolição parcial da Avenida Perimetral no trecho que se inicia na direção do Mosteiro de São Bento até a Rodoviária Novo Rio, a construção de uma garagem subterrânea na Praça Mauá e de uma via paralela à Rodrigues Alves cujo nome será Binário do Porto e que pretende receber o chamado VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). O píer Mauá, já em obras, receberá o Museu do Amanhã, em parceria com a Fundação Roberto Marinho (e cujo projeto – somente o projeto – do renomado arquiteto espanhol Calatrava possui como orçamento cerca de R\$20.000.000,00).⁹ Se o leitor visitar o sítio eletrônico do projeto Porto Maravilha hoje, verá que as únicas propostas concretas de intervenção na área, com exceção de algumas obras de infraestrutura urbana que já podem ser observadas ao longo das Avenidas Barão de Tefé e Rodrigues Alves, referem-se aos chamados projetos-âncora, que são os

⁹ A Associação Chiq da Silva, que trabalha com a reabilitação de imóveis ociosos para moradia social, calcula que este valor seria suficiente para reabilitar 420 unidades habitacionais, ou seja, com ele seria possível prover moradia digna para 420 famílias.



empreendimentos culturais pontuais que supostamente atrairão os investidores privados para a revitalização completa da área. Entre eles, além do Museu do Amanhã, encontra-se a restauração da Igreja de São Francisco da Prainha, situada no Morro da Conceição; a restauração, também já em andamento, do edifício “A noite” e do Palacete D. João VI (que será transformado no Museu de Arte do Rio – MAR), situados na Praça Mauá; e a construção do AquaRio (o mais moderno aquário da América Latina e cujo investimento é totalmente privado) em um dos armazéns da antiga área de operação do porto.

Tais ações caracterizam uma espécie de apagamento da história daquela porção do espaço, uma vez que, no contexto atual de inserção das cidades no mercado global,

é preciso dotar o espaço urbano de um conjunto de representações e situações capazes de constituir lugares excitantes, atraentes, criativos e ao mesmo tempo seguros para investir, jogar, apostar e consumir. Esse processo de reestruturação urbana vem impondo às cidades um catálogo de formas repetitivas e diluidoras das diferenças socioculturais qualitativas (Barbosa, 2006, p. 129).

Isto acontece ao mesmo tempo em que, no plano do discurso, é valorizado o resgate das identidades culturais e da memória das populações que habitam aquela área. Na realidade, necessitamos aqui nos remeter à outra zona portuária “isolada” pela Reforma Passos, a “parte alta” que até o final do século XIX configurava o desenho litorâneo sinuoso das reentrâncias do porto e da Baía de Guanabara. Tal porção da área se caracteriza marcadamente pela presença dos morros que a desenha. São eles: Morro da Conceição, Morro da Providência/Santo Cristo e Morro do Pinto. Conforme dissemos anteriormente, trata-se de distintas territorialidades que necessitam ser melhor compreendidas, de modo que apontamos esta tarefa para trabalhos futuros.

Entretanto, podemos dizer que, basicamente, o projeto tem se voltado para a transformação do Morro da Conceição em uma área atraente para a atividade turística; para a urbanização do Morro da Providência, o que inclui a instalação de um teleférico, um plano inclinado e diversas praças; e para a transformação das vias do entorno com a finalidade de promover a melhoria da circulação de automóveis e a construção do corredor para o VLT. Até o momento, não encontramos qualquer informação a respeito do Morro do Pinto e adjacências.



O Morro da Conceição caracteriza-se como

um pequeno bairro histórico cuja ocupação inicial remonta à época colonial, localizado numa colina próxima à Praça Mauá e tendo um casario residencial que, na sua maioria, foi construído no final do século 19 e na primeira metade do século 20. Mais recentemente, o bairro vem ganhando visibilidade na mídia e recebendo a atenção de turistas, fotógrafos, cineastas, produtores de eventos culturais e de outros atores sociais mas, paradoxalmente, só agora é que instituições públicas estão voltando a cuidar do bairro após décadas de total repúdio, abandono e esquecimento onde o Morro da Conceição gozou de grande invisibilidade junto aos órgãos da Prefeitura, do Governo do Estado e da União (Barbosa e Ossowicki, 2009, não paginado).

