



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



**REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL NA ZONA PORTUÁRIA  
DO RIO DE JANEIRO: GENTRIFICAÇÃO E COESÃO  
ESPACIAL**

BRUNO PEREIRA DO NASCIMENTO

Orientador: William Ribeiro da Silva

Rio de Janeiro,

2017

REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO:  
GENTRIFICAÇÃO E COESÃO ESPACIAL

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito para obtenção do grau de Mestre em Geografia.

Aprovada em \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_\_

---

Prof. Dr. William Ribeiro da Silva (orientador)  
(PPGG/IGEO/UFRJ)

---

Prof. Dr. Marcelo Lopes de Souza  
(PPGG/IGEO/UFRJ)

---

Prof. Dr. Floriano Godinho de Oliveira  
(PPGEO/IGEOG/UERJ)

Rio de Janeiro,  
2017

### CIP- Catalogação na Publicação

P244r Pereira do Nascimento, Bruno  
Reestruturação espacial na Zona Portuária  
do Rio de Janeiro: gentrificação e coesão  
espacial /  
Bruno Pereira do Nascimento. -- Rio de  
Janeiro, 2017.  
210 f.

Orientador: William Ribeiro da Silva.  
Dissertação (mestrado) - Universidade  
Federal do  
Rio de Janeiro, Instituto de Geociências,  
Departamento de Geografia, Programa de Pós-  
Graduação em Geografia, 2017.

1. Porto Maravilha. 2. Gentrificação. 3.  
Coesão Espacial. I. Ribeiro da Silva,  
William, orient. II. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da  
UFRJ com os dados fornecidos pelo autor.

## AGRADECIMENTOS

São muitas as pessoas que se constituíram como verdadeiras bases de auxílio e força nessa prazerosa, intensa e desafiadora caminhada de dois anos como estudante do conceituado Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ.

No campo espiritual, agradeço a meus guias espirituais, amigos desencarnados e a Deus. Tenho convicção que eles estiveram ao meu lado e me ajudaram a seguir no caminho que melhor se adéqüe a minha missão e aprendizado. A eles, meu muito obrigado!

Com relação a minha família, são muitos os agradecimentos! Sem vocês não teria, sequer, conquistado uma vaga na graduação em Geografia pela UFRJ. Dentro de casa, minha mãe **Denise** e meu irmão **Thiago** são fundamentais. Muitas brincadeiras, conversas, cumplicidade e também discussões. Ingredientes combinados e temperados com muita união! Mãe, obrigado por ter me apoiado até aqui. Busco sempre te dar cada vez mais orgulho e te agradeço por ter me dado base e proteção, em diversas esferas da vida. Thiago (vulgo “TH”), o que dizer de você, cara? Meu melhor amigo! Muitas conversas, brincadeiras, segredos e desabafos. Você é essencial na minha vida e me deu muita força para conseguir concluir mais esse ciclo na minha vida. Até coisas pequenas, como uma partida de CrossFire, foram (e são!) indispensáveis! Não posso deixar de mencionar meu avô **Dimas** e minha avó **Sula**. Vocês são maravilhosos! Meus velhinhos que muito amo. Este senhor, flamenguista convicto, bancou meus estudos e os do meu irmão. Toda a semana me dava importantes “semanadas”, muitos conselhos e me brinda, sempre, com boas “resenhas” sobre futebol. Já minha avó Sula é uma das pessoas mais meigas que tive e tenho o prazer de conhecer e conviver. Pessoa que acorda a mim e meu irmão com um copo de café com leite na mão; faz seus famosos bolos “de bolo” com cobertura de chocolate; brinca muito e nos cativa com seu jeito de ser. Claro que não poderia me esquecer do carinhoso apelido de “rato branco” (risos!). Não posso deixar de mencionar meu tio **Junior** nos agradecimentos. Esse cara nota 10 me recebeu de braços abertos na sua casa em um momento difícil e as nossas conversas, além de ajudarem a organizar meus sentimentos e inquietações, me motivaram a ingressar no curso de mestrado em Geografia. Ao meu pai **Ronaldo**, sou grato por todas as palavras de apoio nos momentos em que estava cansado, seu incentivo e nossas conversas foram muito importantes para mim! Agradeço, também, a Papai do Céu por



Ele ter colocado na minha vida uma pessoa tão maravilhosa quanto a **Vanessa**. Amiga, confidente, companheira, pessoa que adoro morder, fazer cosquinhas (risos!) e minha noiva. Não teria chegado até este momento sem o seu abraço e nossas conversas, sou muito grato por tudo, e para não perder a viagem, EU TE AMO MUITO!

No ambiente acadêmico, agradeço por todo o apoio, conversas e orientações feitas pelo professor **William Ribeiro da Silva**. Boa pessoa e bom profissional. Foi um enorme prazer trabalhar com você na graduação e no mestrado. Tenha certeza que anseio prolongar essa parceria (iniciada em 2010) no doutorado! Outro geógrafo que me ajudou imensamente durante o mestrado foi o prof. **Roberto Lobato Corrêa**. Além da relação professor/aluno que tivemos em 2015, conversávamos muito sobre minha pesquisa. O professor Lobato me indicou textos, fez ponderações (sempre coerentes) sobre minhas assertivas e sempre ouviu/respondeu minhas perguntas e inquietações com sobriedade e imensa capacidade de articular teorias e autores como poucas vezes presenciei. Nossas conversas auxiliaram em saltos qualitativos nas páginas que seguem. Agradeço, também, aos meus amigos e companheiros de GRUCE e PET por todo o apoio e ajuda em (muitos!) trabalhos de campo realizados na Zona Portuária. Sem ajuda de vocês a presente pesquisa dificilmente teria saído do forno. Muito obrigado, **Lucas Barreta, Renan Martins, Luana Lessa, Marcelo Elyas, Gabriel de Sousa, João Victor Sanches e Cindy Rodrigues!** Não posso deixar de mencionar a grande ajuda da colega de laboratório **Lívia Maria** pelas boas conversas sobre o Porto Maravilha – em razão de ser um objeto de estudo comum aos dois – e por ela ter me ajudado bastante na tradução de trechos em inglês citados de modo direto, no decorrer da dissertação, e também na confecção do *abstract*, tal qual o amigo de trabalho e também professor de Geografia, **Marcos Santos**.

**Resumo:****REESTRUTURAÇÃO ESPACIAL NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO:  
GENTRIFICAÇÃO E COESÃO ESPACIAL**

O presente estudo analisou a reestruturação espacial em curso na Zona portuária do Rio de Janeiro, empreendida pela Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha. Procurou-se, ao longo da pesquisa, destacar as contradições sociais atreladas à renovação espacial da localidade, como remoções compulsórias de pobres urbanos e elevado aumento no preço da terra. Está-se refletindo sobre tal dinâmica a partir do conceito de *gentrificação*. A fim de identificar as especificidades da mencionada reestruturação, observou-se os atores sociais envolvidos, o aumento do preço da terra na área abrangida pela OUC Porto Maravilha e as maneiras pelas quais ele afeta os residentes menos abastados. A antiga função portuária e de moradia em ocupações de sem-teto está sendo substituída por outros usos, como os corporativos, fazendo com que essa área alcance *status* de um novo centro de gestão empresarial e territorial. A reflexão ganha sustentação em face dos novos empreendimentos corporativos que estão sendo construídos na área, a saber: Vista Guanabara, sede da L'Oréal Brasil, Pátio Marítima, Porto Atlântico Central Business etc; destacam-se ainda os suntuosos empreendimentos hoteleiros (AC Hotel Porto Maravilha e Holiday In Porto Maravilha) e de uso cultural (Museu do Amanhã, Museu MAR e AquaRio). Há também o Veículo Leve sobre Trilhos, que é encarado neste estudo como uma forma simbólica espacial, já que além de ser um novo modal de transporte à disposição na área reestruturada, conecta material e simbolicamente o Centro à área portuária. Este complexo conjunto de dinâmicas e processos espaciais está sendo promovido, ainda, por intensa operação de *city marketing*, visando maior aceitação da população acerca da reestruturação da área. Isso gera importante ressignificação espacial, pois a área antes estigmatizada como perigosa, escura e sem atrativos passou a ser descrita como bonita, segura e cheia de opções de usos. Por conta disso, novos públicos passaram a frequentar a Zona Portuária. Assim sendo, gentrificação, coesão espacial e as novas práticas espaciais orquestradas pelos frequentadores são três facetas que, embora distintas, são todas ligadas ao (mesmo) processo de reestruturação espacial em curso na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

**Palavras-chave:** Porto Maravilha; Gentrificação; Coesão Espacial.

**Abstract:****SPATIAL RESTRUCTURING IN THE PORT ZONE OF RIO DE JANEIRO:  
GENTRIFICATION AND SPACE COHESION**

The present study analyzed the ongoing spatial restructuring in the Rio de Janeiro Port Zone, undertaken by the Porto Maravilha Consortium Urban Operation (Porto Maravilha CUO). It was sought out, during the process of the research, to detach the social contradictions linked with the spatial renewal of the locality, such as compulsory removals of the poor urban people and high increase in the price of land. The reflection about this dynamics is being done from the concept of gentrification. In order to identify the specificities of the aforementioned restructuring, it was observed the social actors involved, the increase in the price of land in the area covered by CUO Porto Maravilha and the ways in which it affects less wealthy residents. The old port function and the old function of housing in homeless occupations are being replaced by other uses, such as corporatives, which is causing the fact that this area reaches the status of a new business and territorial center. The reflection gains sustenance in the face of the new corporate enterprises that have been constructed in the area, such as: (Vista Guanabara, headquarters of L'Oréal Brasil, Pátio Marítima, Porto Atlântico Central Business, etc.); sumptuous hotel ventures (AC Hotel Porto Maravilha and Holiday In Porto Maravilha) and of cultural use (Museu do Amanhã, Museum MAR and AquaRio) stand out too. There is also the Light Rail Vehicle (VLT-Veículo Leve sobre Trilhos), which is faced in this study as a spatial symbolic form since, besides being a new transportation modal at the disposal of the restructured area, it connects material and symbolically the centre to the Port Zone. This complex set of dynamic and spatial processes is being promoted, still, by an intense operation of city marketing, aiming at greater acceptance of the population on the restructuring of the area. It results in important spatial re-signification, since the area, before stigmatized as dangerous, dark and unattractive, became being described as beautiful, safe and full of options of uses. Because of this, new publics started attending the Port Zone. Thus, gentrification, spatial cohesion and the new spatial practices orchestrated by the visitors are three facets that, although distinct, are all linked to (the same) process of spatial restructuring prevailing in the Port Zone of Rio de Janeiro.

**Key words:** Porto Maravilha; Gentrification; Espatial cohesion.

## SUMÁRIO

<b>1. INTRODUÇÃO.....</b>	<b>18</b>
<b>2. ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: BUSCA POR UM REFERENCIAL TEÓRICO.....</b>	<b>34</b>
2.1 (Re) discutindo a teoria: Modelos gerais e a Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	36
2.1.1 Repensando a Zona em Transição.....	37
2.1.2 Da Zona em Transição à Zona Periférica do Centro: virtudes e problemas.....	42
2.2 Zona Portuária do Rio de Janeiro: da marginalização espacial ao Porto Maravilha.....	46
2.2.1 Da transferência da Capital Federal ao 1º Plano Estratégico (T1): de 1960 até 1996.....	53
2.2.2 Das tentativas frustradas de reestruturação da Zona Portuária ao Porto Maravilha (T2): de 1996 até 2009.....	57
<b>3. GENTRIFICAÇÃO NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO.....</b>	<b>63</b>
3.1 Porto Maravilha e o <i>Direito à Cidade</i> .....	89
3.2 <i>Rent Gap</i> como norteador teórico para compreender a gentrificação na Zona Portuária.....	97
<b>4. COESÃO ESPACIAL ENTRE A ZONA PORTUÁRIA E O NÚCLEO CENTRAL DO RIO DE JANEIRO.....</b>	<b>111</b>
4.1 Agentes econômicos e o Porto Maravilha.....	126
4.1.1 Agentes estatais.....	130
4.1.2 Agentes empresariais.....	132
4.1.3 Parceria Público-Privada Porto Maravilha.....	145
<b>5. ATUAIS FREQUENTADORES E SUAS PRÁTICAS ESPACIAIS.....</b>	<b>149</b>
5.1 Tratamento dos dados obtidos através dos questionários aplicados.....	161
5.2 Unidade na diversidade: Identificando padrões nas práticas espaciais dos entrevistados na Zona Portuária.....	186
<b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>195</b>
<b>7. REFERÊNCIAS.....</b>	<b>200</b>
<b>8. ANEXOS.....</b>	<b>209</b>

## LISTA DE ABREVIações

**AEIU** - Área de Especial Interesse Urbanístico

**CBD** - *Central Business District*

**CDURP** - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro

**CEPAC** - Certificados do Potencial Adicional de Construção

**CMP** - Central de Movimentos Populares

**COMLURB** - Companhia Municipal de Limpeza Urbana da Cidade do Rio de Janeiro

**FGTS** - Fundo de Garantia por Tempo de Serviço

**IAPETEC** - Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas

**IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

**MCMV** - Minha Casa Minha Vida

**OUC** - Operação Urbana Consorciada

**PAC** - Programa de Aceleração do Crescimento

**PPP** - Parceria público-privada

**VLT** - Veículo Leve sobre Trilhos

**ZPC** - Zona Periférica do Centro

## INDICE DE QUADROS, TABELAS, FIGURAS, FOTOS, MAPAS, ESQUEMAS, GRÁFICOS E BOXES

### QUADROS

<b>Quadro 1:</b> Aumento percentual no metro quadrado da área de estudo, entre os anos de 2002 e 2012, pelas zonas de elevada variação nos preços, segundo estudo da Sérgio Castro Imóveis.....	103
<b>Quadro 2:</b> Empreendedores residenciais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	117
<b>Quadro 3:</b> Empreendedores comerciais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	119
<b>Quadro 4:</b> Empreendedores hoteleiros que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	121
<b>Quadro 5:</b> Empreendedores culturais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	121
<b>Quadro 6:</b> Empreendedores institucionais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	122
<b>Quadro 7:</b> Empreendedores diversos que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.....	122
<b>Quadro 8:</b> Total de entrevistas realizadas junto aos frequentadores, por bairro. Dias e turnos semanais - 2016.....	152

### TABELAS

<b>Tabela 1:</b> Domicílios particulares permanentes por classes de rendimento nominal mensal domiciliar per capita, segundo a Região Administrativa “I Portuária” e os bairros a ela correspondentes.....	64
<b>Tabela 2:</b> Relação entre data de publicação, título da matéria e diagnóstico sobre a retórica da redação. Edições dominicais do Jornal <i>O Globo</i> (2009-2016).....	86
<b>Tabela 3:</b> Principais empreendimentos que estão se materializando na Zona Portuária, por bairro – 2016.....	143

### FIGURAS

<b>Figura 1:</b> AEIU da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha.....	32
<b>Figura 2:</b> Saúde, Gamboa e Santo Cristo: destaque para área aterrada e não aterrada.....	51

<b>Figura 3:</b> Áreas utilizadas para construções pontuais na Zona Portuária na “era César Maia”. Fase anterior às obras (2000).....	60
<b>Figura 4:</b> Áreas utilizadas para construções pontuais na Zona Portuária na “era César Maia”. Obras finalizadas (2005).....	60
<b>Figura 5:</b> Site oficial do empreendimento “Porto Vida” Residencial (já fora de ar).....	73
<b>Figura 6:</b> Museu do Amanhã em destaque no carnê do IPTU 2016 para o Rio de Janeiro.....	79
<b>Figura 7:</b> reportagem publicada na edição de 29 de setembro de 2013 do Jornal O Globo, no caderno “Projetos de Marketing”.....	79
<b>Figura 8:</b> Pedro Paulo (PMDB), então candidato à prefeitura do Rio de Janeiro, em 2016, fazendo campanha (pela sua página oficial no Facebook) utilizando como objeto de propaganda as transformações espaciais realizadas na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Publicação datada em 26/09/2016.....	81
<b>Figura 9:</b> O então prefeito Eduardo Paes (PMDB) fazendo propaganda do AquaRio em sua página oficial Facebook. Publicação datada em 11/11/2016.....	82
<b>Figura 10:</b> O então prefeito Eduardo Paes (PMDB) fazendo propaganda da “Nova” Praça Mauá em sua página oficial Facebook. Publicação datada em 06/09/2016.....	83
<b>Figura 11:</b> Página oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro fazendo propaganda acerca da demolição da Perimetral. Publicação datada em 16/11/2016.....	84
<b>Figura 12:</b> Página oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro fazendo propaganda acerca do Porto Maravilha. Publicação datada em 16/11/2016.....	85
<b>Figura 13:</b> Traçado do VLT: Maior integração entre a Zona Portuária e o centro da cidade.....	113
<b>Figura 14:</b> Pontos de parada do VLT referente à etapa 1. Etapas 2 e 3 ainda em construção.....	114
<b>Figura 15:</b> Novo sistema de transporte na Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	115
<b>Figura 16:</b> Novos empreendimentos na Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	117
<b>Figura 17:</b> armazéns da zona portuária.....	123
<b>Figura 18:</b> Ilustração presente no site oficial do Vista Guanabara em que mostra a distância aproximada do empreendimento para vias e terminais de transporte.....	134
<b>Figura 19:</b> Ilustração oficial das Trump Towers Rio.....	139

<b>Figura 20:</b> Localização do Porto Atlântico Leste (direita) e Porto Atlântico Oeste (esquerda).....	140
<b>Figura 21:</b> Esquema detalhado dos tipos de usos presentes no Porto Atlântico Leste.....	141
<b>Figura 22:</b> Diferentes usos prognosticados para o “Novo” Moinho Fluminense.....	142
<b>Figura 23:</b> Rua Sacadura Cabral, destacando em azul o trecho na Gamboa e em amarelo o trecho na Saúde. Diferentes funções e usos espaciais.....	154

## FOTOS

<b>Foto 1:</b> Obras na Av. Rodrigues Alves. Modificação de formas e de funções espaciais.....	20
<b>Foto 2:</b> Obras na Praça Mauá. Modificação de formas e de funções espaciais.....	20
<b>Foto 3:</b> Prédios que compõem o Museu MAR, na Praça Mauá (antes).....	22
<b>Foto 4:</b> Prédios que compõem o Museu MAR, na Praça Mauá (depois).....	22
<b>Foto 5:</b> Lançamento das obras do Porto Maravilha, 2009.....	62
<b>Foto 6:</b> Pequenas empreendedoras locais vendendo alimentos num evento patrocinado pela Prefeitura do Rio de Janeiro e pela Concessionária Porto Novo na “Nova” Praça Mauá.....	69
<b>Foto 7:</b> Propaganda das obras realizadas em exposição na “Nova” Praça Mauá e intitulada <i>Quem te viu, quem te vê</i> .....	80
<b>Foto 8:</b> Moradia marcada para ser removida no Morro da Providência.....	94
<b>Foto 9:</b> Entradas do antigo prédio do IAPETEC cimentadas e com as marquises quebradas.....	95
<b>Foto 10:</b> Pessoas passeando na “Nova” Praça Mauá. Novos consumos espaciais.....	112
<b>Foto 11:</b> VLT Carioca alvo de manifestantes, no Centro.....	114
<b>Foto 12:</b> Agentes da operação "Centro Presente" patrulhando no Boulevard Olímpico, na altura do Armazém Utopia, em Santo Cristo.....	116
<b>Foto 13:</b> Em primeiro plano, o Cais do Valongo. Ao fundo, a direita, o prédio da L'Óreal Brasil e a esquerda o imponente Vista Guanabara.....	135
<b>Foto 14:</b> Empreendimento AquaRio, localizado na Praça Muhammad Ali.....	136
<b>Foto 15:</b> Museu do Amanhã.....	137



<b>Foto 16:</b> fachada do ainda em construção Pátio Marítima.....	138
<b>Foto 17:</b> Rua Sacadura Cabral. Calçada repadronizada e novas árvores plantadas.....	155
<b>Foto 18:</b> Rua Sacadura Cabral. Trecho do Largo da Prainha após as obras de melhoria infraestrutural.....	155
<b>Foto 19:</b> Rua Sacadura Cabral. Instalação da sede da CDURP.....	156
<b>Foto 20:</b> Rua Sacadura Cabral. Novos empreendimentos de diversão noturna.....	156
<b>Foto 21:</b> Rua Sacadura Cabral. Altura do Hospital dos Servidores.....	157
<b>Foto 22:</b> Rua Sacadura Cabral. Estacionamento em antigo posto de combustível fora de operação.....	157
<b>Foto 23:</b> Rua Sacadura Cabral. Oficina mecânica.....	158
<b>Foto 24:</b> Rua Sacadura Cabral. Super mercado.....	158
<b>Foto 25:</b> Rua Sacadura Cabral. Depósito.....	159
<b>Foto 26:</b> Uma das excursões escolares presenciadas na “Nova” Praça Mauá.....	187
<b>Foto 27:</b> Instalações da operação de segurança Centro Presente na Praça Mauá.....	188
<b>Foto 28:</b> Presença de forças policiais em frente ao prédio da Polícia Federal.....	188
<b>Foto 29:</b> Cais do Valongo em primeiro plano e, ao fundo, praça sem bancos e vazia.....	189
<b>Foto 30:</b> Trecho da Rua Pedro Ernesto territorializada pelos operários das obras do VLT, em horário de descanso. Ao fundo encontra-se a fachada do Moinho Fluminense.....	190
<b>Foto 31:</b> Trecho da Rua Pedro Ernesto (altura da Cidade do Samba) territorializada por moradores em situação de rua. Em primeiro plano, objetos oriundos das obras.....	191
 <b>MAPAS</b>	
<b>Mapa 1:</b> Recorte espacial selecionado para a pesquisa.....	31
<b>Mapa 2:</b> Zoneamento da Zona Portuária por áreas com diferentes dinâmicas imobiliárias entre 2002 e 2012.....	102

## ESQUEMAS

<b>Esquema 1:</b> Escalas de apreensão do real.....	35
<b>Esquema 2:</b> Modelo das zonas concêntricas de Burgess.....	40
<b>Esquema 3:</b> Esquema do conceito de Zona Periférica ao Centro.....	43
<b>Esquema 4:</b> Setorização proposta por Griffin e Preston para “Zona em Transição Contemporânea”.....	45
<b>Esquema 5:</b> Processo de centralização e a Área Central.....	48
<b>Esquema 6:</b> convergência de transportes e a área central.....	125
<b>Esquema 7:</b> Subdivisões possíveis dos frequentadores da área de estudos.....	153

## GRÁFICOS

<b>Gráfico 1:</b> Gamboa - percentual de domicílios por faixas de renda mensal per capita, 2010.....	65
<b>Gráfico 2:</b> Santo Cristo - percentual de domicílios por faixas de renda mensal per capita, 2010.....	66
<b>Gráfico 3:</b> Saúde - percentual de domicílios por faixas de renda mensal per capita, 2010... 66	66
<b>Gráfico 4:</b> Bairros de estudo - Número absoluto de domicílios alugados com renda familiar total de até 1.600 reais, 2016.....	75
<b>Gráfico 5:</b> Percentual dos três tipos de retórica analisados nas reportagens dominicias do Jornal <i>O Globo</i> (entre 2009 e 2016) sobre assuntos relativos ao Porto Maravilha.....	88
<b>Gráfico 6:</b> Modelo gráfico simplificado da teoria do RENT GAP.....	99
<b>Gráfico 7:</b> Saúde - Variação do preço médio do metro quadrado envolvendo prédios novos e antigos, 2002; 2012 e 2016.....	106
<b>Gráfico 8:</b> Gamboa - Variação do preço médio do metro quadrado envolvendo prédios novos e antigos, 2002; 2012 e 2016.....	107
<b>Gráfico 9:</b> Santo Cristo - Variação do preço médio do metro quadrado envolvendo prédios novos e antigos, 2002; 2012 e 2016.....	108
<b>Gráfico 10:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde e “Nova” Praça Mauá (todos os turnos).....	161

<b>Gráfico 11:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (todos os turnos).	161
<b>Gráfico 12:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (todos os turnos).....	162
<b>Gráfico 13:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (manhã).....	163
<b>Gráfico 14:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (tarde).....	163
<b>Gráfico 15:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (noite).....	164
<b>Gráfico 16:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (manhã).....	164
<b>Gráfico 17:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (tarde).....	165
<b>Gráfico 18:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (noite).....	165
<b>Gráfico 19:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (manhã).....	166
<b>Gráfico 20:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (tarde).....	166
<b>Gráfico 21:</b> Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (noite).....	167
<b>Gráfico 22:</b> Escolaridades levantadas Saúde (todos os turnos).....	168
<b>Gráfico 23:</b> Escolaridades levantadas Gamboa (todos os turnos).....	168
<b>Gráfico 24:</b> Escolaridades levantadas Santo Cristo (todos os turnos).....	169
<b>Gráfico 25:</b> Faixas de escolaridade levantadas Saúde (manhã).....	170
<b>Gráfico 26:</b> Faixas de escolaridade levantadas Saúde (tarde).....	170
<b>Gráfico 27:</b> Faixas de escolaridade levantadas Saúde (noite).....	171
<b>Gráfico 28:</b> Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (manhã).....	171
<b>Gráfico 29:</b> Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (tarde).....	172
<b>Gráfico 30:</b> Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (noite).....	172
<b>Gráfico 31:</b> Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (manhã).....	173
<b>Gráfico 32:</b> Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (tarde).....	173
<b>Gráfico 33:</b> Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (noite).....	174

<b>Gráfico 34:</b> Percentual dos locais de origem dos frequentadores da Saúde entrevistados [todos os turnos].....	174
<b>Gráfico 35:</b> Percentual dos locais de origem dos frequentadores da Gamboa entrevistados [todos os turnos].....	175
<b>Gráfico 36:</b> Percentual dos locais de origem dos frequentadores de Santo Cristo entrevistados [todos os turnos].....	175
<b>Gráfico 37:</b> Percentual de pessoas que frequentavam ou não a Saúde antes de 2009 (mais justificativas).....	176
<b>Gráfico 38:</b> Percentual de pessoas que frequentavam ou não a Gamboa, antes de 2009 (mais justificativas).....	177
<b>Gráfico 39:</b> Percentual de pessoas que frequentavam ou não Santo Cristo, antes de 2009 (mais justificativas).....	177
<b>Gráfico 40:</b> Motivos da visita dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [todos os turnos].....	178
<b>Gráfico 41:</b> Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [todos os turnos].....	179
<b>Gráfico 42:</b> Motivos da visita dos entrevistados em Santo Cristo no dia da execução dos questionários [todos os turnos].....	179
<b>Gráfico 43:</b> Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [manhã].....	180
<b>Gráfico 44:</b> Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [tarde].....	181
<b>Gráfico 45:</b> Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [noite].....	181
<b>Gráfico 46:</b> Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [manhã].....	182
<b>Gráfico 47:</b> Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [tarde].....	183
<b>Gráfico 48:</b> Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [noite].....	183
<b>Gráfico 49:</b> Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [manhã].....	184
<b>Gráfico 50:</b> Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [tarde].....	185

<b>Gráfico 51:</b> Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [noite].....	185
---	-----

### **BOXES**

<b>Box 1:</b> Discussão sobre a compreensão do termo classe média.....	23
<b>Box 2:</b> Dinâmicas espaciais na Zona Portuária do Rio de Janeiro entre a segunda metade do Século XIX e a primeira metade do XX.....	47
<b>Box 3:</b> Lefebvre, Harvey e o <i>direito à cidade</i> : similaridades e distanciamentos de perspectivas.....	91

## 1. INTRODUÇÃO<sup>1</sup>

O presente estudo propõe analisar os atuais processos espaciais da Zona Portuária do Rio de Janeiro associados à Operação Urbana Consorciada (OUC<sup>2</sup>) Porto Maravilha. Em meio às temáticas que serão versadas, destaca-se a coesão espacial que se acredita ocorrer entre a área e o distrito central de negócios, e a atuação dos *frequentadores cotidianos* na (re)modelação espacial em curso em sua faceta simbólica. Também se discute o modo heterônimo como o projeto de requalificação do espaço analisado está sendo gerido pelos seus executores em diferentes esferas. Remoções compulsórias e interesses imobiliários na área de interesse urbanístico do projeto são alguns dos impactos socialmente negativos desta OUC.

Considera-se prudente advertir ao leitor que, por opções teórico-ideológicas, as transformações espaciais da Zona Portuária do Rio de Janeiro serão analisadas tendo-se como apoio teórico os conceitos de *gentrificação* e *reestruturação espacial*, o que implica, por conseguinte, a discussão dos termos *revitalização* ou *reurbanização*, cuja adoção é criticável e será discutida nas páginas que seguem. O conceito de *gentrificação* é eficaz para analisar alguns aspectos negativos e obscurecidos pelos executores do projeto na reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro, tal como “higienismo social”. Teixeira (2015, p. 34) afirma que o grande mérito do conceito de *gentrificação* é valorizar justamente as questões que os demais conceitos relativos à reestruturação de espaço urbano, como *reabilitação*, *revitalização* e *requalificação urbanas* negligenciam. Estes valorizam antes o substrato material do espaço como produto, e não como uma *relação social* a ser problematizada.

Neil Smith, geógrafo que desde os anos 1970 pesquisa sobre *gentrificação*, propõe aprofundamentos teóricos e afirma em texto publicado no ano de 2006 que o termo *regeneração* substitui o vocábulo *gentrificação*. De acordo com Smith (2006),

---

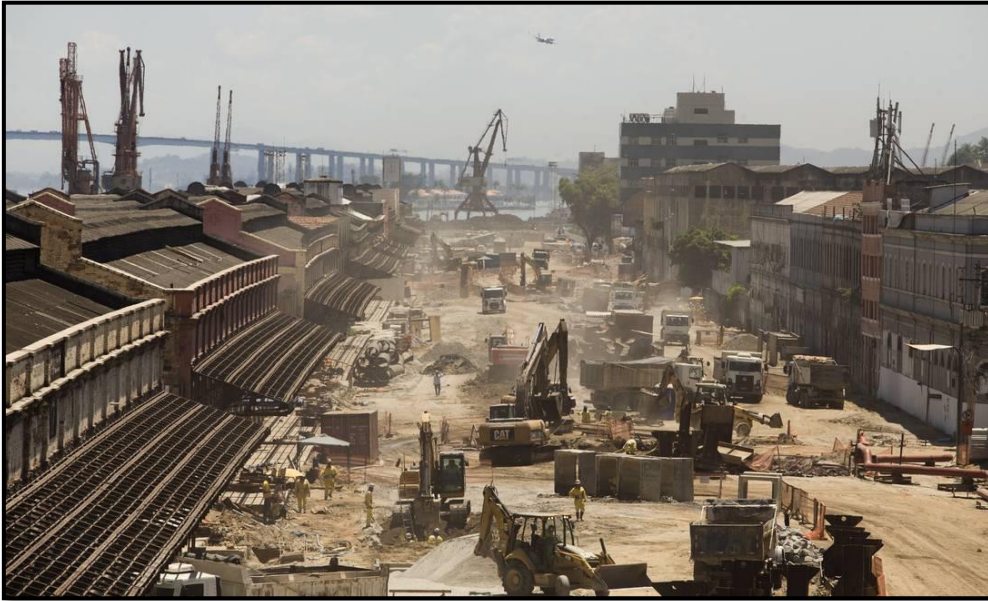
<sup>1</sup> O estudo sobre as novas espacialidades da Zona Portuária do Rio de Janeiro vem sendo desenvolvido desde a graduação em Geografia (2010 – 2014), com o projeto de iniciação científica, à época vinculado ao Programa de Educação Tutorial em Geografia da UFRJ. Naquele momento da pesquisa, foi dedicada atenção às novas territorialidades dos diferentes grupos sociais que frequentam a área, culminando no trabalho de conclusão de curso. Já para o projeto de mestrado daremos maior atenção a outros processos espaciais que se acredita estarem ocorrendo na área e que julgamos importantes, a saber os processos considerados como *gentrificação* e *coesão espacial* entre a Zona Portuária e o núcleo central de negócios e ainda a atuação dos frequentadores no processo de reestruturação da área de estudo.

<sup>2</sup> Sobre este instrumento, Souza (2003b, p. 276) relata que “*permite a ‘parceria’ entre a iniciativa privada e o poder público para a realização de obras de infra-estrutura que permitam a renovação de áreas ‘degradadas’ [...] esse instrumento pode ser útil ao capital imobiliário, ao mesmo tempo que presta tão poucos serviços à população de baixa renda.*” Contudo, o autor defende que as OUC poderiam ter caminhos e objetivos diferentes. (para mais, ler em SOUZA, 2003 b).

isso ocorre porque este diz a verdade sobre a mudança social implicada na “regeneração” das cidades. Ainda segundo ele, a terminologia “regeneração urbana” possui capacidade de anestesiar análises mais críticas sobre o processo. Em última instância, representa uma vitória ideológica às correntes de pensamento neoliberais de (re)produção citadina.

Com relação à utilização do conceito de *reestruturação*, destaca-se que há artigos e pesquisas empíricas que tratam do processo em curso na área de estudo como *refuncionalização*, outros como *reestruturação* e ainda há autores que, de maneira indiscriminada, utilizam as duas definições. Devido a isso, é importante que dialoguemos com esta questão, uma vez que se faz necessária maior clareza terminológica, a fim de sustentar os estudos. Recorremos a Souza (2006) para apresentar um referencial que discorre sobre a diferenciação entre os processos mencionados. Segundo ele, *refuncionalizar* significa conceber novos usos para formas espaciais preexistentes, já *reestruturar* implica modificar as formas espaciais e suas funções. No caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro ambos os processos estão em curso, sendo a *refuncionalização* de antigas construções uma das características do processo mais abrangente de *reestruturação espacial*. Nesta investigação, por estarmos interessados em analisar o processo de modo mais totalizante, necessitamos lidar com escalas mais amplas das necessárias para observar os casos específicos de *refuncionalização*. Em razão disso, nesta pesquisa está-se considerando como *reestruturação* as transformações espaciais na localidade de estudo. As fotos 1 e 2 ilustram a assertiva.

**Foto 1:** Obras na Av. Rodrigues Alves. Modificação de formas e de funções espaciais.



FONTE: <http://oglobo.globo.com/rio/a-cidade-do-rio-em-obras-14818980>

**Foto 2:** Obras na Praça Mauá. Modificação de formas e de funções espaciais



FONTE: <https://cariocadorio.files.wordpress.com/2014/04/140422-transfer-043.jpg>

Mudando-se as escalas de apreensão, os fenômenos observados são modificados, adquirindo novas particularidades. Essa é uma prerrogativa para escalas geográficas. Concordamos com Souza (2013), quando o autor defende que para compreender-se a escala geográfica em sua complexidade é necessária a sua subdivisão em *escala do*



*fenômeno*<sup>3</sup>, *escala de análise*<sup>4</sup> e *escala de ação*<sup>5</sup>. Nesta pesquisa, estamos utilizando como escala de análise a *escala local* (SOUZA, 2013). Esta, de acordo com o autor, se subdivide em três: *escala microlocal*; *escala mesolocal* e *escala macrolocal*. De modo mais específico, estamos dialogando com a escala microlocal, por destacar processos que vão desde um quarteirão até ao conjunto dos bairros de análise. Tal ponderação se faz necessária para justificar escalarmente a assertiva de que o processo em questão, na área de estudo, é o de *reestruturação espacial*.

Se a escala de análise escolhida para este estudo fosse menor, como a escala do domicílio, por exemplo, ou, utilizando a expressão de Souza (2013), *escala dos “nanoterritórios”*, encontraríamos predominantemente formas espaciais que passaram por *refuncionalização*, como armazéns e prédios que tiveram suas estruturas mantidas, mas suas funções alteradas. A *refuncionalização* significa, portanto, o reaproveitamento de formas criadas por processos pretéritos, já esgotados, mas modificando suas funções.

As Fotos 3 e 4 exemplificam o caso de *refuncionalização* dos dois prédios que atualmente comportam o Museu MAR: o tombado Palacete Dom João VI, cuja função original era sediar a Inspetoria de Portos e canais do Ministério da Marinha e o outro edifício, situado à esquerda, teve como função original ser um terminal rodoviário. Após isso, ele ainda funcionou como Hospital da Polícia Civil.

---

<sup>3</sup> A *escala do fenômeno* diz respeito à extensão espacial do objeto estudado. Para Souza (2013), ela se refere à abrangência física de um suposto objeto real pelo mundo. É frequentemente encontrada em textos de Geografia Humana através de expressões semelhantes às utilizadas na cartografia, a saber, *grande escala* ou *pequena escala*. Dois exemplos de situações são: (1) “o docinho caseiro do meu vizinho é vendido em pequena escala” e (2) “a Nike faz transações comerciais em grande escala”.

<sup>4</sup> A *escala de análise* representa o trabalho intelectual de selecionar partes do real, visando à sua posterior interpretação e análise. Ela não existe na realidade ou é dada pela natureza, mas é uma ferramenta de pesquisa para dar maior inteligibilidade aos estudos geográficos. Esta escala não fragmenta o real, e sim permite a sua apreensão. A *escala de análise* é, pois, um atributo do conhecimento e, com seu auxílio, pesquisadores sócio-espaciais buscam investigar objetos (de pesquisa) a partir de questões ou de problemáticas que tenham formulado.

<sup>5</sup> A *escala de ação*, por sua vez, encontra-se relacionada muito mais com a prática do que com um aspecto propriamente teórico. Ela se dá a partir das *ações* dos agentes sociais no mundo e possui, portanto, um conteúdo político que lhe é característico. É expressa pela abrangência da ação política e estratégica dos agentes sociais (SOUZA, 2013). Por estar intrinsecamente ligada à prática, a escala de ação não pode ser considerada somente como um conceito de análise, ela é resultante de fatos reais, isto é, onde se dá a vida social.

**Foto 3:** Prédios que compõem o Museu MAR, na Praça Mauá (antes)



FONTE: <http://www.estadao.com.br/infograficos/obra-em-forma-de-onda,cultura,196214>

**Foto 4:** Prédios que compõem o Museu MAR, na Praça Mauá (depois)



FONTE: Trabalho de campo, 2015.  
Autoria própria.

Há, também, que se destacar o processo de *ressignificação* espacial em curso na localidade. Tal processo, atrelado à propaganda ideológica do “Porto Maravilha”, se traduz na “reinvenção” dos estereótipos que qualificam a área de estudo. De localidade “deteriorada”, “cinzenta”, “perigosa” e “insalubre”, a Zona Portuária do Rio de Janeiro se transforma em uma área “renovada”. A respeito disso, é fundamental ter em mente

que a resignificação espacial vivenciada pela área não é inocente, mas atende a pretensões econômicas e políticas, de cunho eleitoral para ser mais preciso.

Em decorrência da associação entre os processos de reestruturação (mudança de formas e funções) e de resignificação (mudança nos estereótipos), a área de estudo passou a representar crescente centralidade para pessoas oriundas de segmentos considerados bem abastados. Atualmente, pessoas de classe média já voltaram a frequentar a área reestruturada, principalmente no entorno da “Nova” Praça Mauá e na Saúde, e há interesse por parte dos promotores do Porto Maravilha de que também voltem a residir-la<sup>6</sup>, em razão de novos empreendimentos residenciais de luxo que estão previstos para a localidade.

De acordo com Ferreira (2013), o projeto Porto Maravilha é fruto de uma política de gestão estratégica pautada no empreendedorismo que induz à elitização da área onde está inserido. Em outros termos, ocorre um movimento de penetração de segmentos da classe média, em meio a um processo de saída forçada de pessoas pertencentes às camadas mais populares, em condição de rua, em ocupações de sem teto e em favelas. Para acessar o que consideramos por classe média, remeter-se-á o leitor ao **Box 1**.

**Box 1:** Discussão sobre a compreensão do termo *classe média*

Antes de iniciar especificamente a discussão sobre classe média, vale frisar que consideramos o emprego do termo “classe”, neste caso, como problemático, visto que uma classe social se define na esfera da produção e não na do consumo. Já o termo classe média remete-se, em contrapartida, a um universo de indivíduos vinculados a um estrato de renda (esfera do consumo e não da produção) e que, em geral, possuem escolaridade completa, viajam anualmente e frequentam museus, teatros e outros serviços culturais.

Tendo em vista essas oscilações, é relevante considerar que o conceito de classe média, importante para este estudo, é bastante disputado por diferentes correntes teóricas. Há, por exemplo, intensos debates a respeito da definição de classe média no Brasil, entre analistas de perspectiva sociológica com outros de matriz econômica. De modo geral, os sociólogos buscam delimitar o que é a classe média segundo critérios estruturais da sociedade. Já os economistas têm como principal critério o rendimento. Dentre os principais estudiosos

<sup>6</sup> A dinâmica residencial na Zona Portuária será mais bem explorada no Capítulo 3.

contemporâneos sobre classe média, oriundos da economia, apresentam-se Marcio Pochmann e Marcelo Neri. Os economistas, através de diferentes trabalhos e com visões distintas, contribuem ao avanço da discussão sobre a delimitação teórica do que é a classe média.

Para Pochmann (2013), o critério de utilização do termo “classe média” se pauta na renda média familiar associada a questões culturais como instrumento de sua mensuração. Conforme mensuração sugerida por este autor, a classe média possui rendimento médio familiar per capita entre 10 e 100 dólares diários e também está inserida no contexto de consumo de bens e serviços, incluindo questões culturais e educacionais. Marcelo Neri, em estudo publicado pela Fundação Getúlio Vargas em 2008, contribuiu com a temática ao defender o surgimento de uma “classe média emergente<sup>7</sup>”, composta por pessoas enquadradas, no que ele define como *camada intermediária de renda* ou “Classe C<sup>8</sup>”. Embora tal estudo tenha seus méritos, apresentando dados a respeito do aumento do poder de consumo do brasileiro, consideramos que se comete grave equívoco metodológico, uma vez que o único critério utilizado para delimitar a “classe média” foi a renda. A respeito disso, Neri (2008) recebeu inúmeras críticas advindas da Sociologia e até mesmo de outros economistas. A esse respeito, Salata (2016) argumenta que:

Essas críticas, que em geral partiram do campo da sociologia, tinham como principal alvo os critérios utilizados por NERI (2008) para definir a Classe Média – ou seja, somente renda –, argumentando que de acordo com outras características, como categorias ocupacionais (POCHMANN, 2012; SOBRINHO, 2011) e/ou capital cultural (SOUZA, 2010), aquele contingente de pessoas não poderia ser considerado Classe Média (SALATA, 2016, p. 22).

Tendo em vista a discussão sobre a validade da tese em que a “Classe C” brasileira seja considerada “Nova Classe Média”, concordamos com Pochmann (2012) e Souza (2010), quando os autores defendem ser um equívoco teórico tal associação.

De acordo com Pochmann (2012), não houve expansão da classe média brasileira, mas sim um fortalecimento, entre 2003 e 2008, das classes populares. Mesmo com aumento da oferta de empregos formais, a inegável ascensão social de pessoas pouco abastadas não poderia ser confundida com inclusão na classe média, visto que as configurações de *classe trabalhadora* não se alteraram. Para o

<sup>7</sup> Pessoas que antes dos avanços socioeconômicos ocorridos entre os anos de 2003 e 2008 estavam na faixa de pobreza, mas que com eles, conquistaram maiores rendimentos poder de consumo.

<sup>8</sup> De acordo com Neri (2008), esta é composta por pessoas com intervalos de renda que variam de R\$1064,00 a R\$ 4491,00. Critério de mensuração apenas associado à renda.

autor, defender que estas pessoas tenham ingressado à classe média é uma retórica desprovida de qualquer sentido estrutural.

Souza (2010) argumenta que delimitar uma classe apenas através da renda empobrece a análise e faz com que o pesquisador perca a capacidade de perceber a gênese sociocultural da classe social estudada. O autor defende que os indivíduos possuem distintas culturas de classes e compreender esta dimensão é imprescindível neste tipo de estudo. Partindo desse pressuposto, a hipótese de que os indivíduos “emergentes” compõem uma “Nova Classe Média” é equivocada. Embora tenham adquirido mais renda, não houve modificações estruturais nas culturas de classe.

Salata (2016), ao analisar a questão posta em debate, afirma que Neri (2008) está correto quando afirma que as pessoas com intervalo de renda “C” fazem parte da Classe Média brasileira no *sentido estatístico do termo*, ou seja, o estrato de renda que mais possui membros, atualmente no Brasil, é o “C”. No entanto, utilizando a identidade de classes, na condução de sua análise, Salata (2016) dialoga com a hipótese de que os indivíduos do intervalo de renda “C” não seriam aqueles que tipicamente se identificam como Classe Média no Brasil, e sim as pessoas inseridas no intervalo de renda “AB”<sup>9</sup>.

Pertencer à Classe Média no Brasil era um privilégio que apenas uma pequena parcela da população podia desfrutar. Dessa forma, apesar de estatisticamente intermediários, é plausível a hipótese de que, dada essa origem da noção de Classe Média no Brasil, os indivíduos agregados pelo intervalo de renda “C” não sejam aqueles que mais tipicamente se identifiquem, e sejam identificados por outros, como membros desta classe. O pertencimento a esta coletividade, é possível, pode estar reservado aos que formam a camada mais abastada da população – que contam com educação superior, renda alta etc – , agregados pelo intervalo de renda “AB” [...] (SALATA, 2016, p. 27).

De acordo com os resultados apresentados por Salata (2016), as pessoas que mais tipicamente se identificam com a Classe Média no Brasil são aquelas alocadas no nível de renda “AB”, as que fazem viagens internacionais, vão a concertos e teatros, colocam os filhos em escolas particulares, frequentam clubes, além de que possuem poupança e plano de saúde. Já as pessoas inseridas na “Classe C”, possuem pouca definição sobre a identidade de classe, variando muito. Há quem se inclua na Classe Média, mas a maior proporção dos entrevistados, conforme o autor, se identifica como Classe Trabalhadora ou Classe Média Baixa.

---

<sup>9</sup> Segundo os critérios utilizados por Neri (2008), as pessoas agregadas na faixa de renda “AB” possuem renda a partir de 4.591 reais.

Através de uma metodologia que dialoga com dados subjetivos, a identidade de classe, Salata (2016) levantou características objetivas das pessoas que se incluem na Classe Média Brasileira. Essas características (escolaridade, faixa de renda, ocupação etc) estão sendo utilizadas, na presente pesquisa, para identificar a classe social das pessoas que estão utilizando a Zona Portuária do Rio de Janeiro, além de averiguar se as pessoas inseridas no perfil de Classe Média (segundo os métodos de Salata, 2016) já frequentavam a área antes do início das obras de renovação espacial.

O Consórcio Porto Maravilha está sendo utilizado como marketing político ao produzir o ideário de oportunidade em utilizar a Zona Portuária para, supostamente, atender a fins como a redução da deficiência habitacional no município do Rio de Janeiro, promover maior acesso à moradia e criar canais efetivos de participação social, desperdiçada diante da lógica de apropriação e gestão privada do espaço público.

Discorrendo sobre *city-marketing*, Souza (2003 b) defende que a sua principal função é atrair investimentos e turistas para a cidade que se utiliza deste instrumento. O *marketing* urbano pode ter dois caminhos, sendo um manipulador e deformador, ou outro que não omita as mazelas da cidade retratada. No caso desta pesquisa, a operação de *city-marketing* não problematiza nenhum processo provocado pela reestruturação urbana em curso na Zona Portuária e forja a interpretação de que todos sairão ganhando, inclusive os pobres da localidade - os grandes prejudicados, segundo nossa hipótese interpretativa. Este *marketing* urbano “deformado”

Deve ser considerado como o resultado de uma tentativa de influenciar não apenas investidores e turistas em potencial, mas toda uma opinião pública, formando uma imagem de cidade conforme aos interesses e à visão de mundo dos grupos dominantes (SOUZA, 2003 b, p. 303).

A toponímia escolhida para a OUC que está operacionalizando a reestruturação espacial nos bairros analisados, *Porto Maravilha*, também faz parte do pacote de *city marketing* supramencionado. Tal nomenclatura adquiriu caráter de uma *forma simbólica espacial*<sup>10</sup> eminentemente positiva aos interesses dos gestores do empreendimento. A afirmação se justifica por este nome ser carregado de forte conteúdo ideológico e simbólico pró-“revitalização”.

---

<sup>10</sup> Conceito cunhado por Roberto Lobato Corrêa. O geógrafo, em artigo publicado na obra *Olhares Geográficos*, argumenta que tais formas simbólicas podem ser materiais ou não materiais e expressam significados (estes, por sua vez, são instáveis e possuem como característica a polivocalidade).

De acordo com Arantes (2012), o gerenciamento assumidamente empresarial das cidades, surgido na década de 1970 nos Estados Unidos e atualmente disseminado por todo o mundo capitalista, é resultado de um plano estratégico que objetiva gerar respostas competitivas aos desafios da globalização. Para tal, as cidades necessitam ser gerenciadas como empresas e os interesses da iniciativa privada passam a ganhar cada vez mais espaço e importância nas decisões políticas. A materialização dessa tendência são as parcerias público-privadas.

