

Da emergência do imaginário da revitalização ao Porto Maravilha

Nelson Diniz

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional

Introdução

O *slogan* do Porto Maravilha refere-se a “sonho tornado realidade” (Figura 1). Disso deriva a ideia de que há uma trajetória que possui nesse projeto seu ponto culminante. As propostas de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro sucederam-se desde os anos 1980. Envolveram múltiplos atores, como o Estado, em seus três níveis de governo, a iniciativa privada, associações profissionais, de classe e de moradores. Cada uma das iniciativas e o conjunto delas ou não alcançaram seus objetivos ou o fizeram de maneira limitada.

Figura 1 – Slogan do projeto Porto Maravilha



Fonte: David (2001).

Consideradas as propostas que antecederam o Porto Maravilha, são objetivos deste artigo: i) descrever e analisar as características gerais do projeto; ii) identificar

continuidades e rupturas; e iii) compreender alguns de seus elementos à luz do que foi denominamos imaginário da revitalização.

Características gerais do projeto Porto Maravilha

Em consonância com o Estatuto da Cidade, a Lei Complementar Municipal n. 101, de 23 de novembro de 2009, instituiu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCPRJ). A área do Porto Maravilha abrange, aproximadamente, 5 milhões de metros quadrados, correspondentes aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de trechos de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova. De acordo com a Lei 101/2009, o término da OUCPRJ ocorrerá quando as intervenções previstas no Programa Básico de Ocupação da Área estiverem concluídas, no prazo máximo de 30 anos.

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

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

Segundo o Estatuto da Cidade, as OUCs preveem, entre outras medidas: i) a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente; ii) a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente; e iii) a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais¹ (BRASIL, 2001).

O Artigo 5º da Lei 101/2009 alterou o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, de 1992, incluindo entre seus instrumentos a Operação Urbana Consorciada – além da Outorga Onerosa do Direito de Construir e de Alteração de Uso de Solo, da Cessão ou Transferência do Direito de Construir, do Direito de Superfície e do Direito de

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

Preempção². O Artigo 5º também estabeleceu índices de aproveitamento do terreno diferenciados na área da OUCPRJ e admitiu usos não permitidos para o local, mediante pagamento de contrapartida, na forma da Outorga Onerosa de Alteração de Uso.

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

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

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

O Artigo 2º da Lei 101/2009 definiu, ainda, os princípios e diretrizes do Porto Maravilha. São princípios do planejamento, da execução e da fiscalização da OUCPRJ: i) a priorização do transporte coletivo sobre o individual; ii) a valorização da paisagem urbana, do ambiente urbano e do patrimônio cultural material e imaterial; iii) o atendimento econômico e social da população diretamente afetada; iv) a promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos; v) a integração da área com a Área Central e o estímulo ao uso residencial; vi) a transparência do processo decisório e o controle com representação da sociedade civil; e vii) o apoio à regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social (RIO DE JANEIRO, 2009).

As diretrizes do Porto Maravilha destacam questões relativas: i) aos usos concomitantes portuário, residencial, comercial, de serviços, cultural e de lazer; ii) aos investimentos em infraestrutura e reurbanização; iii) à melhoria das condições ambientais; iv) à integração da orla marítima à Área Central; v) à criação de circuito histórico-cultural; vi) aos sistemas de transportes; vii) ao estímulo ao uso residencial; viii) às atividades de

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

transporte marítimo de passageiros; ix) à promoção de habitação de interesse social; x) à criação de equipamentos públicos de lazer; xi) aos melhoramentos nas áreas de especial interesse social; xii) às atividades de geração de emprego e renda na região; xiii) à sustentabilidade da população residente; xiv) ao reconhecimento das comunidades tradicionais; xv) à restauração e reconversão de imóveis de valor histórico; e xvi) ao uso de energias limpas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

São igualmente limitados os mecanismos de participação do Porto Maravilha. Para emitir pareceres sobre os relatórios trimestrais da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro³ (CDURP), o Artigo 40 da Lei 101/2009 criou o Conselho Consultivo da OUCPRJ. Além do caráter meramente consultivo, os três representantes da sociedade civil são escolhidos pelos demais conselheiros, um representante da CDURP e três do poder público municipal.