Os autores citados acima, moradores do bairro, vem questionando o processo de revitalização da maneira que este vem sendo realizado desde o lançamento do projeto Porto Maravilha. Para eles, tal prática tem se dado sem qualquer incentivo à participação dos moradores e a grande questão lançada pelos pesquisadores é:

Será que o IPHAN,¹⁰ - ao invés de se preocupar com a preservação dos espaços de convívio e das memórias sociais e suas relações múltiplas com fachadas, ruas, becos e escadarias, - estaria se dedicando apenas a um tipo de salvaguarda que mistura antigas práticas monumentalistas baseadas na contemplação estética das elites culturais com a tendência atual de transformar patrimônios em novas mercadorias a serem, simplesmente, consumidas? (Barbosa e Ossowicki, *op. cit.*, não paginado).

De fato, tal receio procede, uma vez que projetos de revitalização similares tem provocado uma espécie de museificação que acaba por gerar uma expulsão de populações locais e substituição das mesmas por uma população de classe média desejosa da experiência de habitar ou lançar empreendimentos comerciais em um ambiente bucólico e charmoso.¹¹ Este foi o caso da revitalização do Pelourinho, em

¹⁰ Naquele momento inicial de implantação do projeto, o IPHAN foi a instituição mais presente nas visitas ao Morro. Atualmente, segundo relatos, é notável a ausência do órgão nas discussões sobre o projeto.

¹¹ Processo iniciado em Londres e chamado por alguns autores, sendo o mais expressivo deles o geógrafo Neil Smith, de gentrificação. Arantes (2009) fala sobre a gentrificação como uma estratégia oculta: “Daí a sombra de má consciência que costuma acompanhar o emprego envergonhado da palavra, por isso mesmo escamoteada pelo recurso constante ao eufemismo: revitalização, reabilitação, revalorização, reciclagem, promoção, requalificação, até mesmo renascença, e por aí afora, mal encobrindo, pelo contrário, o sentido original de invasão e reconquista, inerente ao retorno das camadas afluentes ao coração das cidades” (p. 31).



Salvador¹², e temos observado algo semelhante no bairro carioca da Lapa. O Morro da Conceição configura uma condição *sui generis* devido ao fato de ser habitado tanto por uma população pobre e muito antiga, descendente dos portugueses que ali chegaram no século XIX, quanto por artistas que podem, por um viés, desejar a transformação do bairro em um produto turístico. De qualquer maneira, estamos em consonância com Barbosa (2006) quando este afirma:

São dessa mesma matriz urbanística os esforços de reconstituição das singularidades histórico-culturais dos lugares, que não ultrapassam mais o seu papel de remake da paisagem. A recomposição de fachadas de casas e prédios considerados tradicionais, a organização de corredores culturais e bairros estilizados com cores e formas do passado emprestam à paisagem um certo sentido bucólico (e retrô). No entanto, a pretensa recuperação da ‘memória histórica’ revela-se como um processo de museificação estético-mercantil de ruas, praças e bairros, cujo propósito maior é servir mais como *playground* cultural para a expansão da indústria do turismo do que propriamente revitalizar ou consagrar tradições populares (p. 129-130).

No que se refere ao Morro da Providência, a impressão que tivemos em nossas visitas de campo e a partir da participação no Fórum Comunitário do Porto já citado acima, é a de que a grande justificativa para a realização de obras por toda a favela é o Projeto Morar Carioca, que de uma forma ou de outra acabou sendo atrelado ao Porto Maravilha. Contudo, está-se desconsiderando neste processo qualquer respeito ao direito à informação e à moradia, uma vez que através de uma estimativa visual, percebemos que a Secretaria Municipal de Habitação (SMH) marcou cerca de 300 casas para remoção sem que os moradores tenham qualquer informação formalizada a respeito dos motivos para tais marcações e das possibilidades futuras de reassentamento, como podemos ver com maior detalhamento e clareza no relatório produzido pelo Fórum comentado anteriormente.

Não nos alongaremos quanto a este assunto devido ao limite do artigo, mas podemos dizer que o Projeto Porto Maravilha, mesmo ao considerar o espaço construído em suas propostas, no que se refere à área que estamos chamado de “parte alta”, vem desconsiderando a dimensão do espaço vivido das populações que habitam a área. Tal questão será mais bem estudada e fica como um apontamento para trabalhos futuros.

¹² Ver dissertação de Sotratti (2005).