Tendo em vista a discussão apresentada, julgamos ser um reducionismo teórico imaginar que as transformações que estão ocorrendo na Zona Portuária do Rio de Janeiro são simplesmente consequências diretas dos megaeventos esportivos que estão presentes no calendário da cidade<sup>11</sup> (Copa das Confederações 2013; Copa do Mundo 2014; Olimpíadas 2016). Este processo está atrelado ao denominado, por Arantes (2012), *novo paradigma de gestão urbanística*.

O processo estudado conduz a uma revalorização econômica dos espaços modificados. Ocorrem, estrategicamente, transformações de velhas formas e funções criando novas paisagens, a fim de que atendam às necessidades emergentes, em que são vendidos, além do espaço propriamente dito, também o que ele representa. Conforme afirmação de Santos (1996, p. 78), trata-se de uma racionalidade sem outra razão que a do lucro, ainda que não se manifeste exclusivamente de forma mercantil. O simbólico se torna um coadjuvante precioso do mercadológico (ALVES, 2011).

Além das modificações infraestruturais, o plano social também é transformado principalmente por meio de ações do Estado que promove a remoção das pessoas de menor poder aquisitivo. O conjunto de intervenções urbanísticas e de melhorias infraestruturais na área estudada, na medida em que a torna atrativa aos investimentos privados, (re) dinamiza sua economia. Assim, ao mesmo tempo em que há valorização imobiliária e fundiária, tem expulsão de moradores de baixa renda, ainda que para tais pessoas, morar próximo ao centro seja essencial para a redução dos custos, especialmente de transportes, bem como para se ter acesso a serviços que se fazem presentes na localidade.

Através da associação entre propaganda e a monumentalidade de suas construções (como museus, mergulhões e prédios de grande porte) se edifica um

---

<sup>11</sup> Contudo, Ferreira (2013) disserta que não se pode vulgarizar o fato de que tais megaeventos, que estão ocorrendo no Rio de Janeiro, servem como justificativa para o aprofundamento das parcerias público-privadas e da especulação imobiliária.

imaginário social positivo acerca da OUC Porto Maravilha. Isto é importante para seus promotores, já que camufla as contradições do consórcio, facilitando a penetração de capitais e diminuindo a pressão popular por maior justiça social.

Souza & Teixeira (2009) acrescentam à discussão, defendendo que os domínios do poder e do simbolismo – representações sócio-espaciais – devem ser tão estudados quanto a produção material do espaço, já que tal prática interfere na significação política e simbólica dos espaços.

Embora a maior parcela das intervenções do Porto Maravilha seja em áreas públicas, dezenas de imóveis estão sendo desapropriados<sup>12</sup> para serem entregues à iniciativa privada. Sob o argumento de promover melhores condições de habitabilidade e mobilidade – através do programa Morar Carioca – os executores do projeto estão ameaçando e despejando pessoas de suas moradias. Além destas remoções, há pessoas que não conseguem se manter na área onde moram devido à valorização imobiliária na qual a Zona Portuária está passando.

Os executores do projeto Porto Maravilha, visando criar meios para coordenar seu processo de implantação, criaram a *Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro* (CDURP). Esta empresa é controlada pela prefeitura do Rio de Janeiro, possui economia mista e tem como funções implementar e gerir a concessão de obras e serviços públicos na *Área de Especial Interesse Urbanístico* (AEIU), além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto. Vale destacar, também, a parceria público-privada (PPP) Porto Novo, formada pelas empresas Odebrecht; OAS e Carioca Engenharia, que administrará a área de interesse do Porto Maravilha durante quinze anos.

Essa reestruturação espacial que está ocorrendo na Zona Portuária do Rio de Janeiro pode ser compreendida segundo o conceito de *renovação urbana*. Teixeira (2015) e Maricato (2013) tecem críticas sobre este processo. O primeiro afirma que o protagonista na “renovação urbana” é a valorização do patrimônio “cultural” e

---

<sup>12</sup> Dentre os decretos que autorizam as desapropriações na área de estudo, têm-se: Decreto nº 35.468, de 20 de abril de 2012; Decreto nº 35.060, de 23 de janeiro de 2012; Decreto nº 34.212, de 03 de agosto de 2011; Decreto nº 33.730, de 02 de maio de 2011; Decreto nº 33.734, de 03 de maio de 2011; Decreto nº 31.942, de 04 de março de 2010; Decreto nº 33.925, de 06 de junho de 2011; Decreto nº 31.413, de 27 de novembro de 2009; Decreto nº 34.085, de 06 de julho de 2011; Decreto nº 32.469, de 1º de julho de 2010; Decreto nº 33.932, de 09 de junho de 2011; Decreto nº 33.935, de 09 de junho de 2011; Decreto nº 32.465, de 1º de julho de 2010; Decreto nº 32.468, de 1º de julho de 2010; Decreto nº 35.466, de 20 de abril de 2012; Decreto nº 35.465, de 20 de abril de 2012; Decreto nº 35.467, de 20 de abril de 2012; Decreto nº 32.029, de 23 de março de 2010; Decreto nº 31.943, de 04 de março de 2010; Decreto nº 31.941, de 04 de março de 2010; Decreto nº 32.594, de 29 de julho de 2010; Decreto nº 34.565, de 06 de outubro de 2011; Decreto nº 35.600, de 08 de maio de 2012; Decreto nº 30.815, de 23 de junho de 2009.



“funcional” e não a população enraizada no espaço (deixando-se a justiça social para segundo plano). A segunda comenta que, juntamente ao deslocamento de pequenos negócios de características tradicionais, a população moradora também é expulsa.

Bataller (2012) expõe a importância do estudo acerca dos agentes modeladores do espaço, associando-os ao processo de gentrificação. De acordo com a autora, gentrificação está profundamente enraizada na dinâmica social e econômica das cidades e, em grande parte, é influenciada pelo contexto local<sup>13</sup>: bairros, agentes e atores urbanos, funções e usos e governança local. Logo, seguindo essa linha de raciocínio, ao compreender-se a atuação dos atores envolvidos interpretar-se-á de modo mais abrangente o processo como um todo.

Acredita-se, por fim, estar havendo um processo de coesão espacial em curso, envolvendo o centro do Rio de Janeiro e a Zona Portuária. Na prática cotidiana, este processo é responsável pela ampliação do raio de interesse de frequentadores com e em busca de consumo cultural do espaço, que antes limitavam o uso espacial a outras porções da área central, mas com a reestruturação da Zona Portuária, já passaram a frequentar a localidade visando ao mesmo fim.

## **1.1 Justificativa**

O recorte espacial da presente pesquisa tem sido bastante escolhido para pesquisas acadêmicas, especificamente no campo da Geografia Urbana, por estar passando por amplo processo de reestruturação espacial. Através da modificação de formas, conteúdos, usos e funções, os operacionalizadores de tal reestruturação estão visando a melhorias na infraestrutura local, ao (re) aquecimento do mercado imobiliário da área, enobrecimento paisagístico e à atração de pessoas com poder de consumo – como os turistas nacionais e internacionais que atracam, na área, em imponentes transatlânticos.

Em estudo superficial, preocupado em analisar apenas as modificações infraestruturais da localidade, vulgarizando a relação dialética entre formas e processos, não se teria condições teóricas para identificar e refletir acerca das crescentes contradições sociais que estão em andamento na Zona Portuária. A reestruturação em

---

<sup>13</sup> Vale ressaltar que gentrificação também está atrelada a macroescalas.

curso não possui como finalidade, segundo nossas interpretações, a justiça social, mas sim, a inserção de uma área, antes fora dos planos da lógica de mercado, numa posição de destaque e atração de capitais (imobiliário, cultural, turístico, empresarial).

O Consórcio Porto Maravilha possui um recorte de ação muito amplo que abrange mais de cinco milhões de metros quadrados, englobando os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de parcela do centro da cidade e dos bairros Cidade Nova, São Cristóvão e Caju. Para este estudo, estamos considerando o recorte dos bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde e parcela do centro, mais especificamente, o entorno da “Nova” Praça Mauá. Esta escolha se justifica por considerar-se que estas localidades terão as dinâmicas espaciais mais modificadas, em decorrência da reestruturação espacial e padronização urbana. Além disso, tendo-se como base os dados do Censo de 2010, feito pelo Instituto Brasileiro de Geografia Estatística (IBGE), e utilizando como variável *condição de ocupação dos domicílios particulares permanentes cuja renda mensal ia até R\$ 1.600,00*<sup>14</sup>, a população de Saúde, Gamboa e Santo Cristo que, somada, corresponde a 94% da total encontrada na AIEU da OUC Porto Maravilha.

---

<sup>14</sup> A escolha desse valor justifica-se pelo enquadramento de domicílios com renda total menor ou igual a R\$ 1.600,00, na Faixa 1 do Programa Federal Minha Casa Minha Vida.

**Mapa 1:** Recorte espacial selecionado para a pesquisa



Organização: Bruno Pereira do Nascimento  
Base cartográfica: IBGE/2010.

**Figura 1:** AEIU da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha



Fonte: Site oficial do “Porto Maravilha”.

Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/portomaravilha>

Os principais questionamentos que estão sendo propostos para serem respondidos como prosseguimento da presente pesquisa são: **I.** Quais os perfis socioeconômicos dos atuais frequentadores na área de estudo? **II.** Há um padrão espacial na variação do perfil socioeconômico dos frequentadores? **III.** Pode-se considerar que as obras em curso resultarão em um processo de coesão espacial entre o centro e a Zona Portuária? **IV.** Como a gentrificação em curso está afetando a espacialidade da área afetada e quais atores sociais a estão produzindo?

## **1.2 Objetivos**

### **1.2.1 Objetivo geral**

Estudar as configurações espaciais apresentadas pela “Nova” Praça Mauá, Saúde, Gamboa e Santo Cristo, discutindo os processos de coesão espacial e de gentrificação, diante do recente decurso de reestruturação espacial.

### **1.2.2 Objetivos específicos**

Dentre os objetivos almejados neste estudo, destacam-se: **I.** Refletir sobre as possibilidades teóricas originadas das modificações espaciais em andamento na Zona Portuária do Rio de Janeiro; **II.** Identificar as especificidades do processo de gentrificação observando os atores sociais envolvidos, o aumento do preço da terra na AEIU do Porto Maravilha e as maneiras pelas quais este processo afeta os residentes menos abastados; **III.** Compreender os desdobramentos do processo de coesão espacial em curso, a partir da substituição parcial da função portuária e da presença de ocupações de sem-teto nos bairros analisados, por usos corporativos e culturais.

## 2. ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: BUSCA POR UM REFERENCIAL TEÓRICO

A Zona Portuária do Rio de Janeiro, conceitualmente enquadrada como Zona Periférica ao Centro (CORRÊA, 1989), possui grande diversidade de tendências espaciais, comprovando o tamanho de sua complexidade. Sendo assim, pode ser improdutivo utilizar apenas modelos e generalizações acerca de seu conteúdo espacial, por não se levar em consideração exclusividades inerentes à localidade.

A apropriação de uma leitura teórica fundamentada somente em modelos pré-concebidos para se compreender a organização interna da nossa área de estudo pode ser temerária, por vulgarizar suas condições históricas e singulares na (re)produção espacial. Contudo, há que se deixar claro que tais referenciais teóricos não serão omitidos da análise, mas com intuito de revisá-los criticamente. Os modelos que serão discutidos, por terem grande relevância em estudos urbanos, são: **(1)** Zonas Concêntricas (BURGUESS, 1925), **(2)** Zona Periférica ao Centro (HORWOOD & BOYCE, 1959) e **(3)** Zona em Transição Contemporânea (GRIFFIN & PRESTON, 1966).

Como se construir teoricamente um entendimento acerca da Zona Portuária? Uma solução proposta por Abreu (2011 [1998]) é a reconstrução histórica e espacial da localidade estudada. Rabha (1984)<sup>15</sup> caminha nesta direção e representa um importante esforço de construção de um entendimento teórico sobre os bairros da Saúde, da Gamboa e do Santo Cristo. A autora mostra-se contrária à utilização de modelos ecológicos (como os propostos por Burgess e Griffin & Preston) e, também, de modelos com determinações econômicas (teorias Neoclássicas e Marxistas) para compreensão do urbano. Ela conduz sua pesquisa explorando os processos espaciais destes bairros no decorrer de diferentes períodos históricos.

No presente estudo, estamos dialogando com a teoria das escalas de apreensão do real<sup>16</sup> para construção de sólido referencial teórico para o recorte analítico. Associado à dialética marxista, este modelo de pensamento defende que todas as formas e processos são, ao mesmo tempo, *universais* e *singulares*. A conexão entre essas

---

<sup>15</sup> Dissertação de mestrado em Geografia, cuja orientação foi feita pelo professor Maurício de Almeida Abreu.

<sup>16</sup> Para maior aproximação dessa matriz filosófica de pensamento, sugere-se como leituras: **I.** 3ª parte da obra *Introdução a uma Estética Marxista* (Georg Lukács); **II.** Capítulos 5 e 6 da obra *A Dialética Materialista* (Alexander Cheptulin) e **III.** *Filosofia e Geografia* (Horacio Capel).

escalas é possível graças às *particularidades*<sup>17</sup> que se repetem em diferentes casos empíricos, possibilitando generalizações. Estamos considerando a Zona Portuária do Rio de Janeiro como singular<sup>18</sup>, o quer dizer que a área possui, ao mesmo tempo, características exclusivas e outras que se repetem em diferentes recortes que margeiam distritos centrais de negócios.

**Esquema 1: Escalas de apreensão do real**

**UNIVERSAL ↔ PARTICULAR ↔ SINGULAR**

Fonte: Corrêa (2015<sup>19</sup>)

Tânia Marques Strohaecker (1989), em sua dissertação de mestrado<sup>20</sup>, argumenta sobre as virtudes teóricas da elaboração da pesquisa tomando-se o recorte empírico como “singular” e os perigos de considerá-lo “único”, isolado e independente de um contexto maior e mais amplo.

O estudo do tipo ‘memória de bairro’ pode se tornar primário e pobre quando se privilegia as características únicas, tanto físicas quanto sociais, do bairro: neste caso ele não é tratado como algo singular, isto é, como uma especificação do universal, de fenômenos gerais que transcendem ao bairro, mas que se realizam nele. O bairro é considerado como único. Deve-se tomar o cuidado para não se incorrer neste tipo de erro, de transformar o bairro em ‘unidades irredutíveis da cidade empírica’ (STROHAECKER, 1989, p. 49).

Os modelos teóricos generalizantes, enquadrados na escala “universal”, nunca darão conta de todas as peculiaridades do “singular” (área de estudo). Isso ocorre porque o “singular”, embora contenha características generalizáveis, possui unicidades que não podem figurar em modelos teóricos abstratos por não se repetirem em outras áreas. Contudo, tais modelos servem como guias (e não quadros normativos fechados) para uma compreensão mais ampla da realidade estudada. Devido a isso buscaremos um meio termo entre a exclusiva adoção de modelos e a exclusiva reconstrução histórico-geográfica da área de estudo.

<sup>17</sup> O “particular” não possui expressão fenomênica. Ele é a categoria de análise que conecta o “singular” ao “universal”.

<sup>18</sup> O “singular” é a expressão fenomênica do “universal” acrescida de peculiaridades inerentes à localidade estudada. Os pesquisadores que norteiam suas análises a partir desse mote, refutam a proposição de que uma determinada área ou processo sejam exclusivamente únicos. Isso ocorre porque o “único” resulta de uma combinação exclusiva de fatores, sem outras ocorrências, quebrando a noção de unidade dialética entre as escalas de apreensão do real.

<sup>19</sup> Esquema produzido em notas de aula da disciplina “REDE URBANA E ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO”, ministrada pelo professor Roberto Lobato Corrêa, para turmas de pós-graduação em Geografia, pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, no primeiro semestre de 2015.

<sup>20</sup> Pesquisa orientada pelo professor Roberto Lobato Corrêa.

## 2.1 (Re) discutindo a teoria: Modelos gerais e a Zona Portuária do Rio de Janeiro

Os modelos propostos por Burgess (1925); Horwood & Boyce (1959) e Griffin & Preston (1966) não dão mais conta de auxiliar teoricamente na construção de uma representação sistemática das dinâmicas espaciais vivenciadas na *Zona periférica do Centro*, no Século XXI. As áreas enquadradas e descritas por essas teorias estão (em diversos casos empíricos<sup>21</sup>) sob a égide do processo de renovação urbana, ideologicamente chamado de “revitalização<sup>22</sup>”. A caracterização de área “obsoleta”, usada ao longo do Século XX, cede lugar à área “revitalizada”, entre o final do Século XX e início do XXI.

Na década de 1980, geógrafos brasileiros se dedicaram a repensar a produção acadêmica estadunidense sobre a zona imediata ao distrito central de negócios, estando ou não atrelada às proposições da Escola de Chicago<sup>23</sup>, já que a realidade brasileira é diferente. Roberto Lobato Corrêa e Maurício de Almeida Abreu são dois exemplos de pesquisadores que se esforçaram na tentativa de superação de tal incompatibilidade entre teoria e realidade. Além de escreverem sobre o assunto, orientaram dissertações e teses nas quais discutiam o tema. Strohaecker (1989)<sup>24</sup> e Rabha (1984)<sup>25</sup> são dois exemplos dessas pesquisas orientadas que contribuem para essa discussão .

Souza (1985), na esteira da mencionada discussão, alerta seus leitores para as distinções organizacionais entre os espaços obsoletos<sup>26</sup> de países com capitalismo avançado e de países com capitalismo tardio. De acordo com o autor, as localidades ditas deterioradas no primeiro grupo de países apresentado permaneceram como enclaves étnicos, ou seja, guetos. Já nos países de capitalismo tardio, os imigrantes foram, de modo gradual, se disseminando no tecido urbano.

Em publicação mais recente, Souza (2013) alerta seus leitores sobre a alta frequência de teorias importadas e transpostas sem a reflexão necessária, principalmente

---

<sup>21</sup> Tanto cidades pertencentes a países de capitalismo avançado quanto capitalismo tardio, como Nova Iorque; Londres; Dublin; Baltimore; Filadélfia; Buenos Aires; Recife; Barcelona etc. passaram por operações urbanísticas similares ao “Porto Maravilha”, no Rio de Janeiro.

<sup>22</sup> Esta tendência foi exposta por Rabha (1984), Strohaecker (1988; 1989) e Corrêa (1989).

<sup>23</sup> Segundo Coulon (1995, p. 7), “por ‘Escola de Chicago’ costuma-se designar um conjunto de trabalhos de pesquisa sociológica realizados, entre 1915 e 1940, por professores e estudantes da Universidade de Chicago. A expressão foi utilizada pela primeira vez muito tempo depois do começo desse movimento, mais precisamente em 1930, quando Luther Bernard apresentou as diferentes escolas de sociologia existentes”.

<sup>24</sup> Dissertação de Mestrado em Geografia orientada por Roberto Lobato Corrêa.

<sup>25</sup> Dissertação de Mestrado em Geografia orientada por Maurício de Almeida Abreu.

<sup>26</sup> Strohaecker (1989, p.45) defende que o termo espaço obsoleto, presente em Souza (1985), pode ser lido como *Zona Periférica ao Centro*.



em centros de pesquisa de países “(semi) periféricos”, o que acarreta em estudos frágeis e com equívocos teóricos e metodológicos. Em contrapartida, o autor admite haver muitos casos em que termos são “importados” ou adaptados com sucesso, o que não seria uma questão, “*desde que haja um investimento reflexivo ponderável*”.

Strohaecker (1989) também acrescenta à discussão sobre importação de modelos para auxiliar na decodificação teórica da realidade brasileira. Segundo a geógrafa:

O fato de se considerar modelos importados não deve visto, em si, e sempre, como uma limitação. Alguns deles, na medida em que dão conta de processos gerais, referindo-se às características espaciais do capitalismo, tanto atuais como em termos dinâmicos, podem ser úteis para a compreensão da organização sócio-espacial e de sua transformação em um contexto particular. *Pelo menos temporariamente* (STROHAECKER, 1989, pp. 50-51) (Grifos nossos).

Em nossa contribuição à discussão entendemos as citadas teorias como ultrapassadas (por terem temporalidades definidas e dinâmicas espaciais de análise já esgotadas), mas não de maneira pejorativa. Tal ultrapassagem é bem vinda, cara e necessária ao âmbito científico, mas a reflexão proposta e as contribuições ficam presentes, mesmo que parcialmente e em nível de revisão crítica, nas atuais produções intelectuais sobre a “Zona Periférica do Centro”. Seus trabalhos inserem-se no processo de acumulação dialética de saberes científicos. O conhecimento se acumula e nega em parte o conhecimento anterior, mas ao mesmo tempo incorpora parte dele.

### **2.1.1 Repensando a Zona em Transição**

Este subitem tem como finalidade problematizar a associação direta entre a *zona em transição* com a Zona Portuária do Rio de Janeiro. Por meio da discussão que se segue, buscou-se desconstruir a criticável e indiscriminada correlação entre qualquer cinturão de pobreza que margeie o Distrito Central de Negócios com o segundo anel concêntrico da teoria de Ernest Burgess. Embora ela tenha resultado em avanços para estudos de Sociologia Urbana e, posteriormente, de Geografia Urbana, contém historicidade e espacialidade definidas (a Chicago do início do Século XX) e carga de preconceitos que são maléficis à análise proposta para este estudo.

Nas palavras de Castells (1983), é impossível abordar a análise da organização do espaço sem uma discussão, mesmo que rápida, da tradição de pesquisa da Escola de

Chicago. Analisar o modelo das zonas concêntricas de Burgess, encarando-o com reservas pela "sua ingenuidade etnocêntrica" e pela "forte crítica exigente de uma especificação das condições históricas" é relevante porque, nas palavras de Castells (1983, p. 184), a Escola de Chicago "domina ainda a apreensão da organização urbana, na literatura e na prática, seja através da retomada de seus temas clássicos ou através das críticas e reações suscitadas".

Strohaecker (1988) expõe a relevância do conceito de *zona em transição*, para muitos, equiparável à Zona Portuária do Rio de Janeiro, ao afirmar que faz parte do mais conhecido modelo emergido dos estudos da Escola de Chicago, o das zonas concêntricas. Proposto por Burgess em 1925, o estudo tinha como preocupação analisar a expansão urbana, através de anéis concêntricos, e tinha como cidade objeto das observações, a Chicago do início do século XX. O modelo baseia-se na expansão dos serviços oferecidos pelo núcleo central de negócios, o *Central Business District* (CBD).

Há que se destacar o pioneirismo e a importância da Escola de Sociologia Urbana para os estudos sobre transformações espaciais nas cidades e na busca do estabelecimento de conceitos, metodologias e modelos de forma particular e inovadora, valorizando a visão de conjunto, a interrelação dos aspectos econômicos, demográficos e espaciais para explicar a complexidade do espaço urbano. O próprio Burgess (1967 [1925], p. 50) ponderou que nenhum estudo de expansão urbana como processo já havia sido feito. Ainda segundo o sociólogo urbano:

The typical processes of the expansion of the city can best be illustrated, perhaps, by a series of concentric circles, which may be numbered to designate both the successive zones of urban extension and the types of areas differentiated in the process of expansion (BURGESS, 1967 [1925], p. 50)<sup>27</sup>.

Antes de adentrarmos no modelo das zonas concêntricas, vale salientar que, em decorrência de influências dos estudos positivistas em que ocorre a transposição para dinâmicas sociais de lógicas da dinâmica da natureza, a Escola de Chicago adotou perspectiva pautada na analogia entre processos da natureza com processos sociais. Esta corrente do pensamento denominou-se Ecologia Humana.

---

<sup>27</sup> Livre tradução: *Os processos típicos da expansão da cidade podem ser melhor ilustrados, possivelmente, por uma série de círculos concêntricos, os quais podem ser numerados para designar tanto as zonas sucessivas de extensão urbana quanto os tipos de áreas diferenciadas no processo de expansão.*

Em discussão a respeito das concepções presentes na Ecologia Humana, Gottdiener (1993, p. 36) destaca que foi Spencer o “primeiro a articular a relação direta entre forma social e função social através de seu conceito de competição das espécies.” Ainda de acordo com o autor, os expoentes da Ecologia Humana utilizaram-se da teoria da evolução de Darwin para explicar o papel funcional desempenhado pela competição das espécies na produção de organizações sociais dotadas de crescente complexidade.

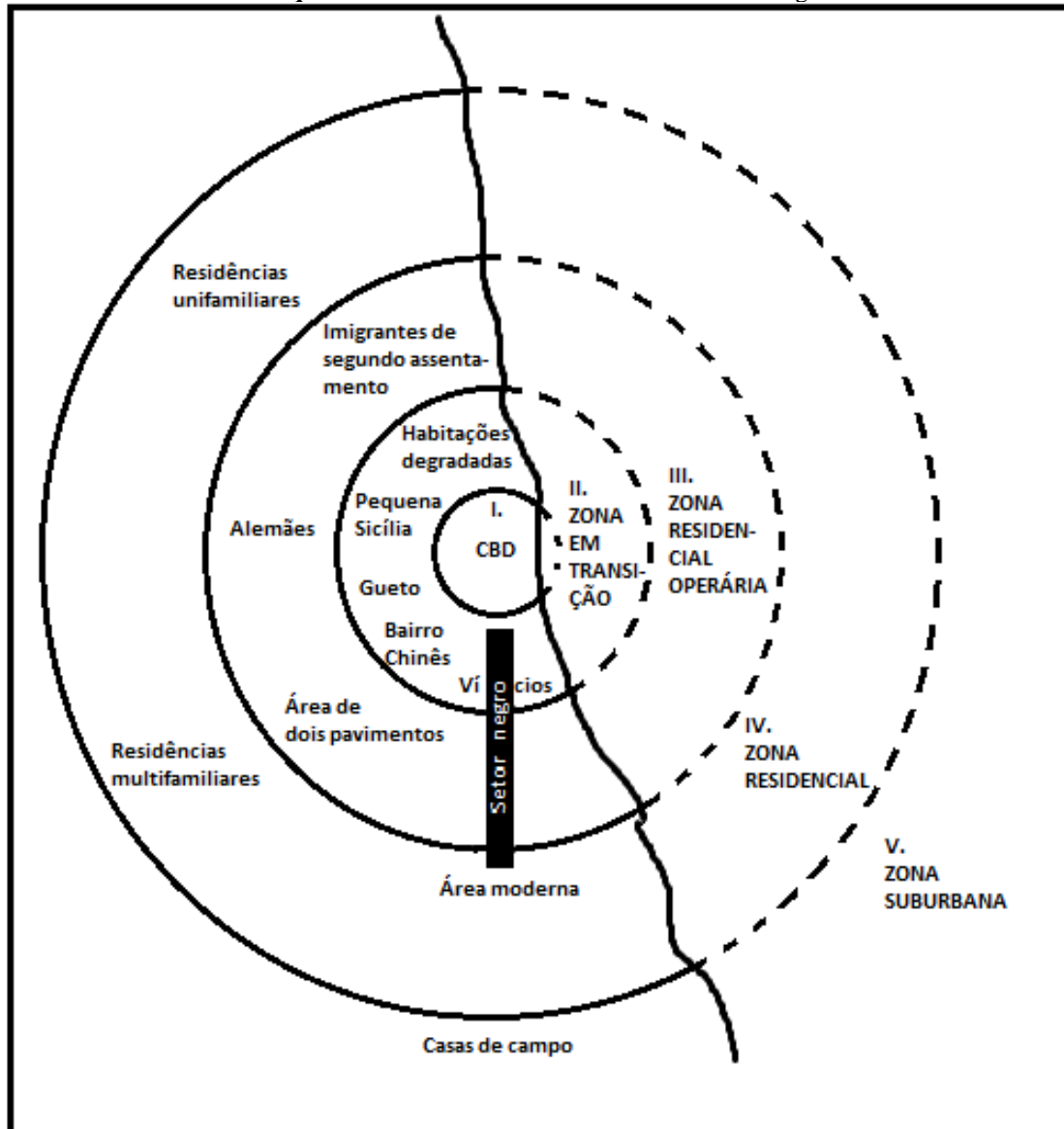
Rabha (1984) acrescenta à temática argumentando que, para os partidários da Ecologia Humana, a construção teórica da forma da cidade resulta de analogias entre sociedades humanas e leis da natureza, especialmente com a teoria de Darwin sobre a seleção natural, e é regida pelo princípio básico da luta pela existência, em que somente os mais fortes poderiam evoluir e sair dos guetos.

Burgess teve a tarefa de estruturar o quadro teórico acerca do espaço defendido pela Escola de Chicago (GOTTDIENER, 1993). Nesse sentido, o referido sociólogo urbano preocupou-se em articular uma explicação geral da mudança dos padrões de uso da terra na cidade, relacionando-a ao processo de crescimento urbano. Para Burgess, segundo Gottdiener (1993):

À medida que a população da cidade aumentava, a competição e a divisão social do trabalho cada vez mais especializada disparariam dois processos ecológicos adicionais, chamados centralização e descentralização, que eram uma versão funcional do ciclo invasão-sucessão (GOTTDIENER, 1993, p. 40).

Pensando a cidade como organismo vivo, Ernest Burgess interpretou-a por meio dos processos de invasão, dominação e sucessão no seu interior a partir do bairro comercial para a zona adjacente de forma concêntrica, de onde advém a *Teoria das Zonas Concêntricas*. A partir deste modelo, Burgess, nas palavras de VILLAÇA (2001, p. 13), “tinha ambições teóricas e pretendia, inclusive, dar conta dos movimentos da estrutura urbana”.

Esquema 2: Modelo das zonas concêntricas de Burgess



Fonte: Adaptado de Burgess (1967 [1925]).

Segundo anel no modelo das zonas concêntricas, o denominado, por Burgess, *zona em transição*, de acordo com Strohaecker (1988, 1989), tem como característica marcante usos estigmatizados de *sujos* tal como indústrias, pátios de armazenagens e manobras, oficinas, depósitos do comércio atacadista, um complexo residencial decadente, e seu conteúdo social é de, majoritariamente, pessoas pouco abastadas. Famosos guetos estadunidenses, como o Bairro Chinês, a Pequena Sicília, a Cidade Grega, o Bairro Latino, dentre outros, marcam a chamada *área de transição*, que pode ser definida como:

[...] o segundo anel do modelo zonal de E. W. Burgess de expansão urbana: uma área mista com indústria, comércio e residências superlotadas, subdivididas e degradadas. A proximidade com o centro torna a área atrativa

para a invasão comercial e de serviços e a redução do uso residencial devido à afluência de grupos sociais inferiores como minorias étnicas e atividades de jogo e prostituição. Essa zona é um fenômeno norte-americano particular e seus problemas foram criados a partir de um dinâmico Distrito Central de Negócios e de uma infra-estrutura antiga (THE DICTIONARY<sup>28</sup> *apud* STROHAECKER 1988, p. 173).

A expansão citadina descrita no modelo das zonas concêntricas baseia-se num crescimento radial, no qual a tendência é de cada zona interna estender sua área até a zona posterior imediata, ocasionando o processo espacial de invasão. De acordo com Burgess (1925), essa dinâmica ocorre sob-regia de um processo evolutivo, característica marcante da Ecologia Humana.

Crítica da utilização indiscriminada do modelo de Ernest Burgess, Rabha (1984) defende que ele se coloca muito distante da realidade das pessoas nos diferentes recortes empíricos, visto que seus pressupostos dizem respeito à década de 1920, num momento de maciça fluência de imigrantes aos Estados Unidos, que não pode ser descontextualizada. A autora ainda defende que:

O confronto entre o lugar, objeto de pesquisa, e o discurso teórico que o explica como zona de transição, revela-se bastante contraditório. Ver, ouvir e sentir a vida e a aparência do Santo Cristo, da Gamboa e da Saúde é sobretudo não aceitar a caracterização que lhes é dada pelo modelo ecológico de mácula moral, de lugar de pobreza e marginalidade, de “purgatório de almas perdidas” marcado pela ideologia da ascensão social no espaço da cidade (RABHA, 1984, p. 43).

Continuando sua extensa crítica ao modelo ecológico, Nina Rabha (1984) afirma que a real utilidade da sua adoção é a justificativa teórica e racional para futuras ações de renovação urbana, já que se criou associação direta entre qualquer cinturão antigo que envolva qualquer área central de qualquer cidade do mundo como área de transição, dando-lhes adjetivos como áreas de deterioração, cinzenta e obsoleta<sup>29</sup>. Estudiosos de viés socioculturalista e marxistas também questionam o modelo. Os primeiros o fazem devido à subestimação da cultura na construção teórica acerca do processo de estruturação do espaço urbano<sup>30</sup>. Já os marxistas reclamam da não abordagem dos conflitos e contradições sobre as diferentes classes sociais no urbano; estas sendo mencionadas, mas de modo a naturalizá-las, sem grandes problematizações.

---

<sup>28</sup> The Dictionary of human geography. R. J. Johnston, Ed. 2nd Ed., 1986.

<sup>29</sup> Less *et. al.* (2008) afirma que a política urbana é majoritariamente dominada por teorias Neoclássicas.

<sup>30</sup> Gottdiener (1993) acrescenta ao assunto relatando que a Escola de Chicago tinha grande dependência da competição econômica como critério predominante em interação social. Paralelamente, seus estudiosos relutavam em reconhecer o importante papel que valores culturais desempenhavam na determinação de decisões (individuais e coletivas) sobre localização.

Os processos de descentralização e de verticalização da área central transformaram a antiga *zona em transição* numa área de estrutura cristalizada, revelando a impropriedade do termo transição. Além disso, a gentrificação, em curso na Zona Portuária do Rio de Janeiro, é outro desafio para a teoria de Burgess, pois ela sustenta que as classes mais abastadas emigram do centro para a periferia e raramente regressam às áreas centrais previamente abandonadas.

Strohaecker (1988; 1989), ao defender que E. W. Burgess, não procurou desenvolver um modelo baseado no processo geral de todas as sociedades, mas a partir da sociedade norte-americana, impactada pelo advento da fase industrial do capitalismo, enriquece a corrente que critica a incorporação de seu modelo para entendimento de toda e qualquer área desvalorizada que margeie um distrito central de negócios.

Apesar das críticas quanto ao caráter ideológico de seu trabalho, Ernest Burgess foi o primeiro pesquisador a tentar esquematizar o processo de expansão citadina, não de maneira aleatória, mas, através de uma lógica de ordenamento dos variados usos da terra urbana. A sua grande inovação foi lançar a hipótese de que há ligações entre aspectos aparentemente não relacionados com a cidade, como é o caso das patologias sociais. Nas palavras de Gottdiener (1993, p. 42), “Burgess revelava que a diferenciação interna da terra urbana representava um gradiente de patologia social do centro para a periferia.”

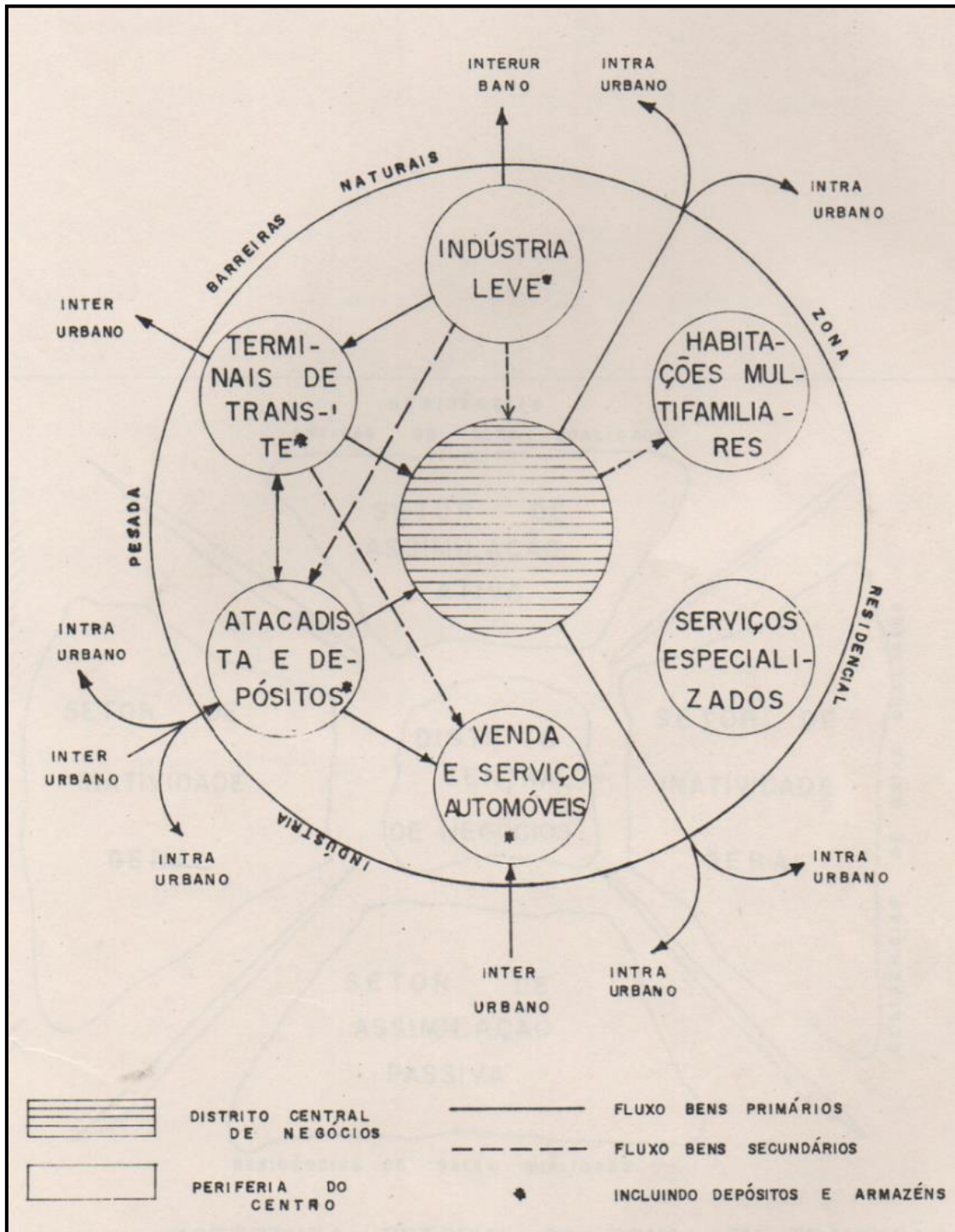
Conforme apontado no conjunto de fatores até aqui discutidos, não consideramos prudente classificar a Zona Portuária do Rio de Janeiro como Área em Transição. Generalizações como “lugar de marginalidade” e “purgatório de almas perdidas”, características da Área de Transição (BURGESS, 1967 [1925]), não representam a área pesquisada – tampouco qualquer outra localidade – e não auxiliam nas pretensões do presente estudo.

### **2.1.2 Da Zona em Transição à Zona Periférica do Centro: virtudes e problemas**

Horwood & Boyce (1959), em estudo sobre relações espaciais que ocorrem entre a Área Central da cidade e sua hinterlândia, introduziram o conceito de Núcleo Central (*core*) e Zona Periférica ao Centro (*frame*). De acordo com os autores, a localização da Zona Periférica ao Centro, contígua ao *core*, é fundamental para articular as relações do centro da cidade com áreas mais afastadas. Neste esforço teórico, é defendida a

existência de forte complementaridade de atividades e funções espaciais entre *core* e *frame*, além das diferenças espaciais entre ambas. Horwood & Boyce (1959), através do Esquema 3, ilustram a complexa relação de complementaridade entre o Distrito Central de Negócios e a Zona Periférica ao Centro:

**Esquema 3:** Esquema do conceito de Zona Periférica ao Centro



Fonte: Horwood & Boyce (1959) *apud* Strohaecker (1989)

Embora o conceito de Zona Periférica do Centro, proposto por Horwood & Boyce (1959) represente um avanço na discussão acerca das áreas contíguas ao distrito central de negócios, por não rotulá-las de modo anacrônico, não se distancia tanto das teorias oriundas da Escola de Chicago. De acordo com Strohaecker (1989), o *frame* engloba e sobrepõe-se aos conceitos de ‘Zona em Transição’, ‘área cinzenta’ e ‘zona de obsolescência’. Ainda segundo a autora:

A zona periférica ao centro, conforme Horwood e Boyce, caracteriza-se pelo uso da terra semi-intensivo e heterogêneo (comércio atacadista, indústrias leves, parques de estacionamento, depósitos, residências multifamiliares), extensa escala horizontal, subdivisão em sub-regiões funcionais com fortes relações espaciais com o núcleo central e a periferia urbana, pelo caráter geral decadente e obsoleto e pela limitação física condicionada a barreiras naturais ou áreas homogêneas (STROHAECKER, 1989, p. 28).

Posteriormente às noções apresentadas por Horwood e Boyce, Griffin e Preston (1966), em proposição acerca da “*Zona em Transição Contemporânea*”, defendem a existência de três setores distintos: **(1)** Setor de Assimilação Ativa, **(2)** Setor de Assimilação Passiva e **(3)** Setor de Inatividade Geral. Essa teoria representa significativo avanço na discussão sobre a temática e superação parcial de modelos predecessores. Ao invés de tomar como pressuposto a noção de *obsolescência*, Griffin e Preston (1966) complexificam a análise setorizando a área e partindo da hipótese de que há descontinuidades nos seus padrões espaciais.



**Esquema 4:** Setorização proposta por Griffin e Preston para “Zona em Transição Contemporânea”



Fonte: Griffin & Preston (1966) *apud* Stroaeker (1989)

Interpretar a atual dinâmica de reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro à luz da proposição de Griffin e Preston requer cuidados, portanto adaptações se fazem necessárias. Ter-se-ia como hipótese que a área passou a ser, ao longo do Século XX e de maneira geral, enquadrada no que os autores nomearam de *Setor de Inatividade Geral* (período caracterizado pela marginalização espacial enfrentada pela área). Este quadro perdurou até o início da consecução do Porto Maravilha, em 2009.

Há pesquisadores que poderiam supor que o atual momento experienciado pela área de estudo, se associado à teoria de Griffin e Preston, estaria enquadrado no *Setor de Assimilação Ativa*, mas, do nosso ponto de vista, isso é um equívoco. A teoria original alega que os três setores surgem de maneira espontânea, em decorrência da complexa atuação de diferentes agentes modeladores do espaço, mas sem que tais atuações estejam sendo guiadas por um planejamento prévio mais articulado, como é o caso de um Plano Estratégico. Visto isso e utilizando como fonte de inspiração a discutida

teoria, teríamos que avançar e propor o surgimento de um novo setor para situar o atual momento da área estudada em um contexto teórico mais amplo sobre *Zonas Periféricas do Centro*. Talvez, a proposição *Setor de Transformação Induzida* seja uma solução preliminar interessante.

A proposta da ascensão do *Setor de Transformação Induzida*, para auxiliar em análises sobre as Zonas Periféricas do Centro (última década do Século XX e início do Século XXI) dialoga com a tendência de gestão dos espaços relatada por Rabha (1984), Strohaecker (1988-1989) e Corrêa (1989) ao destacarem o recebimento de projetos de “renovação urbana” atrelados a uma política de *empreendedorismo urbano*. Tal estratégia de gestão destes espaços está se difundindo por diversas cidades<sup>31</sup>, inseridas em países de capitalismo central e capitalismo tardio. Em decorrência da repetição de ocorrências, acreditamos que a generalização proposta se torna viável.

A respeito dos três setores presentes na teoria original, acrescidos deste quarto, percebe-se que todos podem coexistir na *Zona Periférica do Centro* da mesma cidade, uma vez que um não anula o outro. A área enquadrada no *frame* é complexa e heterogênea em suas dinâmicas espaciais e os projetos de “revitalização” não são arquitetados para transformar espacialmente sua totalidade, mas (via de regra e de modo não rígido) os lotes de terra enquadrados no *setor de inatividade geral*. Dentre as justificativas para tal, destaca-se o intenso potencial de retorno e valorização econômica que o *setor de inatividade geral* pode gerar aos possíveis investidores imobiliários, por localizar-se espacialmente próximo ao CBD.

## **2.2 Zona portuária do Rio de Janeiro: da marginalização espacial ao Porto Maravilha**

Neste subcapítulo, para fins didáticos, apontamos o período entre 1960 e 2009 como recorte temporal a ser abordado, por compor o momento em que o processo de marginalização espacial da Zona Portuária<sup>32</sup> mais intensamente se desenrolou. Refere-se ao momento de mais aguda falta de investimentos na área, que perdeu a atividade técnica portuária e, ainda, sofreu com a transferência da Capital Federal e com a intensificação da cristalização de formas e conteúdos.

---

<sup>31</sup> Alguns exemplos de cidades são: Nova Iorque; Londres; Dublin; Baltimore; Filadélfia; Buenos Aires; Barcelona; Rio de Janeiro; Recife etc.

<sup>32</sup> Processo iniciado na segunda metade do Século XIX.

Antes de iniciar a discussão sobre os padrões espaciais e acontecimentos presentes no período selecionado para análise (1960 até 2009) sugere-se ao leitor, acessar o **Box 2**. Nele, há referência a destacados acontecimentos empíricos ocorridos na Zona Portuária do Rio de Janeiro, desde a segunda metade do Século XIX (início da marginalização espacial na área) até o fim da primeira metade do Século XX. Somando-se à teoria que sustenta nossa análise, essa breve exposição busca contextualizar de modo mais abrangente as razões que levaram a área passar por acentuada desvalorização da terra urbana a partir de 1960.

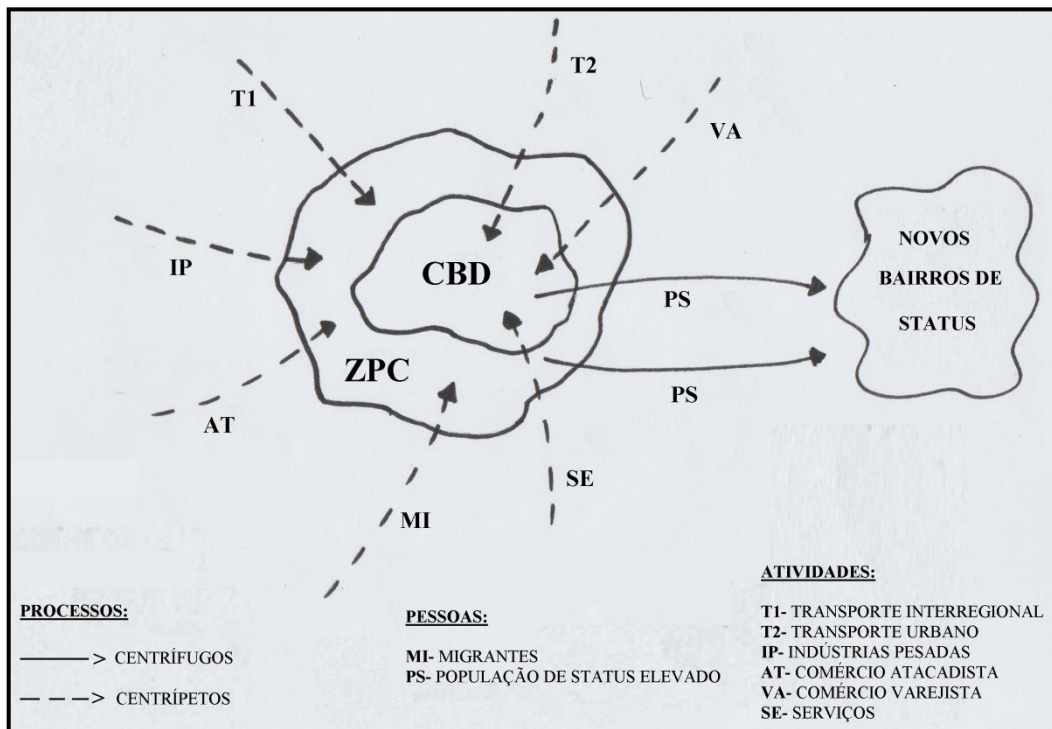
**Box 2:** Dinâmicas espaciais na Zona Portuária do Rio de Janeiro entre a segunda metade do Século XIX e a primeira metade do XX

Concordamos com Corrêa (1989) quando, influenciado pela proposição de Colby (1933), afirma que o processo de centralização espacial, associado a forças centrípetas, estabeleceu a Área Central, que pode ser segmentada em dois setores: **(1)** CBD (também intitulado como *core*) e **(2)** Zona Periférica do Centro (também intitulada como *frame*, *zone in transition* e zona em obsolescência). O autor salienta que *core* e *frame* são produtos do capitalismo industrial - mais especificamente da revolução industrial - e suas origens datam da segunda metade do Século XIX. O ano específico do aparecimento da Área Central<sup>33</sup>, em cada cidade, varia de acordo com as singularidades locais. O esquema abaixo auxiliará os argumentos que seguem sobre a gênese da Zona Periférica do Centro e os processos que caracterizam esta localidade.