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

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

Portanto, apesar das exigências do Estatuto da Cidade sobre os Planos de Operação Urbana Consorciada, no Porto Maravilha prioriza-se o Programa Básico de Ocupação da Área. Isto é, as intervenções descritas no Quadro 1, o Sistema Viário Prioritário e a definição de novos parâmetros de uso e ocupação do solo.

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

Quadro 1 – Intervenções previstas no Programa Básico de Ocupação da Área da OUCPRJ

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

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

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

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

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

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

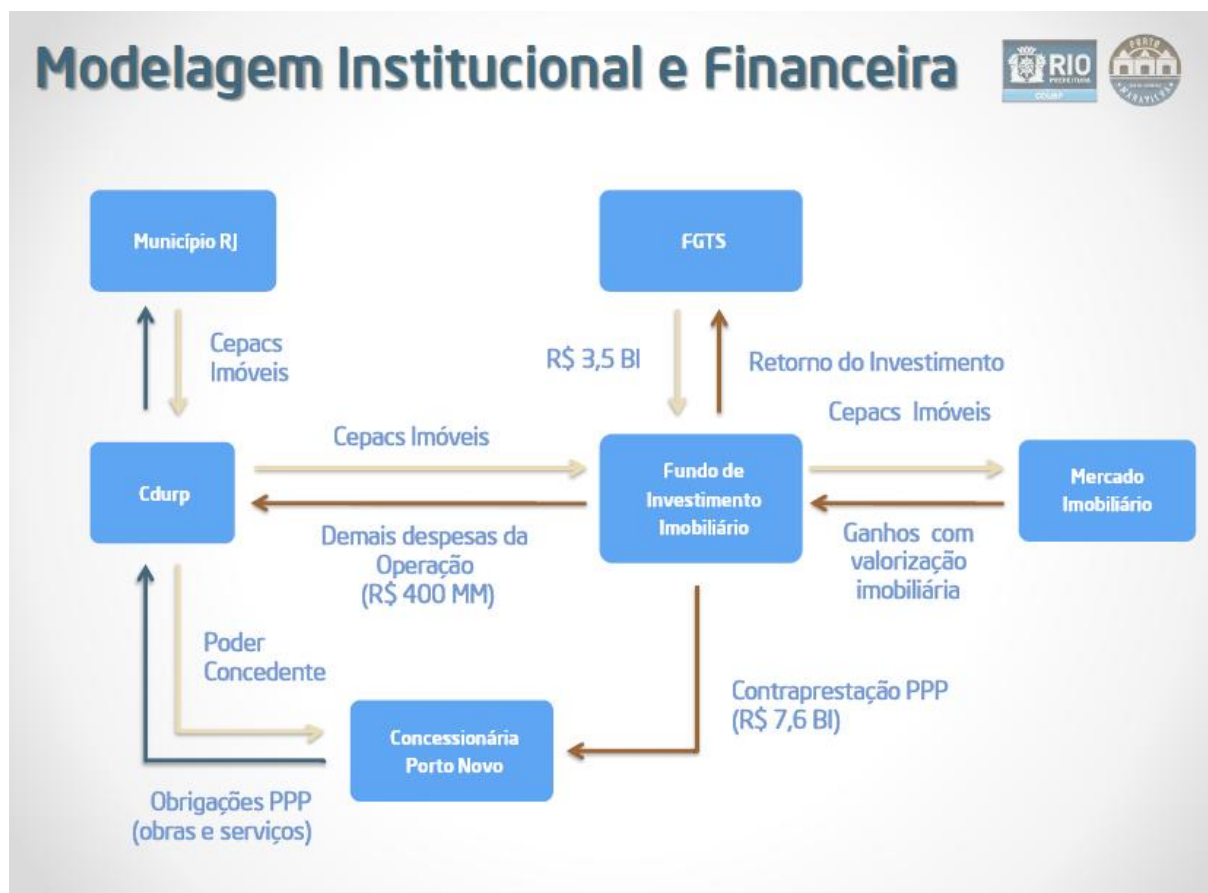
O Rio de Janeiro foi buscar no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 2001) a forma para obter recursos do setor privado sem onerar o Tesouro municipal, tão absorvido por outras prioridades (como educação e saúde). A nossa ferramenta no Porto Maravilha é a Operação Urbana Consorciada, que possibilita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