Para não concluir e em busca de novos apontamentos

Podemos dizer que a proposta atual de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro cumpre um ideário neoliberal de ordenamento das cidades a partir do incentivo à iniciativa privada, à estetização do espaço e ao sufocamento dos espaços vividos e das territorialidades das populações que habitam a área. Tendo em vista tal configuração, nossa hipótese é a de que o espaço que se produzirá será um espaço voltado para o desencontro mais do que o para encontro, para a anulação das diferenças mais do que para a diversidade, para a satisfação de outros que não aqueles que tem participado ativamente da produção histórica daquela porção do espaço. Todavia, acreditamos no potencial dos movimentos sociais que têm se organizado para resistir às propostas tais como elas vem sendo colocadas e para propor alternativas ao projeto. A questão que nos cabe, deste modo, passa pelo processo de compreensão dessas territorialidades que vem sendo sufocadas a fim de que possamos contribuir para a construção de um outro Porto Maravilha, este sim que atenda aos anseios daqueles que são os verdadeiros produtores do espaço vivido da área.

O presente trabalho procurou apontar, ainda que sucintamente, para as contradições presentes na elaboração e implantação do projeto Porto Maravilha em relação às populações que habitam a área. Restam como novos apontamentos o estudo aprofundado dos espaços vividos daquelas populações a fim de que possamos compreender o espaço produzido como um embate entre o concebido e o vivido. Para tanto, deixamos como possibilidade futura também o estudo das resistências e da organização dos grupos sociais que ali vivem em função da proposição de um novo projeto, um novo Porto Maravilha.

Referências bibliográficas

ARANTES, Otília Beatriz Fiori. Uma estratégia fatal: a cultura nas novas gestões urbanas. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. 5ª ed. Petrópolis: Vozes, 2009, p. 11-74.

BARBOSA, Jorge Luiz. O ordenamento territorial urbano na era da acumulação globalizada. In: OLIVEIRA, Márcio Piñon de; HAESBAERT, Rogério; MOREIRA,



Ruy (orgs.). **Território, territórios**: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: DP&A, 2006, 2ªed, p. 125-146.

BARBOSA, Antônio Agenor e OSSOWICKI, Tomas Martin. Revitalização do Porto, IPHAN e políticas culturais no Morro da Conceição. In: **Minha cidade**, ano 09, n. 108.02, 2009. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/09.108/1842>>. Acesso em: jun. 2010.

CARDOSO, Elizabeth Dezouarth *et. al.* **História dos bairros**: Saúde, Gamboa, Santo Cristo. Rio de Janeiro: Índex, 1987.

CLAVER, Nuria. A Ciutat Vella de Barcelona: renovação ou gentrificação. In: BIDOU-ZACHARIASEN, Catherine (org.). **De volta à cidade**: dos processos de gentrificação às políticas de “revitalização” dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006, p. 145-166.

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

CONCURSO PORTO OLÍMPICO. Disponível em: <<http://concursoportoolimpico.com.br/website>>. Acesso em: mai. 2011.

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA DA REGIÃO DO PORTO DO RIO. Disponível em: <<http://www.portomaravilhario.com.br>>. Acesso em: fev. 2011.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). In: **Scripta Nova**. Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. XII, n. 270(56), 2008. Disponível em: <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270-56.htm>>. Acesso em: ago. 2008.

FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO. Relatório de violações de direitos e reivindicações.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 2007.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2006.

INSTITUTO DOS ARQUITETOS DO BRASIL. **Edital do Concurso Público Nacional de Projetos de Arquitetura e Urbanismo para a Vila de Mídia e outras instalações olímpicas na Região Portuária do Rio de Janeiro**. Termo de referência. Anexo 1. Disponível em: <http://www.concursoportoolimpico.com.br/_media/anexo_I.pdf>. Acesso em: mai. 2011.



» XI Congresso Luso Afro Brasileiro de Ciências Sociais

Diversidades e (Des)igualdades

Salvador, 07 a 10 de agosto de 2011.

Universidade Federal da Bahia (UFBA) - PAF I e II
Campus de Ondina

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. **Dos trapiches ao porto**: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.

LEFÈBVRE, Henri. **La production de l'espace**. Paris: Anthropos, 1974.

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

PROJETO PORTO MARAVILHA. Disponível em:
<<http://www.portomaravilhario.com.br>>. Acesso em: mai. 2010.

SOARES, Eliana Miranda Araújo da Silva & MOREIRA, Fernando Diniz. Preservação do patrimônio cultural e reabilitação urbana: o caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. In: *Da Vinci*, v. 4, n. 1, 2007, p. 101-120.

SOTRATTI, Marcelo Antonio. **Pelas ladeiras do Pelô**: a requalificação urbana como afirmação de um produto turístico. 2005, 309p. Dissertação (Mestrado em Geografia). Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Estadual de Campinas.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**. 5ª ed. Petrópolis: Vozes, 2009, p. 75-104.