---

<sup>33</sup> A Área Central é compreendida como a forma espacial decorrente do processo de centralização associado ao Capitalismo Industrial. Antes do aparecimento da Área Central já existia a figura do Centro, mas com características diferentes e ainda pré-capitalistas. Para o caso do Rio de Janeiro, Abreu (2008 [1987]) e Motta (2001) são importantes referenciais.

**Esquema 5:** Processo de centralização e a Área Central



Fonte: Adaptado de Corrêa (2015<sup>34</sup>).

Em decorrência do processo de centralização espacial, houve profunda transformação na economia e no espaço urbano. Passam-se a se desenvolver, em um dos segmentos da Área Central, duas atividades conectadas: concentração de transporte inter-regional (ferroviário) e indústria pesada (além de atividades complementares). Antes disso, a cidade era menor e seu centro comportava apenas a catedral, o palácio do governo, o comércio atacadista de luxo e era área de moradia da população de alto *status*. Em resumo, o resultado desse processo, de acordo com a literatura e respeitando as singularidades de cada cidade, resultou na transformação do antigo e idealizado Centro (nobre, com parques e jardins, bem conservado, aprazível e bonito) em duas áreas distintas: o CBD e a Zona Periférica do Centro (ZPC).

No caso da área de estudo, no período predecessor à consolidação do processo de centralização espacial e de suas formas associadas, havia mistura entre residentes de diferentes estratos sociais e a área não era estigmatizada de maneiras tão negativas. Como exemplo de situação, tem-se os bairros Gamboa e Saúde, na virada do Século XVIII para o XIX, que embora comportassem casas

<sup>34</sup> Notas de aula da disciplina “REDE URBANA E ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO”, ministrada pelo professor Roberto Lobato Corrêa, para turmas de pós-graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, no primeiro semestre de 2015.

de pessoas pobres, também abrigavam casarões coloniais e a classe média.

De acordo com Rabha (1984), as moradias de classe abastada, na área de estudo, representavam verdadeiro exemplo de conforto e elemento de salubridade numa infestada cidade colonial. Já no Século XIX, a Saúde recebe palácios (como o Itamaraty) e a Gamboa foi um dos primeiros distritos da cidade a ser beneficiado com o serviço de esgotos, luz e água encanada.

Nesse período, a Zona Portuária do Rio de Janeiro ainda não havia começado a vivenciar o prolongado período caracterizado por “usos sujos” e “deterioração” de suas formas. A quase instalação da “Família Real” na localidade, em virtude da bonita paisagem que apresentava, ilustra a situação. A respeito disso, Rabha (1984, p. 89) afirma que:

[...] embora a belíssima paisagem admirada por D. João VI do Palácio Episcopal, no alto do Morro da Conceição, tenha induzido o monarca a tomá-lo como residência. Porém a oferta da Quinta da Boa Vista revelou-se como alternativa mais adequada, inviabilizando o desenrolar de uma história que seria, com certeza, bastante diferente para a área, caso a escolha real tivesse sido outra. (RABHA, 1984, p. 89).

Aos poucos, no decorrer do Século XIX, trapiches se instalam no litoral da Saúde e da Gamboa, muito em função da exportação do café e de outros gêneros vindos de Minas Gerais e do Médio Vale do Paraíba. Também, em virtude da proximidade com o porto, apareceram indústrias (que utilizavam matérias primas importadas), terminais de exportação, fundições, galpões, depósitos, fábricas atacadistas, ferrovias - intensificando o transporte de cargas sobre a área etc.

A lei Áurea, de 1888, também auxiliou na intensificação de novos moradores com pouca renda para a área de estudo, que oferecia trabalhos manuais não qualificados no porto, pequenas atividades e serviços de industriais. Eles participaram da formação de favelas, como a da Providência, e ocuparam muitos cortiços.

O conjunto dos fatores acima expostos justificou o abandono, por parte das elites e da alta classe média (que não era numerosa, mas havia), dos bairros objetos deste estudo. Essas pessoas se mudaram, gradualmente, para novos bairros de *status* como Glória, Catete, Laranjeiras, Flamengo e Botafogo. E, na virada do século, para Copacabana (ABREU, 2008 [1987]). As pessoas saíram da Zona Portuária por ter se iniciado a rotulação de “degradada”. Os belos casarões do século XIX onde essas famílias habitavam passaram a ser subdivididos e alugados. Começam a proliferar-se pela Área Central os cortiços e as habitações multifamiliares.

Entrando no Século XX, a classe média e a elite se recusavam a morar em áreas ditas “deterioradas”. Essas pessoas passaram a ser atraídas por recentes e estimadas inovações habitacionais sendo seduzidas pelo que se valorizou muito na virada do século XIX para o XX: morar junto ao mar. Ao mar fora do porto, aquele com brisa marinha e *glamour*. Esses grupos foram, então, se deslocando para Ipanema (1920-1930), depois para o Leblon (1930-1940). Após um salto no tempo e associado a políticas públicas, para a Barra da Tijuca e para o Recreio dos Bandeirantes (ABREU, 2008).

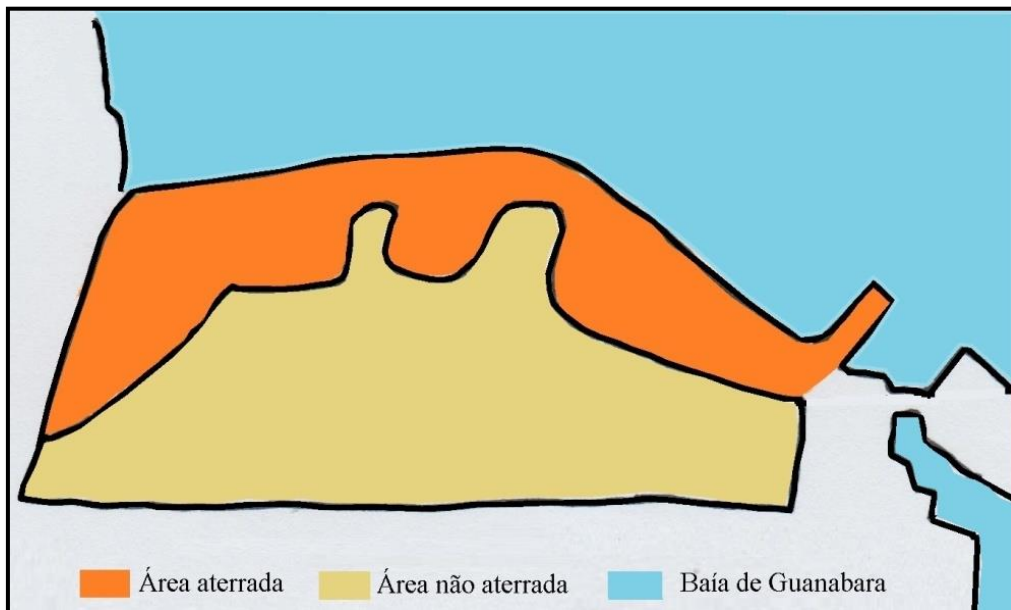
Retornando ao final do Século XIX, o então porto do Rio de Janeiro, nas palavras de Rabha (1984, p. 100), era o “ponto focal de escoamento da produção de café e do recebimento das importações”. Porém, ele começa a ficar defasado materialmente, em razão da dinamização do comércio externo e do aumento no volume de cargas por lá movimentadas. A crescente inadequação física, associada ao simbolismo de “modernidade republicana”, impulsionou a consecução de obras para ampliar e modernizar o porto do Rio de Janeiro.

As obras consistiram na construção de um cais, com 3.500 metros de extensão por 10 metros de altura na maré média, entre o Arsenal da Marinha e o prolongamento da Rua de São Cristóvão. Entre a linha do litoral antigo e o novo cais, os aterros abrangiam uma superfície coberta de água de 20 hectares, em distâncias variáveis entre mínimos de 25 metros até 300 metros na altura da Praia de São Cristóvão (RABHA, 1984, p. 102).

O espaço artificialmente produzido e inaugurado em 20 de julho de 1910, logo recebe destinações em sua linha costeira. São as zonas das vias férreas e guindastes, os armazéns e a nova “Avenida do Cais”, atual Rodrigues Alves (RABHA, 1984, p. 103).

Devido ao aterramento que foi realizado, a ligação direta entre os bairros de estudo e a orla foi rompida. O novo espaço, artificialmente produzido, distanciou a população local do litoral e isso representou problemas para essas pessoas, afinal muitas de suas atividades tinham como essência tal proximidade. Rabha (1984) retrata muito bem este processo, ao defender que o novo contorno do litoral criou um vazio entre as atividades portuárias e seus eventuais trabalhadores, “rompendo laços e fabricando distâncias”.

**Figura 2:** Saúde, Gamboa e Santo Cristo: destaque para área aterrada e não aterrada



Fonte: Adaptado de Rabha (1984).

Se, por um lado, as obras da área portuária representaram um momento de apogeu econômico da localidade, com intensificação de exportações, importações e incentivo à chegada de mais atividades complementares, por outro, também gerou problemas. Muitos lotes de terra artificialmente produzida não foram ocupados após serem inauguradas, ficando em grande parte ociosos, aguardando destinação e interesse de empreendedores. Essa situação desencadeou qualificações negativas para a localidade, como “terra de ninguém” e “área (cada vez mais) perigosa”.

Nina Rabha argumenta que devido a singularidades presentes nos bairros que compõem a área deste estudo, eles não se adequam funcionalmente a outra área ou zona do município, fato este que auxiliou a tornar a área uma “grande sobra”, uma localidade com pouca captação de investimentos e pouco interesse de setores públicos e privados. Segundo a autora:

[*Gamboa, Saúde e Santo Cristo*] não são adequada(s) ao uso específico da área central por uma série de considerações que vão desde os próprios processos espaciais de centralização a particular característica de sítio [...] Também não pode ser explorada com os aspectos da zona sul, pois embora nela exista a proximidade do mar, está no interior da baía, poluída, e grava-se com seus usos incompatíveis à “moradia zona sul” [...] Como zona industrial, o custo da terra e a localização quase central na cidade praticamente a inviabilizam [...] Comparando-a com outros bairros e outros trechos da cidade, o parâmetro torna-se ainda mais claro. A atividade de construção é aí tão baixa, que oferece a impressão de que no total,

nada é construído ou renovado na área (RABHA, 1984, p. 139) (grifos nossos).

A retratada conjuntura de fatores desencadeou gradual perda de função urbana específica, pela Zona Portuária. Isso auxiliou o declínio progressivo no preço da terra e intensificou o processo de marginalização iniciado na segunda metade do Século XIX. As formas espaciais também foram impactadas, tornando-se cristalizadas e sem função. Armazéns, depósitos e prédios foram abandonados pelos proprietários. Por fim, a transferência da capital da república para Brasília coroou o ápice do processo de marginalização espacial vivenciado pela Zona Portuária do Rio de Janeiro (RABHA, 1984 e 2006).

Acredita-se que uma maneira interessante de esmiuçar o intervalo temporal entre os anos de 1960 e 2009 seja através da confecção de uma periodização<sup>35</sup>. Esta ferramenta intelectual é eficaz na procura por padrões espaço-temporais em pesquisas cujo objeto analítico é permeado por dinâmicas diacrônicas. Vale frisar, ainda, que cada intervalo dessa fragmentação temporal tem relativa homogeneidade e não possui critérios de mensuração rigidamente definidos – eles variam de acordo com os objetivos de cada estudo. Sendo assim, segmentamos a temporalidade da Zona Portuária, segundo nossos critérios, em dois tempos distintos: **T1** (1960 até 1996) e **T2** (1996 até 2009). Os anos em destaque (1960, 1996 e 2009) figuram como marcos definidores da finalização de um período e início de outro. Isso ocorre porque há rompimento de padrões e modificação substancial na lógica de (re) produção espacial na Zona Portuária do Rio de Janeiro. O ano de 1960 é marcado pela transferência da capital da República para Brasília; 1996 é o ano de elaboração do 1º Plano Estratégico do Rio de Janeiro, intitulado “Rio Sempre Rio”, dando início à gestão urbana calcada no empreendedorismo; Já o ano de 2009, dentre outros fatores, representa o marco inicial da consecução da OUC Porto Maravilha.

---

<sup>35</sup> A delimitação de datas como marcos para períodos históricos é sempre uma questão temerária, pois não é incomum incorrer em equívocos, ou ainda, em não consenso. Isso ocorre porque a periodização é uma operação intelectual calcada na organização / fragmentação da temporalidade, em uma dada área, que varia de acordo com os critérios e questionamentos que figuram como objetivos de estudo. Nesse sentido, não há apenas uma periodização para uma mesma localidade, afinal ela variará de acordo com atributos, processos, formas e dinâmicas selecionados para análise.



### **2.2.1 Da transferência da Capital Federal ao 1º Plano Estratégico (T1): de 1960 até 1996**

No intervalo de tempo T1, compreendido entre os anos de 1960 e 1996, a Zona Portuária do Rio de Janeiro passa por um período de intensa redução de preço do metro quadrado e de desvalorização fundiária. Ilustrando tal situação, há cristalização e gradual “degradação” das formas urbanas presentes na localidade realçada pela escassez de novos empreendimentos residenciais ou corporativos por grandes empresas ligadas ao mercado fundiário e imobiliário.

Dentre os principais fatos que impactaram a área de estudo, ocorridos entre 1960 e 1996, destacam-se a transferência da capital da República para Brasília, o incremento da periferização, a chegada da técnica da containerização e, por fim, e de modo contrastante, a ideia de revalorizar a Área Central (década de 1990).

Com a transferência da capital da República para Brasília, na década de 1960, a Área Central do Rio de Janeiro perdeu parcela da centralidade e de recursos. Isso ocorreu em virtude do esvaziamento das atividades administrativas, até então, em grande parte lá alocadas. No que diz respeito às formas espaciais, esse processo culminou em fechamentos e posterior abandono de prédios, por perderem suas funções originais. No seio deste processo, houve desvalorização fundiária e perdas demográficas<sup>36</sup>.

Na segunda metade do Século XX intensificou-se o processo (já em curso) de descentralização residencial, acarretando nas supramencionadas perdas demográficas pela área Central. Rabha (2006) afirma que isso ocorreu em virtude de fatores como a consolidação de novas áreas de expansão, a direção sul da orla oceânica e a crescente sensação de insegurança na Área Central.

Com esta situação se estendendo pelo tempo, não só as formas ficaram congeladas, mas também, as condições precárias de conservação de vários prédios corroboraram para o estigma de “deteriorado”, fortalecido por usos da terra considerados de baixo *status* e pela presença marcante de substratos sociais estigmatizados e pré-julgados de modos negativos. O mercado imobiliário, nesse momento, volta suas atenções para a produção em outras áreas, como a Barra da Tijuca.

De acordo com Corrêa (1991a), embora esse processo resulte prioritariamente de

---

<sup>36</sup> De acordo com Rabha (2006), entre 1970 e 2000, a Área Central do Rio de Janeiro teve o número de habitantes reduzido de 62.595 para 39.135.

interesses de proprietários fundiários e promotores imobiliários (extraíndo renda da terra e ampliando seus negócios), conjuntamente há que se destacar a expansão de certas atividades do setor terciário. O vetor de expansão para a Barra da Tijuca, durante as décadas de 1970 e 1980, contou com investimentos infraestruturais, por parte do poder público, que valorizaram as áreas a serem ocupadas por grupos de alta renda e elevado *status* social.

Outrossim, esse período é caracterizado pela criação e valorização de novas áreas residenciais, com destaque para o caso da Zona Oeste. Desse modo, essas novas frentes urbanas representaram um crescente e lucrativo mercado para empresas de construção e para grandes empreendedores imobiliários. Paradoxalmente, esse processo esteve atrelado a um contexto de “abandono”, do mercado fundiário pela Área Central, que pode ser interpretado à luz do que Neil Smith (1979) nomeou de *rent gap*<sup>37</sup>.

A Área Central como um todo e, especificamente, a Zona Portuária sofreram os impactos oriundos do elevado crescimento na direção da Barra da Tijuca, iniciado na década de 1970, que ditaram reestruturações na organização espacial das atividades consideradas de melhor padrão da cidade. Destacam-se perdas econômicas impulsionadas pelo acelerado deslocamento de atividades econômicas para São Paulo (em contexto de ascensão econômica) e interior do estado e pelas mudanças nos endereços de importantes empresas do Centro para a orla marítima ou para a Barra da Tijuca. Também começou a sentir-se, na mesma época, os efeitos da mudança da Capital Federal para Brasília, contabilizando perdas substanciais no *status* e na representação do poder nacional, localizado no Rio de Janeiro por aproximadamente 200 anos.

Vale dizer que tudo conspirou contra o Centro do Rio. Antigo, decadente, envelhecido, esvaziado, abandonado numa cidade e num país que construía o novo como imagem espelhada de sua modernidade. Brasília e a Barra da Tijuca se ergueram como antíteses de tudo que o centro e o velho Rio representavam. Confirmadas no espaço por símbolos arquitetônicos arrojados e modernistas, foram estas imagens que impregnaram o ideário dos brasileiros sobre as possibilidades de inserção num mundo desenvolvido de riquezas e igualdade de oportunidades. Infelizmente, ilusórias, como são as imagens (RABHA, 2006, p. 409) (grifos nossos).

---

<sup>37</sup> Esta teoria será mais amplamente discutida no capítulo 3, quando o processo de reestruturação da Zona Portuária será analisado segundo perspectiva teórica da gentrificação. Mas, de modo introdutório, o *rent gap* diz respeito ao aumento da distância entre renda capitalizada pela terra, na Área Central, e o seu potencial de retorno financeiro. A principal justificativa para esta dinâmica é o movimento de saída do capital imobiliário na (re) produção das formas urbanas do centro para áreas suburbanas. Isso gera, em última análise, condições para a consecução de projetos de “revitalização”, após período de desinvestimentos, dos centros antigos, cujas formas espaciais entram em “degradação” e o preço do metro quadrado despenca.

Com relação à Zona Portuária, a marginalização espacial em curso se agravou com a chegada da técnica da containerização a partir dos anos sessenta. Já na década de 1980, a estrutura espacial montada para abastecer de modo complementar as atividades portuárias entrou em progressivo declínio com o trânsito de mercadorias, não mais em cargas a granel<sup>38</sup>, mas em contêineres. A partir disso, o guindaste tira o produto do navio, coloca-o em um caminhão e este vai ao seu destino. Corrêa (1991a) evidencia tal dinâmica ao defender que:

As transformações recentes, derivadas da nova modernização dos meios de manipulação das mercadorias exportadas e importadas, a “containerização”, levaram à esterilização das formas criadas anteriormente, criando-se espaços abandonados, ruas sem movimento, vazias e perigosas. Neste sentido, a expressão zona de obsolescência adquire novo significado (CORRÊA, 1991a, p.16).

Os armazéns e depósitos começam a perder a antiga importância e a funcionalidade. Além disso, tem-se a realocação das exportações de café e de minério de ferro que foram, em grande parte, transferidas para Vitória. O restante dos *royalties* de minério foi para a Baía de Sepetiba, onde é possível se ter um sistema portuário exclusivo para a atividade. Há, ainda, atividade portuária no Porto do Rio de Janeiro, com destaque para exportação de veículos, na cabeceira da Ponte Rio- Niterói, no entanto, a antiga estrutura de atividades complementares ligadas ao porto não se faz mais necessária<sup>39</sup>.

Na década de 1990 deu-se início à retórica de “renascimento” da área central do Rio de Janeiro, através do empreendedorismo urbano. Em virtude de experiências internacionais, a requalificação espacial de localidades ociosas, tendo-se como método a criação de incentivos ao uso residencial e ao reaquecimento de atividades turísticas, transformou-se em paradigma para contenção do esvaziamento econômico nas antigas localizações centrais. Num contexto mais externo, a crise sofrida por Estados Unidos e Europa nos anos setenta está associada ao surgimento do discurso empresarial na gestão das cidades, moldes que se percebem sendo usados no contexto da retórica do “renascimento” da área central do Rio de Janeiro ao longo dos anos 1990.

---

<sup>38</sup> O tráfego de granéis foi transferido, na década de 1980, para o porto indústria às margens da Baía de Sepetiba (MONIÉ e SILVA, 2014).

<sup>39</sup> De acordo com Monié e Silva (2014, p. 115), “a movimentação de cargas foi deslocada em direção aos terminais de contêineres e roll on roll off da Ponta do Caju cujo dinamismo se mantém até hoje.”

Em 1993, César Maia é eleito prefeito do Rio de Janeiro e, a partir daí, o “modelo de Barcelona” torna-se inspiração para sua plataforma política, pautada no empreendedorismo que gerou, em 1996, o 1º Plano Estratégico do município. Em seu discurso, havia clara referência à ideia de crise urbana. César Maia se posicionava como um *reformador da cidade*. À época, seu secretário de urbanismo era Luiz Paulo Conde, conhecedor e admirador do “modelo” de Barcelona, fato este que não pode ser vulgarizado num contexto de adoção de tal concepção de cidade pelo poder municipal da época.

Embora, na década de 1990, a discussão sobre a retomada de investimentos e paralela requalificação da Área Central tenha entrado em pauta, vale salientar que poucas ideias foram executadas na prática. O mercado fundiário passava por *boom* imobiliário na Barra da Tijuca, dentre outras razões, pela criação de vias que aumentavam a acessibilidade para este novo subcentro, como a inauguração da Linha Amarela (em 24 de novembro 1997). Aliado a isso, a década de noventa trouxe expressiva expansão demográfica na Barra da Tijuca, tal qual a criação de novos empreendimentos residenciais e de serviços.

Dentre os complexos de salas comerciais e de escritórios, destacamos o lançamento do *Downtown*, em 1995, com dois terços de suas quase 1500 unidades vendidas na semana do lançamento, além da anexação de centros de serviços e escritórios ao complexo *Barrashopping*. Como exemplo de empreendimento residencial, pode-se citar o Rio 2, lançado em novembro de 1994, que vendeu 1.200 unidades em duas semanas (RABHA, 2006).

Finalizando a exposição sobre o período **T1**, é necessário frisar que houve substancial modificação na maneira como se concebe a (re) produção da cidade segundo a ótica político-administrativa municipal. Antes da “era César Maia” a lógica esteve sendo guiada pela formação de novos sub-centros, já com sua eleição, em 1993, passou a se propor a produção cidadina a partir do discurso de resgate à Área Central. Embora não tenha havido grandes impactos no momento inicial sobre o mercado fundiário da área de estudo, este modo de pensar a cidade ganhou forma no Plano Estratégico de 1996 e passou a guiar importantes e graduais modificações espaciais na Zona Portuária, até a consecução, em 2009, da OUC Porto Maravilha.

## 2.2.2 Das tentativas frustradas de reestruturação da Zona Portuária ao Porto Maravilha (T2): de 1996 até 2009

A estrutura espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro teve como primeiro marco de alteração o ano de 1996, quando a administração municipal, apoiada no discurso da necessidade de superação da crise urbana, engajou-se na adoção de um modelo de planejamento urbano baseado no empreendedorismo e oficializado com a criação do primeiro Plano Estratégico do Rio de Janeiro.

Inspirado na reestruturação de Barcelona para as Olimpíadas de 1992<sup>40</sup>, este formalizou o empreendedorismo como orientação para a administração pública do município. Considera-se a elaboração do primeiro plano estratégico um marco que consagrou a alteração dos padrões de produção do espaço da área de estudo, representando, novamente, atração de grandes capitais e tornando-se foco de políticas públicas.

Após a primeira etapa do processo de elaboração do Plano Estratégico I – Rio Sempre Rio, “*foi posto em prática uma série de estudos e levantamentos de dados e de informações com o objetivo de identificar tendências e apontar os pontos fortes e fracos no setor econômico, político e social da metrópole carioca*” (MACHADO, 2004, p. 81 e 82), que resultou na segunda etapa denominada ‘Diagnóstico da Cidade do Rio de Janeiro’, que avaliou o grau de competitividade do Rio de Janeiro e a sua inserção no contexto nacional e internacional.

Conforme a análise elaborada por Harvey (2005), abrem-se possibilidades de encontrar particularidades entre casos predecessores de empreendedorismo em cidades estadunidenses<sup>41</sup> e o sugerido pelo Plano Estratégico de 1996 para o município do Rio de Janeiro, materializado através do Porto Maravilha, em 2009. Ao iniciar sua discussão, David Harvey (2005) considera que houve ruptura no modelo de gestão urbana em países de capitalismo avançado. A abordagem de governança urbana “administrativa”, tão característica da década de 1960, cedeu terreno para emergentes formas de ação “empreendedoras” nas décadas de 1970 e 1980. Essa transformação na governança urbana chega a países de capitalismo tardio, caso do Brasil, e de modo

---

<sup>40</sup> Como ilustração à assertiva, tem-se o fato do então prefeito César Maia – sob indicação de Luiz Paulo Conde – ter contratado a empresa catalã Tecnologias Urbanas Barcelona S.A.– TUBSA, liderada por Oriól Bohigas e Jordi Borja para elaborar o Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – ‘Rio Sempre Rio’, de 1996.

<sup>41</sup> David Harvey (2005) fundamentou suas amplas assertivas e formulações teóricas sobre essa forma de gestão urbana a partir, principalmente, de estudo de caso tendo como objeto analítico a cidade de Baltimore. Para maiores informações, consultar o capítulo VI da obra *Produção Capitalista do Espaço*.

específico o Rio de Janeiro, na década de 1990.

Há um consenso na literatura especializada de que o quadro de gradual modificação na governança urbana no capitalismo avançado (do administrativismo ao empreendedorismo) tem relação com as dificuldades enfrentadas pelas economias capitalistas a partir da recessão de 1973. A respeito disso, David Harvey (2005) defende que uma solução temporária para esse problema é a mudança do fluxo de capital de um circuito de acumulação<sup>42</sup> para outro. No caso específico da crise de 1973, a resposta dada por atores políticos, planejadores e empresários (unidos por parcerias público-privadas) foi a de se investir de modo pesado no circuito secundário de acumulação, ou seja, na produção do ambiente construído.

O empreendedorismo urbano tem como principal elemento a noção de parceria público-privada. Vale destacar que tais parcerias entre poder público e iniciativa privada configuram-se como atividades, de fato, empreendedoras. Isso ocorre porque na busca por otimização dos lucros, este modelo de gestão urbana prioriza a reestruturação de ambientes construídos desvalorizados economicamente – via de regra as Áreas Centrais –. Em outros termos, a lucratividade destas operações é majoritariamente especulativa.

Souza (2003 b) contribui com a discussão ao defender que os planejamentos estratégicos são tentativas de transposição do *corporate strategic planning*, surgido no meio empresarial, para o planejamento urbano. Sobre o plano estratégico do Rio de Janeiro, especificamente, o geógrafo defende que:

[...] o documento constitui-se em uma peça de city marketing, destinada a vender uma imagem favorável do município [...] A decisão de preparar plano foi selada com a assinatura de um acordo de cooperação em dezembro de 1993 entre a Prefeitura, a Associação Comercial do Rio de Janeiro/ACRJ e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro/FIRJAN. Ademais, é sintomático que, dos 305 membros do Conselho da Cidade, cuja função seria a de supervisionar a implementação do plano e o qual reúne instituições e algumas personalidades individuais, a esmagadora maioria seja formada por empresas e órgãos da administração municipal [...] com exceção de algumas poucas entidades (FAMERJ, FAFERJ e uma ou outra ONG), a sociedade civil organizada não vinculada ao setor empresarial acha-se ausente (SOUZA, 2003 b, p. 138).

---

<sup>42</sup> D. Harvey identifica três circuitos distintos de acumulação de capital. **Circuito primário**, que se refere à organização do próprio processo produtivo; **Circuito secundário**, que implica investimento no ambiente construído; **Circuito terciário**, que diz respeito ao investimento em ciência e tecnologia e em elevada gama de despesas sociais relacionadas.

No ano de 2001, com a segunda eleição de César Maia à prefeitura do Rio de Janeiro (2001-2004) o objetivo de reestruturação da Zona Portuária volta a ganhar destaque na administração municipal. Este projeto esteve relacionado às preparações para os Jogos Panamericanos de 2007. Já havia interesse, por exemplo, em instalar um museu futurista no Píer Mauá – o Museu Guggenheim – como parte integrante da “revitalização” da área Portuária.

De acordo com Ribeiro (2009), as duas principais justificativas oficiais para a construção do Museu Guggenheim<sup>43</sup> se referem à “democratização” da cultura na cidade e à confiança na capacidade desse empreendimento de *grife* internacional servir de catalisador ao desenvolvimento econômico da Zona Portuária e de estímulo à elaboração de outros projetos arquitetônicos e urbanos voltados à cultura, à alta tecnologia, à habitação, ao esporte, ao turismo e, ainda, auxiliar na integração dessa área à dinâmica do núcleo central de negócios.

Segundo Rabha (2006), passados cinco anos da formulação do projeto de “revitalização” da Zona Portuária e do início das negociações entre as esferas municipal e federal, maior proprietária de terras na área, o ambicioso plano de reestruturação urbana tornou-se algo pontual. As únicas realizações aconteceram no imóvel comprado pela Prefeitura para construção da Cidade do Samba (finalizada em 2005) e para a implantação da Vila Olímpica da Gamboa (finalizada em 2004). As Figuras 3 e 4 apresentam o terreno em agosto de 2000 e o mesmo em 2005, já com as pontuais obras concluídas.

---

<sup>43</sup> O projeto da construção do Museu Guggenheim não se concretizou, dentre outras razões, pela necessidade de elevadíssimo investimento de US\$ 2,8 milhões de dólares, em sua totalidade dinheiro público, apenas no projeto inicial.

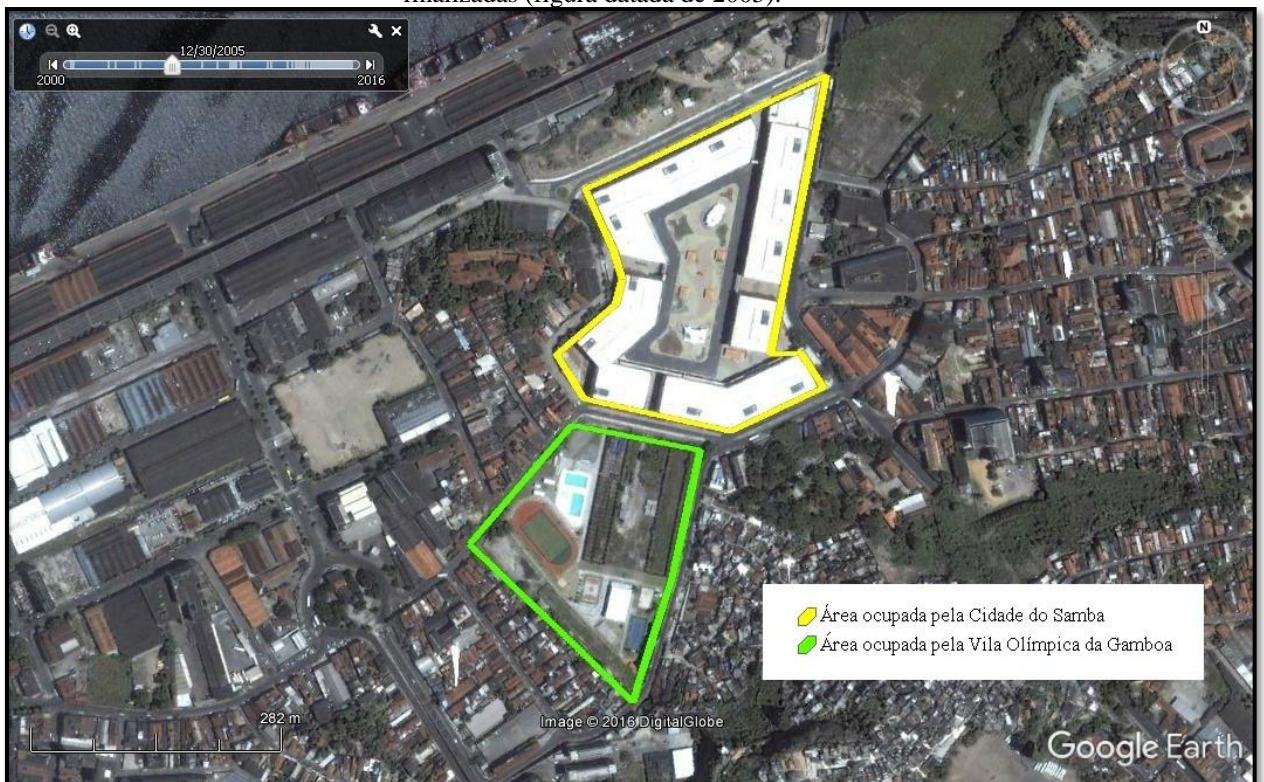


**Figura 3:** Áreas utilizadas para construções pontuais na Zona Portuária na “era César Maia”. Fase anterior às obras (figura datada de 2000)



Fonte: Google Earth, 2016. Organização própria.

**Figura 4:** Áreas utilizadas para construções pontuais na Zona Portuária na “era César Maia”. Obras finalizadas (figura datada de 2005).



Fonte: Google Earth, 2016. Organização própria.



Os ambiciosos planos da administração César Maia de reestruturar espacialmente a Zona Portuária, visando ao atendimento das demandas do Plano Estratégico de 1996, e também em virtude dos Jogos Panamericanos de 2007, configuraram-se, na prática, em poucas e pontuais modificações no substrato material da localidade. A falta de articulação entre as esferas de administração pública (municipal, estadual e federal) figura como principal razão para a não concretização do projeto pelo então prefeito. Apenas em 2009, com a ascensão de Eduardo Paes (PMDB) à prefeitura do Rio de Janeiro, com discurso de união entre as três esferas de poder da administração pública, a “revitalização” da localidade saiu do papel.

Smith (1996) e Souza (2011) tecem críticas a respeito da utilização do termo “revitalização” em operações de renovação urbana. De acordo com suas análises, linguagens como “revitalização” adotam como pressuposto que a localidade (antes da gentrificação) não possuía vida, vulgarizando as populações pobres preexistentes e associando “vivacidade” de uma localidade à existência de atividades econômicas de elevado *status* e presença de residências para as camadas populacionais mais abastadas.

De acordo com Teixeira (2009) e Ferreira (2013), uma das principais razões para a consecução do projeto ter saído do papel, mais de uma década após o planejamento ter sido elaborado, no ano de 2009, foi a coligação político-partidária entre as esferas de administração pública<sup>44</sup> municipal, estadual e federal, além do apoio de vários setores da iniciativa privada. Com intenção de expor a futuros investidores a relação harmônica entre Município, Estado e União, estiveram presentes no lançamento das obras do Porto Maravilha, no Píer Mauá, Eduardo Paes, Sérgio Cabral e Luiz Inácio Lula da Silva. Dava-se início à OUC Porto Maravilha.

---

<sup>44</sup> Representadas por Eduardo Paes (então prefeito do Rio de Janeiro, PMDB), Sérgio Cabral (então governador do Rio de Janeiro, PMDB) e Luiz Inácio Lula da Silva (então presidente da República, PT).

**Foto 5:** Lançamento das obras do Porto Maravilha, 2009.



Fonte: Gazeta do Povo / Acesso: novembro de 2016.

Disponível em: <http://www.gazetadopovo.com.br/economia/para-lula-dar-dinheiro-a-pobres-da-mais-resultado-bmquaumivvaeiiah29trjaqfi>

O ano de 2009 marcou o início das obras do Porto Maravilha, e ainda, a emergência do ideário político marcado pela criação de consensos<sup>45</sup> no cenário político e econômico do Rio de Janeiro. Isso permitiu a execução de projetos que já haviam sido pensados há décadas, mas que, devido à pouca articulação partidária entre as diferentes esferas políticas e a iniciativa privada, não eram executadas.

---

<sup>45</sup> Fato este materializado pela supercoligação partidária intitulada “Somos um Rio”, que em muito influenciou na reeleição do prefeito Eduardo Paes (PMDB), além de ilustrar a importância da criação de consensos para o projeto de cidade fundamentado no plano estratégico. Vainer (2012), afirma, sobre isso, que o plano estratégico depende de que a cidade esteja unificada, toda, sem brechas, em torno do projeto.

### 3. GENTRIFICAÇÃO NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

O dilema é claro para a população local [*em nossa área de estudo*]: o esquecimento do setor público amplia a deteriorização e melhoria da infraestrutura substitui o conteúdo social original. [...] A área não quer ser mais o “quintal da cidade”, mas também não deseja ser transformada numa “ante-sala pomposa”, porque só será possível com a expulsão da população local (RABHA, 1984, p. 183) (grifos nossos).

O estudo sobre o processo de gentrificação na área de estudo é perpassado pela seguinte indagação: *Será que as pessoas de elevado poder aquisitivo e situadas nas classes média e alta vão aderir ao ideário de “porto maravilha” e trocar suas residências, via de regra em áreas nobres da cidade, pela Zona Portuária?* Esse questionamento é importante, pois o conceito de gentrificação diz respeito à mudança no perfil socioeconômico de frequentadores e moradores da área impactada, associada à crescente especulação imobiliária e à ampliação do preço da terra.

A indagação levantada também representa preocupação de parcela da classe política carioca interessada na operacionalização do Porto Maravilha. Em transcrição oficial da Audiência Pública da Comissão de Desenvolvimento Econômico, Indústria e Comércio, Nº 1304/11<sup>46</sup>, realizada na Câmara dos Deputados, em 31 de agosto de 2011, o então deputado Alfredo Sirkis (PSB/RJ) afirmou que

[...] nós temos de garantir que a classe média do Rio de Janeiro aceite a área [*Zona Portuária*] como um lugar susceptível de morar. E isso é muito difícil porque existe todo um histórico no imaginário da classe média carioca, um imaginário anterior em relação à área portuária: uma área industrial, não residencial, uma área de porto, uma área suja, uma área degradada, uma área pobre, **uma área que não é de natureza a atrair uma pessoa de classe média** (Alfredo Sirkis, p. 30) (grifos nossos).

Com relação aos moradores da área, embora existam exceções, o perfil socioeconômico predominante pertence ao precariado urbano. Marcelo Neri, em reportagem publicada no site O Globo<sup>47</sup>, afirma que 18,2% dos residentes da Zona Portuária vivem com até R\$206,00 de renda domiciliar *per capita*, segundo dados

---

<sup>46</sup> Disponível em

<http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:7bG7gYYEVu4J:www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdeic/apresentacoes-e-arquivos-audiencias-e-seminarios/notas-taquigraficas-cdeic-2013/rio-de-janeiro-porto-maravilha/view+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>

<sup>47</sup> Para maiores informações, acessar: <http://oglobo.globo.com/economia/pobreza-cronica-zona-portuaria-tem-182-dos-moradores-vivendo-com-ate-206-20175516>. Acesso em outubro de 2016.

obtidos no Censo de 2010 pelo IBGE. A Tabela 1 apresenta de modo detalhado a relação entre número de domicílios e os rendimentos nominais mensais *per capita* correspondentes.

**Tabela 1:** Domicílios particulares permanentes<sup>1</sup> por classes de rendimento nominal mensal domiciliar per capita, segundo a Região Administrativa “I Portuária” e os bairros a ela correspondentes:

Região Administrativa e bairros	Total <sup>4</sup>	Sem rendimento <sup>3</sup>	Salário mínimo <sup>2</sup>								
			Até 1/8	Até ¼	Mais de ¼ a ½	Mais de ½ a 1	Mais de 1 a 2	Mais de 2 a 3	Mais de 3 a 5	Mais de 5 a 10	Mais de 10
<b>I Portuária</b>	<b>15 667</b>	<b>1 048</b>	<b>104</b>	<b>813</b>	<b>2 764</b>	<b>5 607</b>	<b>3 817</b>	<b>929</b>	<b>495</b>	<b>170</b>	<b>22</b>
Caju	6 481	535	33	376	1 354	2 411	1 367	270	120	43	5
Gamboa	4 170	292	45	267	715	1 403	1 001	275	160	54	3
Santo Cristo	4 070	182	24	141	594	1 441	1 183	313	159	47	9
Saúde	946	39	2	29	101	352	266	71	56	26	5

**FONTE:** Adaptado de IBGE – Censo demográfico 2010

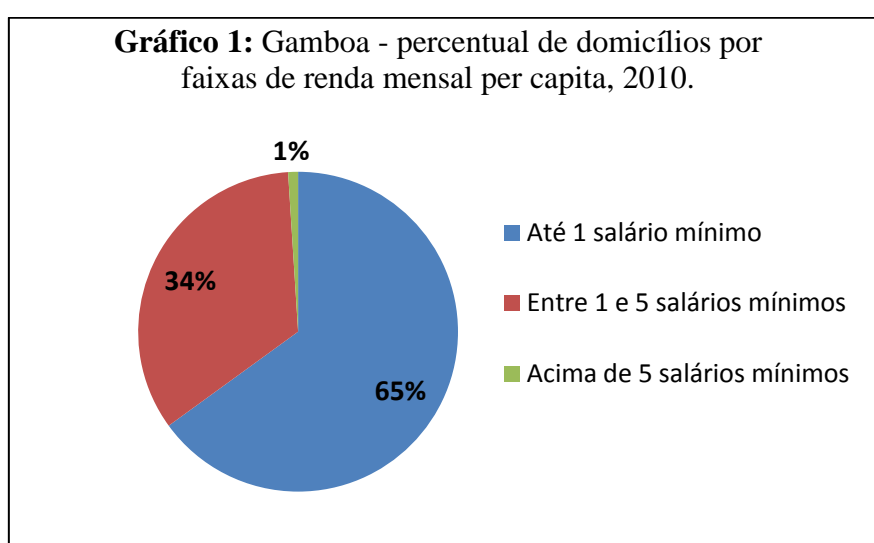
**NOTAS:**

- (1) É o domicílio que foi construído a fim de servir exclusivamente para habitação e, na data de referência, tinha a finalidade de servir de moradia a uma ou mais pessoas.
- (2) Salário mínimo utilizado: R\$ 510,00.
- (3) A categoria Sem rendimento inclui as pessoas com rendimento domiciliar *per capita* nominal mensal somente em benefícios.
- (4) A categoria Total inclui os domicílios particulares permanentes sem declaração de rendimento nominal domiciliar *per capita*.
- (5) O bairro do Caju encontra-se em vermelho porque, embora faça parte da Região Administrativa selecionada, não figura como objeto de análise neste estudo.

Antes de desenvolver a leitura dos dados presentes na tabela acima, vale explicitar que como eles datam de 2010, análises feitas a partir deles não incorporam os efeitos do processo de reestruturação da Zona Portuária sobre a população local. Todavia, os números expressos auxiliam na identificação do padrão de renda dos moradores da área. Como novos empreendimentos residenciais (voltados para classe média) ainda não se materializaram no espaço, acredita-se que o padrão existente em 2010 possa ser um importante parâmetro para a compreensão do atual perfil dos moradores na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Ao comparar os padrões de renda dos moradores da Gamboa, da Saúde e do Santo Cristo, é possível visualizar situações, que se podem julgar interessantes. Proporcionalmente, por exemplo, a Gamboa é o bairro que possui mais residentes com até um salário de rendimento nominal mensal *per capita*. Dos 4.170 domicílios

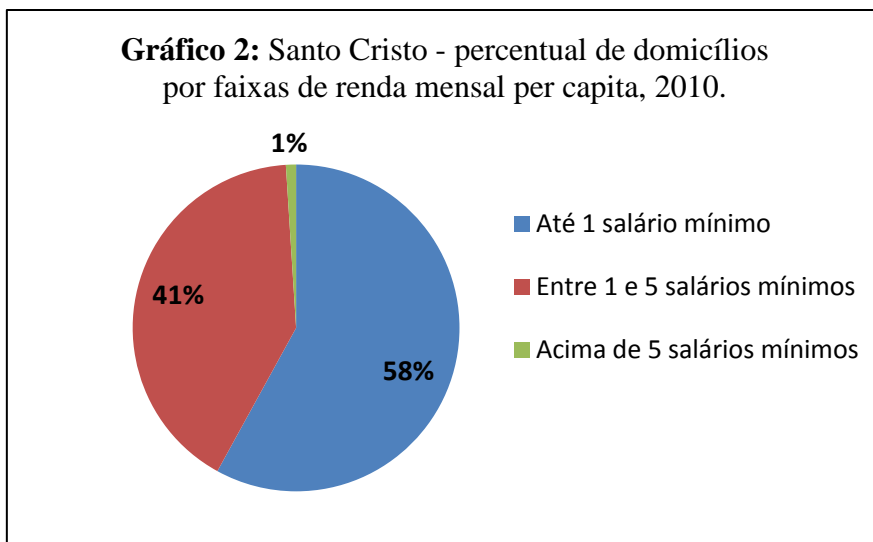
documentados, 2.722 encontram-se nesta situação. Em outros termos, 65% dos domicílios situados na Gamboa comportam pessoas com rendimento per capita mensal de até R\$ 510,00. O gráfico a seguir detalha, de modo percentual, o número de domicílios que comportam pessoas de diferentes faixas de renda mensal *per capita* no referido bairro. Em números absolutos, 2.722 residências comportam moradores com renda mensal *per capita* de 1 salário mínimo, 1.436 residências comportam pessoas com renda *per capita* entre 1 e 5 salários mínimos e 57 comportam pessoas com renda *per capita* acima de 5 salários mínimos<sup>48</sup>.



**FONTE:** Adaptado de IBGE - Censo demográfico 2010

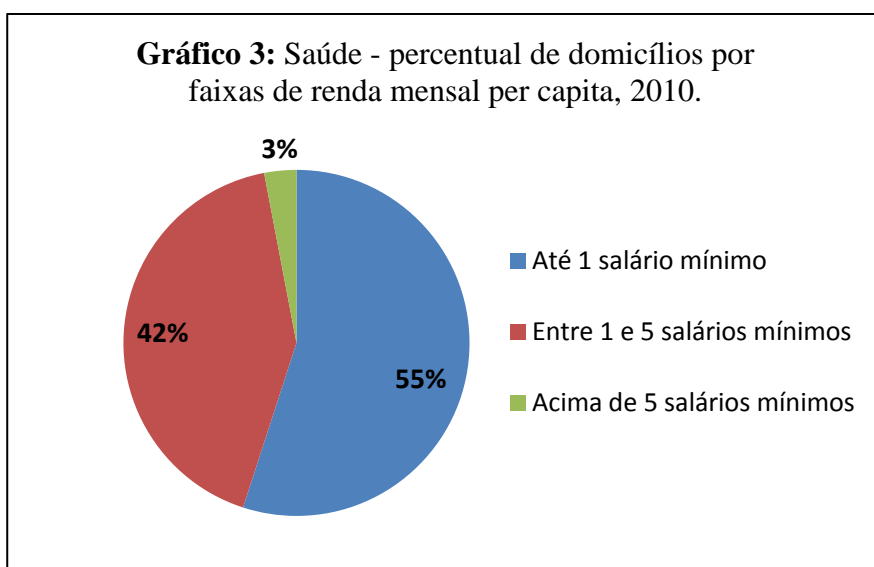
No que diz respeito às características econômicas dos residentes de Santo Cristo, vê-se que o padrão de pobreza se mantém constante. De acordo com os números levantados pelo Censo de 2010 do IBGE, do total de 4.070 domicílios, quinhentos e noventa e quatro abrigavam residentes com renda mensal *per capita* variando entre R\$ 127,50 e R\$ 255,00. O elevado número relatado contrasta com o pequeno quantitativo de residências com renda mensal *per capita* acima de R\$ 5.100,00 – nove domicílios. Com relação ao Gráfico 2, os números absolutos de residências por faixa de renda percentual são 2.382, 1.655 e 56, respectivamente.

<sup>48</sup> O salário mínimo de 2010, de acordo com a Lei 12.255/2010, valia R\$510,00.



**FONTE:** Adaptado de IBGE - Censo demográfico 2010

A respeito da Saúde, há contrastes e semelhanças com Gamboa e Santo Cristo. Como principal diferença, destaca-se o total de domicílios existentes naquele bairro: 946. Este número é considerado baixo se comparado aos 4.170 na Gamboa e aos 4.070 existentes em Santo Cristo. Dentre as semelhanças, observa-se que o padrão de renda dos residentes da Saúde é baixo e o intervalo de renda nominal *per capita* que mais aparece situa-se entre R\$ 255,00 e R\$ 510,00. Com relação ao Gráfico 3, o número absoluto de residências por faixa de renda percentual são de 523, 393 e 31, respectivamente.