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

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

A segunda fase do Porto Maravilha será realizada por intermédio de Parceria Público-Privada⁴ (PPP). No entanto, o início das obras, em julho de 2012, só foi possível em virtude da aquisição pela CEF da totalidade dos CEPACs emitidos pelo Município do Rio de Janeiro. A Figura 2 ilustra as formas de financiamento da segunda fase do Porto Maravilha.

Figura 2 – Modelagem financeira da segunda fase do Porto Maravilha



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

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

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

Rupturas discursivas e continuidades nas propostas de intervenção

Desde os anos 1980, os discursos sobre a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro fundamentaram-se numa percepção de crise. Crise definida em termos de estagnação econômica, de diminuição da centralidade política da cidade, de subutilização do patrimônio funcional do porto, de degradação ambiental, de obsolescência urbana e/ou de problemas sociais (Quadro 2).

Quadro 2 – Percepção da crise da região portuária em planos de revitalização

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

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

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

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

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

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

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

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

[...] o novo Rio que se delineia encontrou no jovem prefeito Eduardo Paes – e em sua também jovem equipe – agentes competentes e motivados para levar a cabo tantos projetos ao mesmo tempo. Justamente por seu dinamismo, coube a Paes rever conceitos e implementar com coragem, logo nos primeiros meses de governo, uma antiga proposta da Associação Comercial, em conjunto com a ADEMI, formulada inicialmente nos anos 80. Chegamos a criar um Banco de Negócios, Riopart, que investiu em trazer para o Rio profissionais ligados a projetos bem-sucedidos em cidades como Baltimore, Buenos Aires, Barcelona, Roterdã e Cidade do Cabo. Infelizmente nenhum governo municipal ou estadual e muito menos o federal (que, por meio da Cia. Docas, impôs todo o tipo de resistência) teve a sensibilidade da atual gestão em reconhecer a importância que uma zona portuária revitalizada poderia ter para a cidade (p. 7).

As citações acima são exemplos dos discursos que associam o advento e a viabilização do Porto Maravilha às mudanças recentes da conjuntura econômica e política do Brasil e do Rio de Janeiro. De fato, apesar da previsão de até 30 anos para a conclusão da OUCPRJ, as ações e intervenções relativas ao Porto Maravilha já transformaram a região portuária mais do que qualquer uma das propostas precedentes.

No entanto, o projeto não pode ser compreendido apenas como o resultado de um “momento mágico”, de um “novo Rio”.

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

Poucos dias após as eleições de 2008, o então prefeito recém-eleito [Eduardo Paes] convidou-me para apresentar-lhe o Programa Porto do Rio que elaborei em minha gestão de secretário de Urbanismo e presidente do Instituto Pereira Passos (IPP) entre 2001 e 2006. Tornou-se um grande implementador da causa e rebatizou-o de Porto Maravilha [...] Paes não teve nenhuma dificuldade em adotar o programa, aperfeiçoá-lo e colocar sua boa relação tanto com o governo do estado, quanto com o federal para tirar o sonho do papel. Empenhei-me em ajudar ao máximo sua equipe com todo o conhecimento acumulado e, na Câmara de Vereadores, para aprovação das três leis que viabilizam estrategicamente a revitalização (p. 292).

Na verdade, não se tratam somente das relações entre esses dois projetos. Existiram nexos de continuidade entre todas as propostas precedentes, o que parece ter produzido um imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Os principais elementos desse imaginário referem-se: i) à expansão da Área Central da cidade; ii) à transformação do caráter histórico-cultural da região portuária em marcos de distinção; iii) à multiplicidade de usos; iv) às formas público-privadas de gestão e financiamento; v) à modernização da circulação viária e aos sistemas de transporte “inovadores”; e vi) aos empreendimentos-âncoras, destacando a centralidade do Píer e da Praça Mauá. O Quadro 3 sintetiza as correspondências entre o imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha.