**FONTE:** Adaptado de IBGE - Censo demográfico 2010

A mensuração da pobreza, na área de análise, também pode ser aferida no que se refere ao enquadramento das residências por faixa de rendimento nominal domiciliar no Programa Federal Minha Casa Minha Vida (MCMV). 67,3% dos domicílios na localidade, por exemplo, estão em situação de enquadramento na Faixa 1 (renda de até R\$ 1.600,00), enquanto 23,1% se enquadram na Faixa 2 (R\$1.600,01 até R\$3.275,00) e, 6,3%, na Faixa 3 (R\$3.275,01 e R\$5.000,00)<sup>49</sup>.

Como foi constatado, segundo análise dos dados obtidos através do Censo de 2010, IBGE, o conteúdo social predominante nos bairros destacados em nossa pesquisa configura-se como de baixa renda. Nesse sentido, as intenções dos planejadores da OUC Porto Maravilha – atração de moradores pertencentes à classe média e otimização da captação de renda pela terra urbana da localidade, usando-se como ferramenta a especulação imobiliária – tornam-se temerárias.

Complementando o exercício de dar maior visibilidade às características sociais e econômicas dos residentes na área de estudo, evocamos um estudo publicado em 2016 e feito em parceria entre o INCT<sup>50</sup> Observatório das Metrôpoles e a Central de Movimentos Populares (CMP). O projeto é intitulado Prata Preta e seus objetivos são o de demonstrar que ainda há muitos cortiços na Zona portuária e o de chamar a atenção para a necessidade de se efetivarem políticas habitacionais sérias na localidade, levando-se em conta esta forma de moradia – ignorada no diagnóstico habitacional da AEIU do Porto Maravilha, além de ausente nas propostas do *Plano de Habitação de Interesse Social da Área Portuária*. Provavelmente esse desprezo se relaciona ao fato de os cortiços não serem reconhecidos e legalizados pela Prefeitura, o que reforça seu funcionamento informal e sua invisibilidade administrativa. Como resultados, foram encontrados 54 cortiços na Zona Portuária, distribuídos nos bairros Santo Cristo, Gamboa e Saúde, englobando aproximadamente 712 quartos onde habitam cerca de 1.120 pessoas.

Paralelo às obras de “revitalização”, o preço médio do metro quadrado da Zona Portuária, em 2016, esteve próximo de R\$12 mil<sup>51</sup>. Isso acarreta sérias contradições sociais, uma vez que os moradores da área, em sua maioria, figuram no intervalo de renda entre ½ e 1 salário mínimo. Parcela dessas pessoas não tem renda mensal

---

<sup>49</sup> Os valores indicados são referentes ao ano de 2010.

<sup>50</sup> A sigla significa “Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia”.

<sup>51</sup> Informação cedida pelo presidente da corretora Patrimóvel, Rubem Vasconcelos, em reportagem publicada no site oficial do jornal O Globo, em 11 de agosto de 2016. Para maiores detalhes, acessar em: <http://blogs.oglobo.globo.com/miriam-leitao/post/porto-do-rio-movimenta-economia.html>. Acesso em 13 de agosto de 2016.

suficiente para arcar com o aumento da cobrança de tributos associados – direta ou indiretamente – à OUC Porto Maravilha, como, por exemplo, a alta taxa referente aos valores dos aluguéis residenciais. Há, ainda, pessoas que estão enfrentando remoções compulsórias empreendidas pelo aparelho do Estado, com intencionalidade de desapropriar terrenos que voltaram a figurar como economicamente viáveis. Em outros termos, a Zona Portuária do Rio de Janeiro está sendo gentrificada.

Apesar da situação supramencionada, é importante salientar que embora a Zona Portuária seja predominantemente um espaço vinculado aos pobres urbanos do Rio de Janeiro, observa-se grande complexidade e contradições em seu conteúdo social<sup>52</sup>, pois, ao mesmo tempo em que há pessoas impactadas de modo negativo com a “revitalização” da área, há aquelas que se beneficiam dela. Em razão, por exemplo, da extensa agenda de eventos (principalmente na “Nova” Praça Mauá e no Boulevard Olímpico) que a localidade passou a receber, abriram-se oportunidades para pequenos empreendedores locais (Foto 6). Esse novo cenário está intimamente relacionado à OUC Porto Maravilha, e muitos dos eventos lá ocorridos são patrocinados pela Prefeitura do Rio de Janeiro. Muitos dos trabalhadores que ficam nas barracas de comida e de artesanato são da área, em particular do Morro da Providência, e eles são extremamente favoráveis às transformações espaciais em andamento. Os discursos apresentados pelos moradores da área com relação ao projeto não seguem um pensamento único, havendo pessoas descontentes e também as satisfeitas com ele.

Outro argumento favorável ao Porto Maravilha diz respeito aos baixos preços dos ingressos relativos à entrada nos novos museus<sup>53</sup> localizados na Praça Mauá: Museu MAR e Museu do Amanhã. Em ambos, a inteira custa R\$20,00 e, a meia-entrada, R\$10,00, sendo que, às terças-feiras, a entrada para o Museu MAR é gratuita, além de existir o *bilhete único dos museus* destinado àqueles que desejam ir em ambos. Neste último caso, o ingresso (Museu MAR + Museu do Amanhã) custa R\$32,00, se for inteira, e a meia-entrada custa a metade deste valor. Realizam-se também eventos de entrada franca nos Armazéns já refuncionalizados. Apesar de concordarmos que hajam benesses atreladas ao Porto Maravilha, isso não exclui a necessidade de analisá-lo criticamente em razão das pressões imobiliárias a ele relacionadas e pelas remoções de

---

<sup>52</sup> Um exemplo da heterogeneidade social da localidade se percebe pela comparação entre o perfil socioeconômico dos moradores do Morro da Conceição e do Morro da Providência, respectivamente localizados na Saúde e na Gamboa.

<sup>53</sup> A consulta dos preços foi feita junto aos sites: <https://ingressos.museudoamanha.org.br/#!/home> e <http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/visite/horarios-e-ingressos>.



ocupações de sem-teto, moradores em situação de rua (Praça Mauá, Av. Rodrigues Alves e conjunto da Saúde) e de moradores das favelas do Pinto e da Providência.

**Foto 6:** Pequenas empreendedoras locais vendendo alimentos num evento patrocinado pela Prefeitura do Rio de Janeiro e pela Concessionária Porto Novo na “Nova” Praça Mauá



**Fonte:** Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

Neil Smith (1996, 2001, 2002, 2006) auxilia no aprofundamento teórico sobre os impactos provocados pela execução de projetos de “regeneração” urbana sobre os residentes mais pobres das áreas contempladas tendo como recorte de seus estudos, de modo geral, cidades dos Estados Unidos. Na visão do autor, esses empreendimentos sustentam a promoção ideológica da gentrificação e alimentam equívocos no que diz respeito às supostas intenções iniciais de reabilitação habitacional e integração (a maior segurança e oferta de serviços) da população de menor estrato socioeconômico já residente nos bairros alvos da intervenção.

Delimitar teórica e espacialmente o processo de gentrificação é um exercício fundamental. Isso se justifica pelo fato de, em muitos estudos, o uso desse conceito ocorrer de modo indiscriminado para fazer referência a qualquer experiência de transformação intraurbana de caráter socialmente excludente, ofuscando suas especificidades e podendo provocar seu esvaziamento como categoria de análise. Zukin (1987), por exemplo, chegou a qualificar o conceito de gentrificação como “caótico” em virtude da pluralidade de sentidos com que veio a ser empregado.

Cunhado por Ruth Glass (1964), o conceito de gentrificação diz respeito ao fenômeno de modificação no perfil socioeconômico<sup>54</sup> das pessoas residentes em espaços que passam por processos de reestruturação urbana e que outrora eram estigmatizados. Através do reinvestimento nessas localidades, visa-se, em última análise, a ampliar a circulação de capitais nos bairros impactados, mesmo que a elevados custos sociais.

Os bairros que podem ser gentrificados localizam-se nas áreas centrais das cidades, como é o caso da área de estudo, e isso possui uma razão. Estas localidades, embora geralmente sejam estigmatizadas como insalubres, violentas e feias – devido a décadas de falta de investimentos tanto por parte do setor público quanto do privado – possuem potencial de retorno econômico muito alto, por estarem no entorno imediato dos CBD e, portanto, se beneficiarem de forte centralidade que inclui concentração de escritórios, bancos, comércio, serviços e convergência de meios de transporte e vias de circulação. A maneira encontrada para explorar esse potencial nos bairros em estudo foi a reestruturação empreendida pela OUC Porto Maravilha.

Smith (1996) define preliminarmente a gentrificação como sendo consequência da entrada de capitais públicos e privados e de moradores de classes média e alta em bairros populares, localizados em antigos centros que passaram por períodos prolongados de carência de investimentos. Esse movimento do capital seria guiado fundamentalmente pelo que o autor, influenciado por Harvey (1973), chama de *diferencial de renda*. Junto com os investimentos, essas localidades passam a receber os públicos nos quais a abandonaram em virtude de sua alegada “degradação”. O retorno do capital e dos segmentos sociais de maior poder aquisitivo aos bairros alocados na área central, por sua vez, resulta numa paulatina substituição de parcela de seus antigos moradores que dificilmente conseguem resistir às pressões decorrentes das mudanças a que essas localidades são submetidas no bojo de seu enobrecimento.

---

<sup>54</sup> Apropriação espacial de pessoas de classe média em detrimento da saída de pessoas pouco abastadas.

Para Neil Smith (1996 e 2002), a gentrificação é um processo de reestruturação urbana e de luta de classes, um produto social de um modo específico de produção marcado pela reestruturação econômica que é característica do capitalismo tardio e do avançado, particularmente condicionado por um regime de acumulação de capital mais flexível.

A gestão político-partidária do Rio de Janeiro, comandada pelo então prefeito Eduardo Paes (PMDB), dialogava com o modelo de governança urbana denominado por Harvey (1989) como empreendedorismo<sup>55</sup>. Esta modalidade de gerenciamento não visa a atender às demandas do “bem comum”, mas sim, a atender às necessidades de grupos hegemônicos atuantes no capital imobiliário e em setores empresariais. Os governos locais precisam de discursos que legitimem esse modelo de gestão perante a população. De acordo com Smith (1996, 2001, 2002, 2006), a principal justificativa para a promoção da gentrificação é a modernização e a regeneração – multisetorial – urbana. No caso específico da Zona Portuária, o discurso que legitima a operação consorciada é que, ao final, todos os envolvidos serão beneficiados. O governo conseguirá "revitalizar" uma área degradada sem gastar seus recursos graças às parcerias público-privadas; os moradores dos bairros afetados passarão a viver em lugares mais seguros e com mais opções de atividades e serviços; os investidores do mercado imobiliário, embora gastem cifras elevadas num primeiro momento, terão garantia de retornos financeiros graças ao aumento do potencial construtivo e ainda pela valorização especulativa da terra.

O sucesso comercial do Porto Maravilha, em última instância, impede que parcela dos moradores<sup>56</sup> de baixa renda permaneça na área requalificada. Embora a prefeitura do Rio de Janeiro tenha demonstrado em seu discurso oficial preocupações com a criação de residências para pessoas pouco abastadas, apenas 68 unidades habitacionais sociais foram licenciadas até o fim de 2016, com construções em atraso<sup>57</sup>, indicando que o aumento da população esperada pelas autoridades (das atuais 28 mil para aproximadamente 100 mil pessoas) deve estruturar-se sob a mudança no perfil

---

<sup>55</sup> Esse tipo de governança urbana necessita da criação de parcerias público-privadas e prega o desenvolvimento econômico local e a competição intraurbana para atrair cada vez mais investimentos.

<sup>56</sup> Em razão da elevação no preço dos aluguéis residenciais e, também, pelos decretos de desapropriação executados, entre os anos de 2009 e 2012, tendo como foco principal de atuação a favela do Morro da Providência e as já extintas ocupações de sem-teto.

<sup>57</sup> Destas, apenas um conjunto, na Rua Nabuco de Freitas, foi entregue.

socioeconômico da população local<sup>58</sup>.

Apesar do prognóstico de modificação no perfil socioeconômico dos moradores da área estudada, não há nenhum empreendimento residencial<sup>59</sup> atrelado à iniciativa privada em construção na área de estudo, contrariando interesses de atores atrelados ao mercado imobiliário, a saber, o CDURP, a Prefeitura do Rio de Janeiro e o Consórcio Porto Novo. Até o momento, o único já licenciado, mas com as obras paralisadas, é o suntuoso “*Porto Vida*” Residencial. A respeito desse quadro, o presidente da ADEMI-RJ, João Paulo Matos, acredita que possa demorar um pouco para se modificar. De acordo com ele, em reportagem publicada no Jornal O Globo<sup>60</sup>, “É difícil definir quando haverá ocupação residencial, pois com esse cenário econômico, alguns lançamentos serão postergados [*caso do “Porto Vida”*]. Acredito que em 2018 ou 2019 ela será mais significativa” (O Globo, 2015) (grifos nossos).

Em entrevista não estruturada realizada em 04 de Julho de 2016, por telefone, o corretor da Odebrecht, Ricardo Gubna, relatou que dentre as razões que justificam a não operacionalização de novos empreendimentos residenciais, na AEIU da OUC Porto Maravilha, destacam-se o elevadíssimo preço do metro quadrado e, ainda, a perda de capacidade de competir, por parte dos investidores do mercado residencial junto a grandes empresas e a outros serviços com maior capacidade financeira. De acordo com o corretor, no ano de 2015, o preço médio do metro quadrado na área estava em torno de 9.000 reais.

---

<sup>58</sup> Há de se destacar, no entanto, que o Plano de Habitação de Interesse Social prevê, para a área, a construção de pelo menos dez mil unidades nesse segmento da Zona Portuária num prazo de dez anos.

<sup>59</sup> Para maiores informações sobre a atual dinâmica imobiliária da Zona Portuária do Rio de Janeiro, no que diz respeito ao uso residencial, consultar o estudo que está sendo executado pela geógrafa Lívia Maria de Souza Magalhães, junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFRJ.

<sup>60</sup> Edição publicada em 8 de novembro de 2015. Caderno Morar Bem, página 01.

Figura 5: Site oficial do empreendimento “Porto Vida” Residencial (já fora de ar)

**PORTOVIDA**  
RESIDENCIAL

Início Descrição Imagens Plantas Vídeos Cadastre-se Porto Maravilha Outros

**PORTO VIDA RESIDENCIAL - APTO DE 2 e 3 QUARTOS, SUÍTE - VARANDA, 65 a 89m<sup>2</sup>**

**FAÇA SEU CADASTRO**  
CLIQUE AQUI

**MOBILIDADE**  
VOCÊ VAI TER VLT NA PORTA DE CASA E MAIS BRT, VIAS, TUNELIS, CICLOVIAS.

**TECNOLOGIA E BELEZA**  
UM PROJETO DIFERENTE, INTELIGENTE, SUSTENTÁVEL E CHEIO DE LAZER.

**MODERNIZAÇÃO**  
DESCUBRA POR QUE SERÁ UMA MARAVILHA MORAR NO PORTO MARAVILHA.

Porto Vida Residencial - Odebrecht - Porto Maravilha - Lançamento - Rio de Janeiro

Porto Vida Residencial, após o sucesso do Porto Atlântico, chega agora o 1º Residencial do Porto Maravilha, Aptos de 2 e 3 Quartos, com suíte e varanda, de 65 a 89m<sup>2</sup>, lançamento imobiliário na antiga região Portuária, Rio de Janeiro.

Foi lançado o primeiro empreendimento imobiliário que irá trazer para o Porto Maravilha a ocupação habitacional que a região vislumbra. Um prédio único, com 7 setores, um dos quais com 35 andares. Ao todo o Porto Vida terá 1.333 apartamentos de 2 e 3 quartos, e irá ocupar uma área de 19 mil m<sup>2</sup>. O projeto contempla, no térreo, espaço para lojas comerciais, que em breve poderão ser ocupadas por padarias, farmácias e salões de beleza. A princípio, o complexo servirá para abrigar a Vila dos Árbitros e Mídias nos Jogos de 2016. Depois, fará parte de um mix futuro de prédios comerciais, residenciais e de serviços. O empreendimento estará situado na Rua General Luis Mendes de Moraes, bem em frente ao Trump Towers, com 5 torres comerciais e ao Porto Atlântico, que também serão erguidos no local.

Endereço: General Luiz Mendes de Moraes, 65 Porto Maravilha – Rj

Fonte: Site <http://www.portovida-residencial.com/> (Acesso: 02/07/2016).

Embora o mercado residencial para prédios novos esteja (ainda) desacelerado, o padrão não se repete para o caso de sobrados e de apartamentos antigos. Só a Imobiliária Sérgio Castro Imóveis, que abriu uma filial na localidade em 2009, vendeu, até abril de 2012, cento e vinte e sete sobrados usados; alguns, para investidores e

outros, para futuros moradores. De acordo com Sérgio Castro<sup>61</sup>, os preços na Zona Portuária estão subindo a cada ano. Em 2009, por exemplo, os sobrados eram vendidos por preços que variavam de 160 mil a 180 mil reais. Em 2011, as vendas médias variaram entre 350 mil e 400 mil reais. E, em 2012, houve vendas com o preço de 730 mil reais. Os sobrados mencionados por Sérgio Castro na reportagem têm, em média, cerca de 400 metros quadrados nos dois pavimentos. Com relação aos apartamentos antigos, Sérgio Castro disse que também valorizaram muito. Segundo ele, apartamentos que eram vendidos por 140 mil reais em 2009, passaram a ser vendidos por 300 mil reais em 2011.

A retratada dinâmica de hipervalorização imobiliária está se tornando perversa com moradores não proprietários da localidade, ou seja, os inquilinos. Os preços dos aluguéis, na área de estudo, estão em curva ascendente, impulsionados pela valorização fundiária da localidade. Uma moradora da Gamboa, em entrevista não-estruturada<sup>62</sup>, realizada em 12 de outubro de 2016, relatou que:

O aluguel lá de casa aumentou de 450 reais para 1.050 reais [*entre 2011 e 2016*]. Temos esperança de que as obras do porto vão *pra* frente, nossa área *tá* voltando a ser respeitada pelas pessoas. *Pra* quem é dono, é ótimo, mas *pra* quem não é, o aluguel *tá* ficando mais complicado de pagar (Entrevista de campo / Moradora da Rua do Livramento / 12 de Outubro de 2016) (grifos nossos).

A assertiva ganha maior sustentação através da leitura do “**DIAGNÓSTICO PARA O PLANO DE HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL / PHIS DO PORTO DO RIO**”<sup>63</sup>, publicado em abril de 2016, pelo Instituto Pereira Passos, quando o documento afirma que locatários de domicílios alugados cuja renda domiciliar mensal fosse de até R\$ 1.600,00 (equivalente, em 2010, a Faixa 1 do MCMV), na Zona Portuária, *estariam mais vulneráveis à possível elevação dos preços de aluguel em função da valorização imobiliária da área* (p. 75). Em números absolutos, segundo o documento, o bairro Saúde possui 239 domicílios nesta situação, enquanto Gamboa tem 963 e Santo Cristo, 844.

---

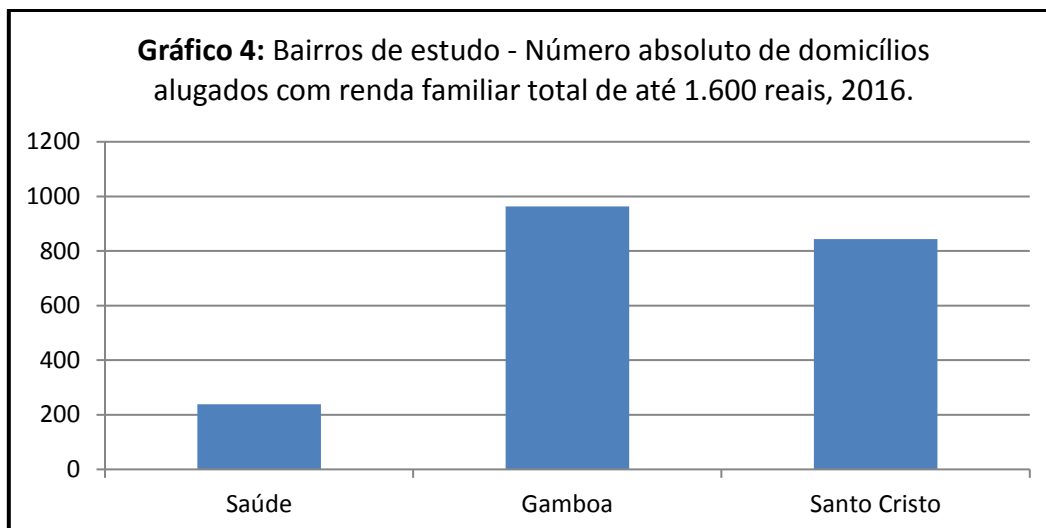
<sup>61</sup> Em entrevista publicada pelo Jornal *O Globo* no dia 08 de abril de 2012, no Caderno “Morar Bem”.

<sup>62</sup> As entrevistas não estruturadas junto aos moradores foram operacionalizadas de modo informal e em conversas que duravam entre cinco e dez minutos. O principal objetivo em realizá-las era observar as opiniões dos residentes da área estudada sobre o Porto Maravilha, perguntando-lhes quais pontos positivos e negativos eles identificavam. Destaca-se, ainda, que a realização delas ocorreu entre os meses de outubro e novembro de 2016 e que a entrevista destacada no corpo do texto foi cedida por moradora da Rua do Livramento (Gamboa) durante a tarde de uma quarta feira, no dia 12 de outubro de 2016.

<sup>63</sup> Documento disponível em:

[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/outros/Diagnostico\\_PHIS%20Porto%20rev%20abr2016.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/outros/Diagnostico_PHIS%20Porto%20rev%20abr2016.pdf)





FONTE: Instituto Pereira Passos, 2016.

Documento disponível em:

[http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/outros/Diagnostico PHIS%20Porto%20rev%20abr2016.pdf](http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/outros/Diagnostico_PHIS%20Porto%20rev%20abr2016.pdf)

A pressão relativa ao deslocamento residencial dos mais pobres, na Zona Portuária do Rio de Janeiro, não acontece apenas nos casos em que as pessoas não conseguem arcar com os ônus tributários decorrentes das obras de reestruturação local. Há casos de remoções compulsórias e de desapropriações. Os grupos mais impactados são moradores do Morro da Providência e da Pedra Lisa (áreas favelizadas) e moradores de ocupações para sem-teto. Através de entrevistas não estruturadas com moradores da Rua do Livramento, constatou-se que parcela dos moradores em situação de rua que estão presentes na Rua Pedro Ernesto (altura da Cidade do Samba) são ex-moradores de tais ocupações.

Uma questão que perpassa o campo de disputa teórica em torno do conceito de gentrificação é a de se identificar pontos de vista que defendem efeitos positivos e negativos da mudança espacial relativa a esse fenômeno. Neil Smith (1996) elabora uma questão que representa bem esse embate teórico:

As new frontier, the gentrifying city since the 1980's has been oozing with optimism. Hostile landscapes are regenerated, cleansed, reinfused, with middle-class sensibility; real estate values soar; yuppies consume; elite gentility is democratized in mass-produced styles of distinction. So what's not to like? (SMITH, 1996, p. 13)<sup>64</sup>.

<sup>64</sup> Livre tradução: *Como nova fronteira, a cidade gentrificada desde os anos 1980 vem jorrando otimismo. Paisagens hostis são regeneradas, purificadas, reinfundidas, com a sensibilidade da classe*

Dentre os muitos teóricos que vislumbram a gentrificação de maneira negativa, os principais argumentos são a expulsão de moradores pobres em decorrência da elevação dos tributos (devido à especulação imobiliária), as desapropriações, as pressões psicológicas sobre os mais pobres, o acirramento do conflito de classes etc, sendo, toda essa lista, em nome do progresso econômico da localidade, ou recorrendo a Smith (1996, 2002 a; 2002 b), em nome do avanço da *fronteira de acumulação capitalista*.

Byrne (2003), teórico que pensa a gentrificação de maneira positiva, defende que o processo pode, dentre outras coisas, melhorar as oportunidades de emprego aos pobres (pela expansão da oferta de serviços em áreas anteriormente “degradadas”), amenizar o isolamento social de pessoas pouco abastadas, reduzir a criminalidade nas áreas gentrificadas e elevar as realizações educacionais dos pobres. De acordo com suas assertivas, esse processo promove, em última instância, uma *positiva* “mistura social”.

Lees (*et. al*, 2008), em resposta ao argumento da “mistura social” como ponto positivo da gentrificação, afirma que esse tipo de retórica serve para desviar o foco da real natureza da gentrificação, assim diminuindo movimentos críticos e de resistência ao processo. A autora ainda defende que as classes médias tendem a se autossegregar e que os processos de gentrificação fazem parte de uma ideologia revanchista, pautada na retomada das áreas centrais pela classe média.

John Betancur (2002) analisa a questão da “mistura social” de modo similar ao de Loretta Lees (2008). Para o autor, a gentrificação não gera mistura social ou aumento da tolerância, mas trata-se de um processo que gera abandono, deslocamento dos mais pobres, especulação imobiliária, abusos e intensifica os conflitos de classes.

Também imerso na discussão, Souza (2016) defende que argumentos favoráveis à gentrificação – incentivo para que os proprietários melhorem a moradia; estabilização da destruição urbana; reabilitação da propriedade; melhoria da infraestrutura; beneficia toda a cidade – “*are nothing but excuses or in the best of cases half-truths for the benefit of capital, affluent residents and the state apparatus.*” (SOUZA, 2016, p. 5)<sup>65</sup>. De acordo com o autor, sua abordagem sobre o processo de gentrificação é “intransigente” com o tipo de retórica mencionada.

Atkinson (2002), em estudo que revisou a literatura de língua inglesa que discute

---

*média; valores imobiliários sobem; yuppies consomem; a gentileza da elite é democratizada em estilos de distinção produzidos em massa. Então, o que não gostar?*

<sup>65</sup> Livre tradução: *não são mais do que desculpas ou, na melhor das hipóteses, meias-verdades em benefício do capital, dos ricos residentes e do aparato estatal.*



o conceito de gentrificação, apresenta algumas conclusões consideradas relevantes. O número de pesquisas que destacam os efeitos negativos da gentrificação é substancialmente maior às que ressaltam tal processo como positivo<sup>66</sup>. Contudo, vê-se que processos de gentrificação têm sido cada vez mais frequentes, ou seja, há um descompasso entre a (atual) produção acadêmica e o discurso político. Lees *et. al* (2008) auxilia na compreensão desta questão ao destacar que as teorias neoclássicas continuam dominantes na política urbana, ao passo que as correntes críticas ainda ocupam posições marginais.

Dissertando acerca do processo de gentrificação, Smith (2002 b) faz referência ao conceito de *fronteira* para ilustrar suas assertivas. De acordo com ele, enquanto a fronteira do século XIX representou a realização de uma expansão geográfica absoluta como a principal expressão espacial da acumulação de capital, a gentrificação e a renovação urbana representam o exemplo mais desenvolvido da rediferenciação do espaço geográfico com vistas ao mesmo resultado. A gentrificação, de acordo com o autor, é uma fronteira na qual fortunas são criadas.

A nosso ver, a proposição na qual Neil Smith (2002 b) sugere que o processo de gentrificação seja uma nova fronteira de acumulação capitalista possui uma questão espacial intrínseca muito interessante. As expansões fronteiriças, normalmente, seguem como lógica a descentralização espacial de fenômenos e processos. Já a expansão *fronteira de acumulação capitalista* associada à gentrificação segue uma lógica diferente. Há um processo de retorno do foco de interesse dos investimentos ao centro da cidade.

Assim sendo, acreditamos que a teoria do avanço da *fronteira de acumulação capitalista* proposta por Smith para auxiliar na explicação da gentrificação possui vinculação com o que David Harvey (1973) denominou *circuito secundário de acumulação do capital*. Souza (2013, p. 133) qualifica este circuito como sendo “aquele que se vincula não à produção de bens móveis, mas sim, à produção de bens imóveis, vale dizer, do próprio ambiente construído [...]”. Nesse sentido, “revitalizar” espaços centrais tidos como deteriorados é uma estratégia lucrativa ao capital imobiliário – vinculado ao circuito secundário de acumulação do capital – e está se generalizando

---

<sup>66</sup> De acordo com Teixeira (2015, p. 41), o interesse acadêmico em estudar a gentrificação como processo negativo é recente. Num primeiro momento, o fenômeno era tratado como algo positivo, em sintonia com o discurso político e acadêmico sobre “revitalização” e “reabilitação” urbanas. Apenas na década de 1980, com o advento do paradigma crítico, o processo citado passou a ser interpretado de maneira negativa pela maioria dos pesquisadores.

tanto por países de capitalismo avançado quanto por países de capitalismo tardio.

Um dos pressupostos (de matriz marxista) que marca transversalmente o estudo de Neil Smith diz respeito à articulação dialética entre relações espaciais e capitalistas. Essa corrente de pensamento defende que se as necessidades de capital se materializam no espaço, as mudanças espaciais manifestam-se nas necessidades do capital e vice versa. A partir dessa perspectiva, teóricos da acumulação de capital – destaque para David Harvey – explicam que os processos de (re) produção cidadina são a manifestação espacial do processo de acumulação (MENDES, 2010).

Ainda que autores conceituados (como David Harvey) venham se empenhando em demonstrar os vínculos entre as necessidades de superação das contradições do capital e as intervenções do espaço urbano, grandes reformas urbanísticas empreendidas sob a autoridade do Estado – em parceria ou não com grupos empresariais privados – também contêm explícitas finalidades políticas, vulgarizadas por teorias pautadas na ótica das condições de reprodução do capital. No caso específico da OUC Porto Maravilha, vê-se clara utilização de *marketing político* pelo grupo político em exercício na Prefeitura do Rio de Janeiro sobre tal operação urbana. A Foto 7 e as Figuras 6, 7, 8, 9, 10, 11 e 12 exemplificam como a reestruturação da Zona Portuária foi utilizada para fins de propaganda política através de instrumentos oficiais, como, por exemplo, através do carnê do IPTU, por meio de placas espalhadas pela “Nova” Praça Mauá (e também pelo Boulevard Olímpico) e através das redes sociais.

**Figura 6:** Museu do Amanhã em destaque no carnê do IPTU 2016 para o Rio de Janeiro



Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smf>

**Figura 7:** reportagem publicada na edição de 29 de setembro de 2013 do Jornal O Globo, no caderno “Projetos de Marketing”



FONTE: Acervo digital do Jornal O Globo  
Disponível em: <http://acervo.oglobo.globo.com/>

**Foto 7:** Propaganda das obras realizadas em exposição na “Nova” Praça Mauá e intitulada *Quem te viu, quem te vê*



FONTE: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

A operação de *marketing* político também esteve presente nas redes sociais. Os perfis oficiais no Facebook relativos à Prefeitura do Rio de Janeiro, sob o comando do prefeito Eduardo Paes (2009-2016) e do então candidato à prefeitura (derrotado) nas eleições municipais ocorridas em 2016, Pedro Paulo (PMDB) são exemplos desse jogo de *marketing* que evidenciamos. Considera-se que este fato, por sinal, torna explícito o interesse do grupo político que alavancou a reestruturação na Zona Portuária em utilizar tal operação como justificativa para angariar votos.

**Figura 8:** Pedro Paulo (PMDB), então candidato à prefeitura do Rio de Janeiro, em 2016, fazendo campanha (pela sua página oficial no Facebook) utilizando como objeto de propaganda as transformações espaciais realizadas na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Publicação datada em 26/09/2016.



**Pedro Paulo**  
26 de setembro · 🌐

Sabe o que me deixa feliz com toda essa transformação que a gente fez na região do porto? Ver as pessoas curtindo estar ali, pensando em lazer, em negócios. O carioca que reconhece essa importante mudança do Centro e quer ainda mais #ChegaJunto e vota 15.

5,7 mil visualizações

👍 Curtir    💬 Comentar    ➦ Compartilhar

Acesso em 22/11/2016

Fonte: <https://www.facebook.com/rio.pedropaulo/?fref=ts>

**Figura 9:** O então prefeito Eduardo Paes (PMDB) fazendo propaganda do AquaRio em sua página oficial Facebook. Publicação datada em 11/11/2016.



**Eduardo Paes**  
11 de novembro às 11:25 · 🌐

E o AquaRio está a todo vapor! É um orgulho ao final dos meus oito anos na Prefeitura inaugurar o Maior Aquário Marinho da América do Sul. Quanta beleza nessas 300 espécies! #eamomuitoessacidade #ameiserprefeitodorio



👍 Curtir    💬 Comentar    ➦ Compartilhar

Acesso: 22/11/2016

Fonte: <https://www.facebook.com/eduardopaesRJ/?fref=ts>



**Figura 10:** O então prefeito Eduardo Paes (PMDB) fazendo propaganda da “Nova” Praça Mauá em sua página oficial Facebook. Publicação datada em 06/09/2016.



The image is a screenshot of a Facebook post from Eduardo Paes, dated September 6, 2016. The post features a large group photograph of people, including workers in high-visibility vests and officials, gathered in front of a modern, white, arched structure with a lattice-like roof. The text of the post is in Portuguese and celebrates the one-year anniversary of the 'Nova' Praça Mauá, highlighting the revitalization of the area and the pride of the local residents and tourists. The post includes standard Facebook interaction buttons: 'Curtir' (Like), 'Comentar' (Comment), and 'Compartilhar' (Share).

**Eduardo Paes**  
6 de setembro · 🌐

A nossa nova Praça Mauá completa hoje um ano!  
De lá prá cá, celebramos tantas transformações nessa área, que hoje tá revitalizada, tá linda e que é o orgulho dos cariocas e a queridinha dos turistas.  
Feliz Aniversário Praça Mauá! #PortoMaravilha #CidadeMaravilhosa

👍 Curtir    💬 Comentar    ➦ Compartilhar

Acesso: 22/11/2016

Fonte: <https://www.facebook.com/eduardopaesRJ/?fref=ts>

**Figura 11:** Página oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro fazendo propaganda acerca da demolição da Perimetral. Publicação datada em 16/11/2016.

**Prefeitura do Rio de Janeiro**  
16 de novembro às 19:06 · 🌐

Quando decidimos demolir a Perimetral, muita gente reclamou. Ok, toda obra traz alguns transtornos. Mas do cinza da Perimetral surgiu o colorido da Orla Conde, o azul do céu que a gente não via mais, o ar puro, o piquenique com os amigos na Praça Mauá... A Zona Portuária virou Porto Maravilha ❤️ E Porto Maravilha é #UmNovoRio

**SDDS PERIMETRAL**

**SQN**

[/PrefeituradoRio](#) [/Prefeitura\\_Rio](#)

👍 Curtir    💬 Comentar    ➦ Compartilhar

Acesso: 22/11/2016

Fonte: <https://www.facebook.com/PrefeituradoRio/?fref=ts>



**Figura 12:** Página oficial da Prefeitura do Rio de Janeiro fazendo propaganda acerca do Porto Maravilha. Publicação datada em 16/11/2016.

**Prefeitura do Rio de Janeiro**  
6 de novembro às 09:00 · 🌐

O Porto Maravilha é o maior projeto de reforma urbana realizado no país. Feito em parceria público-privada, devolveu ao Rio uma área esquecida e abandonada há décadas. Voltamos a olhar pro lugar de onde viemos, o lugar onde nascemos. O Rio recuperou seu berço. E o berço ficou esplêndido! Aproveite seu domingo no #PortoMaravilha. Ele é seu. #UmNovoRio

Imagem: Divulgação | Riotur

— 5 MILHÕES DE M<sup>2</sup>: —  
**5 MILHÕES**  
*de razões para amar!*

[/PrefeituradoRio](#) [/Prefeitura\\_Rio](#)

👍 Curtir    💬 Comentar    ➦ Compartilhar

Acesso: 22/11/2016

Fonte: <https://www.facebook.com/PrefeituradoRio/?fref=ts>

Há também que se destacar o discurso midiático, por ser formador de muitas opiniões. A respeito do Porto Maravilha, vê-se que jornais de ampla circulação – impressos, *online* ou televisionados em canais abertos – ao abordarem a reestruturação espacial em questão, o fazem para elogiar os novos rumos da Zona Portuária, fomentar

propaganda dos novos eventos culturais disponíveis e para falar dos achados históricos nas escavações para a construção do VLT ou quando desterraram o Cais do Valongo. Dentre as críticas, geralmente superficiais, fala-se nos transtornos temporários causados pelas obras para moradores e ao trânsito local.

Buscando ilustrar o papel da mídia, também inserido na operação de *city marketing*, optou-se por analisar as matérias que abordavam algo relativo à reestruturação espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro, presentes em edições dominicais do Jornal *O Globo*<sup>67</sup>, publicadas entre 2009 e 2016. O jornal foi escolhido por ser de ampla circulação no município. Após a leitura de cada matéria (todas inseridas na Tabela 2), foi feito um diagnóstico acerca do “tipo de retórica” apresentado que se distinguiram em três tipos ideais<sup>68</sup>: *favorável*; *neutra* ou *contrária*. A partir desse exercício, o argumento de que a mídia é um instrumento de promoção do ideário de “porto maravilha” adquire maior sustentação (Tabela 2).

**Tabela 2:** Relação entre data de publicação, título da matéria e diagnóstico sobre a retórica da redação. Edições dominicais do Jornal *O Globo* (2009-2016)

<u>DATA</u>	<u>TÍTULO DAS MATÉRIAS DOMINICAIS SOBRE O PORTO MARAVILHA</u> <u>JORNAL 'O GLOBO' (2009 – 2016)</u>	<u>TIPO DE</u> <u>RETÓRICA</u>
21/06/2009	O Porto a um passo da revitalização	FAVORÁVEL
18/04/2010	Porto inseguro: moradores da zona portuária se dividem sobre projeto de revitalização proposto pela prefeitura para a área	NEUTRA
02/05/2010	Rio defende Porto Olímpico em 2016: a prefeitura vai propor ao COI a transferência, da Barra para o Porto, de instalações esportivas e de apoio aos jogos de 2016	NEUTRA
30/05/2010	MAR à vista: O Museu de Arte do Rio, que vai ocupar dois edifícios da Praça Mauá, é o primeiro projeto de revitalização da zona portuária a sair do papel	FAVORÁVEL
06/06/2010	O Museu do Amanhã: Santiago Calatrava apresenta no dia 21 o projeto do museu que será levantado no Píer Mauá	NEUTRA
20/06/2010	Museu de água e luz no Pier Mauá: O Museu do Amanhã, que começa a ser construído no Píer da Praça Mauá em janeiro de 2011, vai usar água da Baía e energia solar	FAVORÁVEL
07/08/2011	Miolo Olímpico: projeto para o Porto retoma proposta urbanística que Rio deixou de lado	FAVORÁVEL

<sup>67</sup> A varredura dessas reportagens foi realizada através do acervo digital do jornal O Globo. Observaram-se todas as edições dominicais do referido jornal entre os anos de 2009 e 2016, buscando por temas relativos ao Porto Maravilha. A partir disso, as reportagens foram lidas e posteriormente as classificamos no que denominamos como “tipo de retórica”, dividindo em **favorável** (redações que destacam pontos positivos do Porto Maravilha); **neutra** (redações em que não foi observada tendência de enaltecimento ou crítica negativa ao Porto Maravilha) e **contrária** (redações em que foi observada retórica crítica a questões relativas à reestruturação da Zona Portuária). A partir deste exercício, foi possível averiguar a proporção de reportagens “neutras”, “positivas” e “contrárias”, do Jornal O Globo, junto ao processo analisado no presente estudo.

<sup>68</sup> Destaca-se que a construção do “tipo de retórica” (neutra, favorável ou crítica) presente em cada matéria é algo subjetivo. Análises futuras a respeito das mesmas reportagens podem apresentar diagnósticos distintos dos realizados nesta pesquisa.

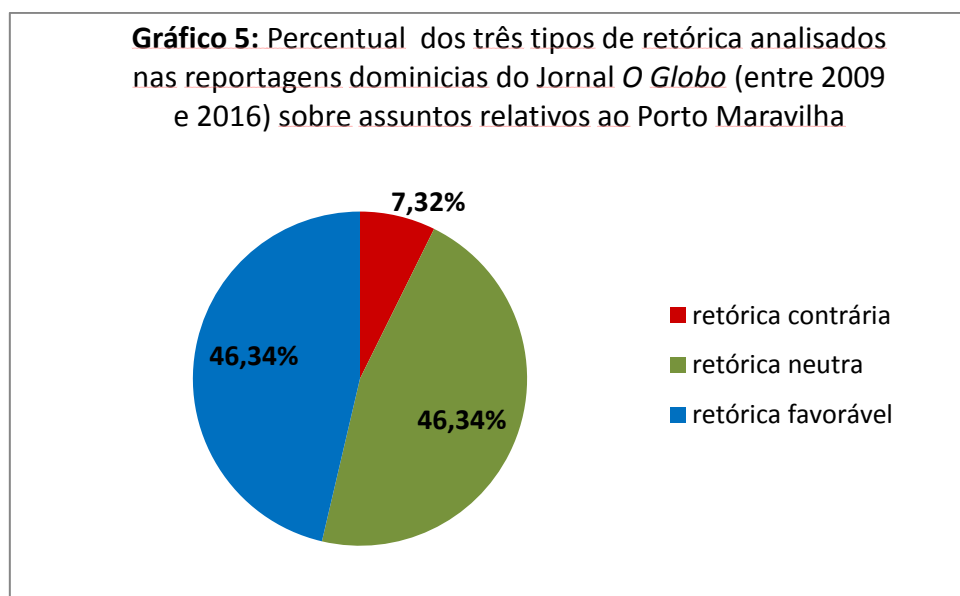
08/04/2012	No Porto... À espreita: venda de sobrados e apartamentos antigos agita mercado da região	NEUTRA
22/04/2012	Jardim suspenso na Zona Portuária: tombado como patrimônio histórico, o Jardim do Valongo, na encosta do Morro da Conceição, será reinaugurado em junho, após passar por revitalização	FAVORÁVEL
14/10/2012	<b>Maravilha</b> de cenário: Região do Porto vai abrir espaço para 50 mil oportunidades de negócio	FAVORÁVEL
04/11/2012	Zona Portuária <b>já é</b> : com revitalização, armazéns e sobrados passam a receber novos moradores	FAVORÁVEL
11/11/2012	<b>UMA NOVA AVENIDA PARA O RIO</b> : as obras da Avenida Binário, na Zona Portuária, estão adiantadas	FAVORÁVEL
02/12/2012	Rio <b>contemporâneo</b> : Num misto de sotaque gringo e ginga carioca, cidade ganha novo estilo arquitetônico	FAVORÁVEL
06/01/2013	VLT no centro: uma economia de R\$ 410 milhões	FAVORÁVEL
13/01/2013	<b>BELEZA POR UM FIO</b> : concluídas em julho passado, as obras de revitalização do Porto Maravilha não incluíram a troca da fiação aérea pela subterrânea	CONTRÁRIA
27/01/2013	Obras no centro: mais mudanças no trânsito	CONTRÁRIA
03/02/2013	OS PEÕES DO NOVO RIO: funcionário das obras do novo Porto, Wellington Luciano faz parte do exército de 35 mil operários hoje envolvidos na preparação do Rio para a Copa e Olimpíadas	NEUTRA
24/02/2013	<b>MAR ADENTRO</b> : Museu de Arte do Rio abre as portas na próxima sexta-feira com quatro exposições em complexo de R\$76 milhões na Praça Mauá	FAVORÁVEL
26/05/2013	Para além dos tapumes: obras alteram rotina dos cariocas, mas já criam novo clima na cidade, traduzido pela revitalização de regiões abandonadas e perspectivas concretas de melhoria na qualidade de vida	FAVORÁVEL
04/08/2013	<b>Coletivo</b> do Porto: cinco empresas da indústria criativa se unem em polo que começa a nascer	NEUTRA
29/09/2013	<b>Um Porto para chamar de seu</b> : com avanço nas obras da região portuária, prefeitura devolve aos cariocas mais que um patrimônio histórico e cultural: o bairro está sendo preparado para ser referência (...)	FAVORÁVEL
13/10/2013	<b>O VELHO E O NOVO</b> : a via Binário entra em operação no próximo sábado, quando o Elevado da Perimetral será fechado para ser demolido. O entulho levará 3 meses para ser removido	NEUTRA
03/11/2013	<b>Perimetral</b> : Projeto original não previa o elevado que está prestes a ser demolido	NEUTRA
15/06/2014	<b>Vagas no aquário</b> : AquaRio, que será inaugurado no fim de 2015, começa a contratar	FAVORÁVEL
10/08/2014	Foco no <b>centro</b> : com aluguel e rentabilidade em alta, bairro atrai investidores à região	NEUTRA
05/10/2014	Centros de Rio e SP em <b>mutação</b> : possível revitalização do minhocão já atrai investimentos, enquanto Porto do Rio espera 2015 chegar	NEUTRA
14/12/2014	Ritmo acelerado: projetos de R\$ 36 bilhões para mudar o Rio	NEUTRA
28/12/2014	<b>Porto e centro poderão ter IPTU progressivo</b> : Objetivos da prefeitura são combater imóveis ociosos ou subaproveitados e incentivar moradias na região	NEUTRA
26/07/2015	O passeio do VLT pela história	FAVORÁVEL
23/08/2015	Prefeitura muda regras para uso de imóveis	NEUTRA
06/09/2015	<b>Paredão diante da Baía</b> : galpões, a maioria mal conservados, ainda impedem que público tenha acesso à beira-mar	CONTRÁRIA
08/11/2015	De volta às <b>origens</b> : revitalização da Zona Portuária transforma o mercado imobiliário do entorno, e resgata a essência cultural e habitacional do bairro onde a cidade começou	FAVORÁVEL
20/12/2015	<b>DIA DE FESTA NO MUSEU</b> : cariocas e turistas lotam o Amanhã no dia de sua abertura ao público	FAVORÁVEL
13/03/2016	<b>Túnel da via expressa</b> : escavações estão a 5 metros do fim	NEUTRA

10/04/2016	PASSEIO LIVRE À BEIRA DO CAIS	FAVORÁVEL
24/04/2016	O poeta do ar Santos Dumont desembarca no Amanhã	NEUTRA
05/06/2016	Passeio pela história: VLT do Rio entra hoje nos trilhos	NEUTRA
12/06/2016	No Porto, a noite do Rio ganha um novo "baixo": Rua Sacadura Cabral e seu entorno atraem público com boates, casas de festas e bares	NEUTRA
03/07/2016	Uma Avenida que sai das sombras: em processo de revitalização, Rodrigues Alves recebe novas atrações e novos investimentos	FAVORÁVEL
10/07/2016	Ensaio para os Jogos: fuzileiros patrulham a renovada Praça Mauá durante um teste feito ontem de manhã para a segurança da Olimpíada no Rio	NEUTRA
14/08/2016	Turistas e cariocas lotam a Ora do Conde, e o VLT teve até seu percurso interrompido porque os trilhos foram tomados pela multidão	NEUTRA

FONTE: Acervo digital do Jornal O Globo.

Disponível em: <http://acervo.oglobo.globo.com/>

No período de publicações dominicais analisado<sup>69</sup>, temas relativos à Zona Portuária aparecem 41 vezes. Destas, três matérias apresentam retórica crítica a alguma dinâmica relativa às obras de *revitalização* (seguindo os termos do jornal); 19 apresentam retórica neutra e outras 19, retórica favorável. Isso revela uma inclinação do editorial do jornal analisado em destacar pontos positivos e dar pouco espaço para pontos negativos das obras urbanísticas na Zona Portuária. O gráfico a seguir apresenta o percentual de incidência de cada tipo de retórica (Gráfico 5):



FONTE: Acervo O Globo digital.

<sup>69</sup> O exame das reportagens foi operacionalizado no mês de novembro de 2016. Há que se destacar, ainda, que o acervo digital do Jornal *O Globo*, até o momento deste exercício, tinha arquivos digitalizados disponíveis de até o mês de agosto de 2016. Isso justifica a não inclusão de uma possível matéria dominical que aborde a reestruturação espacial vivida pela Zona Portuária após agosto.

Retomando a discussão mais abrangente, é necessário, de acordo com Mendes (2010), refletir acerca dos princípios marxistas que orientam o estudo da gentrificação. Uma dissertação que visa à verticalização teórica sobre o tema não pode menosprezar reflexões caras aos geógrafos críticos, como a produção social do espaço e o *direito à cidade* - conceito cunhado por Lefebvre (1968).

### 3.1 Porto Maravilha e o *Direito à Cidade*

O que significa a concepção ‘direito à cidade’? Como tal teoria se enquadra no recorte analítico do presente estudo? Para iniciar a discussão, julgamos interessante dialogar com Carlos (2013)<sup>70</sup>, pelo fato de a autora, utilizando-se da dialética Marxista, refletir sobre o ‘direito à cidade’ e a eclosão de movimentos sociais urbanos como sendo consequências oriundas das contradições entre *valor de troca*<sup>71</sup> e *valor de uso*<sup>72</sup> na (re) produção espacial.