Quadro 3 – Síntese das correspondências entre o imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha

Elementos do imaginário da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro	Porto Maravilha
Expansão da Área Central da cidade	Princípios e diretrizes da Lei 101/2009 sobre a integração da região portuária à Área Central
Transformação do caráter histórico-cultural da região portuária em marcos de distinção	Princípios e diretrizes da Lei 101/2009 sobre a criação de circuito histórico-cultural e a valorização do patrimônio cultural material e imaterial da região portuária. Porto Maravilha Cultural
Multiplicidade de usos	Transformação dos parâmetros urbanísticos prevista na Lei 101/2009, com destaque para os usos mistos e os novos coeficientes de aproveitamento dos terrenos
Formas público-privadas de gestão e financiamento	Criação, pela Lei 102/2009, da CDURP. CEPACs. Contrato de PPP para realização da segunda fase do projeto

Modernização da circulação viária e sistemas de transporte “inovadores”	Sistema Viário Prioritário, previsto no Programa Básico de Ocupação da Área, novas formas de mobilidade urbana, com destaque para o VLT
Em empreendimentos-âncoras, destacando a centralidade do Pier e da Praça Mauá	Museu de Arte do Rio (MAR) e Museu do Amanhã

Fonte: Elaborado pelo autor.

O próprio *slogan* do Porto Maravilha, “o sonho tornado realidade”, indica relações de continuidade. Mas, ao mesmo tempo, evidencia uma ruptura discursiva. Trata-se da tentativa de diferenciação baseada na ênfase na viabilização do projeto, em oposição aos fracassos anteriores.

À semelhança das políticas de revitalização urbana, nos discursos sobre o Porto Maravilha há uma tensão entre o passado e o presente. Tensão que se transforma em *marketing* político⁵. No entanto, as correspondências entre o Porto Maravilha e as propostas anteriores demonstram que elas não foram inviabilizadas, mas concretizadas sob novas formas.

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

O imaginário da revitalização no Porto Maravilha

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

Foi necessário conceber um plano completo de revitalização para a área, de forma que a transforme num novo vetor de crescimento da cidade, como ocorreu com os bairros Copacabana, na década de 1940, Ipanema e Leblon na década de 1960 e com a Barra da Tijuca, a partir da década de 1970 [...] Ela está localizada próxima a grandes eixos de circulação (Linha Vermelha, Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho) e à área central da cidade, com frente para a Baía da Guanabara. É a porta de entrada para os turistas que chegam à cidade em cruzeiros e tem em seu interior vários pontos de interesse como a Igreja de São Francisco da Prainha, o conjunto urbano do Morro da Conceição e a recém

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

construída Cidade do Samba. Todos estes aspectos são importantes e apontam uma vocação para um uso da área muito mais intenso do que hoje ocorre com a instalação de novos moradores, comércios, serviços, equipamentos urbanos, culturais, de lazer e grandes parques (PCRJ, s/d, p. 16).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Iniciativa da Prefeitura do Rio de Janeiro e da Fundação Roberto Marinho, a construção do Museu de Arte do Rio foi executada com investimentos de R\$ 79,5 milhões dos Governos Federal e Municipal. O projeto arquitetônico foi concebido pelo escritório Bernardes Jacobsen Arquitetura. Vale e Organizações Globo patrocinam o museu. Em reportagem sobre a inauguração do MAR no sítio oficial do Porto Maravilha na internet, Lopes (2013) afirma que:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Apesar dos “temores” de Sirkis, projetos habitacionais de baixa renda não são prioridades no Porto Maravilha⁶. Até o presente momento, ações de promoção de moradia de interesse social e de regularização fundiária são residuais, o que coloca em questão a base social do crescimento demográfico esperado para a região portuária. Segundo Cardoso (2013):

Ora tal projeção é anunciada para cem mil moradores, conforme divulgado no informativo “Porto Maravilha”, nº2 (CDURP, julho de 2010) ora os cálculos triplicam essa previsão e anunciam um aumento esperado de aproximadamente trezentos mil moradores, conforme previsto pelo Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da OUC do Porto do Rio. Importa observar que nenhuma das projeções parece contar com a participação significativa dos segmentos de baixa renda já residentes na área da OUC, nem com a participação futura de novos segmentos sociais de baixa renda vindos de outras localidades do Rio de Janeiro à procura de habitação de interesse social no centro da cidade (p. 73).