O espaço urbano, conforme Carlos (2013), é produzido sob a égide do valor de troca da terra, atendendo a interesses de agentes públicos e privados que lucram com a especulação imobiliária. Esta conjuntura auxilia na intensificação da segregação espacial, que pode ser teorizada através da relação diretamente proporcional entre valor de troca da terra e o *status* social médio das pessoas que residem na área social<sup>73</sup>. Além disso, a segregação espacial pode ser experienciada, no cotidiano, por diferenças no acesso à moradia e a dificuldades em acessar determinadas áreas da cidade – distribuição desigual do transporte intraurbano.

Na esteira da dinâmica relatada, desigualdades espaciais são ampliadas e a justiça social, mais atrelada ao valor de uso da terra, não é a protagonista na (re) produção do espaço. Tais fatores foram gerando insatisfação em grupos de cidadãos e reivindicações começaram a ser feitas. O direito à cidade, para Carlos (2013), vem como uma necessidade prática na busca pela superação do quadro apresentado.

A noção de *direito à cidade* foi cunhada por Lefebvre (2008 [1968]) e diz respeito ao *habitar* a cidade. Na perspectiva do autor, a teoria tem como premissa

---

<sup>70</sup> Artigo intitulado “A prática espacial urbana como segregação e o ‘direito à cidade’ como horizonte utópico” publicado por Vasconcelos *et. al.* (2013).

<sup>71</sup> Carlos (2013, p. 97) qualifica valor de troca como sendo *mercadoria cujo uso está submetido ao mercado imobiliário visando à produção do valor*.

<sup>72</sup> Carlos (2013, p. 97) qualifica valor de uso como sendo *condição necessária à realização da vida*.

<sup>73</sup> De acordo com Corrêa (2013), as áreas sociais são manifestações espaciais do processo de segregação espacial.

fundamental garantir ao cidadão uma *vida urbana* plena e utópica, entendida como o viver a cidade, contemplando-a. Porém, devido ao cotidiano afogante motivado, por exemplo, por longas jornadas de trabalho e elevado tempo gasto nos deslocamentos diários, esse direito à reflexão e à contemplação fica cada vez mais reduzido.

Basta abrir os olhos para compreender a vida cotidiana daquele que corre de sua moradia para a estação próxima ou distante, para o metrô superlotado, para o escritório ou para a fábrica, para retornar à tarde o mesmo caminho e voltar para casa a fim de recuperar as forças para recomeçar tudo no dia seguinte (FEFEBVRE, 2008 [1968], p.118).

Na perspectiva de Lefebvre (2008 [1968]) é a reprodução das relações sociais de produção que constitui o processo central da sociedade capitalista. Sua retórica rompe com o Marxismo mais ortodoxo ao defender que a produção das relações sociais de produção não ocorre somente na fábrica, mas no espaço socialmente produzido. De acordo com HARVEY (2014), o *direito à cidade* para Henri Lefebvre era, ao mesmo tempo, uma queixa e uma exigência.

A queixa era uma resposta à dor existencial de uma crise devastadora da vida cotidiana da cidade. A exigência era, na verdade, uma ordem para encarar a crise nos olhos e criar uma vida urbana alternativa que fosse menos alienada, mais significativa e divertida, porém, como sempre em Lefebvre, conflitante e dialética, aberta ao futuro, aos embates (tanto temíveis como prazerosos), e à eterna busca de uma novidade incognoscível (HARVEY, 2014, p. 11).

No presente trabalho, utilizamos o debate do *direito à cidade* na perspectiva de Harvey (2013; 2014), na qual percebe-se uma reflexão um pouco diferente da desenvolvida por Lefebvre. Para Harvey, o *direito à cidade* significa o direito de mudar e de reinventar a cidade. Segundo o geógrafo, reivindicar o direito à cidade equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização e sobre o modo como as cidades são feitas e refeitas.

O direito à cidade [...] não é apenas um direito condicional de acesso àquilo que já existe, mas sim um direito ativo de fazer a cidade diferente, de formá-la mais de acordo com nossas necessidades coletivas (por assim dizer), definir uma maneira alternativa de simplesmente ser humano. Se nosso mundo urbano foi imaginado e feito, então ele pode ser reimaginado e refeito (HARVEY, 2013, p. 58).

Ao leitor interessado em vislumbrar similaridades e distanciamentos nas perspectivas de H. Lefebvre e D. Harvey sobre a concepção de *direito à cidade*, é interessante remeter-se ao **Box 3**.

**Box 3:** Lefebvre, Harvey e o *direito à cidade*: similaridades e distanciamentos de perspectivas

Embora as perspectivas de David Harvey e Henri Lefebvre tenham contribuições diferentes acerca da concepção de *direito à cidade*, elas não podem ser consideradas antagônicas. Para ambos, esse direito só pode ser alcançado por meio da *revolução urbana*, entendida por Lefebvre (1970)<sup>74</sup> apud Harvey (1980 [1973]) como:

[...] o conjunto total de transformações que ocorrem em toda a sociedade contemporânea, e que serve para caracterizar a mudança de um período em que as questões de crescimento econômico e industrialização predominam, para o período em que a problemática urbana se torna decisiva, quando a pesquisa de soluções e formas apropriadas à sociedade urbana toma dianteira [...] (HARVEY, 1980 [1973], p. 264).

Ao analisar o legado intelectual de ambos, defendemos que o debate de D. Harvey com a obra de Lefebvre possui ambiguidade. Harvey (1980 [1973]), em suas últimas páginas, escreve que Lefebvre aborda assuntos instigantes, mas que talvez tenha ido longe demais. Daí em diante, a relação dele com a obra de Lefebvre foi marcada por duas características: admiração e certa desconfiança. Afinal, David Harvey é um marxista mais ortodoxo que Henri Lefebvre. Muitas assertivas de Lefebvre não foram bem aceitas nem por Harvey e nem por parcela dos intelectuais marxistas.

Quase tudo que foi bastante discutido é consistente com a tese de Lefebvre. Então, em que residem as diferenças? Lefebvre assegura que o urbanismo domina agora a sociedade industrial. Ele chega a essa posição através da construção pela negação. O uso de tal artifício dialético fornece uma hipótese. **Ela não constitui uma prova. E não acredito que a hipótese possa a esta altura da história ser provada** (HARVEY, 1980 [1973], p. 268) (grifos nossos).

A produção, apropriação e circulação de mais-valia não se tornaram subordinadas à dinâmica interna do urbanismo, mas continuam a ser reguladas pelas condições derivadas da sociedade industrial. No capítulo 6, a relação entre urbanismo e a circulação de mais-valia é

<sup>74</sup> David Harvey, quando escreveu a obra *Justiça Social e a Cidade*, ainda não tinha lido a obra de Lefebvre *Revolução Urbana* (1970), fato que gerou lamentações de Harvey (1980 [1973], p. 261), em seu posfácio: “Infelizmente, os ensaios deste volume estavam terminados antes que eu tivesse oportunidade de ler, de Lefebvre, *O Pensamento Marxista e a Cidade* (1972) e *A Revolução Urbana* (1970)”.

explorada. O urbanismo é visto ali como produto da circulação de mais-valia. Esse é um assunto crítico e importante, e é, provavelmente, a mais importante fonte de desacordo entre Lefebvre e eu. (...) **Então, onde ficamos a respeito da tese de Lefebvre? Dizer que a tese não é verdadeira nesta conjuntura da história não é dizer que não esteja em processo de tornar-se verdadeira ou que não possa tornar-se verdadeira no futuro** (HARVEY, 1980 [1973], pp. 269-270) (grifos nossos).

Com relação à desconfiança de Harvey, ela é motivada pelo fato de Lefebvre (2008 [1967]) entrar em polêmica com o marxismo ortodoxo, por sugerir que o palco privilegiado de movimentos revolucionários é a cidade e não o interior das fábricas. O autor constrói esse pensamento ao invocar a classe trabalhadora como principal agente de transformação revolucionária. O “preariado” urbano substitui o “proletariado” fabril como vanguarda revolucionária, na obra de Henri Lefebvre. Já em relação à admiração, Harvey se apoia na prosa filosófica de Lefebvre e a rediscute segundo a perspectiva geográfica. Um exemplo de caso é a teoria dos Circuitos de Acumulação do Capital. Há ainda como perceber tal admiração através do título de obras, como *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*, por aglutinar e fazer clara referência a obras escritas por Lefebvre. Anos mais tarde, em 2006, Neil Smith (discípulo de D. Harvey) defendeu que a proclamação de Henri Lefebvre não foi desmentida pelo tempo.

Souza (2015) acrescenta à discussão um importante ingrediente. De acordo com o autor, a teoria do *direito à cidade* vem passando, sobretudo após a virada do século, por um processo de redescobrimto acadêmico e também por banalização.

Then at the beginning of the 21st century occurred an explosion of interest (and the wave of co-optation and trivialisation that has followed it). Various movements and protests— fighting for more and better public spaces, and against gentrification, real estate developments that are damaging to the public interest, sporting mega-events and their consequences in terms of residential segregation and waste of public resources—initially in Europe and the USA, and soon spreading to other countries and continents, have adopted the phrase ‘right to the city’ as a slogan that seems to fit their spirit perfectly. Inevitably, it renewed academic curiosity (SOUZA, 2015, pp. 409-410)<sup>75</sup>.

---

<sup>75</sup> Livre tradução: *Em seguida, no início do século XXI, ocorreu uma explosão de interesse (e a onda de cooptação e banalização que a seguiu). Vários movimentos e protestos - que lutavam por mais e melhores espaços públicos e contra a gentrificação, empreendimentos imobiliários que são prejudiciais ao interesse público, mega-eventos esportivos e as suas consequências em termos de segregação residencial e desperdício de recursos públicos - inicialmente na Europa e EUA, e em breve se espalhando para outros países e continentes. Adotaram a frase “direito à cidade” como um slogan que parece se encaixar perfeitamente em seu espírito. Inevitavelmente, isso renovou curiosidade acadêmica.*



Está claro que a terminologia *direito à cidade* vem sendo apropriada e transformada por vários atores da sociedade, desde movimentos sociais urbanos a governantes que justificam obras de renovação urbana como sendo a devolução do direito à cidade aos grupos sociais que vivem na área a ser reestruturada. Desse modo, o *direito à cidade*, com esta banalização de usos e pouca preocupação com as questões teóricas que estão a ele imbricadas, pode se tornar um *slogan* vazio.

O direito à cidade, aqui enunciado, caminha junto à democratização das decisões sobre intervenções espaciais, que no caso empírico deste estudo estão nas mãos, principalmente, das grandes empresas que compõem a PPP Porto Novo e do Estado (em suas três esferas político-administrativas, mas prioritariamente, a municipal, gestora da CDURP), em contraste com a sociedade civil, impossibilitada de participar ativamente dos processos decisórios e rumos a serem tomados pela OUC Porto Maravilha.

No Morro da Providência, por exemplo, a prefeitura realizou obras pelo Projeto Morar Carioca, tais como abertura de vias, implantação de um teleférico, plano inclinado e abertura de espaços para visitação turística, sob o argumento de promover melhores condições de habitabilidade e mobilidade aos seus residentes. Contudo, há ausência de informações e de oportunidades de envolvimento, aos moradores da localidade nas tomadas de decisões; some-se isto às remoções executadas. De acordo com reportagem do Jornal O Dia<sup>76</sup> (publicada em 21 de maio de 2012), a Secretaria Municipal de Habitação informou que 832 residências seriam removidas para dar lugar às obras de “revitalização” da Zona Portuária como parte integrante do Programa Morar Carioca. Os moradores que estão sendo removidos de suas casas tomam conhecimento da alegada arbitrária decisão através da marcação em suas residências, em tinta spray, com a sigla da Secretaria Municipal de Habitação (SMH) e a numeração da residência. Tal ato de intimidação da prefeitura, sem explicação prévia ou autorização dos residentes, foi apelidado pelos moradores da área como “saia do morro hoje” (Foto 8).

---

<sup>76</sup> Disponível em: <http://odia.ig.com.br/portal/rio/prefeitura-marca-com-tinta-casas-que-ser%C3%A3o-demolidas-1.444020>

**Foto 8:** Moradia marcada para ser removida no Morro da Providência



Fonte: Jornal O Dia, 2012.  
Autor da foto: João Laet

O quadro de arbitrariedade nas tomadas de decisões foi amenizado após movimentos de resistência e manifestações contra as remoções ter conquistado a proibição de demolições por decisão liminar concedida pela defensoria pública. A prefeitura anunciou abertura de diálogo com os moradores, contudo esses canais de participação são limitados e os moradores não possuem voz ativa nas deliberações.

A situação acima retratada, do embate entre a prefeitura do Rio de Janeiro e parcela dos moradores do Morro da Providência, evidencia uma disputa por poder decisório, logo, configurador do espaço urbano, em audiências públicas. Utilizando o debate de Harvey (2013, 2014), aqueles moradores estão lutando pelo direito de ter voz ativa em decisões que interferem de maneira direta em suas vidas cotidianas e pelo direito de continuar a viver na área onde residem. Eles estão lutando pelo *direito à cidade*.

Outra situação que dialoga com a disputa pelo *direito à cidade* é a interrupção da ocorrência de ocupações de grupos sem teto na área de interesse do Porto Maravilha. A extinta Ocupação Zumbi dos Palmares, alocada no prédio do antigo IAPETEC<sup>77</sup>, bairro

---

<sup>77</sup> Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Empregados em Transportes e Cargas. O prédio foi abandonado nos anos 1970 e permaneceu vazio durante décadas, até que no ano de 2005 foi ocupado – tornado-se a sede da Ocupação Zumbi dos Palmares – mas no ano de 2011 a ocupação foi extinta em razão da remoção compulsória dos moradores.

da Saúde, ilustra a afirmação. Quando a OUC entrou em consecução, o INSS (proprietário do imóvel) voltou suas atenções para ele – motivado por interesses imobiliários – e entrou com uma ação na justiça solicitando despejo dos ocupantes do local. No ano de 2011, em operação conjunta entre a guarda municipal e a polícia militar do Estado do Rio de Janeiro (PMERJ), todos os residentes foram removidos e as entradas do imóvel lacradas com cimento e concreto. Suas marquises também foram retiradas, assim, evitando que pessoas em condição de rua ficassem dormindo onde era projetada sua sombra ou se protegessem da chuva.

Enquanto estas páginas são escritas, em até março de 2017, o imóvel continua abandonado, com blocos de concreto se desprendendo, sem qualquer função social, e o INSS buscando acordos com a prefeitura do Rio de Janeiro para quitar as dívidas do prédio (avaliado em R\$ 7,7 milhões pela Caixa Econômica Federal). A Ocupação Zumbi dos Palmares foi derrotada pelas investidas do Estado e dos interesses imobiliários envolvidos na “revitalização” da zona portuária do Rio de Janeiro.

**Foto 9:** Entradas do antigo prédio do IAPETEC cimentadas e com as marquises quebradas



Fonte: Street View (Google Earth, 2015).

Há outros casos de ocupações que foram extintas na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Além da Ocupação Zumbi dos Palmares, também se situavam na

localidade as seguintes Ocupações, a saber: Boa Vista, Flor do Asfalto, Machado de Assis, Casarão Azul, Guerreiros do 234, Guerreiros do 510 e Quilombo das Guerreiras.

De acordo com Ramos (2012), a forma encontrada pelos membros das ocupações para alcançar a posição de desfrutar dos espaços centrais da cidade, diante de uma condição de renda que não lhes permite esse acesso, são as ocupações de edifícios públicos ou privados que estejam fechados e desocupados há um longo tempo. Eles ocupavam imóveis que não estavam cumprindo qualquer função social. Apesar disso, tais ocupações, embora protegidas pela lei através do artigo 182 da Constituição Federal, foram removidas para liberar os prédios para a iniciativa privada.

É importante que se frise a diferença entre *ocupação* e *invasão*, termos para muitas pessoas, inclusive na esfera pública e na mídia, equivocadamente tratados como sinônimos. Nas palavras de Ramos (2012):

Aqueles que, por convicção política apoiam, ou aqueles que simplesmente são “mais simpáticos” (por uma questão de solidariedade, vamos dizer) às ações dos sem-teto, diante do problema da habitação no país e da subutilidade de muitos imóveis nas cidades, assumem o termo ‘ocupação’ como forma de apropriação, de dar utilidade, dar vida a algo que estava desocupado, sem utilidade social, sem vida. [...] O termo “invasão” exprime uma violação, uma agressão, no limite, um crime, que não se adéqua ao tipo de ação desse movimento. A invasão ocorreria quando um imóvel ocupado, utilizado, fosse tomado por um grupo, expulsando seus antigos proprietário/ocupantes. Nesse caso, o imóvel já teria sua função social e esta função estaria sendo violada (RAMOS, 2012, p.206-207).

Em sua tese de doutorado, Tatiana Tramontani Ramos (2012) esclarece aos seus leitores que as pessoas sem teto, na área deste estudo, não simplesmente ocupavam o prédio desocupado, mas passavam por todo um processo político e organizacional até a ocupação, de fato, do imóvel. Eram realizadas pesquisas e levantamentos da situação jurídica dos imóveis, reuniões de planejamento, definição de estratégias de ação coletiva e individuais, cadastramento das famílias interessadas e necessitadas, reuniões de formação política e, somente após essa organização, meses depois, se efetivava o processo com a ocupação definitiva do imóvel.

Ainda com relação às ocupações, Ramos (2012) afirma que elas representam, em última análise, o verdadeiro sentido do termo “revitalização”, *tão esvaziado e tão desgastado na atualidade*, pelo fato de as ocupações darem vivacidade e dinamismo a um lugar que estava, há anos, sem nenhuma função social. Além disso, as ocupações materializam espacialmente a luta de pessoas, que moram em áreas periféricas, pelo

direito de acesso a espaços nobres do urbano com ampla variedade de serviços, transportes e ofertas de emprego.

### **3.2 *Rent Gap* como norteador teórico para compreender a gentrificação na Zona Portuária**

A dinâmica dos ciclos de investimento e desinvestimento do capitalismo auxilia na explicação da lógica que rege estruturalmente a (re) construção do ambiente construído. Neil Smith, no final dos anos 1970, aplicou este princípio ao caso da gentrificação, dando um significativo salto teórico no estudo sobre esse processo. Até aquele momento, a literatura se limitava a indicar e a analisar os efeitos da gentrificação. A respeito disto, Luís Mendes (2010) afirma que:

Pouco esforço tinha sido feito para construir uma explicação histórico-política e comprometida com os então emergentes princípios da geografia crítica e marxista, incidindo nas causas estruturais, em detrimento dos efeitos (MENDES, 2010, p. 25).

Estudar os efeitos da política de gentrificação no limite do bairro é importante por esta ser a escala que substancialmente sofre seus efeitos (WYLY and HAMMEL, 2005). Contudo, é necessário que haja articulação entre escalas distintas para maior compreensão e aprofundamento teórico do processo em pauta e, para isso, considera-se a teoria do *rent gap*<sup>78</sup>, guardadas as especificidades do movimento de gentrificação da localidade em estudo.

Neil Smith, em artigo publicado em 1979<sup>79</sup>, formula a teoria do *rent gap* para auxiliar na explicação teórica da gentrificação. É defendido que os grandes lucros adquiridos, pelos seus executores, são decorrentes da apropriação da *renda potencial* de localidades economicamente desvalorizadas e próximas aos CBD. A *renda potencial* diz respeito ao potencial de retorno financeiro do capital investido.

Gentrification occurs when the gap is wide enough that developers can purchase shells cheaply, can pay the builders costs and profit for rehabilitation, can pay interest on mortgage and construction loans, and can

---

<sup>78</sup> Embora a teoria do *rent gap* seja importante ferramenta intelectual para aproximação teórica do processo estudado na Zona Portuária, há limitações de natureza escalar, não permitindo que a teoria dê conta de todas as especificidades da gentrificação na área. Trabalhos de campo e aproximação das dinâmicas ocorridas no empírico são tentativas metodológicas empreendidas para atenuar, ao máximo, as distorções (escalarmente explicáveis) entre a teoria e o objeto de estudo.

<sup>79</sup> SMITH, N. *Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people*. Journal of the American Planning Association, n.45, p. 538 – 548.

then sell the end product for a sale price that leaves a satisfactory return to the developer (SMITH, 1979, p. 545)<sup>80</sup>.

Smith (2002 b) argumenta que é o deslocamento do capital para a construção de paisagens suburbanas e o posterior surgimento do *rent gap* que cria a oportunidade econômica para a reestruturação das áreas urbanas centrais. Nesse sentido, é possível avaliar que a desvalorização da área central cria a oportunidade para a revalorização da parte menos abastada do espaço urbano. Ainda segundo o autor, em um nível mais abstrato, o *rent gap* resulta da dialética dos padrões espaciais e temporais do investimento de capital; mais concretamente, é o produto espacial dos processos complementares de valorização e desvalorização.

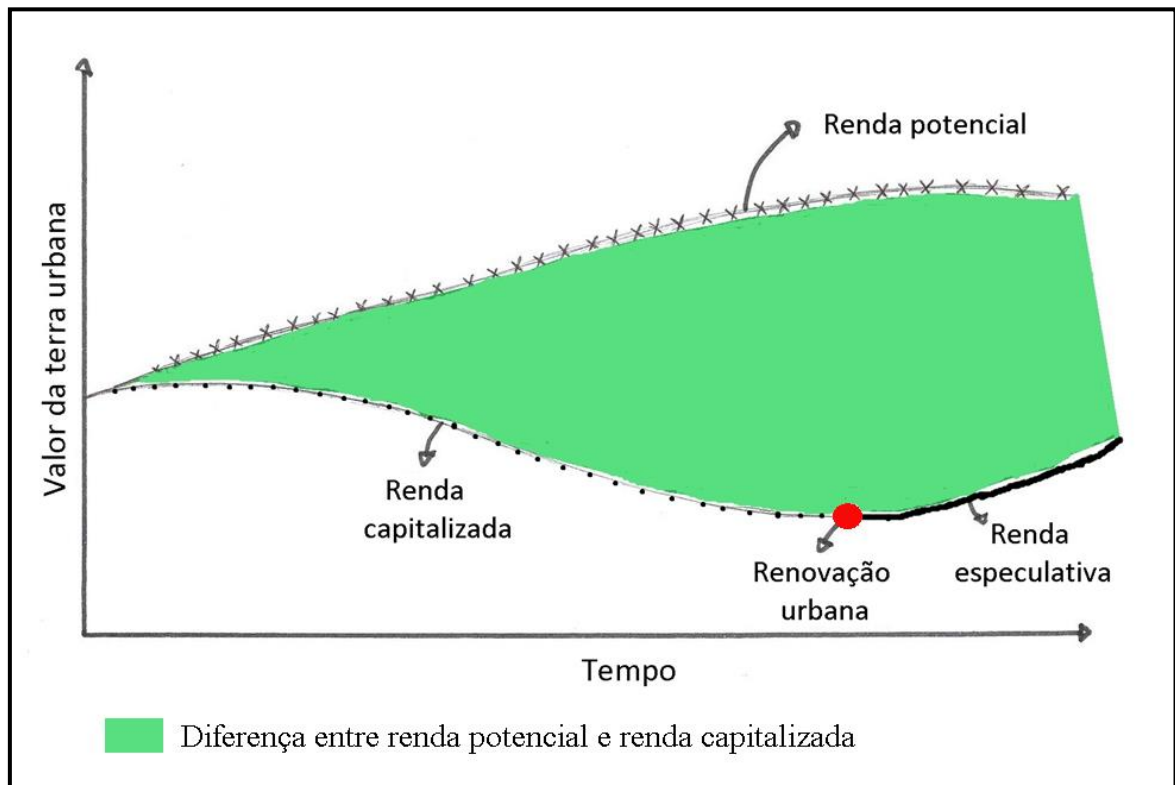
Desse modo, a teoria do *rent gap* explica gentrificação como um produto do investimento seguido por desinvestimento. Este processo gera tensão entre a renda potencial da área, que passa por período de falta de investimentos, e a renda capitalizada, que poderia ser maior. Com a *gap* entre a renda atual e a renda potencial se ampliando, caminhos são pensados para diminuir este quadro, como é o caso da gentrificação. Mendes (2010) contribui ao tema afirmando que do ponto de vista da circulação do capital, os *boons* imobiliários aliados à gentrificação coincidem com a transferência do capital do circuito primário de acumulação (esfera produtiva) para o circuito secundário (produção do ambiente construído). O gráfico a seguir ilustra o processo retratado pela teoria do *rent gap* (Gráfico 6).

---

<sup>80</sup> Livre tradução: A gentrificação ocorre quando a diferença entre renda atual e renda potencial da terra é grande o suficiente para que os desenvolvedores possam comprar reservatórios de modo mais barato, possam pagar pelos custos de construtores e de lucro para a reabilitação, podem pagar pelo interesse nos financiamentos de hipotecas e construção, e podem, então, vender o produto final por um preço de venda que deixa um retorno satisfatório para o desenvolvedor.



**Gráfico 6:** Modelo gráfico simplificado da teoria do RENT GAP



Fonte: Adaptado de SMITH (1979 p. 544).

No Gráfico 6, a diferença (representada pela cor verde) entre a renda potencial e a renda capitalizada, num hipotético entorno imediato à área central, amplia-se com o passar do tempo. Esse período pode ser interpretado como aquele em que o mercado imobiliário deixou de investir na área e, de modo paralelo e gradual, ela foi sendo estigmatizada, distanciando ainda mais as chances de surgirem potenciais investidores. Contudo, a partir da “renovação urbana” (círculo vermelho), o número de investidores aumenta e, por conseguinte, o de novos empreendimentos. Na etapa seguinte à renovação urbana, vigora a renda especulativa da terra e a reaproximação entre a renda capitalizada pela localidade e a renda potencial. Dentre as consequências deste processo há elevada valorização imobiliária, retorno de investimentos de atores ligados ao grande capital, enquanto os residentes mais pobres são os mais impactados negativamente.

Assim sendo, apesar de ser importante ferramenta para a compreensão da gentrificação, há algumas controvérsias na teoria do *rent gap* e Lees *et. al* (2008, p.61) expõem duas explicações para tal. A primeira é a hipótese de ligação direta entre os casos empíricos e o desenvolvimento desigual do capitalismo, gerando dualismos entre

o singular e o universal<sup>81</sup>. A segunda diz respeito à extrema dificuldade em fornecer testes empíricos para comprovar as hipóteses da teoria. O próprio N. Smith (1979) reconhece as dificuldades em demonstrar empiricamente a validade da teoria do *rent gap*. A solução encontrada pelo autor e por outros estudiosos que realizam estudos empíricos sobre o *rent gap* tem sido recorrer ao preço do metro quadrado da terra.

Zukin (1987), em crítica direcionada à perspectiva teórica de Smith, afirma que embora a noção de diferencial de renda seja uma construção intelectual útil para estudar a ocorrência do processo de gentrificação, é preciso relativizar seu poder explicativo. Para a autora, a teoria do diferencial de renda apresenta uma retórica mecanicista e faz com que se considere a gentrificação como uma consequência automática da diferença entre a renda potencial e a renda efetiva, tratando todos os outros fatores como questões secundárias e de pouca relevância. A autora justifica tais críticas afirmando que a gentrificação nem sempre ocorre em bairros pobres imediatos ao CBD, com ocorrência de significativo diferencial de renda.

Neil Smith (1982) rebate as objeções de que o modelo do diferencial de renda ofusca as especificidades das experiências concretas questionando a relevância dessa indagação. De acordo com ele, mais importante do que refletir sobre tais processos perguntando-se "quem", "quando" e "onde", a principal questão a ser feita deve ser "por quê?" (SMITH, 1982). Enquanto autores críticos<sup>82</sup> à teoria do diferencial de renda se preocupam, prioritariamente, em descrever singularidades de casos específicos, Smith afirma ter como principal propósito tratar o tema da gentrificação a partir de uma perspectiva teórica mais ampla, com um nível de abstração mais elevado do que aquele que seus críticos achariam desejável (PEREIRA, 2014).

Contrapondo a teoria discutida com as dinâmicas imobiliárias do caso empírico estudado, vê-se que há similaridades e repetição de particularidades. Em reportagem publicada no Jornal O Globo<sup>83</sup>, denominada *Por dentro do mercado: O centro das transformações*, o expressivo aumento do preço do metro quadrado na área de estudo fica claro através das assertivas proferidas por Cláudio André de Castro<sup>84</sup>.

**Em 2008, um investidor adquiriu conosco um sobrado na Rua Sacadura Cabral por sessenta mil reais**, bem pertinho do Cais do Valongo. Confesso

---

<sup>81</sup>A explicação da gentrificação repousaria, portanto, no desenvolvimento desigual do capitalismo que, ao investir ou não investir em lugares diferentes, cria condições para obtenção de novos lucros a cada momento.

<sup>82</sup> Alguns destes autores são: Ley (1986); Lipton (1977); Laska e Spain (1980).

<sup>83</sup> Edição publicada em 8 de novembro de 2015. Caderno Morar Bem, página 02.

<sup>84</sup> Cláudio André de Castro é advogado, corretor de imóveis e diretor da Sérgio Castro Imóveis.



que fizemos um grande esforço para ele fechar o negócio - ele achava que era incerta a realização das obras de infraestrutura próximas ao seu imóvel. **Agora, anos depois da prefeitura terminar completamente as reformas logo em frente, fechamos nova venda do imóvel por oitocentos mil reais.** Se você achou que a valorização foi muito expressiva, **melhor nem contar a história do cliente que comprou, relutante, um galpão na Zona Portuária por 700 mil reais em 2002 e já recusou proposta de 50 milhões de reais este ano!** História de pescador, ou de corretor, vão dizer [...] (O Globo, 2015) (grifos nossos).

Há determinadas áreas em que o preço do metro quadrado subiu, entre os anos de 2002 e 2012, em até 500%, o que seria 170,68% acima da inflação no período (2002 – 2012). Este dado, somado ao conjunto de fatores discutidos ao longo do capítulo, corrobora para a confirmação da hipótese de que a Zona Portuária do Rio de Janeiro está imersa num processo, em curso, de hipervalorização no preço da terra e de gentrificação, segundo as diretrizes da teoria do *rent gap*.

A aquisição dos dados imobiliários referentes aos bairros pesquisados, tendo como comparativo os anos de 2002 e de 2012, foi feita através de leituras de estudos de empresas ligadas ao mercado imobiliário e publicados, sob encomenda, no site do Jornal *O Globo*; a atualização dos preços do metro quadrado, para o ano de 2016, realizou-se por meio de entrevistas com corretores de imóveis e, fundamentalmente, com Cláudio André P. R. de Castro<sup>85</sup>.

A empresa imobiliária Sergio Castro Imóveis produziu, sob encomenda do Jornal *O Globo*<sup>86</sup>, um estudo comparativo do preço do metro quadrado (2002 – 2012) em Santo Cristo, Gamboa e Saúde. Perguntados se poderiam disponibilizar tal documento, representantes da imobiliária afirmaram não haver possibilidade, visto que “*a mesma foi encomendada por um cliente que pagou por ela*”. Contudo, prontificaram-se em responder a algumas perguntas a respeito do mercado imobiliário na localidade. Os três bairros contemplados pelo estudo foram divididos em zonas. Esse procedimento justificou-se, segundo eles, para dar maior precisão aos dados apresentados e teve como critério as áreas que mais tiveram os preços do metro quadrado alteradas no período contemplado pelo estudo. São elas:

---

<sup>85</sup> Diretor comercial da empresa imobiliária *Sergio Castro Imóveis*. As entrevistas ocorreram em outubro de 2016.

<sup>86</sup> Para acessar a matéria referente ao estudo, produzido pela imobiliária, acessar: <http://oglobo.globo.com/rio/revitalizacao-da-zona-portuaria-impulsiona-mercado-imobiliario-5090451>

## A) SAÚDE

1. *Imediações Da Praça Mauá;*
2. *Av. Venezuela / Av. Barão De Tefé / R. Sacadura Cabral;*
3. *Morro Da Conceição E Imediações;*

## B) GAMBOA

4. *Entorno Do Morro Da Providência / Fundos Da Central Do Brasil;*
5. *R. Do Livramento E Imediações / R. Da Gamboa E Imediações;*

## C) SANTO CRISTO

6. *Morro Do Pinto e Imediações*
7. *R. Equador e Imediações.*

Mapa 2: Zoneamento da Zona Portuária por áreas com diferentes dinâmicas imobiliárias entre 2002 e 2012.



FONTE: Elaboração própria, 2017.

De modo específico, o estudo apresentou o preço do metro quadrado nas seis zonas destacadas, tanto em 2002 quanto em 2012, dividindo as informações em: **I. Metro quadrado para prédios antigos** e **II. Metro quadrado para prédios novos**. A respeito disso, é interessante observar que, no ano de 2002, Santo Cristo e Gamboa não tinham cotação de metro quadrado médio para prédios novos e, na Saúde, *Av. Venezuela, Av. Barão de Tefé e Rua Sacadura Cabral* também não apresentavam tal informação. Em conversa com o diretor comercial da empresa Sérgio Castro Imóveis, a não inclusão destas informações justifica-se pelo mercado imobiliário, na época, estar praticamente congelado na área. Não havia interesse, por parte dos empreendedores residenciais, em construir novos prédios na área.

A partir disso, utilizou-se a calculadora deflacionária<sup>87</sup> do site do Banco Central do Brasil para calcular a inflação no período e, assim, vislumbrar se o preço do metro quadrado na área, em 2012, de fato foi associado à explosão imobiliária ou se teve seu preço aumentado devido, fundamentalmente, à correção dos preços inflacionários. As datas escolhidas (mês/ano) para comparação foram Junho de 2002 e Junho de 2012. Neste período, o índice de correção foi de 2,2165815 e o percentual correspondente foi de 121,6581500%. Com essas informações, pode-se calcular o (fictício) preço do metro quadrado nas áreas destacadas, conforme estudo da imobiliária Sérgio Castro Imóveis, contando apenas com as modificações inflacionais do período selecionado (2002 até 2012).

**Quadro 1:** Aumento percentual no metro quadrado da área de estudo, entre os anos de 2002 e 2012, pelas zonas de elevada variação nos preços, segundo estudo da Sérgio Castro Imóveis.

Localidades	Preço aproximado m <sup>2</sup> em 2002 (em Reais)	Preço aproximado m <sup>2</sup> em 2012 (em Reais)	Percentual de aumento total (2002-2012)	Preço que seria praticado apenas com a variação inflacionária entre 2002 e 2012 (em Reais)	Percentual de aumento total, entre 2002 e 2012, acima da inflação
<b>SÁUDE</b>					
*Imediações da Praça Mauá	*Prédios antigos: 1.000,00	*Prédios antigos: 4.750,00	*Prédios antigos: 375%	*Prédios antigos: 2.216,58	*Prédios antigos: 114,29%
	* Prédios novos: 3.500,00	*Prédios novos: 14.000,00	*Prédios novos: 300%	*Prédios novos: 7.758,04	*Prédios novos: 80,45%
*Imediações do Morro da Conceição	*Prédios antigos: 1.000,00	*Prédios antigos: 4.750,00	*Prédios antigos: 375%	*Prédios antigos: 2.216,58	*Prédios antigos: 114,29%

<sup>87</sup> Esta ferramenta pode ser encontrada e manuseada através do seguinte link: <https://www3.bcb.gov.br/CALCIDADA0/publico/exibirFormCorrecaoValores.do?method=exibirFormCorrecaoValores&aba=1>. Acesso em outubro de 2016.

	*Prédios novos: 3.500,00	*Prédios novos: 14.000,00	*Prédios novos: 300%	*Prédios novos: 7.758,04	*Prédios novos: 80,45%
*Av. Venezuela	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 3.000,00	*Prédios antigos: 500%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: 170,68%
*Av. Barão de Tefé	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 11.000,00	*Prédios novos: Não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há
*Rua Sacadura Cabral					
<b>GAMBOA</b>					
*Entorno do Morro da Providencia	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.200,00	*Prédios antigos: 140%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: 08,27%
*Fundos da Central do Brasil	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 6.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há
*Rua do Livramento e imediações	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.500,00 a 2.500,00	*Prédios antigos: 200% a 400%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: de 35,34% a 125,57%
*Rua da Gamboa e imediações	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 10.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: X
<b>SANTO CRISTO</b>					
*Entorno do Morro do Pinto	*Prédios antigos: 500,00	*Prédios antigos: 1.500,00 a 2.500,00	*Prédios antigos: 200% a 400%	*Prédios antigos: 1.108,29	*Prédios antigos: de 35,34% a 125,57%
*Imediações da Rua Equador	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: 10.000,00	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há	*Prédios novos: não há

FONTE: Adaptado de estudo elaborado pela Imobiliária Sérgio Castro Imóveis e divulgado pelo site do Jornal *O Globo*, em publicação de 2012.

Através do Quadro 1, vê-se que houve áreas da Zona Portuária nas quais aconteceu aumento de valores significativamente acima da inflação. O trecho na Saúde, representado pelas Av. Venezuela, Av. Barão de Tefé e Rua Sacadura Cabral, foi o que mais teve valorização entre 2002 e 2012. Não por acaso, há grandes empreendimentos corporativos que lá estão sendo erguidos, a exemplo da sede nacional da L'oréal Brasil (Av. Barão de Tefé) e do imponente Vista Guanabara (Av. Barão de Tefé). Há também que se assinalar uma considerável modificação de usos. A rua Sacadura Cabral, por exemplo, deixou de ser caracterizada pela predominância de botequins e prostituição, passando a centralizar boates, casas de festas e bares. Até uma champanheria, a *Jazz In*<sup>88</sup>, já está em funcionamento no logradouro. Com funcionamento de terça a sábado,

<sup>88</sup> Para maiores informações sobre o empreendimento, visitar o site: <http://jazzin.com.br/>. Acesso em outubro de 2016.

os preços para entrada neste último estabelecimento são diferenciados: entre terças-feiras e sextas-feiras custam R\$30,00 e, aos sábados, o valor varia de acordo com a atração.

Com relação à dinâmica imobiliária do ano de 2016, conseguimos as informações também através da Sérgio Castro Imóveis, em entrevistas realizadas tanto por telefone<sup>89</sup> quanto por *e-mails*. Segundo os corretores entrevistados, há, atualmente, maior homogeneidade de preços pelos três bairros (contrastando com as informações relativas a 2002 e 2012). De modo objetivo, o preço médio do metro quadrado, em 2016, podendo variar em até R\$ 2.000,00 para mais ou para menos, está discriminado da seguinte forma: prédios antigos de uso residencial, R\$ 7.000,00 / prédios antigos de uso corporativo, R\$ 9.000,00 / prédios novos de uso corporativo, R\$ 12.000,00. Cabe ressaltar que a variante “prédios novos de uso residencial” não foi empregada em razão de, conforme os corretores entrevistados, ainda não haver novos empreendimentos nessa modalidade.

O preço médio nos anos de 2002 e 2012 foi obtido através da média aritmética dos preços<sup>90</sup> encontrados no estudo da Sérgio Castro Imóveis, publicado pelo Jornal *O Globo*. Cabe ainda ressaltar que a variável *prédios antigos*, para os anos de 2002 e 2012, engloba usos residenciais e corporativos. Já a variável *prédios novos* engloba apenas o uso corporativo. O mesmo padrão segue para o ano de 2016, mas com a diferença de que o preço médio do metro quadrado para prédios antigos de uso corporativo difere do para fins residenciais. Enquanto os prédios antigos de uso corporativo estão na faixa de R\$9.000,00, os de uso residencial estão na faixa de R\$7.000,00.

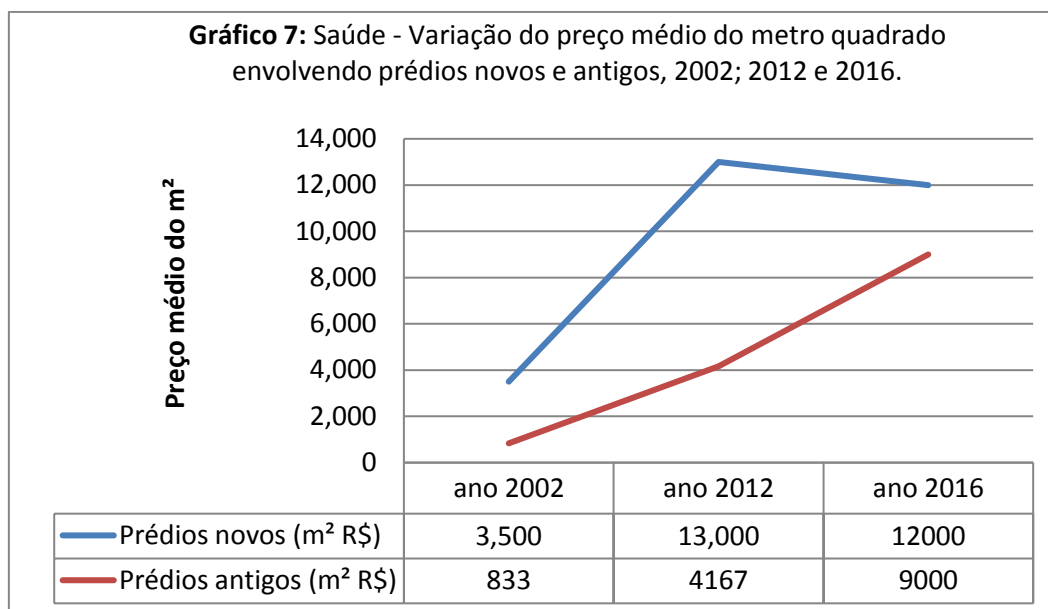
A elevação do preço médio do metro quadrado nos três bairros de análise é, pois, evidente. No caso específico da Saúde, com relação aos prédios antigos, em 2002 o preço do metro quadrado estava em torno de R\$ 833,00. Em 2012, este preço salta para R\$4.167,00 e, no ano de 2016, o metro quadrado para prédios antigos residenciais esteve na faixa de R\$ 7.000,00 e, o relativo a prédios corporativos, em torno de R\$

---

<sup>89</sup> As entrevistas por telefone foram realizadas em outubro de 2016 com corretores do “setor de vendas” da empresa Sérgio Castro Imóveis.

<sup>90</sup> A confecção deste método para obter os preços do metro quadrado na área de estudo, em 2002 e 2012, justifica-se pela impossibilidade de fornecer os referentes dados, segundo corretores de empresas como *Sérgio Castro Imóveis*; *Patrimóvel* e *Secovi-RJ*. De acordo com os entrevistados das duas primeiras empresas citadas, eles não poderiam disponibilizar tal informação por não trabalharem, na época solicitada, no ramo. Já na empresa *Secovi-RJ*, os corretores entrevistados argumentaram que a imobiliária não estava comercializando empreendimentos na Zona Portuária e que, devido a isso, não tinham acesso às informações que se buscava.

9.000,00. Com relação ao preço do metro quadrado para prédios novos, o ano de 2002 apresentou variação média de R\$ 3.500,00 (nas áreas onde havia algum interesse construtivo). Chegando em 2012, o preço médio do metro quadrado saltou para R\$ 13.000,00 e, já em 2016, esteve na casa dos R\$ 12.000,00<sup>91</sup> (Gráfico 7<sup>92</sup>).



FONTE: Entrevista com corretores da Imobiliária “Sérgio Castro Imóveis” e Jornal O Globo (2012).

A dinâmica imobiliária, na Gamboa, também apresenta curva com elevada ascendência no preço do metro quadrado. No que concerne aos prédios antigos, o ano de 2002 apresentou um preço médio do metro quadrado de R\$500,00. Em 2012, o preço mais que dobrou, chegando a aproximadamente R\$1.733,00. Já em 2016, o metro quadrado para prédios antigos residenciais esteve na faixa de R\$7.000,00 e o relativo a prédios corporativos em torno de R\$9.000,00. Nos preços relativos aos prédios novos, o ano de 2002 não apresenta indicadores de preço<sup>93</sup>, o ano de 2012

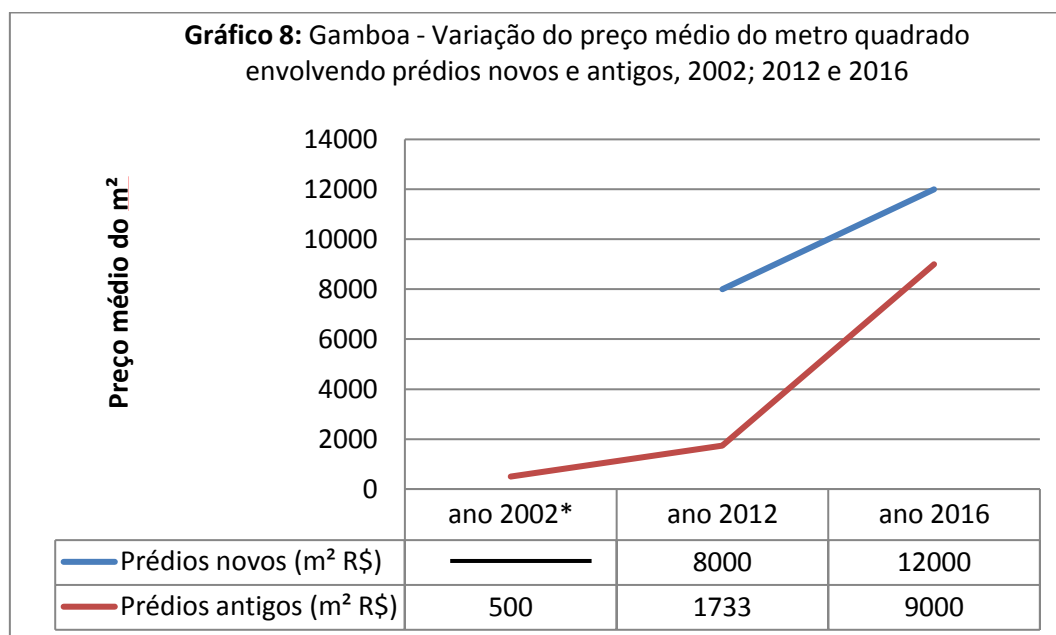
<sup>91</sup> Valor este referente apenas para prédios com finalidade de uso corporativo. Como ainda não foram construídos novos prédios com função residencial, as empresas que dialogam com o mercado imobiliário ainda não têm dados amostrais para indicar o valor médio do metro quadrado.

<sup>92</sup> Tendo-se como referência a média dos preços do metro quadrado para prédios novos e antigos na Saúde, em 2002 (respectivamente R\$3.500,00 e R\$833,00), os preços do metro quadrado para os anos de 2012 e 2016, levando-se em consideração apenas o aumento da inflação: Prédios novos em 2012 teriam o metro quadrado orçado em R\$7.758,04 e no ano de 2016, R\$10.382,78 . Já o metro quadrado para prédios antigos no ano de 2012 custariam R\$1.846,41 e em 2016, R\$2.451,10.

<sup>93</sup> Isso se justifica pela não intenção de atores ligados ao mercado imobiliário em investir em novas construções, na área, em 2002. A mesma ocorrência acontece no bairro Santo Cristo também em 2002.



possui preço médio de R\$8.000,00 e o de 2016, já chegou ao patamar de R\$12.000,00 (Gráfico 8<sup>94</sup>).



FONTE: Entrevista com corretores da Imobiliária “Sérgio Castro Imóveis” e Jornal O Globo (2012).

\* Em 2002 não havia indicador de preços para prédios novos na Gamboa.

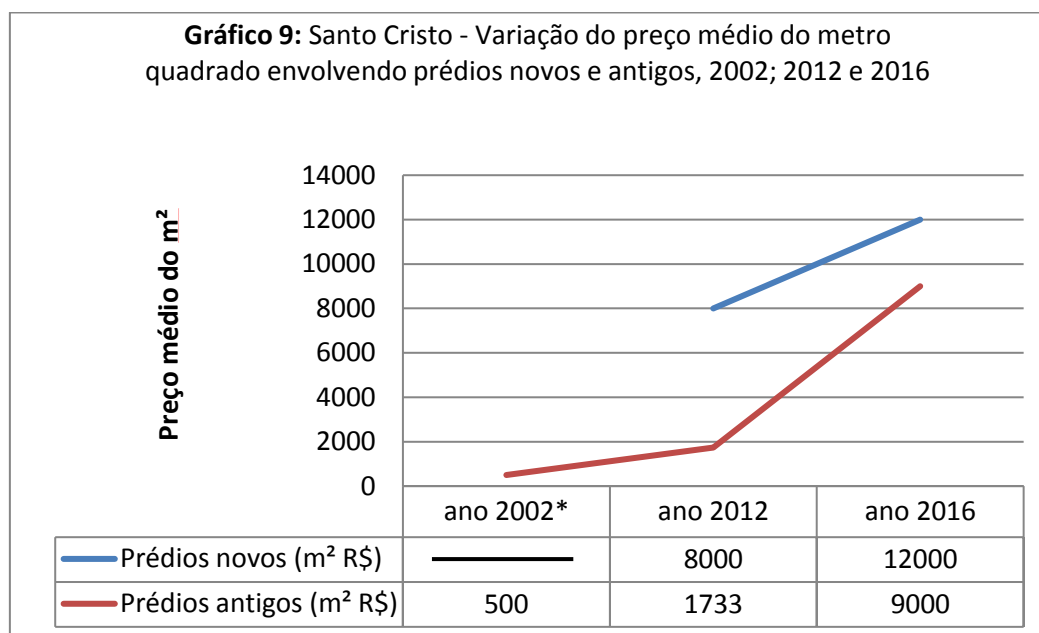
A evolução do preço médio do metro quadrado em Santo Cristo também apresenta padrão de intensa ascendência. Com relação aos prédios antigos, o ano de 2002 apresentava uma faixa de preço de aproximadamente R\$ 500,00. Já em 2012, o preço quadruplicou, chegando ao total de R\$2.000,00. Já em 2016, o metro quadrado para prédios antigos residenciais esteve na faixa de R\$ 7.000,00 e o relativo aos prédios corporativos, em torno de R\$ 9.000,00. No que se refere aos prédios novos, Santo Cristo não tinha indicadores de preço para o ano de 2002. Já o ano de 2012 apresenta preço do metro quadrado em torno de R\$ 10.000,00. Entrando em 2016, esse valor subiu ainda

---

Devido a isso, não há marcação no campo destinado ao preço médio, em 2002, nos gráficos relativos a Gamboa e a Santo Cristo, para prédios novos.

<sup>94</sup> Tendo-se como referência a média dos preços do metro quadrado para **prédios novos** no ano de 2012, levando-se em consideração **apenas o aumento da inflação**, o ano de 2016 teria como preço médio do metro quadrado R\$10.777, 27. Já os preços médios para **prédios antigos**, em 2012 e 2016, contando apenas com a inflação do período e tendo-se como base o preço de 2002: em 2012, o preço médio do metro quadrado estaria orçado em R\$1.108,29. Já no ano de 2016, o preço seria de R\$1.483,25 .

mais, chegando a R\$ 12.000,00, sobretudo para empreendimentos corporativos (Gráfico 9<sup>95</sup>).



FONTE: Entrevista com corretores da Imobiliária “Sérgio Castro Imóveis” e Jornal O Globo (2012).

\* Em 2002 não havia indicador de preços para prédios novos em Santo Cristo.

No seio deste processo de encarecimento fundiário, há intensa produção de paisagens urbanas para que as classes médias e médias altas possam consumir. Há que se acrescentar que esta etapa é posterior à expulsão de grupos relacionados a movimentos sociais de sem-teto e também de moradores em *situação* de rua. No recorte analítico deste estudo, o bairro da Saúde e a Praça Mauá são os que estão mais adiantados nessa lógica de (re) produção espacial. Smith (2006) alerta que apesar das novas paisagens serem aparentemente democráticas, há elevadíssima desigualdade no consumo.

A gentrificação em curso no Rio de Janeiro dialoga com o que Neil Smith denominou “*gentrificação generalizada*” ou, simplesmente, a “*terceira onda*” do

<sup>95</sup> Tendo-se como referência a média dos preços do metro quadrado para **prédios novos** o ano de 2012, levando-se em consideração apenas o aumento da inflação, o ano de 2016 teria como preço médio do metro quadrado R\$10.777, 27. Já os preços médios para **prédios antigos** em 2012 e 2016, contando apenas com a inflação do período e tendo-se como base o preço de 2002: em 2012 estaria orçado em R\$1.108,29. Já no ano de 2016, o preço seria de R\$1.483,25.



processo de gentrificação. Sobre isso é importante explicitar que o geógrafo, ao utilizar o termo “generalizada”, não faz alusão apenas à difusão do processo pelo globo. Há modificações na estruturação do processo que variam de acordo com a “onda”. Sua abstração teórica deriva de estudo feito em Nova Iorque<sup>96</sup>, no qual foram identificadas três fases distintas do processo analisado. Sobre a característica central da gentrificação em cada onda, Smith (2006) afirma que:

[...] cada uma das três ondas apresenta uma particularidade: a primeira poderia ser chamada de gentrificação esporádica; a segunda seria a consolidação do processo; enquanto que na terceira frente a uma gentrificação generalizada (SMITH, 2006, p. 63).

Não estamos defendendo, no presente estudo, que o Rio de Janeiro tenha passado pelas três ondas de gentrificação verificadas por Neil Smith em Nova Iorque, mas que o caso verificado na Zona Portuária possui muitas particularidades próximas às características do que o autor chamou de *gentrificação generalizada*.

De acordo com SMITH (2006), a gentrificação na terceira onda não representa mais simplesmente uma estratégia residencial. A gentrificação passou a abranger mais do que edifícios reabilitados e apartamentos reformados. O componente residencial vem acompanhado, de modo intenso, de transformação das paisagens, de usos, de funções e de frequentadores das áreas gentrificadas. Ressalte-se que essas transformações na Zona Portuária serão melhor esmiuçadas no Capítulo 4.

Com relação à temporalidade da *terceira onda* da gentrificação, seguindo a retórica de Smith (2006), ela data dos anos 1990. As reestruturações espaciais de Barcelona e do Puerto Madeiro são casos que ilustram a *gentrificação generalizada*. No Rio de Janeiro, o processo se iniciou de modo tardio, já no final da primeira década do Século XXI. Dentre as razões para tal “atraso” (já discutidas no Capítulo 2), destaca-se a falta de articulação político partidária entre as esferas de administração pública municipal, estadual e federal, nos anos 1990 e início dos anos 2000.

Chegando ao final deste capítulo, vale fazer duas ponderações. A primeira – sob influência de Souza (2016) – é que procurou-se tomar cuidados para utilizar o conceito de gentrificação de modo criterioso. Isso é importante porque ele foi originalmente desenvolvido fora do contexto geográfico e social do recorte empírico analisado

---

<sup>96</sup> Smith (2006, p. 73) justifica sua escolha por tomar Nova Iorque como “laboratório” porque *em quase quatro décadas essa cidade viu evoluir sua gentrificação de uma anomalia local para uma estratégia urbana articulada*. O autor também explicita que sua teoria não se aplica a todos os casos empíricos de cidades impactadas pelo processo de gentrificação, citando como exemplo a Cidade do México.

(sobretudo nos EUA e na Europa). Embora a maioria das fontes teóricas apresentadas sejam estrangeiras, este autor buscou elos e aproximações diversas com a Zona Portuária do Rio de Janeiro. Esse caminho justifica-se pela tentativa de evitar uma análise na qual se privilegiem abordagens teóricas não enquadráveis ao recorte espacial analisado, além de paralelo surgimento de contradições explicativas e, ainda, dicotomias entre o objeto de pesquisa e sua respectiva reflexão teórica. Já a segunda diz respeito a duas características-chave do processo de gentrificação: *deslocamento* e *exclusão simbólica* (SOUZA, 2016). Embora a gentrificação não se reduza a essas duas palavras-chave, elas têm capacidade de apontar duas de suas principais consequências, quais sejam, o deslocamento de pessoas e a exclusão simbólica. O deslocamento (de pessoas pouco abastadas) pode ser direto ou indireto, ou seja, através de remoções compulsórias ou pela perda de capacidade financeira do residente em se manter na localidade; já a exclusão simbólica é mais ampla, uma vez que ela diz respeito tanto a atividades estigmatizadas como “sujas”, quanto a determinados grupos sociais.

#### 4. COESÃO ESPACIAL ENTRE A ZONA PORTUÁRIA E O NÚCLEO CENTRAL DO RIO DE JANEIRO

A Zona Portuária está passando por intenso processo de reestruturação pautado na substituição de usos considerados de baixo *status* por funções “mais nobres”, o que envolve o comércio cultural, o lazer e empreendimentos corporativos e hoteleiros de elevado padrão. Essa roupagem está se materializando no espaço devido à atuação de atores sociais ligados ao Estado e à esfera privada e, com isso, está desencadeando um movimento de coesão espacial entre a Zona Portuária e o distrito central de negócios.

Esse processo se traduz na cada vez maior articulação entre a Zona Portuária e o Núcleo Central, perfazendo-se empiricamente através da “costura” física e junção funcional do tecido urbano<sup>97</sup>. Dentre as características do processo de coesão espacial discutidas por Corrêa (1989), destacamos para o objeto desta análise: a) criação de economia de escala a partir da aglomeração de várias firmas com o intuito de atrair mais atividades relacionadas e b) necessidade de contatos pessoais, sendo a acessibilidade essencial, como nas sedes empresariais.

Pode-se vislumbrar a primeira característica exposta por Corrêa (1989), com relação à coesão, quando se observa as principais justificativas para realocação empresarial na área de estudo. De acordo com a Tishman Speyer, empresa que investira na Zona Portuária, em seu site oficial:

A localização do empreendimento é privilegiada, na Av. Rio de Janeiro nº 555. Erguido em um terreno de 13.000<sup>2</sup> de frente para o mar, a torre é acessível a partir de todas as regiões da cidade, sendo atendida pelos principais eixos viários disponíveis. [...] Nesta localização outros projetos comerciais de escritórios, serviços, restaurantes e lojas estão sendo desenvolvidos tornando esta área a primeira a ser consolidada na região do Porto Maravilha (TISHMAN SPEYER, 2015)<sup>98</sup>.

A coesão espacial entre a Zona Portuária e o Centro da cidade do Rio de Janeiro pode ser interpretada como a superação parcial de suas discontinuidades funcionais. Dentre as consequências deste processo espacial tem-se a ampliação do raio de circulação de pessoas interessadas em negócios e consumos de bens e serviços na área.

---

<sup>97</sup> A “costura” física e a junção funcional entre a Zona Portuária e Centro da cidade pode ser observada através da materialização do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), além da repadronização na infraestrutura urbana e instalação de empreendimentos corporativos e culturais, como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio na AEIU do consórcio Porto Maravilha.

<sup>98</sup> Disponível em <http://www.tishmanspeyer.com.br/comercial-porto-localizacao.php>

De acordo com Pires do Rio (2012), as discontinuidades intraurbanas podem ser traduzidas nas diferenças de nível de renda entre bairros ou entre áreas de um mesmo bairro. Em virtude da requalificação espacial e da atração de capitais de diferentes naturezas, na área de estudo, percebe-se a diminuição da diferença entre Zona Portuária e Núcleo Central, no que diz respeito aos preços fundiários e ao valor agregado às atividades recentemente instaladas. Os frequentadores da área estão vislumbrando novas opções de consumo espacial, em razão da reestruturação.

**Foto 10:** Pessoas passeando na “Nova” Praça Mauá. Novos consumos espaciais



Fonte: Pesquisa de campo, 2015.  
Autoria própria.

Outro ponto importante neste processo de coesão espacial entre a Zona Portuária e o Núcleo Central é a materialização do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que as conecta paisagisticamente e auxilia no aumento da fluidez de pessoas entre as localidades, o que é considerado significativo, pois eleva ainda mais o preço da terra e se torna mais um fator de atração empresarial para a área e, ainda, marca simbolicamente a (re)inserção funcional destes dois segmentos da Área Central. Através da Figura 13, pode-se ver como o traçado do VLT integrara as áreas anteriormente separadas com relação a usos e funções, dentre outras razões, pelo desenho de grandes avenidas.

**Figura 13:** Traçado do VLT: Maior integração entre a Zona Portuária e o centro da cidade



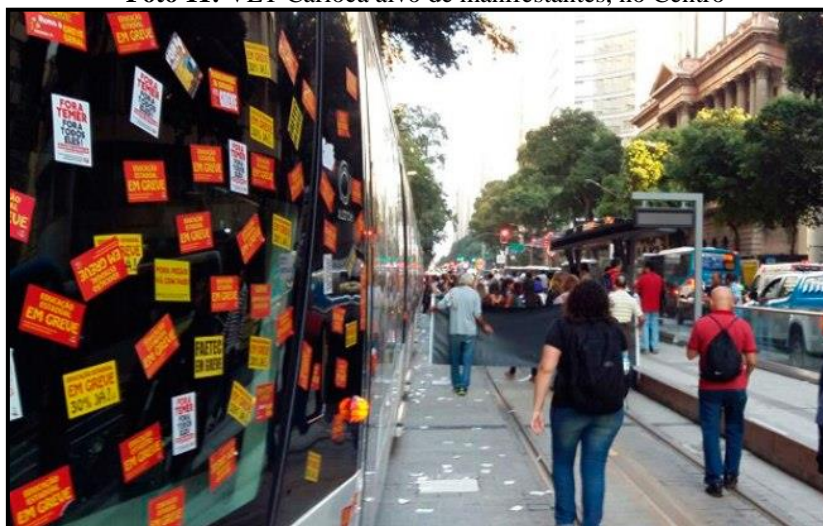
Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

Inaugurada em junho de 2016, a primeira etapa do VLT teve custo de R\$1,157 bilhão, sendo R\$532 milhões adquiridos por meio de recursos federais oriundos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Mobilidade e outros R\$625 milhões viabilizados por meio de uma parceria público-privada, envolvendo a Prefeitura do Rio de Janeiro. De acordo com o site oficial do VLT Carioca<sup>99</sup>, o consórcio que gerencia o empreendimento é formado pelas seguintes empresas: **1.** CCR (por meio da CCR Actua); **2.** Odebrecht Transport; **3.** Invepar; **4.** Riopar Participações; **5.** BRT e **6.** RATP do Brasil Operações. Ressalte-se que o contrato desta PPP possui durabilidade de 25 anos.

O VLT Carioca é uma forma simbólica espacial e há uma dimensão imaterial em seu torno que não pode ser vulgarizada. Ele simboliza um marco materialmente projetado por um grupo político (PMDB-RJ) e, também, a interligação da Zona Portuária ao Centro financeiro da cidade. Essa constatação pode ser empiricamente apreendida pela contemplação de atos contra o governo municipal na Área Central, em que o VLT foi alvo dos manifestantes.

<sup>99</sup> Disponível em <http://vltrio.rio/transparencia/>

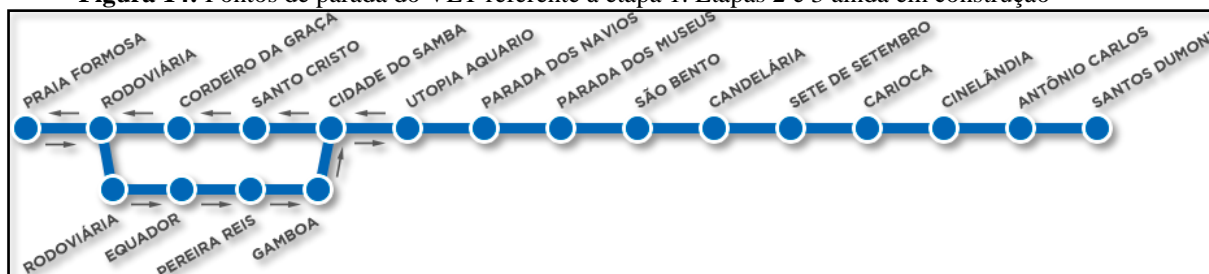
Foto 11: VLT Carioca alvo de manifestantes, no Centro



FONTE: <http://meiahora.ig.com.br/policia/2016-06-22/>

O esquema a seguir ilustra os pontos de parada referentes à primeira etapa do VLT Carioca, revelando a intensificação da conexão envolvendo núcleo central e Zona Portuária<sup>100</sup>. Sua velocidade máxima é de 50 km/h e a demanda média estimada de passageiros, por dia útil, é de 250 mil. O elevado número de usuários se justifica, segundo o projeto original, pelo novo modal *integrar todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária* (barcas, metrô, trem, ônibus, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil). Com a ampliação do acesso aos bairros da Zona Portuária, novos empreendimentos serão atraídos e seus modernos estabelecimentos poderão ter a lucratividade impulsionada.

Figura 14: Pontos de parada do VLT referente à etapa 1. Etapas 2 e 3 ainda em construção



FONTE: <http://www.vltrio.com.br/>

<sup>100</sup> O segundo trecho, com obras em andamento, conectará a Central do Brasil com a Praça XV.



Além do VLT Carioca, que conecta fisicamente o núcleo central à Zona Portuária, outra questão importante para a efetivação do processo de coesão espacial é a variedade de modais de transporte disponíveis, com vistas a aumentar ainda mais a acessibilidade e a fluidez na circulação das pessoas. Na figura abaixo, estão os traçados do novo sistema de transporte em operação na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

**Figura 15:** Novo sistema de transporte na Zona Portuária do Rio de Janeiro



Fonte: PORTO MARAVILHA, 2015.

Saliente-se que a coesão espacial entre a Zona Portuária e o Núcleo Central se trata de uma intencionalidade do Consórcio Porto Maravilha. Ao incentivar a chegada de empresas, de investidores e de empreendimentos e ao fomentar tipos específicos de usos, os executores do projeto estão impactando diretamente na aproximação funcional dessa área com o Distrito Central de Negócios, sendo a maximização do aproveitamento econômico da área reestruturada, um dos principais efeitos almejados.

Dentre as projeções no espaço do referido processo de coesão espacial tem-se a presença de agentes da operação *Centro Presente*<sup>101</sup> pela área reestruturada da Zona Portuária. Embora os agentes de segurança se concentrem na "Nova" Praça Mauá, trecho do Centro, eles também patrulham a Gamboa e o Santo Cristo – principalmente

<sup>101</sup> Essa operação é fruto de parceria entre o Governo do Estado do Rio de Janeiro e o Sistema Fecomércio RJ.

no Boulevard Olímpico. Esse dado é relevante por mostrar que a Zona Portuária está passando a ser reconhecida como parte integrante do Centro. A Foto 12 expõe a situação retratada.

**Foto 12:** Agentes da operação "Centro Presente" patrulhando no Boulevard Olímpico, na altura do Armazém Utopia, em Santo Cristo.

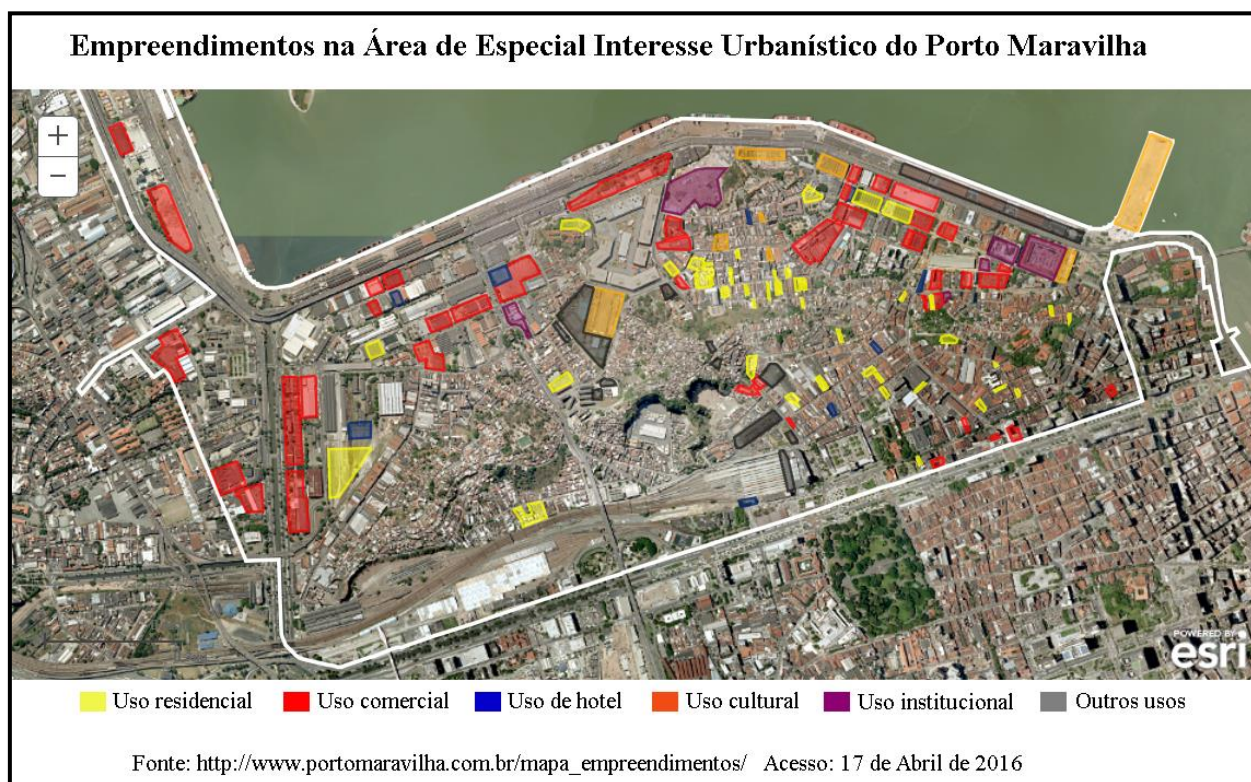


Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

A Figura 16, extraída do site oficial da OUC Porto Maravilha, expõe os novos empreendimentos que estão previstos para se alocarem na área reestruturada. No total, aparecem 46 novos empreendimentos residenciais (que ainda não saíram do papel); 45 novos empreendimentos comerciais; nove novos empreendimentos hoteleiros; oito novos empreendimentos de uso cultural; seis novos empreendimentos de uso institucional e 12 novos empreendimentos enquadram-se no item “outros usos”. Os bairros com prognóstico de receberem a maioria dos novos empreendimentos são Saúde, Gamboa e Santo Cristo.



**Figura 16:** Novos empreendimentos na Zona Portuária do Rio de Janeiro



Os Quadros 2, 3, 4, 5, 6 e 7 detalham os novos empreendimentos que estão sendo prognosticados e especulados para serem erguidos na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Os dados que as abastecem foram coletados no site oficial do Porto Maravilha e dizem respeito, respectivamente, aos novos empreendimentos de uso residencial, comercial, hoteleiro, cultural, institucional e outros. Destaca-se que, neste momento, para fins de análise, não estamos considerando a esfera de atuação dos empreendedores (estatal ou privada), mas a sua identificação, tais quais algumas características de seus empreendimentos.

**Quadro 2:** Empreendedores residenciais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

EMPREENDEADOR RESIDENCIAL	ENDEREÇO EMPREENDIMENTO	OBSERVAÇÕES	DESCRIÇÃO
IOTA Empreendimentos Imobiliários	Rua Gal. Luiz Mendes de Moraes, 65	1333 Unidades Residenciais; 33 Lojas	Construção
Cidade de Lima SPE Empreendimentos Imobiliários S/A	Av. Cidade de Lima, 340 / 350	550 Unidades Residenciais; 11 Lojas; 208 Salas Comerciais	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Nabuco de Freitas, 95	118 Unidades Residenciais	Construção
Secretaria Municipal de	Rua Cardoso Marinho, 68	100 Unidades Residenciais	Construção

Habitação			
SMH - Fundação Bento Rubião	Rua da Gamboa, 345 / 365 / 367	116 Unidades Residenciais	Construção
Movimento Nacional de Luta pela Moradia	Rua da Gamboa, 120 / 122	*	Construção
CDURP	Rua da Gamboa, 111	230 Unidades Residenciais	Reforma com acréscimo
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 186	10 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 170	04 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 169 / 171	14 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 165 / 167	15 Unidades Residenciais	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 146	08 Unidades Residenciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Pedro Ernesto, 57	07 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 141 / 143	22 Unidades Residenciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Cunha Barbosa, 39	06 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 111	07 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 97 / 99	10 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 93 / 95	08 Unidades Residenciais; 02 Unidades Comerciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 94	05 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 72 / 74 / 76	18 Unidades Residenciais; 02 Unidades Comerciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 73 / 75 / 77	15 Unidades Residenciais; 02 Unidades Comerciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 67 / 69	13 Unidade Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Livramento, 65	05 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua do Monte, 59	06 Unidades Residenciais	Reforma
CDURP	Rua Silvino Montenegro, 5	75 Unidades Residenciais	Construção
TS 16 Participações Ltda	Av. Venezuela, 232 - 264	720 Unidades Residenciais; 05 Lojas	Construção
TS 16 Participações Ltda	Av. Venezuela, 194 - 224	720 Unidades Residenciais; 05 Lojas	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Sacadura Cabral, 167	09 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Sacadura Cabral, 143	14 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Ladeira João Homem, 64 / 66	12 Unidades Habitacionais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Ladeira do João Homem, 41	10 Unidades Residenciais	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Ladeira do Faria, 91	49 Unidades Residenciais	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Barão de São Félix, 140	27 Unidades Residenciais	Reforma

Instituto de Terras e Cartografia do Estado do RJ – ITERJ	Rua Barão de São Félix, 110	59 Unidades Residenciais	Retrofit
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Barão de São Félix, 108	13 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Costa Ferreira, 86	10 Unidades Residenciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Costa Ferreira, 22 / 24 / 26	22 Unidades Residenciais; 02 Unidades Comerciais	Reforma
Peckson Engenharia Ltda	Rua Senador Pompeu, 134	22 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma com acréscimo
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Senador Pompeu, 133	11 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Av. Marechal Floriano, 209	05 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Alexandre Mackenzie, 64	09 Unidades Residenciais	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Ladeira Pedro Antônio, 31	16 Unidades Residenciais	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Leandro Martins, 90 / 92	22 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Secretaria Municipal de Habitação	Rua da Conceição, 151	10 Unidades Residenciais; 01 Unidade Comercial	Reforma
Bruno Fernandes Gibin e outros	Rua da Conceição, 179	9 Unidades Residenciais	Residencial
Secretaria Municipal de Habitação	Rua Leandro Martins, 48 / 50 / 52	08 Unidades Residenciais; 02 Unidades Comerciais	Reforma

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empresendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empresendimentos). Acesso em abril de 2016.

**Quadro 3:** Empreendedores comerciais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

EMPREENDEDOR COMERCIAL	ENDEREÇO EMPREENDIMENTO	OBSERVAÇÕES	DESCRIÇÃO
Landmark Properties Participações Ltda.	Av. Francisco Bicalho, 49, Lt. 1	39 Lojas; 57 Lajes Comerciais	Construção
Landmark Properties Participações Ltda.	Av. Francisco Bicalho, 49, Lt. 2	23 Lojas; 38 Lajes Comerciais	Construção
Ribeira Empreendimentos Imobiliários Ltda	Rua Com. Garcia Pires, 46	10 Lojas; 80 Salas Comerciais	Construção
Partifib Projetos Imobiliários F55 Ltda.	Rua Equador, 580 / 580A	6 Lojas; 158 Salas Comerciais	Construção
Uirapuru Participações Ltda	Av. Rodrigues Alves, 809 - 819	6 Lojas; 22 Lajes Comerciais	Construção
JPL - Porto Maravilha Empreendimentos Imobiliários e Participações Ltda.	Av. Rodrigues Alves, 791 - 807	08 Lojas; 26 Salas Comerciais	Construção
Partifib Projetos Imobiliários F55 Ltda.	Rua Equador, 580 / 580A	6 Lojas; 158 Salas Comerciais	Construção
Saíra Diamante Empreendimentos Imobiliários Ltda	Av. Cidade de Lima, 153 / 185 e Rua Santo Cristo, 226 / 260 / 272	6 Lojas; 14 Salas Comerciais	Construção
Edifício Odebrecht S/A	Av. Cidade de Lima, 86	9 Lojas; 22 Salas Comerciais	Construção
Askella Empreendimentos Imobiliários S/A	Av. Cidade de Lima, 86	13 Lojas; 76 Salas Comerciais	Construção
Arrakis Empreendimentos Imobiliários S/A	Rua Equador, 47	50 Lojas; 54 Lajes Comerciais; 330 Salas Comerciais	Construção
Erlanio Carlos de Oliveira	Rua Santo Cristo, 83	*	Construção
TS 19 Participações Ltda	Av. Rodrigues Alves, 541 / 543	18 Lojas; 42 Lajes Comerciais	Construção
Porto 130 Empreendimento	Rua do Propósito, 130	*	Retrofit

Imobiliário Ltda.			
SBA Participações e Empreendimentos Ltda	Rua Pedro Ernesto, 120	*	Retrofit
TJLP Incorporadora Ltda	Rua do Livramento, 204	*	Reforma com acréscimo
RioUrbe	Rua Bento Ribeiro, 104	*	Construção
AFV Imóveis e Participações Ltda.	Rua Barão de São Félix, 147	*	Reforma com acréscimo
VINCI Real Estate Gestora de Recursos Ltda	Rua Sacadura Cabral	23 Lojas; 33 Salas Comerciais	Construção; Reforma com acréscimo
VINCI Real Estate Gestora de Recursos Ltda	Av. Venezuela	11 Lojas; 52 Salas Comerciais	Construção; Reforma com acréscimo
VINCI Real Estate Gestora de Recursos Ltda	Av. Venezuela	3 Lojas; 6 Salas Comerciais	Reforma sem acréscimo
VINCI Real Estate Gestora de Recursos Ltda	Av. Rodrigues Alves, 295	3 Lojas; 10 Salas Comerciais	Reforma sem acréscimo
SubSea 7	Av. Rodrigues Alves, 261 / 269 / 275	1 Sede	Retrofit
Pier Mauá S/A	Av. Rodrigues Alves, 241	31 Lojas; 9 Salas Comerciais	Reforma com acréscimo
Autonomy   GTIS Barão de Tefé Empreendimentos Imobiliários Ltda	Av. Barão de Tefé, 34 e Av. Venezuela, 174	1 Loja; 34 Salas Comerciais	Construção
Organizações Farinha Pura Ltda	Av. Barão de Tefé, 74	7 Lojas; 44 Salas Comerciais	Construção
Tradex Consultoria, Participações e Investimentos S/A	Av. Venezuela, 159	6 Salas Comerciais	Retrofit
JPL Comercial e Agrícola Ltda	Av. Venezuela, 154 / 156 e Av. Barão de Tefé, 27	*	Construção
The Week	Rua Sacadura Cabral, 152 / 154	*	Reforma
João Luiz Gomez Barbosa e outro	Rua Sacadura Cabral, 149	*	Reforma com decréscimo
Carlos E. da Rocha / The Week	Rua Sacadura Cabral, 135 / 137 / 139	*	Reforma com acréscimo
Lojas Americanas S/A	Rua Sacadura Cabral, 122 - 130	*	Reforma com acréscimo
B2W - Companhia Global de Varejo	Rua Sacadura Cabral, 108	1 Loja; 1 Sede	Construção
Lojas Americanas S/A	Rua Sacadura Cabral, 102	*	Reforma sem acréscimo
São Carlos Empreendimentos e Participações S/A	Av. Venezuela, 43	*	Retrofit
Opportunity Fundo de Investimento Imobiliário	Avenida Presidente Vargas, 1106 – 1146	06 Lojas; 120 Salas Comerciais	Construção
Maria Amélia Machado Guimarães	Av. Marechal Floriano, 106 a 110	*	Reforma com acréscimo
Performance Passos Empreendimentos Imobiliários Ltda.	Av. Passos, 111	1 Loja; 17 Salas Comerciais	Construção
BRPR Desenvolvimentos Imobiliários Ltda	Av. Pres. Vargas, 824 / 844	*	Retrofit
Opportunity Fundo de Investimento Imobiliário	Rua Miguel Couto, 98 a 104 / Rua Teófilo Otoni, 101	*	Reforma com acréscimo
Pelicano Empreendimentos Imobiliários Ltda	Rua Almirante Mariath, 01	2 Lojas; 32 Salas Comerciais	Construção
SPE STX 07 Desenvolvimento	Av. Rio de Janeiro, 407 - 555	36 Salas Comerciais; 562 Vagas	Construção

Imobiliário S/A		(Comercial)	
CEG - Companhia Estadual de Gás	Rua São Cristóvão, 1200	*	Reforma com acréscimo
COFABAM Indústria e Comércio Ltda	Rua Idalina Senra, 32 / 34 / 36 / 46 / 50	6 Lojas; 26 Lajes Comerciais; 896 Salas Comerciais	Construção
Vigo Empreendimentos Imobiliários S/A	Av. Francisco Bicalho, 234 e Rua Idalina Senra, 29 / 35	8 Lojas; 101 Salas Comerciais	Construção

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empreendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empreendimentos). Acesso em abril de 2016.

**Quadro 4:** Empreendedores hoteleiros que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

EMPREENDEADOR HOTELEIRO	ENDEREÇO EMPREENDIMENTO	OBSERVAÇÃO	DESCRIÇÃO
IOTA Empreendimentos Imobiliários S/A	Rua Projetada D1, s/n	594 Unidades de Hotel	Construção
Kallas Porto Maravilha Empreendimentos Imobiliários Ltda.	Rua Equador, 506	168 Unidades Hotel; 05 Lojas	Construção
Arrakis Empreendimentos Imobiliários S/A	Rua Equador, 47	450 Unidades de Hotel	Construção
Astri Ingrid Sweet	Rua do Propósito, 36 e Rua Cons. Zacharias	*	Reforma com acréscimo (Albergue)
Supervia Concessionária de Transporte S/A	Praça Cristiano Otoni, s/n	240 Unidades de Hotel	Construção
José Espanzandin Vilarino	Rua Senador Pompeu, 190 - 194	*	Reforma com acréscimo
Hotel Amazonas Ltda	Rua Barão de São Félix, 34 e Rua Alexandre Mackenzie, 122	*	Reforma
PIB Desenvolvimentos Imobiliários Ltda	Av. Barão de Tefé, 91 - 109	74 Unidades de Hotel	Reforma com acréscimo
VINCI Real Estate Gestora de Recursos Ltda	Av. Venezuela, 209	218 Unidades de Hotel	Reforma com acréscimo

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empreendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empreendimentos). Acesso em abril de 2016.

**Quadro 5:** Empreendedores culturais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

EMPREENDEADOR CULTURAL	ENDEREÇO EMPREENDIMENTO	OBSERVAÇÕES	DESCRIÇÃO
CDURP	Rua da Gamboa, s/n	*	Restauração (Galpões da Gamboa)
CDURP	Rua Pedro Ernesto, 80	*	Reforma (Centro Cultural José Bonifácio)
Ligia Veiga da Cunha / Cia. Mistérios e Novidades	Rua Pedro Ernesto, 21 / 23	*	Reforma
CDURP	Rua do Propósito, 18 / 20	*	Reconstrução (Filhos de Thalma)
Instituto Museu Aquário – AquaRio	Av. Rodrigues Alves, 379 / 431 / 433 / 435	*	Reforma
Fundação Teatro Municipal do Rio de Janeiro	Av. Rodrigues Alves, 303	*	Reforma sem acréscimo (Fábrica de Espetáculos)
CDURP - Fundação Roberto Marinho	Praça Mauá, 10	*	Reforma com decréscimo (Museu de Arte do Rio)



CDURP - Fundação Roberto Marinho	Av. Rodrigues Alves, 02	*	Construção (Museu do Amanhã)
----------------------------------	-------------------------	---	------------------------------

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empresendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empresendimentos). Acesso em 2016.

**Quadro 6:** Empreendedores institucionais que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

EMPREENHIMENTO INSTITUCIONAL	ENDEREÇO EMPREENHIMENTO	OBSERVAÇÕES	DESCRIÇÃO
CDURP	Rua Professor Pereira Reis, 119	*	Retrofit
Banco Central do Brasil	Rua Rivadávia Correa, 45	*	Construção
CDURP	Rua Sacadura Cabral, 127 / 133	*	Construção
Instituto Estadual do Ambiente – INEA	Av. Venezuela, 57	*	Construção
Instituto Nacional de Tecnologia – INT	Av. Venezuela, 82	*	Reforma
Superintendência da Polícia Federal do RJ	Av. Rodrigues Alves, 01	*	Reforma

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empresendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empresendimentos). Acesso em 2016.

**Quadro 7:** Empreendedores diversos que estão atuando na AEIU do Porto Maravilha, 2016.

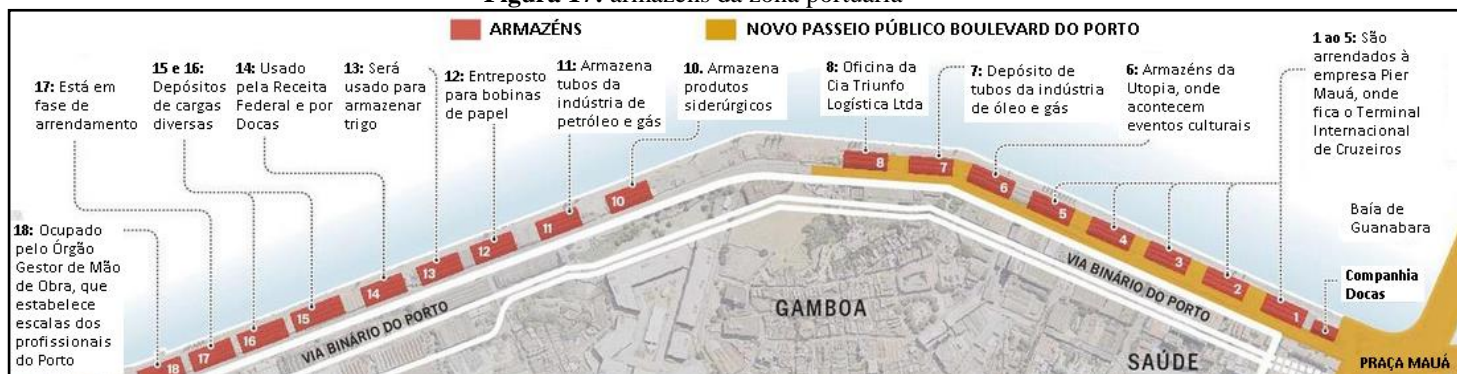
EMPREENHEDORES VARIADOS	ENDEREÇO EMPREENHIMENTO	OBSERVAÇÕES	DESCRIÇÃO
Pier Mauá S/A	Av. Rodrigues Alves, 10	*	Transformação de Uso
Google Brasil Internet Ltda	Av. Rodrigues Alves, 10 - Armazém 1	*	Reforma com acréscimo
Pier Mauá S/A	Av. Rodrigues Alves, 10 - Armazéns 1 a 4	*	Reforma com acréscimo
Concessionária VLT Carioca S/A	Rua da Gamboa, s/n	*	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua da Gamboa, 153 / 157 / 159	*	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Rua da América, 81	*	Construção
Secretaria Municipal de Habitação	Ladeira do Barroso, 235 / 237 - Praça Américo Brum	*	Construção
COMLURB	Rua Aldomaro Costa, 235	*	Construção
CODERTE - Cia. de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Rio de Janeiro	Rua Barão de São Félix, 165	*	Construção
Projeto Maravilha Empreendimentos Imobiliários Ltda	Rua Antônio Lage, 38	*	Reforma sem acréscimo
Marcelo Pontes Crespo - VLT	Rua da União s/n	*	Construção
Supervia Concessionária de Transporte S/A	Praça Cristiano Ottoni, s/n	*	Reforma com acréscimo

Fonte: Adaptado de [http://www.portomaravilha.com.br/mapa\\_empresendimentos](http://www.portomaravilha.com.br/mapa_empresendimentos). Acesso em 2016.

Contemplando-se os novos empreendimentos que estão previstos para a Zona portuária e os que já estão se materializando, observa-se uma forte tendência que aponta

para a modificação funcional da área. A função portuária está sendo substituída<sup>102</sup> por outros usos, como os corporativos (intitulados, na Figura 16, de comerciais). Esse processo é caro ao presente estudo, pois dá sustentação mais sólida ao argumento de que está havendo uma coesão espacial, ainda em curso, com o Núcleo Central. Dentre os casos que exemplificam a afirmativa, tem-se a Empresa Píer Mauá que pretende retirar o *status* de alfândega dos armazéns 1, 2 e 3 e liberá-los para a instalação de bares, restaurantes, livrarias ou em outros estabelecimentos de lazer e cultura. Isso já ocorreu em outras zonas portuárias reestruturadas espacialmente, sob a égide da gentrificação, como o Puerto Madero (Argentina). A Figura 17 ilustra os usos dos armazéns presentes na Zona Portuária do Rio de Janeiro.

**Figura 17:** armazéns da zona portuária<sup>103</sup>



Fonte: Jornal O Globo / 6 de setembro de 2015.

O supramencionado processo de modificação nas funções espaciais na área de estudo, caracterizada pela diminuição das atividades portuárias e pelo gradual incremento de usos e funções mais atrelados ao Núcleo Central, ganha potencialidade de ser assimilado à luz da relação dialética entre “fragmentação” e “articulação” do espaço urbano. Corrêa (1991b, p. 101), em texto que aborda a temática, defende que “o espaço urbano não é apenas fragmentado. É simultaneamente articulado. Fragmentação e articulação são características complementares”.

De acordo com Corrêa (1991b), o espaço urbano aparece, no primeiro momento

<sup>102</sup> Não acreditamos que a função portuária deixe de figurar na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Mas destacamos que ela está perdendo o *status* de principal atividade na área. As formas espaciais que são relacionadas a este uso, que antes podiam ser apreciadas nos três bairros de análise, incluindo-se o Caju, estão sendo refuncionalizadas na Saúde e na Gamboa (bairros aonde a função portuária mais vem perdendo força). Já Santo Cristo e (principalmente) Caju são os bairros em que a função portuária predomina com maior força, mas com a ressalva de que, agora, divide terreno com usos mais diversificados.

<sup>103</sup> O armazém 9 não existe. Os armazéns 7 a 18 fazem parte do Porto do Rio, administrado pela Companhia Docas.

de sua apreensão, como um espaço fragmentado, caracterizado pela justaposição de diferentes paisagens e usos da terra. Já a articulação espacial significa que cada uma das partes da cidade mantém relações com as demais, ainda que tais relações sejam de natureza e intensidade variáveis. Através da articulação, o espaço urbano adquire unidade, originando um mosaico espacial ao mesmo tempo articulado e fragmentado.

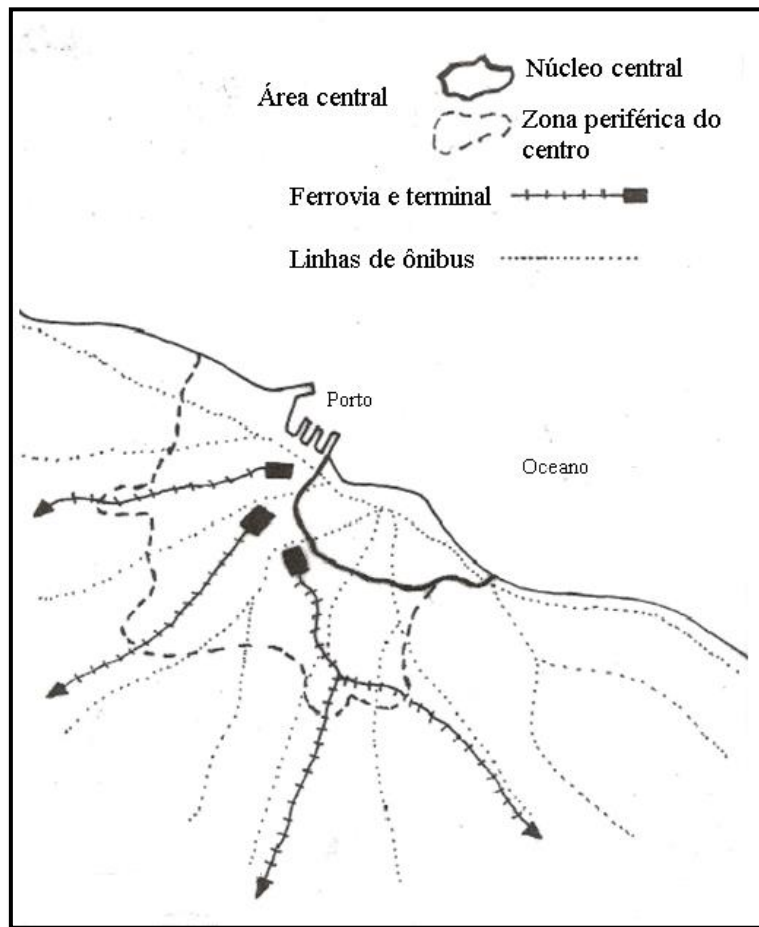
Partimos da premissa de que a Zona Portuária – teoricamente enquadrada no que a literatura nomeou *Zona Periférica do Centro* – possui histórica descontinuidade de usos e funções se comparada ao Núcleo Central. Assim sendo, embora já fossem espaços articulados pela complementaridade funcional, havia, dialeticamente, clara fragmentação no que diz respeito às formas espaciais e tipos de centralidades (que, por sua vez, atraíam públicos frequentadores distintos). Com a reestruturação da área, vulgarmente chamada de “revitalização” por idealizadores e simpatizantes, iniciou-se uma reaproximação funcional entre estes dois segmentos da área central e, com isso, as articulações espaciais ganharam maior intensidade.

Atualmente, embora a área de estudo continue tendo usos e funções característicos da *Zona Periférica do Centro*, observados a partir da presença de terminais de transporte (diferentes modais), de oficinas mecânicas, de residências de baixo *status* social etc, ao mesmo tempo, em razão do aumento da coesão com o Núcleo Central, está atraindo sedes empresariais e prédios corporativos. Além disso, ainda há incremento de usos culturais e de lazer.

Não consideramos que a Zona Portuária chegará a se tornar um prolongamento do Núcleo Central, com usos e funções espaciais idênticos, mas que está em curso um processo de diminuição das descontinuidades espaciais. O Esquema 6 ilustra a relação dialética entre articulação e fragmentação envolvendo o núcleo central e a Zona Portuária. Enquanto o primeiro diz respeito à complementaridade funcional no setor de transportes, a fragmentação se revela nas diferenças de usos, funções e paisagens.



**Esquema 6:** convergência de transportes e a área central



FONTE: Adaptado de Corrêa (1989).

A coesão espacial em curso entre a Zona Portuária e o Núcleo Central não está ocorrendo em razão, simplesmente, de interesses do “capital” ou em razão da “mão invisível do mercado”, tendo um Estado neutro e ideal para regular tais intervenções. Há agentes modeladores do espaço concretos que estão atuando na localidade. Segundo CORRÊA (1991b, p.101),

a ação dos agentes modeladores gera mudanças de conteúdo e/ou das formas das diversas áreas, de modo que novos padrões de fragmentação (e de articulação) do espaço urbano emergem, desfazendo total ou parcialmente os antigos, e criando novos padrões no que diz respeito à forma e ao conteúdo (CORRÊA, 1991b, p. 101).

Compreender quais são os agentes sociais que estão (re)modelando espacialmente a Zona Portuária é importante, pois a partir daí teremos condições de

construir um entendimento sobre quais os reais interesses por trás da reforma urbanística “Porto Maravilha”.

#### 4.1 Agentes econômicos e o Porto Maravilha

Compreender as lógicas que regem a atuação dos agentes modeladores do espaço, tal qual quem são eles, é uma tarefa fundamental em um estudo inserido da Geografia Urbana. Eles materializam os processos sociais na forma de um ambiente construído que, por sua vez, influencia nos mencionados processos. O caso das transformações espaciais que estão atingindo a Zona Portuária do Rio de Janeiro não foge a isso. Contudo, antes de expandir esta abordagem, é necessário contextualizar a temática dos *agentes modeladores do espaço* com a (densa) literatura já existente. Como ponto de partida, recorre-se a Corrêa (2011, p. 43), considerando o fato de o autor argumentar que a produção do espaço urbano:

[...] não é resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade (CORRÊA, 2011, p. 43).

De acordo com Corrêa (2015<sup>104</sup>), a cidade, até a segunda metade da década de 1950, já era objeto de estudos, mas não havia produção acadêmica que discutisse a atuação de sujeitos sociais concretos na sua (re)produção. Tanto representantes da Escola de Chicago, como da Geografia Urbana e da Economia urbana não discutiam o assunto. Os agentes sociais da produção do espaço eram deixados de lado. Discutia-se a temática da produção das cidades com teses que já foram refutadas na Geografia e criticadas por Roberto Lobato Corrêa (2011). A saber, defendia-se que a cidade era produzida: (1) pela “mão invisível do mercado”; (2) por um Estado hegeliano ou (3) pelo Capital.

A primeira proposição, feita por economistas, defendia que a cidade era produzida pela “mão invisível do mercado”. Nesta perspectiva, a cidade é regulada pelas leis do mercado inseridas no âmbito da oferta e da procura. A produção do espaço urbano advém de um equilíbrio composto pela minimização de custos e pela maximização de lucros. Essa expressão ideológica – “mão invisível do mercado” –

---

<sup>104</sup> Notas de aula da disciplina “REDE URBANA E ORGANIZAÇÃO DO TERRITÓRIO”, ministrada pelo professor Roberto Lobato Corrêa, para turmas de pós-graduação em Geografia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, no primeiro semestre de 2015.

camufla os reais e concretos agentes modeladores do espaço urbano.