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

A difusão de sistemas de segurança e o controle arquitetônico das fronteiras sociais sobressaem nas políticas urbanas contemporâneas (DAVIS, 1993). Para Davis (1993), trata-se da militarização da vida na cidade, da fusão da arquitetura, do urbanismo

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

e do aparato policial. Nas circunstâncias de preparação e realização de grandes eventos na cidade do Rio de Janeiro, é possível demonstrar a relação entre a localização das UPPs, dos principais pontos turísticos da cidade, dos equipamentos dos megaeventos esportivos e das vias de acesso ao Aeroporto Internacional. De acordo com publicação do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro:

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

Em reportagem da Revista Ademi Rio, de agosto de 2011, o então Secretário de Segurança Pública do Estado Rio de Janeiro, José Mariano Beltrame, foi questionado sobre as relações entre as UPPs e a dinâmica dos investimentos imobiliários na cidade:

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

Em sua resposta, Beltrame tergiversou. No entanto, a indagação é suficiente para revelar como se elaboram discursos sobre o papel da segurança pública na produção dos novos espaços para a classe média no Rio de Janeiro. A UPP do Morro da Providência foi instalada em 26 de março de 2010 e, conforme a definição do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, corresponde às áreas do Porto Maravilha e do Porto Olímpico (Figura 3). Destaque-se que, na Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa, de 1991, o Morro da Providência foi caracterizado como “problema social grave”, para o qual solução deveria ser encontrada, sob pena de comprometer a revitalização.

Figura 3 – Projeto vencedor do Concurso Porto Olímpico, do arquiteto João Pedro Backheuser



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

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

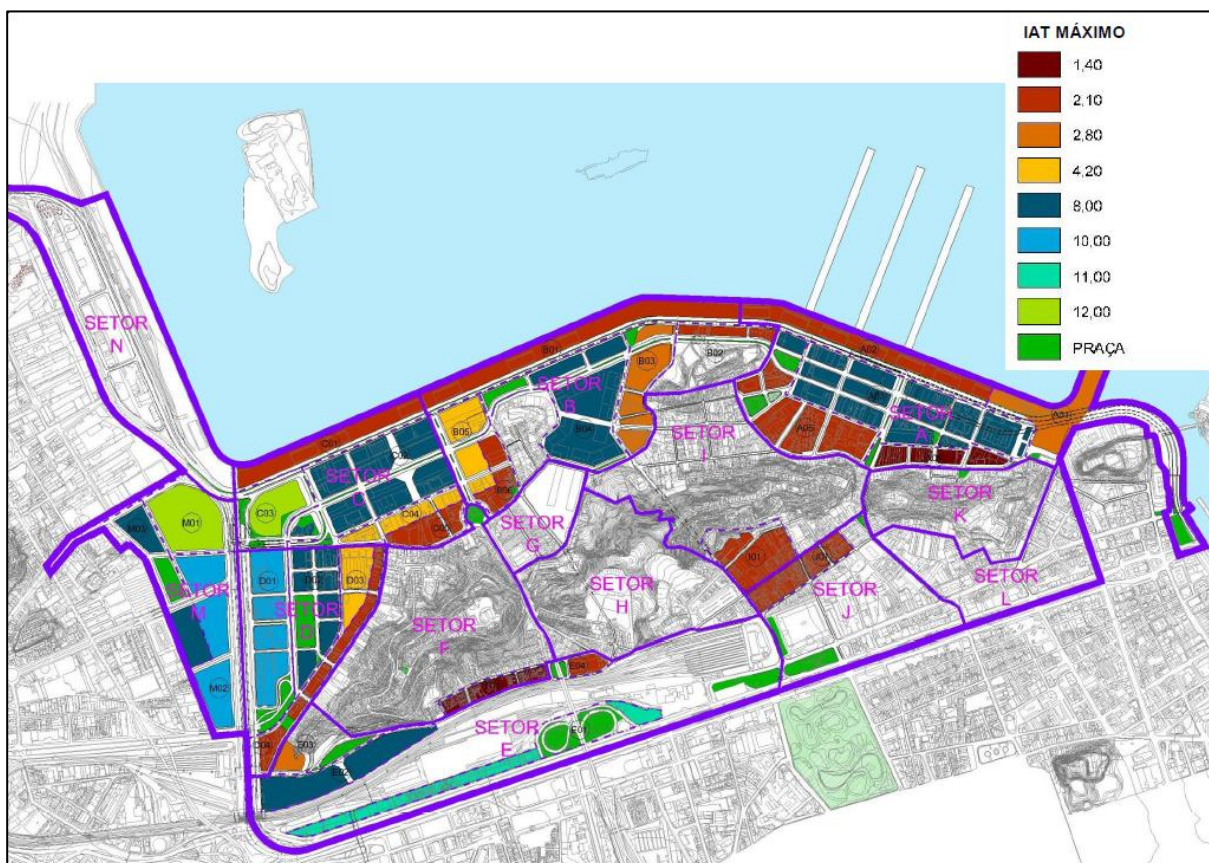
As vilas de mídia e de árbitros deixarão como herança cerca de 11.000 quartos ou 4.500 apartamentos de padrão de classe média, contribuindo bastante para um dos principais objetivos da operação urbana: estimular o aumento do número de habitantes (p. 6).

Uma vez que o antigo zoneamento, principalmente da ZP, restringia os usos comercial, residencial e de serviços, a alteração dos parâmetros de uso e ocupação do solo tornou-se condição da revitalização da região portuária. A manutenção dos parâmetros anteriores explica, em parte, a inviabilização das iniciativas que precederam o Porto Maravilha. Desde o Plano de Desenvolvimento Urbano da Retaguarda do Porto do Rio de Janeiro, de 1989, sucederam-se propostas prevendo novo zoneamento. A Lei 101/2009 transformou a ZP em Zona de Uso Misto. Na ZUM permitem-se os usos

comercial, residencial e de serviços. Nas demais áreas prevalecem as disposições do regulamento de zoneamento da cidade.

No Porto Maravilha, para fins de definição dos novos parâmetros urbanísticos, a AEIU foi dividida em setores e subsetores (Figura 4). Tendo em vista que o Artigo 5º da Lei 101/2009 autorizou parâmetros diferenciados na área da OUCPRJ, novos gabaritos, taxas de ocupação e coeficientes de aproveitamento básico e máximo dos terrenos foram determinados por subsetor.

Figura 4 – Setores e subsetores da AEIU da OUCPRJ



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

O coeficiente ou índice de aproveitamento indica o potencial construtivo dos terrenos em relação à sua área. Por exemplo, em terreno com coeficiente de aproveitamento igual a 1, o potencial construtivo corresponde à medida de sua área em metros quadrados. Se for igual a 2, torna-se o dobro da área do terreno, e assim sucessivamente. Para cobrança de Outorga Onerosa do Direito de Construir são estabelecidos coeficientes de aproveitamento básico (CAB) e máximo (CAM). Uma vez permitidos pela legislação de uso e ocupação do solo, empreendimentos cujas áreas de construção superem o CAB sujeitam-se ao pagamento de contrapartidas ao poder público

municipal. No Porto Maravilha, e nas operações urbanas em geral, tal contrapartida refere-se à aquisição de CEPACs, que outorgam potencial adicional de construção (Figura 5).

Figura 5 – Aumento do potencial construtivo pela aquisição de CEPACs



Fonte: www.portomaravilhario.com.br.

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

Os potenciais adicionais de construção, os demais parâmetros urbanísticos e os incentivos fiscais, associados a outros fatores como a política de segurança e o Porto Olímpico, expressam a intenção de criar as condições da produção de um espaço adequado às atividades comerciais, de negócios, culturais e aos usos residenciais de classe média.

Referências

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

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

BRASIL. **Lei Federal n. 10.257**, 10-07-2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/10257.htm. Acesso em: 22/03/2013.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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