A segunda proposição defende que a produção do espaço fica a cargo do Estado. Essa teoria teve muita força entre alguns geógrafos, sociólogos e cientistas políticos. O pressuposto de que o Estado é o único produtor do espaço urbano corrobora com a tese de neutralidade estatal, tal qual o concebido pelo filósofo Hegel. Seguindo este raciocínio, o Estado possui leis e regras próprias, além de ter como representante um monarca justo, onisciente, onipotente e que sabe criar e governar cidades. Tal qual a tese da “mão invisível do mercado”, a concepção de Estado como entidade neutra, supraorgânica e que produz exclusivamente o espaço omite os sujeitos sociais concretos.

A terceira proposição que Corrêa (2011) ressalta como problemática é a que considera o capital como (re)produtor do espaço. Essa visão está majoritariamente presente em determinados grupos marxistas e também não auxilia na resolução do problema sobre quem são os atores sociais que (re)modelam o espaço. O capital jamais será transformado em agente social concreto. A proposição de que é o capital que produz o urbano livra o analista de aprofundar a temática, afinal “já encontrou o vilão”, que é o próprio capital. Do ponto de vista acadêmico, isso cria uma cortina de fumaça sobre os sujeitos sociais que atuam na (re)produção espacial. O pesquisador deve, pois, evitar responder a questões complexas, difíceis e cheias de meandros com respostas simplistas como “o capital”.

Na segunda metade da década de 1950, começam a surgir estudos defendendo a existência de agentes sociais concretos na produção do espaço. Aos poucos, as noções abstratas de Estado Hegeliano, Capital e “mão invisível do mercado” vão perdendo força na Geografia. A primeira metade da década de 1970 serve como marco na transição de proposições sobre a (re)produção espacial, muito em função do texto *Agentes Modeladores do Espaço na Espanha* de Horácio Capel, por nele conter a primeira sistematização real dos agentes modeladores do espaço. É necessário, ainda, fazer-se referência a Henry Lefebvre e David Harvey, já que ambos estavam produzindo obras seminais sobre o urbano. O livro de Lefebvre, *The Production of Space* (1974), e o trabalho de Harvey, *Social Justice in the City* (1973), também tiveram destaque no tange ao assunto. Na literatura geográfica brasileira, destaca-se o artigo de Luís Bahiana, de 1978, intitulado *Agentes Modeladores e uso do solo urbano*.

Capel (1972) apresenta, dentro de uma perspectiva bastante crítica, problemas da produção do espaço urbano e de seus agentes, considerando a Espanha como *locus*

de seu estudo. Nesse texto, é apontado que o espaço urbano tem alguns agentes principais, sendo eles enumerados e analisados. Capel também considera as estratégias e as contradições entre eles, ponderando que esses agentes competem ou formam coalizões entre si.

Os agentes modeladores do espaço, para Capel, são regulados por normas, regras e leis presentes na esfera política do Estado. Portanto, a atuação desses agentes não é livre, solta ou desarticulada, mas enquadrada em regras, normas, planos diretores e posturas municipais, tendo como pano de fundo a legislação. Contudo, o autor também chama atenção para que tal marco jurídico possa ser meramente retórico. Em outros termos, pode ser algo escrito e anunciado, mas que não é, necessariamente, pra ser cumprido. Tal prática tem a função de escamotear muitos interesses por trás de um discurso.

Embora o trabalho de Capel esteja voltado para a Espanha, a possibilidade de transposição da sua teoria para outras realidades é enorme por haver elementos em comum – essa característica deu muita força à sua proposição. Passados 45 anos, Capel (1972) serve como referência fundamental dispersora de novas tipologias que podem ser criadas a partir de sua formulação. Considera-se, neste estudo, que seu texto pertença à história do pensamento geográfico sobre o urbano. Tendo como base seu trabalho, houve intensa produção acadêmica e avanços teóricos foram feitos, possibilitando a ampliação de sua tipologia original (mas não a abandonando).

A proposição de Corrêa (1989), considerando cinco agentes modeladores do espaço, é em grande parte inspirada por Capel (1972). O geógrafo brasileiro avança na discussão ao trabalhar com uma categoria de agente modelador do espaço que os autores predecessores não expuseram: os grupos sociais excluídos. Tal grupo, na área de estudo, é compreendido pela parcela populacional que está tendo dificuldades em arcar com o ônus tributário decorrente da reestruturação da localidade e, também, por estarem sendo pressionadas a trocar de moradias em função da valorização de seus imóveis no mercado (SOUZA, 2003).

Os cinco agentes modeladores do espaço urbano, de acordo com Corrêa (1989) são: proprietários dos meios de produção; proprietários fundiários; promotores imobiliários; Estado<sup>105</sup> e grupos sociais excluídos. Já para Capel (1972) os agentes são: proprietários dos meios de produção; proprietários do solo; proprietários imobiliários e

---

<sup>105</sup> O estado para Corrêa (1989), tal qual para Capel (1972), não é neutro ou Hegeliano, mas controlado pelos diferentes grupos sociais, sobretudo pelas grandes empresas.

as empresas de construção e organismos públicos (o Estado). Vale destacar que o geógrafo Roberto Lobato Corrêa defende que, embora tais tipologias sejam ainda válidas, elas não encerram a temática. Existem outros agentes modeladores com outras estratégias e práticas espaciais.

O breve estado da arte apresentado, preocupado em contextualizar a inserção de pesquisas esmeradas em estudar as atuações de agentes modeladores do espaço concretos no âmbito do pensamento geográfico se faz importante. Dentre as principais questões levantadas, caras a este estudo, tem-se a importância de assimilar teoricamente o Estado e o mercado como entidades não abstratas, mas moldadas por atores sociais concretos, com interesses diversos e que possuem atuações contraditórias.

A partir de agora, considerando-se como tipologia a proposição de Corrêa (1989) e com a intenção de interpretar a atuação dos agentes modeladores na Zona Portuária de modo mais integrado, eles serão organizados em três grandes grupos: **(1)** esfera estatal; **(2)** esfera empresarial e privada e **(3)** Parceira público-privada<sup>106</sup>. Esta divisão procura agrupar os agentes segundo suas esferas institucionais, que não são rígidas, a fim de expor de modo mais claro a complexidade das suas contraditórias atuações, ora cooperando ora competindo, uns com os outros.

Concordamos com Bahiana (1978) quando é afirmado que se por um lado é possível identificar as organizações que competem entre si no processo de gestão do espaço urbano, por outro lado difícil se torna estruturar um corpo teórico em torno dessas idéias. Uma das razões apontadas para isso é a dificuldade de se juntar, num quadro de referência coerente, as ações contraditórias dos atores sociais.

Um agente modelador do espaço que merece atenção especial é o proprietário de terras<sup>107</sup>, considerado como membro de um grupo que tem uma peculiaridade interessante, pois devido à sua heterogeneidade, ora age de acordo com os interesses da OUC Porto Maravilha, ora age contrariando-a. Para ilustrar, apresentam-se dois casos em que essa oscilação se torna visível: **(1)** A União Federal, detentora de vários lotes de terra na Zona Portuária, tem atuado de modo abertamente conivente a fim de facilitar a operacionalização da requalificação espacial do recorte analítico de estudo. **(2)** Donos

---

<sup>106</sup> Hibridização da esfera estatal com a esfera empresarial e privada. Como a gestão administrativa da área estudada está configurada sob a estrutura de uma parceria público-privada, a PPP Porto Novo, interpreta-se como necessária a criação deste subitem.

<sup>107</sup> Não podemos cair na armadilha de homogeneizar os grupos enquadrados como *proprietários fundiários*. Há aqueles que possuem grande poder político e financeiro e, devido a isso, são detentores elevada capacidade de barganha junto a outros agentes, como órgãos da União Federal, e há aqueles que são detentores de pequenas porções de terras e não têm grandes possibilidades de barganha.

de residências, pequenos comércios e até empresas instaladas na área em lógicas urbanas pretéritas que estão se configurando como empecilhos aos interesses dos grupos hegemônicos que visam reestruturar a localidade.

#### **4.1.1 Agentes estatais**

O Estado está sendo fundamental para a operacionalização do Consórcio Porto Maravilha. Dentre as ações por ele empreendidas, destacam-se: **(1)** modificações na legislação vigente, alterando parâmetros de ordenamento urbano, visando atender aos interesses dos empreendimentos imobiliários, na AEIU da operação urbana; **(2)** Realização de parcerias com agentes privados, criando condições de maximização de suas margens de lucratividade<sup>108</sup> para, em resposta, tais grupos privados financiarem as obras de melhoria infraestrutural na área; **(3)** Articulação entre as três esferas de governo (municipal, estadual e federal), objetivando superar dificuldades burocráticas e legais à execução da renovação urbana, por meio de alterações pontuais na legislação vigente.

O engajamento do governo federal nesta Operação Urbana Consorciada tem sido fundamental, haja vista o fato de grande parte dos terrenos alocados na Zona Portuária pertencer à União<sup>109</sup>. Teixeira (2015) defende que isso foi decisivo por tornar possível a transferência de numerosos imóveis e terrenos públicos para o setor privado, pois, caso contrário, o interesse imobiliário do empreendimento “estaria fatalmente comprometido”. Outra ação da esfera federal de grande relevância foi o arremate, em 2011, de todos os CEPAC pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, controlado pela Caixa Econômica Federal e com recursos do FGTS. Com isso, o referido fundo imobiliário se comprometeu a financiar os investimentos para a reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro por 15 anos, através de um valor estimado em até oito bilhões de reais (PORTO MARAVILHA, 2013).

Ao relacionar a compra de todos os Certificados do Potencial Adicional de Construção (CEPAC) pelo FGTS<sup>110</sup> com formulações teóricas produzidas por David Harvey sobre experiências regressas de “requalificação” urbana, pautadas no empreendedorismo, vê-se que o padrão envolvendo os riscos assumidos pelo setor

---

<sup>108</sup> Negociação de subsídios, isenção de impostos, transferência de terrenos públicos, alteração em parâmetros urbanísticos etc.

<sup>109</sup> *Os terrenos da União correspondem a 60% das áreas com potencial construtivo da região.* (PORTO MARAVILHA, 2011, p. 02).

<sup>110</sup> A sigla significa Fundo de Garantia por Tempo de Serviço.

público, em prol do projeto e de interesses de atores privados, mantém-se operante. Nas palavras de Harvey (2005):

Em muitos casos, isso significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios, ainda que haja exemplos onde isso não ocorreu (...), tornando arriscada qualquer generalização absoluta. No entanto, presumo que seja essa característica de assunção de risco pelo setor público [...] (HAVEY, 2005, p. 173).

O governo do estado também está inserido na (re)organização espacial na Zona Portuária. Por meio de confecção de parcerias com entidades privadas, repasse de verbas para o governo municipal do Rio de Janeiro e poder de barganha para criação de leis complementares – favoráveis ao projeto – o governo estadual se torna um dos promotores da reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

A esfera municipal – na figura do então prefeito Eduardo Paes (PMDB) – é a escala político-administrativa que mais tem atuado na renovação urbana da área. Embora os municípios tenham pouca influência na regulação do financiamento imobiliário, a prefeitura do Rio de Janeiro a tem muito em função de gerenciar a CDURP. Tal articulação (CDURP e Prefeitura do Rio de Janeiro) foi responsável pela criação do *Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha* e atuou como promotor imobiliário, ao realizar empreendimentos residenciais, institucionais e culturais na área estudada.

O governo municipal do Rio de Janeiro traduz sua importância para a operacionalização do Consórcio Porto Maravilha através de modificações na legislação vigente<sup>111</sup>, criação e gestão unitária da CDURP, criação da Operação Urbana Consorciada, intensificação no controle social (através da realocação de elevado efetivo de agentes de segurança pública), intensificação da segregação residencial por meio de remoções compulsórias em decorrência da construção do teleférico do Morro da Providência etc.

---

<sup>111</sup> Criação de leis complementares (*nº101/2009; nº102/2009; nº105/2009; nº111/2011; nº125/2013; 143/2014*), leis ordinárias (*nº5128/2009; nº5546/2012; nº5780/2014; nº5781/2014*), decretos (*nº32666/2010; nº33364/2011; nº34044/2011; nº39680/2014; nº340803/2011*) e resoluções (*SMF 2974; SMF 2675; SMF 2676; SMF 2677; SMF 2835*).

#### 4.1.2 Agentes empresariais

[...] é importante especificar quem é o empreendedor e a respeito de quê. Desejo insistir aqui que “governança” urbana significa muito mais do que “governo” urbano. É desastroso que grande parte da literatura se concentre tanto na questão do “governo” urbano, quando o poder real de reorganização da vida urbana muitas vezes está em outra parte, ou, pelo menos, numa coalizão de forças mais ampla, em que o governo e a administração urbana desempenham apenas papel de facilitador e coordenador. O poder de organizar o espaço se origina em um conjunto complexo de forças mobilizado por diversos agentes sociais (HARVEY, 2005, p. 171).

Alocados inclusive no gerenciamento do empreendimento, os atores empresariais privados são fundamentais para a consecução da reestruturação espacial da Zona Portuária do Rio de Janeiro. No caso das empresas privadas que estão participando de forma direta dos processos decisórios, têm-se as três empresas que compõem a PPP Porto Novo – Odebrecht Infraestrutura; OAS e Carioca Cristiani Nielsen Engenharia – as quais irão executar obras e prestar os serviços urbanos por quinze anos (PORTO MARAVILHA, 2015).

Empresas que não estão na gestão do Porto Maravilha também podem estar atuando como modeladoras do espaço na Zona Portuária por estarem (1) construindo e/ou reformando infraestruturas “deterioradas”; (2) se deslocando para a localidade, devido à nova dinâmica espacial associada à proximidade com o núcleo central e/ou (3) participando de processos decisórios concernentes ao Porto Maravilha<sup>112</sup>. Algumas delas são: TishmanSpeyer; Vinci Partners; as construtoras CHL, Sandria e João Fontes; GVT; L'Oréal Brasil, Coca-Cola; Fundação Roberto Marinho; Banco Santander.

A TishmanSpeyer é uma empresa especializada em dialogar com fundos imobiliários de luxo pelo mundo. No caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro ela não se instalou na localidade, mas está sendo responsável pela construção do *Port Corporate Tower*<sup>113</sup>, do empreendimento residencial *Lumina Rio*<sup>114</sup> e está sendo

---

<sup>112</sup> Majoritariamente formadas por concessionárias de transporte, esse grupo de empresas teve voz ativa em processos decisórios sem estarem participando da PPP Porto Novo ou da CDURP. Suas atuações ocorrem em reuniões junto a órgãos públicos (majoritariamente da esfera municipal), visando a elaboração do *Plano de Mitigação para substituição do Elevado da Perimetral*. As propostas foram discutidas pelos seguintes atores jurídicos: Rio Ônibus, Fetranspor, Supervia, CCR Barcas, Metrô, Ponte SA, Rodoviária Novo Rio, Companhia de Desenvolvimento Rodoviário de Terminais do Estado do Rio de Janeiro (Coderte-RJ), Companhia de Engenharia de Tráfego do Rio de Janeiro (CET-Rio), Secretaria Estadual de Transporte, Secretaria Municipal de Transportes e Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro (Detro-RJ). (CDURP, 2013).

<sup>113</sup> Primeiro empreendimento corporativo privado a ser erguido pelo Porto Maravilha e primeiro triple A da Zona Portuária. Embora este empreendimento esteja alocado fora do recorte analítico deste estudo (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), por estar localizado no bairro do Caju, consideramos necessária a sua



parceira do complexo comercial que será erguido no *Pátio da Marítima*<sup>115</sup>.

A Vinci Partners é uma plataforma de investimentos alternativos, especializada em gestão de recursos, de patrimônio e em assessoria financeira. Ela está agindo na (re)modelação do espaço na Zona Portuária do Rio de Janeiro através de investimentos na refuncionalização do Moinho Fluminense<sup>116</sup>, em parceira com a Carioca Engenharia.

As construtoras CHL e Sandria Projetos e Construções estão investindo, respectivamente, R\$100 milhões e R\$150 milhões, em edifícios comerciais (PORTO MARAVILHA, 2011). Já a construtora João Fontes está fazendo um luxuoso empreendimento com finalidade comercial, chamado *Porto 1 Rio Corporate*, com previsão de entrega para 2016, na rua Almirante Mariah, São Cristóvão<sup>117</sup>.

A GVT, operadora de telefonia fixa e banda larga de atuação nacional, foi a primeira empresa a migrar e a se instalar na Zona Portuária, em função do ganho de centralidade e dos incentivos fiscais dados pela prefeitura do Rio de Janeiro, atendendo a lógica de (re)valorização imobiliária do Consórcio Porto Maravilha. A empresa está ocupando um galpão de 4.700 metros quadrados na Av. Rodrigues Alves, após investimento de R\$5 milhões na reforma do espaço.

A empresa L'Oréal Brasil<sup>118</sup> está construindo sua nova sede nacional na Zona Portuária do Rio de Janeiro. O empreendimento tem 22 andares e mais de 20.000 metros quadrados de área edificada. Proprietária do terreno e incorporadora do projeto, a JPL Incorporadora (empreendedora imobiliária) é a responsável pelas obras e sua assessoria de imprensa afirma que a previsão de conclusão para as obras seja no final de 2016 (prazo não cumprido). Esse empreendimento ilustra o processo de coesão, em curso. Até poucos anos atrás, nenhuma grande empresa havia instalado sua sede nacional na Zona Portuária, preferindo localidades como a Barra da Tijuca ou o distrito central de negócios. Porém, com o aumento da acessibilidade – em razão da abertura de novas vias de tráfego e novos modais de transporte –, o aumento do patrulhamento por

---

inserção neste estudo por ele ser suntuoso, ser o primeiro privado da Zona Portuária e influenciar nas dinâmicas espaciais da área no seu entorno.

<sup>114</sup> Atualmente está em fase de aprovação e deverá ser constituído por quatro torres. Planejado para ser construído na Av. Venezuela, o empreendimento *Lumina Rio* lançará 1440 unidades residenciais de alto luxo na Zona Portuária do Rio de Janeiro, entre a futura sede da L'Oréal e o Moinho Fluminense.

<sup>115</sup> Terreno com 23.809 metros quadrados, alocado na Av. Rodrigues Alves.

<sup>116</sup> Alocado na Gamboa, o Moinho Fluminense é um imóvel da tradicional fábrica de farinha operada pela empresa Bunge.

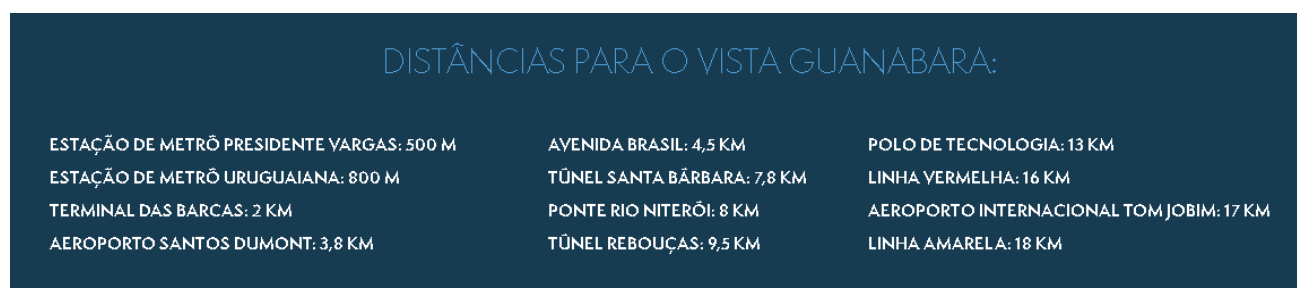
<sup>117</sup> Embora esteja fora do recorte analítico deste estudo, julgamos importante a sua inserção.

<sup>118</sup> A L'Oreal não é a primeira empresa estrangeira a se instalar na localidade. Já estão por lá a Nissan, empresa japonesa fabricante de automóveis, e a inglesa Subsea 7, fornecedora do setor de petróleo.

forças de segurança e a chegada de empresas e instituições bancárias, tal cenário urbano está em transformação.

Em frente à nova sede da L'Óreal Brasil, também na Avenida Barão de Tefé, está sendo levantado o empreendimento Vista Guanabara. Realização das empresas GTIS Partners e AUTONOMY Investimentos, o Vista Guanabara é um prédio espelhado de 17 andares, cujo uso será corporativo. Tanto ele quanto a nova sede da L'Óreal estão sendo construídos em uma das áreas mais valorizadas, até o momento, da reestruturada Zona Portuária. No site oficial do empreendimento<sup>119</sup>, há referência à sua localização estratégica, estando *perto de vários pontos de transporte coletivo* (destacando o VLT) e por estar *perto de tudo*.

**Figura 18:** Ilustração presente no site oficial do Vista Guanabara em que mostra a distância aproximada do empreendimento para vias e terminais de transporte



DISTÂNCIAS PARA O VISTA GUANABARA:

ESTAÇÃO DE METRÔ PRESIDENTE VARGAS: 500 M	AVENIDA BRASIL: 4,5 KM	POLO DE TECNOLOGIA: 13 KM
ESTAÇÃO DE METRÔ URUGUAIANA: 800 M	TÚNEL SANTA BÁRBARA: 7,8 KM	LINHA VERMELHA: 16 KM
TERMINAL DAS BARCAS: 2 KM	PONTE RIO NITERÓI: 8 KM	AEROPORTO INTERNACIONAL TOM JOBIM: 17 KM
AEROPORTO SANTOS DUMONT: 3,8 KM	TÚNEL REBOUÇAS: 9,5 KM	LINHA AMARELA: 18 KM

Fonte: <http://vistaguanabara.com.br/vista-guanabara.html>

<sup>119</sup>Disponível através do link: <http://vistaguanabara.com.br/vista-guanabara.html>. Acesso em: dezembro de 2016.

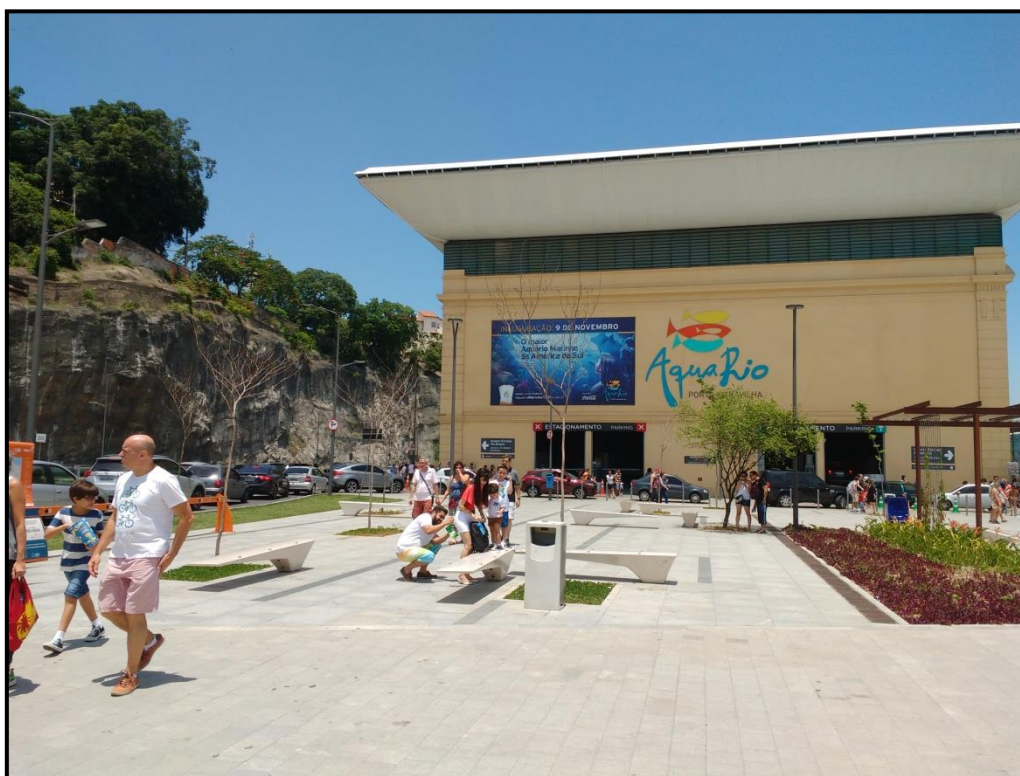
**Foto 13:** Em primeiro plano, o Cais do Valongo. Ao fundo, a direita, o prédio da L'Óreal Brasil e a esquerda o imponente Vista Guanabara



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

A Coca-Cola também está participando da reestruturação na zona portuária por ser uma das empresas patrocinadoras do AquaRio, empreendimento erguido no antigo prédio da Companhia Brasileira de Armazenamento (Cibrazem), na Av. Rodrigues Alves. Maior tanque de peixes e outros animais marinhos da América Latina, o AquaRio foi orçado em 90 milhões de reais e é uma realização do Instituto Museu Aquário Marinho do Rio de Janeiro; Cataratas SA; EsfecoLtda e Bel-Tour Ltda.

**Foto 14:** Empreendimento AquaRio, localizado na Praça Muhammad Ali



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

A Fundação Roberto Marinho e o Banco Santander atuaram em parceria na reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro, através da construção do *Museu do Amanhã* (alocado sobre o Píer Mauá). Enquanto o Banco Santander patrocina o empreendimento, a Fundação Roberto Marinho – em parceria com o município do Rio de Janeiro – foi uma das idealizadoras do museu. Destaca-se, ainda, que ele é um dos principais marcos simbólicos na reestruturação espacial da localidade.

**Foto 15:** Museu do Amanhã



Fonte: [http://www.portomaravilha.com.br/museu\\_amanha](http://www.portomaravilha.com.br/museu_amanha)  
Acesso: dezembro de 2016

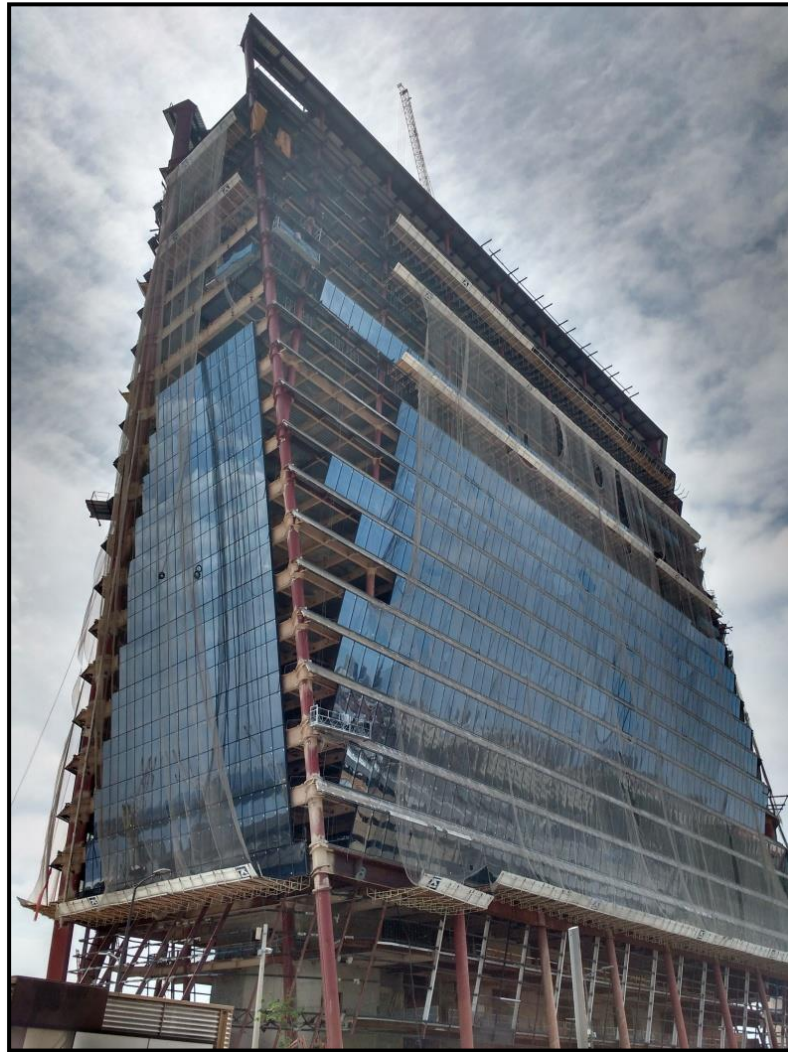
O suntuoso Pátio Marítima, empreendimento em construção e de uso comercial e corporativo, localiza-se na Gamboa, entre a Cidade do Samba e a Avenida Rodrigues Alves. Trata-se de mais um projeto da incorporadora TISHMAN SPEYER na Zona Portuária. Ela também assina outros empreendimentos, como o Port Corporate Tower e, de acordo com o *site* do Porto Maravilha<sup>120</sup>, deu entrada no pedido de licenciamento para erguer dois grandes empreendimentos residenciais vizinhos, com obras ainda não iniciadas, totalizando 1.440 unidades voltadas para classe média. A Foto 15, feita em trabalho de campo, mostra como está ficando o novo empreendimento.

---

<sup>120</sup> Disponível através do link: <http://portomaravilha.com.br/imprensadetalhe/cod/102>



**Foto 16:** fachada do ainda em construção Pátio Marítima



FONTE: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

Um empreendimento que merece destaque é o suntuoso Trump Towers Rio<sup>121</sup> que, de acordo com o site oficial do empreendimento<sup>122</sup>, contará com cinco torres AAA de 150 metros de altura, com 38 andares, 322.400 metros quadrados de área computável de escritórios corporativos e área total construída incluindo espaços comerciais e subsolos cerca de 450.000 metros quadrados. O empreendimento está sendo prognosticado para ser construído em terreno localizado entre a Avenida Francisco Bicalho e a Rua General Luis Mendes de Moraes.

---

<sup>121</sup> O consórcio das TRUMP TOWERS é formado seis construtoras e imobiliárias, com destaque para a búlgara MRP, a espanhola Salamanca e a brasileira Even. Essas companhias compraram da Trump Organization (presidida pelo presidente eleito dos Estados Unidos, Donald Trump) os direitos para o uso da marca do empresário/político, esperando com isso atrair mais clientes.

<sup>122</sup> Disponível no link: <http://www.trumptowersrio.com/pt-br/o-projeto/>

**Figura 19:** Ilustração oficial das Trump Towers Rio



FONTE: Site do empreendimento / Disponível em <http://www.trumptowersrio.com/pt-br/>  
Acesso: Novembro de 2016.

Apesar do *frisson* provocado pelo anúncio do maior empreendimento imobiliário anunciado recentemente no Brasil, passados quatro anos do seu lançamento, as obras sequer começaram. Não há tapumes ou operários trabalhando. De acordo com reportagem publicada pela BBC Brasil<sup>123</sup> em 2016, a Trump Organization não comentou o atraso nas obras após tentativas de entrevista. Mesmo com o empreendimento ainda parado, é relevante considerá-lo no presente estudo por dar maior sustentação à tese de que está em curso um processo de coesão espacial. Em seu *site* oficial, há presença de retórica que, somada a fatores já discutidos, colabora com as hipóteses iniciais de pesquisa:

Porto Maravilha é o novo centro empresarial do Rio de Janeiro que está sendo construído com investimentos em infraestrutura de mais de 8 bilhões de reais (cerca de 4 bilhões de dólares) até os Jogos Olímpicos de 2016. TRUMP TOWERS RIO será o núcleo desse novo centro empresarial com seu padrão AAA nível internacional, a sua escala e localização na zona com os prédios mais altos do Porto Maravilha. O terreno do empreendimento se beneficia da melhor conectividade através da Av. Francisco Bicalho e outras artérias da cidade com os dois aeroportos, o atual centro empresarial, os túneis para a Zona Sul, a ponte Rio-Niterói, etc. A futura estação do TAV

<sup>123</sup> Reportagem disponível através do link: <http://www.bbc.com/portuguese/brasil-36901182>. Acesso em: dezembro de 2016.



(trem bala), as estações do novo VLT (veículo leve sobre trilhos) e do metrô, bem como a rodoviária Novo Rio estão ao lado do complexo (Site oficial do TRUMP TOWERS RIO, acesso em novembro de 2016).

Outro imponente empreendimento de destaque é o Porto Atlântico Business Square, neste caso com a obras de construção em andamento na Zona Portuária. De acordo com a corretora da Lopes Rio, Alexandra Lemos<sup>124</sup>, o empreendimento foi dividido em duas fases a saber, *Porto Atlântico Leste* (1ª fase) e *Porto Atlântico Oeste* (2ª fase). Até o final de 2016, as obras da primeira fase estavam adiantadas e, a partir do seu término, a programação é de que se iniciariam as obras do Porto Atlântico Oeste. Os empreendimentos estão sendo construídos no terreno situado entre a Av. Cidade de Lima e a Rua Equador, sendo separados pela Av. Professor Pereira Reis.

**Figura 20:** Localização do Porto Atlântico Leste (direita) e Porto Atlântico Oeste (esquerda)



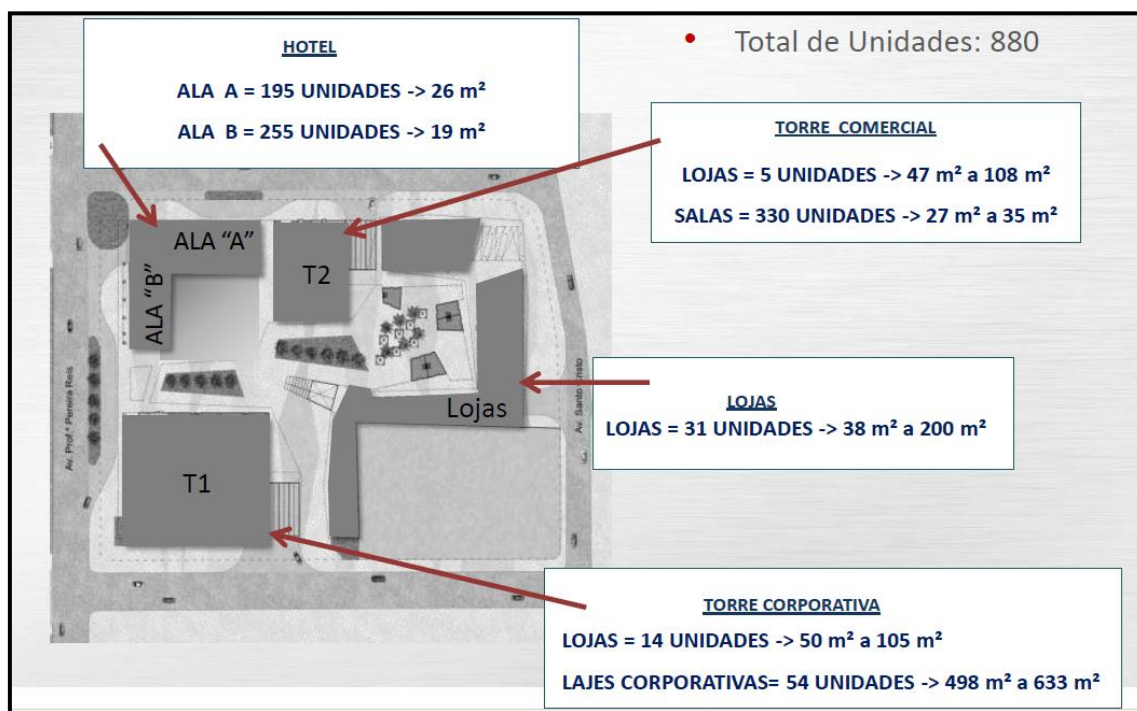
Fonte: Apresentação oficial do empreendimento Porto Atlântico Business Square, elaborado pela Odebrecht, adquirido junto à corretora da empresa Lopes Rio.

O Porto Atlântico Leste será composto por uma torre corporativa, uma torre comercial, duas torres hoteleiras (Alas A e B) e um *mall*. A Figura 21, retirada do documento oficial de apresentação do projeto, ilustra os diferentes usos que estarão presentes no complexo, detalhando número total de unidades e a metragem mínima e máxima.

<sup>124</sup> As informações foram cedidas por email, em outubro de 2016.



**Figura 21:** Esquema detalhado dos tipos de usos presentes no Porto Atlântico Leste



Fonte: Apresentação oficial do empreendimento Porto Atlântico Business Square, elaborado pela Odebrecht, adquirido junto à corretora da empresa Lopes Rio.

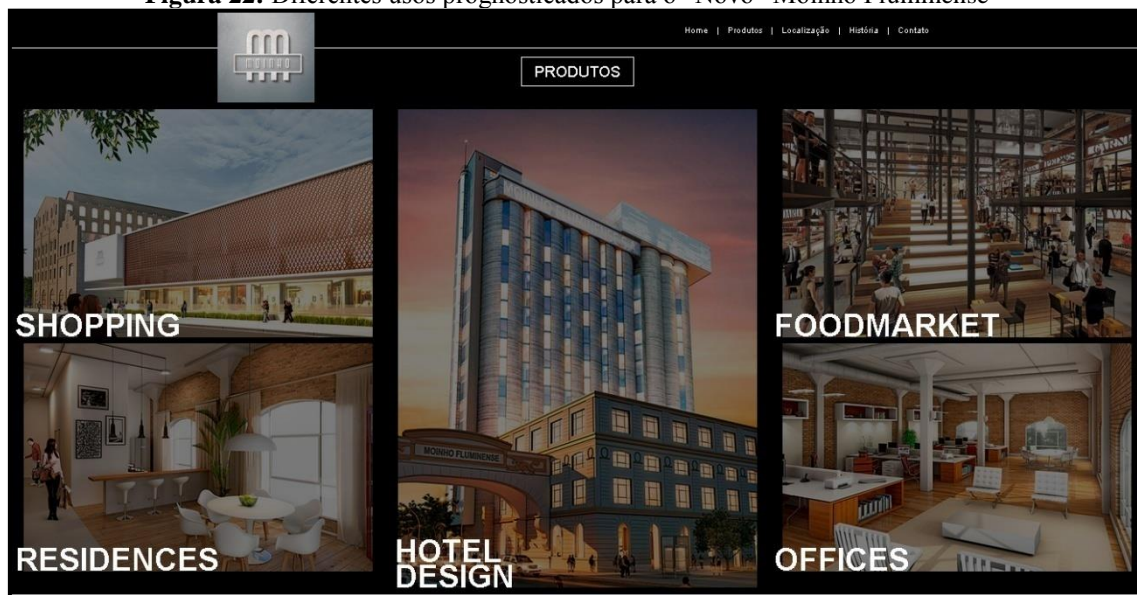
Já o Porto Atlântico Oeste será composto por três torres corporativas com aproximadamente 66 mil metros quadrados de área privativa. Até o momento da pesquisa as obras não haviam sido iniciadas e consultores imobiliários não tinham muitas informações específicas sobre ele, priorizando suas atenções para o já adiantado Porto Atlântico Leste. Destaca-se que a Odebrecht é proprietária deste mega empreendimento que modificará substancialmente as funções e paisagens da área.

Por fim, tratar-se-á da refuncionalização do tombado Moinho Fluminense como parte dos grandes empreendimentos que estão ganhando forma na Zona Portuária. O projeto orçado em mais de 1 bilhão de reais e prognosticado para ser entregue em 2018 está sendo desenvolvido pelas empresas Carioca Engenharia e Vinci Partners, que compraram a área da Bunge do Brasil<sup>125</sup>, atual controladora do Moinho Fluminense. A iniciativa contará com complexo empresarial, residencial, hoteleiro, centro médico,

<sup>125</sup> De acordo com reportagem do O Globo (2015), a Bunge decidiu negociar a área em que estava instalado na Zona Portuária, em 2013, porque planejava transferir as operações do Moinho Fluminense para a Baixada Fluminense, no fim de 2016, quando se iniciariam as reformas de adaptação. A nova fábrica está sendo construída em Duque de Caxias e terá capacidade para processar 600 mil toneladas de cereal por ano — o dobro do que é fabricado hoje.

salas comerciais para aluguel, além de quatro a cinco salas de cinema e praça de alimentação. Haverá, ainda, uma estação do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) no complexo. O conjunto de prédios tombados e o terreno, que ocupam uma área de 100 mil metros quadrados, ocuparão quatro quadras. Em um terreno vazio, será construído um novo prédio com mais de 20 andares com salas comerciais. O site oficial do empreendimento apresenta ilustração do *mixed-use* que o complexo passará a ter:

**Figura 22:** Diferentes usos prognosticados para o “Novo” Moinho Fluminense



FONTE: <http://www.moinhoportomaravilha.com.br/>  
Acesso: Dezembro de 2016.

São muitos os novos empreendimentos que estão sendo especulados e os que estão, de fato, sendo erguidos na Zona Portuária. Em razão disso, elaboramos uma tabela (Tabela 3) com os principais<sup>126</sup> deles que estão sendo erguidos, especificando tipos de usos, localização, proprietário e tamanho. A partir deles, a assertiva de que a área está passando por intensa modificação de usos e funções adquire maior sustentação. No conjunto dos três bairros selecionados para estudo, além da “Nova Praça Mauá”, há novos empreendimentos (de usos diversos) que modificarão radicalmente não apenas a histórica destinação a “usos sujos” pela localidade, mas também o modo como cidadãos a interpretam simbolicamente. Como comprovação empírica para a assertiva trazemos à cena os trabalhos de campo realizados. É relevante

<sup>126</sup> Vale salientar que omitiremos vários novos empreendimentos, como os atuais bares na Rua Sacadura Cabral e outros pequenos negócios. Selecionamos aqueles que julgamos marcar material e simbolicamente o espaço, em razão da monumentalidade das construções e do potencial de redirecionamento de fluxos (pessoas e capitais diversos) quando eles estiverem finalizados e em pleno funcionamento.

destacar desses trabalhos que a maioria dos (novos) frequentadores afirmaram que passaram a visitar a localidade após sua “revitalização”; outro destaque trata-se da justificativa padrão de considerarem o fato de a área estar mais segura, limpa e, agora, com atrativos.

**Tabela 3:** Principais empreendimentos que estão se materializando na Zona Portuária, por bairro – 2016.

ZONA PORTUÁRIA	ENDEREÇO	USO	TAMANHO	PROPRIETÁRIO
<b>Saúde</b>				
Nova sede da L'Oréal	Rua Barão de Tefé, 27 (esquina com Av. Venezuela)	Corporativo	Terreno: 2.550 m <sup>2</sup> / área edificada: 20.000m <sup>2</sup>	JPL
<b>Gamboa</b>				
Pátio da Marítima - Torre 2	Via Binário do Porto, s/n (em frente à Cidade do Samba)	Corporativo	Área construída: 118.000 m <sup>2</sup>	Tishman Speyer
AquaRio	Praça Muhammad Ali	Lazer/cultural	Área construída: 26.000 m <sup>2</sup>	Grupo Cataratas; Bel-Tour e Esfeco
Vista Guanabara	Rua Barão de Tefé, 34 (esquina com a Av. Venezuela)	Corporativo	Terreno: 3.887,50 m <sup>2</sup>	GTIS Partners / Autonomy Investimentos
“Novo” Moinho Fluminense	Rua Sacadura Cabral, 280 / 290	Mixed-use (hoteleiro; corporativo; comercial)	O complexo tem aproximadamente 85 mil m <sup>2</sup>	VINCI Partners e Carioca Engenharia
<b>Santo Cristo</b>				
Holiday Inn Porto Maravilha	Rua Cordeiro de Garca, 506	Hoteleiro	Terreno: 4.000 m <sup>2</sup> / 594 unidades	Odebrecht
Porto Atlântico Business Square	Av. Prof. Pereira Reis (acesso principal)	*	*	Odebrecht
Porto Atlântico Leste	Av. Prof. Pereira Reis (acesso principal)	Corporativo/hotel eiro/comercial	Terreno: 16.681m <sup>2</sup> / 880 unidades (830 já vendidas)	"
Porto Atlântico Oeste	Av. Prof. Pereira Reis (acesso principal)	Corporativo	Terreno: 11.851m <sup>2</sup>	"
AC Hotel Porto Maravilha	Rua do Equador, 506	Hoteleiro		AC Hotels by Marriott
<b>Entorno da "Nova" Praça Mauá</b>				
Museu MAR	Praça Mauá, 5	Lazer/cultural	Área construída: 7,2 mil m <sup>2</sup>	ODEON Instituto
Museu do Amanhã	Praça Mauá, 1	Lazer/cultural	Área construída: 12,5 mil m <sup>2</sup>	Instituto de Desenvolvimento e Gestão

FONTE: Sites dos empreendimentos e reportagens publicadas em jornais impressos e online.

Com relação a distribuição espacial dos empreendimentos destacados, vê-se que dois estão na “Nova” Praça Mauá (ambos de uso cultural); um está na Saúde (uso corporativo); quatro estão na Gamboa (dois com uso corporativo; um com uso de lazer e um com uso misto) e três estão chegando a Santo Cristo (dois com uso hoteleiro e um com uso misto). O mapa 3 ilustra a disposição espacial deles.

**Mapa 3:** Principais empreendimentos em execução / sendo erguidos na Zona Portuária do Rio de Janeiro após o início da OUC Porto Maravilha



Fonte: Elaboração própria, 2017.

Vislumbrar a transformação funcional da Zona portuária, tendo como referência a materialização dos empreendimentos mapeados, abre possibilidades analíticas para se pensar na organização espacial das formas que derivam deste processo. Os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo estão recebendo prédios de uso corporativo que, após

estarem todos em pleno funcionamento, terão capacidade de (re)configurar a intensidade e os tipos de fluxos que circulam na localidade. Além disso, novos serviços complementares e caros à função corporativa – como agências bancárias e órgãos institucionais – far-se-ão mais presentes nesses lugares. Faz-se mister frisar que os novos prédios corporativos estão sendo construídos para terem capacidade de vender ou de alugar centenas de escritórios para empresas interessadas em se instalar na área. Um bom exemplo desse modelo de construção é o Porto Atlântico Leste que, além da torre hoteleira (450 quartos), terá uma torre comercial (330 unidades) e uma torre corporativa (54 unidades corporativas).

### **4.1.3 Parceria público-privada Porto Maravilha**

Antes de iniciar a discussão, destaca-se a assertiva de Smith (2006), em que o autor afirma que o Estado mudou seus modos de atuação em operações de gentrificação, entre os anos 1980 e 1990. Segundo ele, a ausência da participação significativa do Estado foi paulatinamente substituída pela intensificação da parceria entre o capital privado e os governos locais. Esta articulação entre poder público e setor privado, ancorada no empreendedorismo urbano, está regendo a reestruturação estudada.

Criada a partir da Lei Municipal Complementar nº101/2009, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha tem como finalidade *promover a reestruturação local, por meio de ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos* (CDURP, 2013). A referida lei ainda instituiu a OUC para AEIU, a qual compreende o espaço onde se localiza a Zona Portuária do Rio de Janeiro. O interesse urbanístico do projeto abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados.

Os executores do projeto Porto Maravilha, visando criar meios para coordenar sua implantação, conceberam e formaram a CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro). Esta empresa é controlada pela prefeitura do Rio de Janeiro<sup>127</sup> e tem como funções implementar e gerir a concessão de obras e serviços públicos na AEIU, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto. A CDURP foi criada a partir da Lei Municipal Complementar nº 102/2009. De acordo com seu Art. 1º, parágrafo II, a CDURP tem como papel:

---

<sup>127</sup> O município do Rio de Janeiro é o único acionista da CDURP.



Coordenar, colaborar, viabilizar ou executar, no âmbito de competência do Município do Rio de Janeiro, a implementação de concessões [...] 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 (Rio de Janeiro, 2009).

O projeto Porto Maravilha foi dividido em duas fases. Na primeira, iniciada em 2009 e finalizada em 2011, teve um orçamento previsto em torno de R\$350 milhões. Tal valor foi desembolsado pela prefeitura do Rio de Janeiro e pelo Ministério do Turismo (Rio de Janeiro, 2010). Já a segunda fase do empreendimento, iniciada em julho de 2012 e com previsão de término em 2016, foi sendo operacionalizada pela Concessionária Porto Novo<sup>128</sup>, composta pelas empresas: Odebrecht Infraestrutura; OAS e Carioca Cristiani Nielsen Engenharia. A Concessionária planejava ter um gasto total projetado em 7,6 bilhões de reais e foi vencedora da concorrência pública nº 001/2010, relativa à Parceria Público Privada com o município do Rio de Janeiro.

A 1ª fase teve como áreas de atuação o bairro da Saúde, o morro da Conceição, a Praça Mauá e o Píer Mauá. Dentre as suas obras destacam-se iluminação pública, pavimentação, calçamento, drenagens, arborização, construção do Museu do Amanhã e do Museu Arte do Rio de Janeiro (respectivamente no Píer Mauá e na Praça Mauá), construção da Pinacoteca Escola do Olhar (através de um convênio entre a Fundação Roberto Marinho e a Prefeitura do Rio de Janeiro) desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo.

A 2ª fase foi a etapa da consecução do projeto em que mais intervenções feitas, dentre as quais se destacam a demolição da perimetral<sup>129</sup>, a implantação de novas vias, a construção de mergulhões obras de pavimentação de drenagem, de sinalização, de iluminação, de arborização de calçadas e canteiros, de recuperação do sistema de águas e esgoto e a construção de ciclovias.

Com o objetivo de atrair mais investimentos e concomitantemente aquecer o mercado imobiliário na AEIU, a prefeitura do Rio de Janeiro autorizou, através da Lei Municipal Complementar nº 101/2009 (para a segunda fase do projeto) o aumento no seu potencial construtivo. Dessa maneira, passou-se a permitir construções de

---

<sup>128</sup> A Concessionária Porto Novo é responsável pela execução das obras e prestação dos serviços da Operação Urbana Porto Maravilha. Ler mais através do link <http://www.portonovosa.com/pt-br>, consultado no dia 20/03/2015.

<sup>129</sup> No trecho que vai da Praça Mauá até a Avenida São Francisco Bicalho.

empreendimentos além dos limites até então em vigor<sup>130</sup>. Para explorar este novo (e em expansão) potencial construtivo e imobiliário, os investidores interessados tiveram que comprar os CEPAC<sup>131</sup> (Certificados de Potencial Adicional Construtivo).

O início das intervenções, em setembro de 2011, só foi possível por conta da aquisição da totalidade dos CEPACS pela Caixa Econômica Federal e pela negociação de terrenos públicos. A monumentalidade das novas construções está diretamente associada à ampliação do potencial construtivo e também a facilidades fiscais (organizadas pelo Estado) na área de ação da OUC Porto Maravilha. Após isto, muitos empreendimentos de grande porte passaram a ser projetados para a localidade.

Controladora do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, a Caixa Econômica Federal utilizou R\$3,5 bilhões do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) para adquirir os títulos. Esse recurso foi repassado do fundo criado ao consórcio para grandes construtoras, pela CDURP.

Visando recuperar o investimento, a Caixa Econômica Federal oferece os títulos ao mercado. Em sua primeira tentativa de venda, em outubro de 2012, foram oferecidos 100 mil títulos, mas apenas 26 mil foram negociados. De acordo com dados oficiais do Porto Maravilha, até o final de 2013, apenas 7,12% do total de CEPAC foi consumido, restando 92,88% ou 5.978.596 de CEPAC.

Apesar do discurso de financiamento privado no Porto Maravilha, através dos CEPACs, foram os recursos do FGTS que sustentaram a segunda fase do projeto. Os riscos foram assumidos pelo poder público, e não pelos investidores privados.

Além dos CEPAC, imóveis públicos da Zona Portuária estão sendo privatizados para financiar a operação urbana consorciada. Os imóveis públicos são transferidos à CDURP que, através do fundo de investimento imobiliário da OUC, realiza operações financeiras para o pagamento de obras e serviços prestados pelo consórcio. As transações envolvendo a CDURP e a Caixa Econômica Federal, através dos fundos de investimentos citados, disponibilizaram R\$1 bilhão para a segunda fase das obras.

Como último ponto a destacar, vale lembrar que a Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que trata do Estatuto da cidade, prevê a participação da sociedade como forma

---

<sup>130</sup> Com exceção das áreas de preservação ambiental, de patrimônio cultural ou arquitetônico e dos prédios destinados ao serviço público.

<sup>131</sup> De acordo com o Art. 37 da Lei Complementar nº 101/2009, o Poder Executivo ficou autorizado a emitir 6.436.722 CEPAC, a serem vendidos em leilões públicos, sendo o valor mínimo para cada emissão de CEPAC igual a R\$400,00, contudo, o mesmo foi alterado em 19 de janeiro de 2011, por meio do decreto nº 33.364, que deixou seu valor unitário em R\$545,00.



de controle das OUC, contudo, essa dinâmica não está acontecendo efetivamente no caso da OUC Porto Maravilha. Moradores e frequentadores permanentes foram deixados de fora dos processos decisórios. Apesar da realização de algumas audiências públicas e de reuniões informativas, não há espaços de efetiva participação social. As decisões fundamentais sobre os caminhos a serem tomados pelo Consórcio são, em geral, deliberadas unilateralmente por autoridades do poder público municipal.

## 5. ATUAIS FREQUENTADORES E SUAS PRÁTICAS ESPACIAIS

Após exame a respeito da reestruturação espacial em curso desencadeando processos (também em andamento) de coesão espacial e gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro, dedicaremos a presente seção para analisar o perfil social e econômico dos atuais frequentadores do recorte estudado. Além disso, busca-se vislumbrar a ocorrência de padrões espaciais no que diz respeito a suas práticas e suas faixas de escolaridade e renda familiar. A escolha de verticalizar o estudo sobre esse grupo se justifica pela hipótese de ele ter capacidade de modificar o espaço em seu substrato imaterial, influenciando nas transformações dos usos e nas atratividades simbólicas.

Certeau (1996, p. 170), em uma passagem da obra, afirma que “as pessoas cidadinas, os transeuntes, são atores e/ou espectadores”. As pessoas que frequentam um determinado lugar possuem capacidade de, ao mesmo tempo, contemplá-lo e transformá-lo (tanto no seu substrato material quanto no imaterial). No caso específico deste estudo, as modificações funcionais, arquitetônicas e infraestruturais, somadas à intensa operação de *marketing* urbano, estão auxiliando na ressignificação que as pessoas estão dando à Zona Portuária. Os antigos rótulos negativos (como área perigosa e sem atrativos) estão dando lugar a representações espaciais mais bucólicas. Quem o faz são, de modo geral, as pessoas que frequentam a localidade. Isso implica, dentre outros fatores, na readequação de usos e na edificação de novas centralidades, implicando, por conseguinte, na atração de públicos que antes não iam ou evitavam a área.

Campos (1999) elabora uma discussão cara a este estudo ao refletir sobre como a [para utilizar os termos da autora] *identidade simbólica* de uma localidade contém potencialidades explicativas para auxiliar na interpretação da disposição espacial de grupos com diferentes perfis sociais. Acreditamos que ao abordar as identidades simbólicas de uma dada localidade, mutáveis e inconstantes, que variam de acordo com o dia da semana, horário e grupo social<sup>132</sup> que a exerce, não há condições de vislumbrá-las isoladamente, mas associadas às funções espaciais da localidade. Sendo assim, as

---

<sup>132</sup> Vale destacar que não há homogeneidade dentro dos grupos sociais. Smith (1990) lembra que esses grupos são, em sua própria estrutura, heterogêneos. Campos (1999) complementa as palavras do autor afirmando que fatores como comportamento e os modos de uso e transformação espacial são individuais, tornando-se, assim, fatores de diferenciação.

representações sociais estão intimamente associadas às funções espaciais da localidade apreciada, embora não se confundam e reduza uma à outra. Do mesmo modo que a função urbana gera atratividade por grupos que anseiam pelo serviço associado, as representações espaciais (base subjetiva para a definição das territorialidades) também promovem condições de atratividade.

No estudo realizado e exposto nesta seção, buscamos apoio nas complementares proposições de identidade simbólica e função urbana para identificar as lógicas por trás dos padrões de disposição espacial dos frequentadores – com diferentes perfis socioeconômicos e diferentes objetivos de usos – nos bairros analisados da Zona portuária.

No que concerne à aquisição de dados, optou-se pela realização de trabalhos de campo em dias e horários diferentes<sup>133</sup>, tendo como apoio a discussão sobre o uso diferenciado do tempo – rotina – no cotidiano, conforme Lefebvre (2004). Os ritmos cotidianos são mutáveis e processuais. Desta forma, para contemplá-los de modo menos fragmentado, há de ser feita uma rotina de trabalhos de campo. A nossa, foi dividida em duas etapas: **(A)** trabalhos de campo exploratórios e **(B)** trabalhos de campo para levantamento de dados qualitativos.

A dinâmica do trabalho foi empreendida em dias úteis, nos três períodos do dia. Nesse intervalo de tempo, observamos e analisamos diferentes ritmos e variações no perfil socioeconômico dos frequentadores. Além de variação temporal, foi constatada uma variação espacial no perfil dos frequentadores e tipos de usos, por bairro. Dentre as possíveis respostas para tal diferenciação espacial observada nesses perfis, tem-se a diferenciação de funções e usos envolvendo “Nova” Praça Mauá, Saúde, Gamboa e Santo Cristo, tal qual a (heterogênea) representação simbólica associada a estes lugares.

Vale ressaltar que não fomos a campo no mês de Julho nem tampouco durante as Olimpíadas<sup>134</sup>, período em que o município do Rio de Janeiro estava passando por efervescência de turistas, brasileiros e de outras nacionalidades, fato que modificou substancialmente os ritmos cotidianos e o perfil dos frequentadores nos bairros de estudo.

---

<sup>133</sup> Discriminando os períodos do dia em que ocorreram (manhã, tarde e noite). Destaca-se, ainda, que os trabalhos de campo foram operacionalizados de segunda a sexta em dias úteis e sem precipitação atmosférica (evitando alterações no número de pessoas na área e também nos tipos de usos executados).

<sup>134</sup> Os Jogos Olímpicos ocorreram entre os dias 5 e 21 de agosto de 2016, majoritariamente no município do Rio de Janeiro.

Apresentamos, a seguir, o detalhamento das fases do trabalho em módulos separados a fim de propor uma organização didática dos registros feitos.

### **A. Trabalhos de campo exploratórios**

A primeira etapa dos trabalhos de campo foi feita em dias úteis (de segunda a sexta feira) e teve objetivo de observar as áreas com maiores e menores incidências de frequentadores, as localidades onde as forças de segurança pública se instalam e os principais usos das diferentes áreas inseridas na Zona Portuária. De maneira sintética, buscou-se uma aproximação das espacialidades e ritmos cotidianos presentes na “Nova” Praça Mauá e no conjunto dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

### **B. Trabalhos de campo para levantamento de dados qualitativos**

A segunda etapa dos trabalhos de campo teve como objetivos principais a identificação do perfil socioeconômico de frequentadores e as áreas onde os diferentes grupos realizam suas práticas espaciais. Para tal, a aquisição de dados ocorreu durante os cinco dias úteis da semana, nos três bairros de análise e durante os três turnos do dia. Realizamos um total de 675 entrevistas estruturadas<sup>135</sup> com frequentadores – total de 225 entrevistas estruturadas para cada um dos três bairros estudados. O Quadro 8 ilustra a disposição de entrevistas por turno diário e por dia da semana. A operação retratada ocorreu na Saúde (englobando a “Nova” Praça Mauá), Gamboa e Santo Cristo.

---

<sup>135</sup> A CDURP foi contactada para sabermos se há algum estudo a respeito do número aproximado de frequentadores na área de estudo, mas seus representantes informaram que não há. Caso houvesse, entrevistaríamos 0,5% deste total. Como esta opção metodológica não foi possível, optou-se em realizar, diariamente, 45 entrevistas por bairro, distribuindo-as em 15 no período matutino, 15 no período vespertino e 15 no noturno.

**Quadro 8**<sup>136</sup>: Total de entrevistas realizadas junto aos frequentadores, por bairro. Dias e turnos semanais - 2016.

	2ª feira	3ª feira	4ª feira	5ª feira	6ª feira
Manhã	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas
Tarde	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas
Noite	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas	15 entrevistas

Fonte: Elaboração própria.

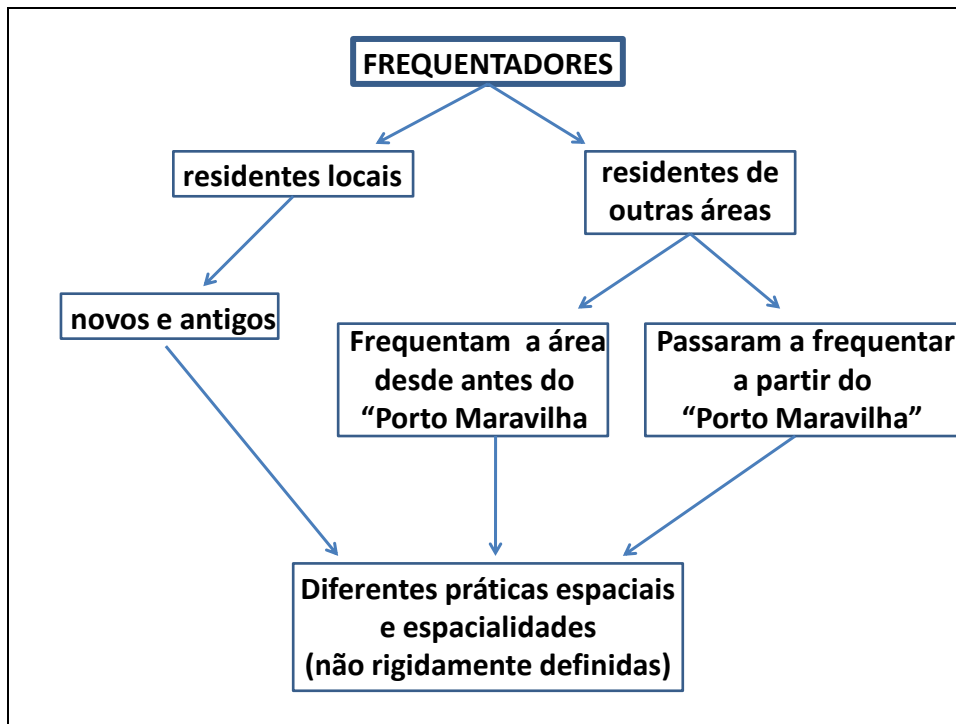
Em razão dos trabalhos de campo exploratórios, quando operacionalizamos a 2ª etapa, caracterizada pela obtenção de dados qualitativos, já tínhamos conhecimento prévio das áreas dos bairros com maiores incidências de frequentadores cotidianos, permitindo que zoneássemos os lugares com maiores densidades populacionais para a operacionalização das entrevistas. Além da “Nova” Praça Mauá e do Boulevard Olímpico (antiga Avenida Rodrigues Alves), selecionamos para entrevistar: **a)** na Saúde– Avenida Venezuela; Rua Sacadura Cabral (até a altura do Cais do Valongo) e Avenida Barão de Tefé; **b)** na Gamboa– trecho da Avenida Sacadura Cabral depois do Cais do Valongo, Praça da Harmonia, Rua Pedro Ernesto e Rua do Livramento, e **c)** em Santo Cristo– Avenida Binário do Porto; entorno da Rodoviária Novo Rio; Avenida Cidade de Lima; Rua Santo Cristo e Praça Santo Cristo.

Como os *frequentadores* compõem um complexo arranjo de atores, práticas espaciais e ações discursivas, elaboramos o organograma abaixo para auxiliar os leitores na decodificação (ainda inicial) deste amplo grupo. De modo geral, pode-se dividi-los em dois subgrupos (tendo como critério o local de moradia): residentes locais e residentes de outras áreas.

---

<sup>136</sup> Vale frisar que se trata de uma pesquisa qualitativa, sem pretensões quantitativas de amostragem estatística. Embora tenhamos efetuado uma tabulação e elaboração porcentual para análise dos resultados, o interesse é estritamente qualitativo para aproximação com o objeto de investigação. A íntegra do questionário utilizado nas entrevistas está disponível nos anexos da dissertação.

**Esquema 7:** Subdivisões possíveis dos frequentadores da área de estudos



Fonte: Organização própria.  
Pesquisa de campo, 2016.

Propomos uma subdivisão entre os residentes locais para fazer uma diferenciação por tempo de moradia na localidade (pessoas que passaram a morar na área após 2009 e mais antigos), o nos que possibilita refletir se suas práticas espaciais são as mesmas ou não. Com relação aos residentes em outras zonas da cidade, a subdivisão foi organizada levando-se em consideração a quantidade de tempo em que visitam a área (antes de 2009 e após 2009). Essas premissas nos permitem, ainda, indagar se esses dois grupos de pessoas mantêm práticas espaciais diferentes, ou não, podendo variar de acordo com perfis de escolaridade e renda. Essa indagação se sustenta na modificação de funções urbanas da área, no período retratado (antes de 2009 e depois de 2009) e também na sua ressignificação espacial.

Em relação aos tipos de práticas espaciais que os distintos grupos exercem na área de estudos, além da questão simbólica relacionada às representações espaciais, entendemos que as funções de cada localidade são fundamentais. Como exemplo de situação tem-se a Rua Sacadura Cabral, via que corta os bairros Saúde e Gamboa, com extensão que vai desde a altura do Museu MAR até a Praça da Harmonia. O limite que divide a via entre os bairros Saúde e Gamboa é a Avenida Barão de Tefé, na altura do Cais do Valongo. A Rua Sacadura Cabral é um exemplo interessante de ser mencionado

já que as funções e os usos espaciais nela presentes são extremamente contrastantes, se comparadas as porções inseridas na Saúde e na Gamboa. Na Figura 24, a mencionada rua está destacada pelas cores azul claro (trecho da via na Gamboa) e amarelo (trecho da via na Saúde).

**Figura 23:** Rua Sacadura Cabral, destacando em azul o trecho na Gamboa e em amarelo o trecho na Saúde. Diferentes funções e usos espaciais



Fonte: Google Earth.

Em razão da operacionalização da primeira etapa das obras visando reestruturar a Zona Portuária, iniciou-se um processo de ampliação das diferenças entre os trechos da Rua Sacadura Cabral na Saúde e na Gamboa. Como o primeiro bairro mencionado foi o que teve as obras prontas no primeiro momento, atualmente suas ruas estão padronizadas e com novas árvores plantadas. Além disso, novos serviços chegaram e intensificaram a modificação funcional da Saúde. No caso específico da Rua Sacadura Cabral (trecho da Saúde), novas lojas e bares surgiram. Empreendimentos como a champanheria JAZZ INN e a sede da CDURP também foram para o trecho da via. Abaixo seguem algumas imagens do trecho da rua, na Saúde.



**Foto 17:** Rua Sacadura Cabral. Calçada repadronizada, novas árvores e fiação enterrada



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 18:** Rua Sacadura Cabral. Trecho do Largo da Prainha após as obras de melhoria infraestrutural



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 19:** Rua Sacadura Cabral. Instalação da sede da CDURP



Fonte: <http://conen.com.br/projetos/instalacoes-prediais-sustentaveis-da-cdurp/>

**Foto 20:** Rua Sacadura Cabral. Novos empreendimentos de diversão noturna



Fonte: [http://www.boadiversao.com.br/guia/rio-de-janeiro/noite/local/id/248/sacadura\\_154](http://www.boadiversao.com.br/guia/rio-de-janeiro/noite/local/id/248/sacadura_154)

Já o trecho da Rua Sacadura Cabral situado na Gamboa possui usos e paisagens diferentes. Lá, as obras de padronização do calçamento ainda não foram realizadas e são comuns as atividades consideradas de menor *status*, como oficina mecânica, estacionamento, depósito e mercado. Além disso, há forte presença de ambulantes e



camelôs. Este trecho não possui casas de diversão noturna, mas é marcante a presença de moradores em situação de rua, tanto durante o dia quando à noite, sendo mais intensa a presença neste horário. As fotos abaixo ilustram o trecho da Rua Sacadura Cabral no bairro Gamboa.

**Foto 21:** Rua Sacadura Cabral. Altura do Hospital dos Servidores



Fonte: trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 22:** Rua Sacadura Cabral. Estacionamento em antigo posto de combustível fora de operação



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 23:** Rua Sacadura Cabral. Oficina mecânica



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 24:** Rua Sacadura Cabral. mercado



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

Foto 25: Rua Sacadura Cabral. Depósito



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

Por meio da aplicação de questionários nesta etapa dos trabalhos de campo, foi possível averiguar que as diferenças entre os trechos assinalados da Rua Sacadura Cabral transcendem à materialidade, funções e usos espaciais. O perfil dos usuários é também distinto. No trecho correspondente ao bairro Saúde, a maioria dos entrevistados foi de pessoas que moram em outras zonas do município do Rio de Janeiro, mas que lá estavam principalmente a trabalho e/ou lazer. Já no trecho correspondente à Gamboa, a maioria dos entrevistados mora na área objeto de pesquisa e os que vêm de outras áreas, o faziam principalmente por trabalho ou necessidades médicas – centralidade exercida pelo Hospital dos Servidores.

O exemplo da Rua Sacadura Cabral reforça a proposição de que as funções de dada localidade, associadas à identidade simbólica que os diferentes grupos sociais têm por ela, mantêm relações com as práticas espaciais lá exercidas e os grupos sociais nela presentes. No trecho “nobre” da Sacadura Cabral há a presença constante de agentes do *Centro Presente* e da Guarda Municipal; no segundo trecho, eles vão geralmente de passagem, dentro de viaturas e de modo esporádico. No trecho “nobre” da Sacadura



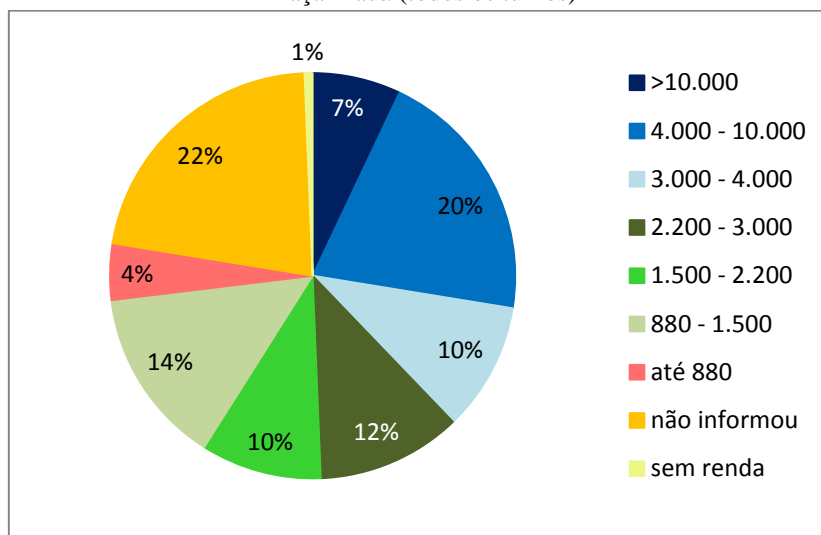
Cabral encontram-se muitas pessoas que alegaram estar conhecendo os espaços reestruturados da “revitalizada” Zona portuária; no segundo trecho, há moradores com medo de que as obras de melhoria infraestrutural não cheguem até lá. Embora os dois trechos sejam separados apenas por uma via, a Avenida Barão de Tefé, elas apresentam contrastes nas formas, padrões de calçamento, funções, no público e nas práticas espaciais nelas executadas.

Considerando que essa leitura apresentada sumariamente pode ser aprimorada, apresentamos, daqui em diante, os resultados obtidos através dos questionários aplicados na área de estudos. Ao final deste capítulo, ansiamos identificar o perfil socioeconômico dos atuais frequentadores, seus locais de residência e se há padrões nas práticas espaciais desempenhadas pelos diferentes grupos que utilizam a Zona Portuária para realização de atividades diversas. Para tanto, organizamos a seguinte estrutura: **(1)** Intervalo de renda mensal familiar dos entrevistados, tendo como recorte amostral todos os turnos dos três bairros analisados; **(2)** Intervalo de renda mensal familiar por período do dia, em cada bairro; **(3)** Grau de escolaridade englobando todos os turnos de cada bairro, esmiuçando-se, também, o grau de escolaridade por período analisado por bairro; **(4)** Local de moradia dos entrevistados, englobando todos os períodos analisados por bairro; **(5)** Percentual de pessoas entrevistadas, por bairro, que já frequentava a Zona Portuária antes de 2009 (ou não) e as justificativas para tal (englobando todos os turnos por bairro) e **(6)** Motivos que levaram aos entrevistados a visitar a Zona Portuária no dia da entrevista, por bairro, aglutinando e depois separando tal informação por período do dia.

## 5.1 Tratamento dos dados obtidos através dos questionários aplicados

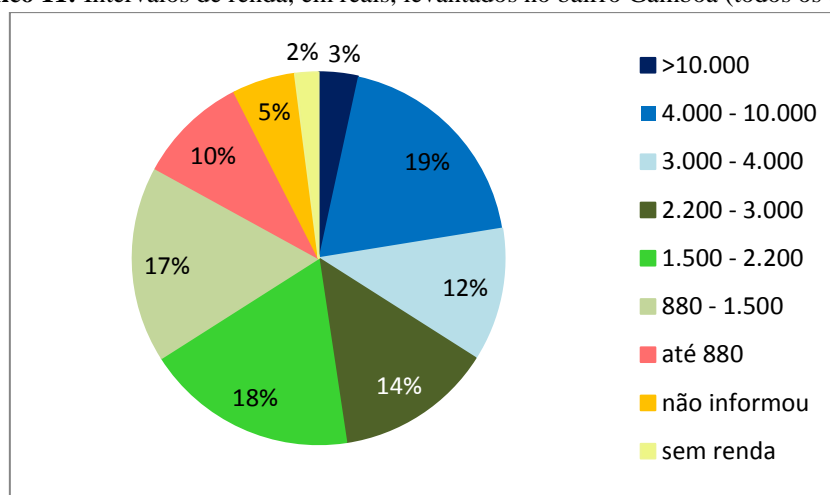
### I. Intervalo de renda mensal familiar [comparativo dos bairros englobando todos os turnos]

**Gráfico 10:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde e “Nova” Praça Mauá (todos os turnos)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

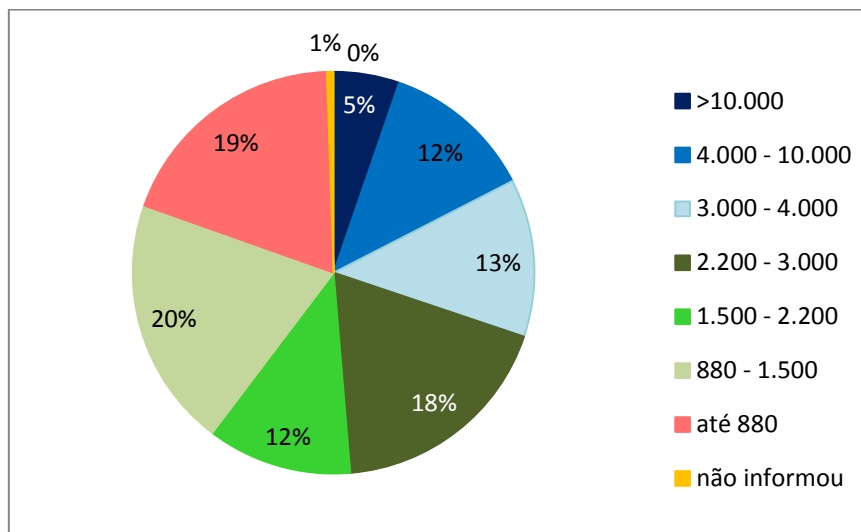
**Gráfico 11:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (todos os turnos)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.



**Gráfico 12:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (todos os turnos)



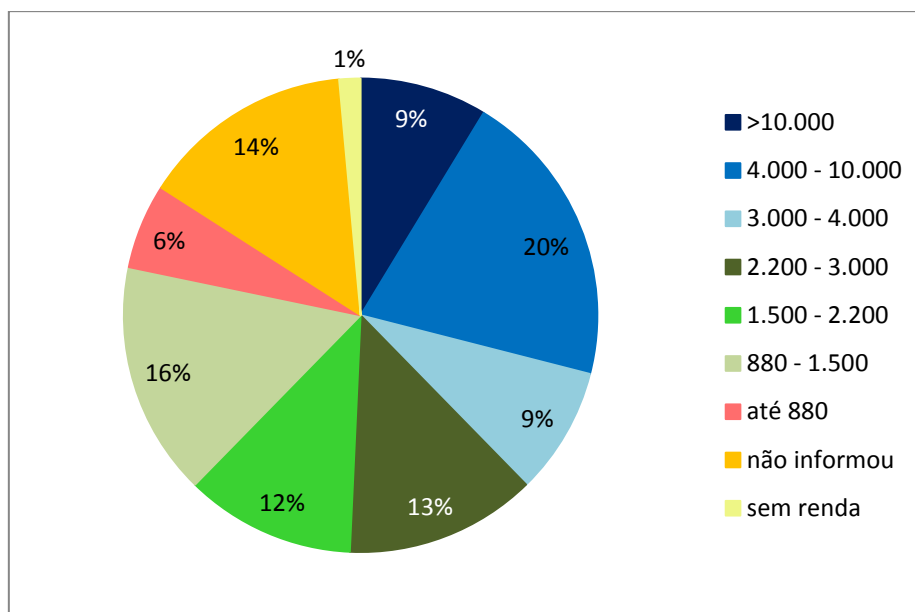
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Para cada um dos gráficos acima foi necessária a utilização de 225 questionários (15 matutinos, 15 vespertinos e 15 noturnos, durante cinco dias, de segunda a sexta). Através deles, pode-se constatar que os frequentadores com renda mensal familiar superior a 10 mil reais e entre 4 mil e 10 mil reais estavam na “Nova” Praça Mauá e na Saúde. Também figura nesta localidade o maior percentual de pessoas que não informou a renda mensal familiar (22%). A recusa em informar este dado se intensificava durante as noites. A Gamboa teve destaque dentre os entrevistados que afirmaram ter renda familiar mensal entre 1.500 reais e 2.200 reais. Já Santo Cristo apresentou o maior número de pessoas entrevistadas com renda mensal familiar entre 3 mil e 4 mil reais; 2.200 e 3 mil reais; 880 e 1.500 reais e, principalmente, pessoas com até 880 reais. O bairro que menos pessoas afirmaram pertencer a este intervalo de renda foi a Saúde.

Com o objetivo de observar se há modificações no padrão total do intervalo da renda mensal familiar nos três bairros analisados, tendo-se como variável os três períodos do dia, apresentaremos um total de nove gráficos – três por bairro – para podermos apreciar se há, ou não, modificações no padrão acima apresentado.

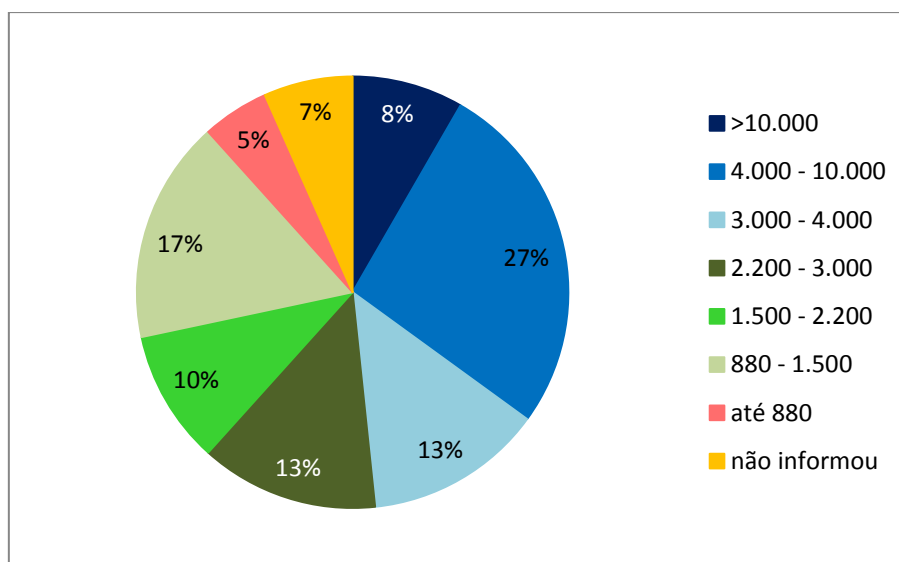
## II. Intervalos de renda na Saúde [envolvendo os três turnos do dia]

**Gráfico 13:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (manhã)



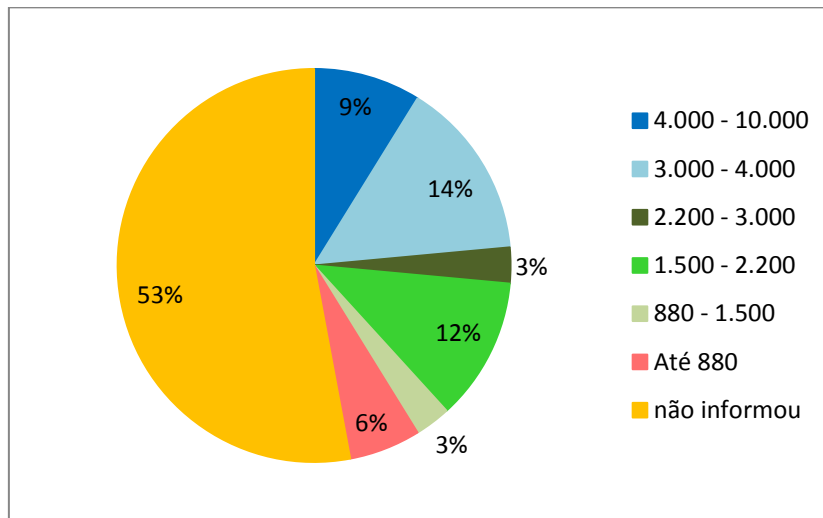
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 14:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 15:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Saúde (noite)

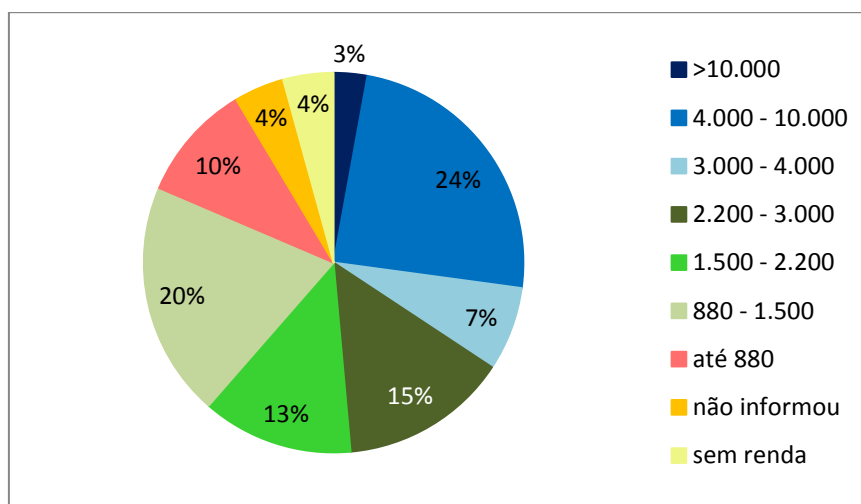


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Interpretados os gráficos sobre os intervalos de renda presentes nos três períodos do dia na Saúde, torna-se possível averiguar se há variações temporais desse indicador no bairro. O intervalo de renda mensal familiar que mais figura no turno da manhã e durante as tardes situa-se entre 4.000 e 10.000 reais. Durante a noite, por questões relacionadas à insegurança, a resposta mais frequente foi negar-se a responder a pergunta, totalizando 53% dos entrevistados nesse período.

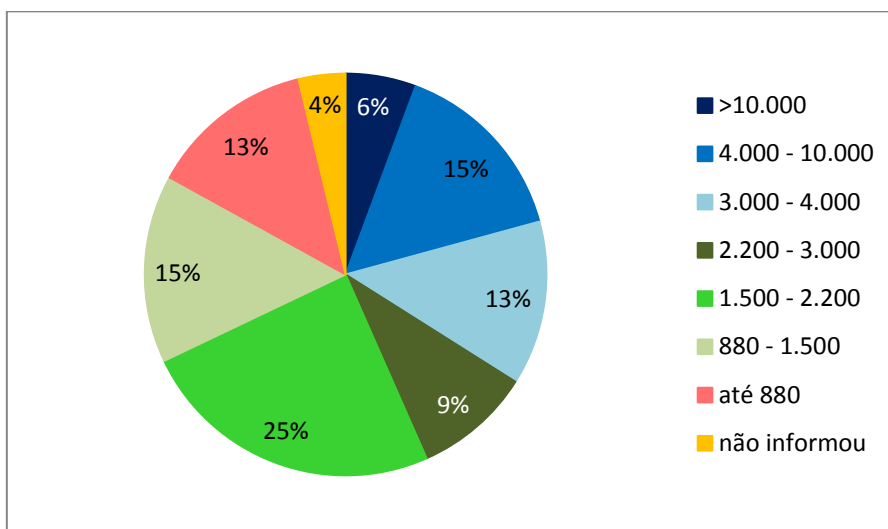
### III. Intervalos de renda na Gamboa [envolvendo os três turnos do dia]

**Gráfico 16:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (manhã)



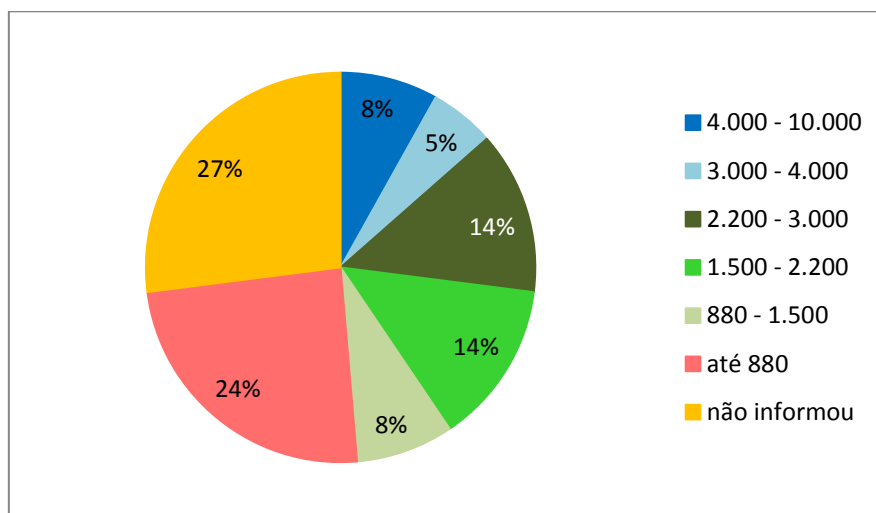
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 17:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 18:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Gamboa (noite)

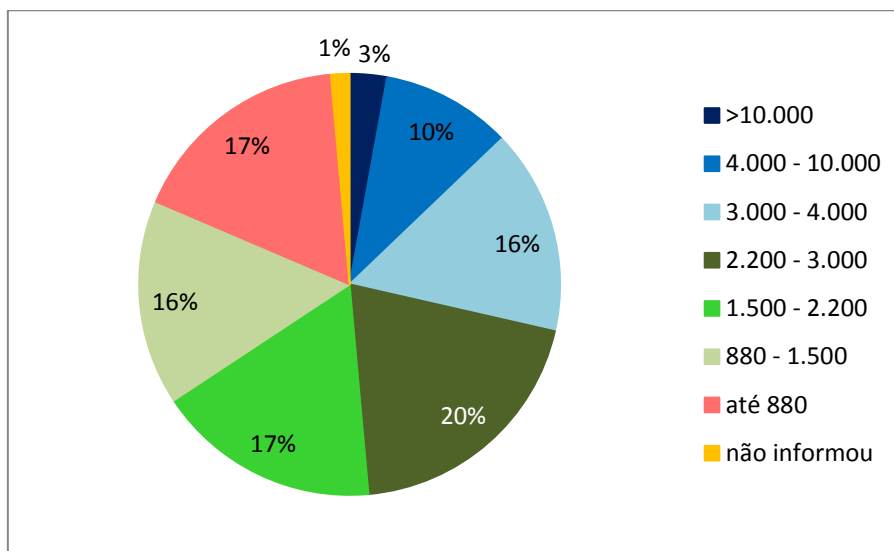


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Comparando-se os intervalos de renda que mais figuraram na Gamboa por período do dia, vê-se que há diferença com relação à Saúde apenas no turno da tarde. Durante a manhã, 24% dos entrevistados alegam enquadrar-se no intervalo entre 4 mil e 10 mil reais; durante a tarde, a maioria diz pertencer à faixa entre 1.500 e 2.200 reais. Com relação aos entrevistados no período noturno, mais uma vez a maioria preferiu não informar a renda mensal familiar.

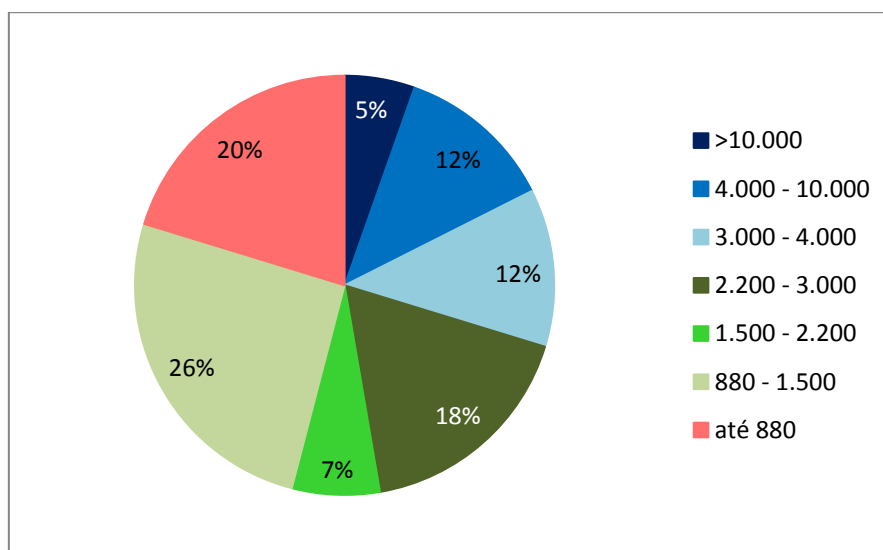
#### IV. Intervalos de renda em Santo Cristo [envolvendo os três turnos do dia]

**Gráfico 19:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (manhã)



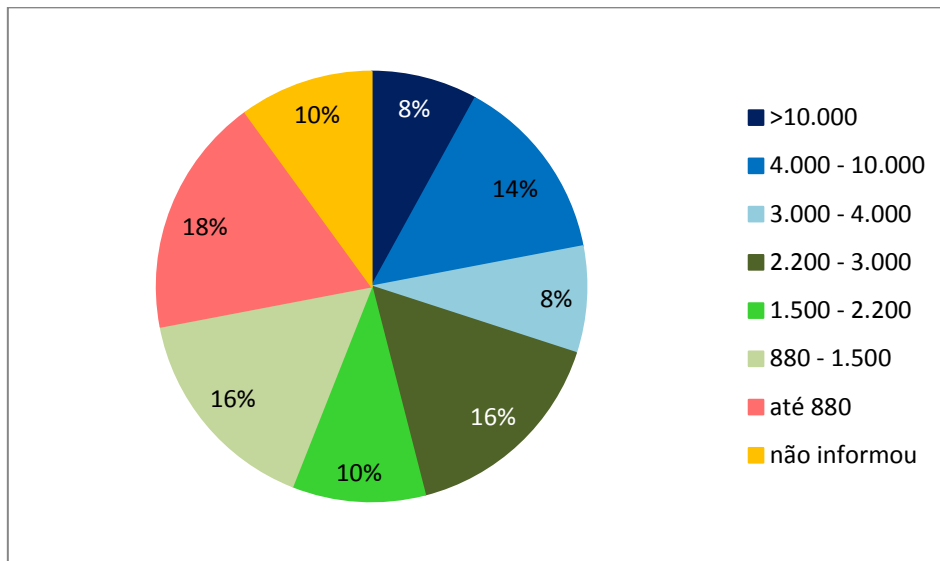
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 20:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 21:** Intervalos de renda, em reais, levantados no bairro Santo Cristo (noite)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

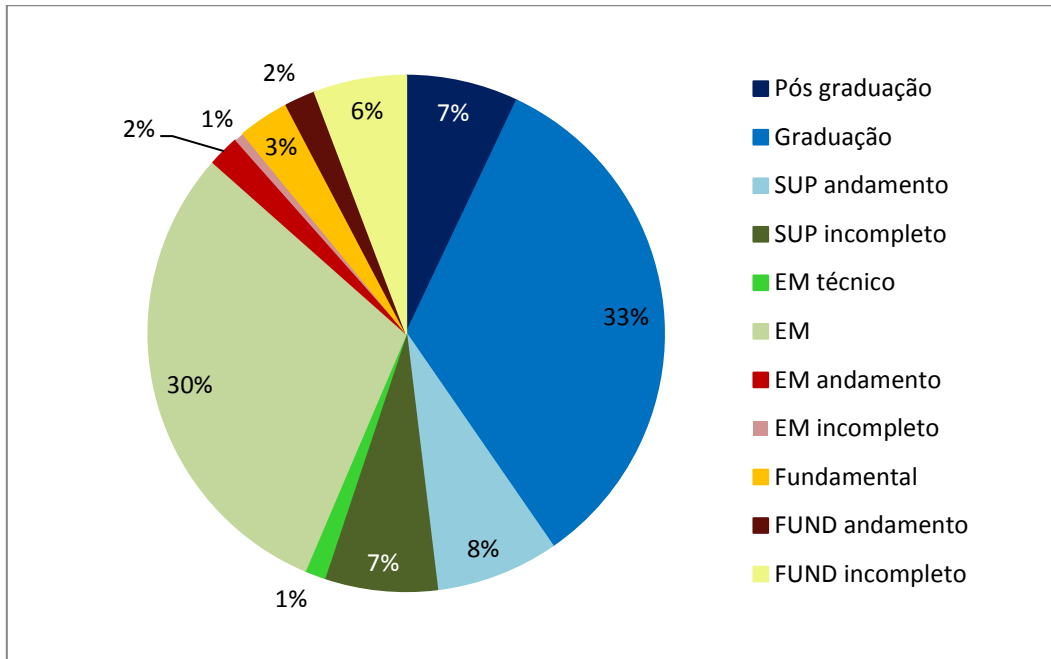
Santo Cristo apresenta o padrão mais contrastante se comparado aos outros dois bairros de análise. Além disso, segundo os dados adquiridos pelos questionários, é o lugar em que a maioria dos frequentadores possui renda familiar mensal mais baixa. Durante a manhã, grande parte dos entrevistados situa-se no intervalo de renda familiar entre 2.200 e 3.000 reais; durante a tarde, entre 880 e 1.500 reais e, durante a noite, o intervalo de renda mais mencionado foi até 880 reais, sendo que apenas 10% dos entrevistados se recusaram a responder (menor percentual se comparar os três bairros no período noturno).

#### ***V. Grau de escolaridade [comparativo dos bairros englobando todos os turnos]<sup>137</sup>***

Com o propósito de desvendar o perfil social dos atuais frequentadores da área de pesquisa, levantamos as faixas de escolaridade dos entrevistados buscando saber se há padrões de distribuição espacial. A partir dos dados coletados, obtivemos acesso aos cenários expressos nos gráficos a seguir, em cada um dos bairros.

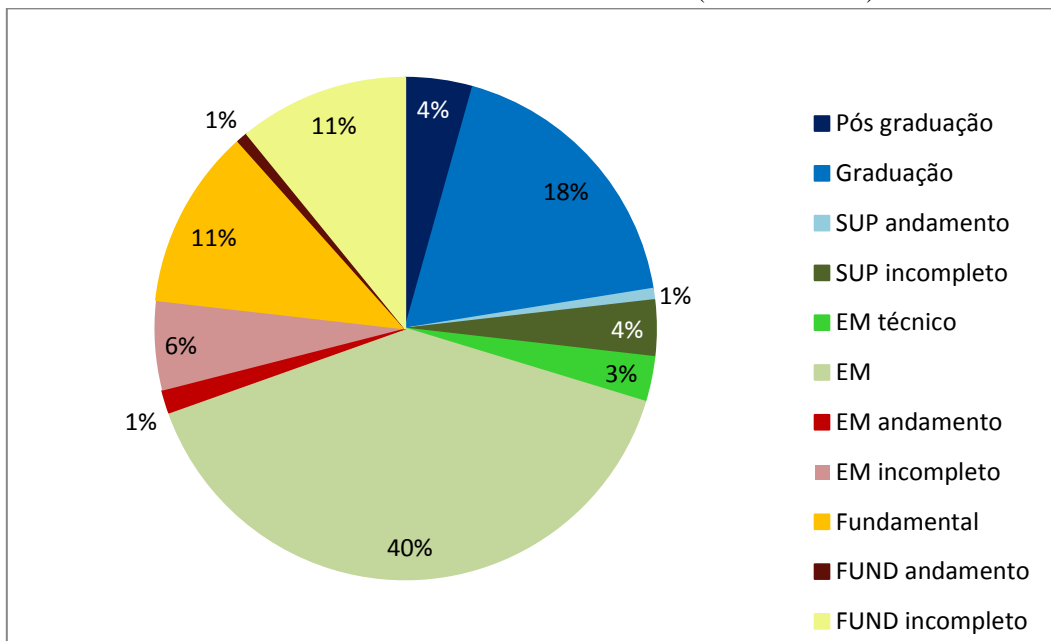
<sup>137</sup> Os gráficos referentes ao item “Grau de escolaridade” apresentam abreviaturas. Elas significam: SUP = ensino superior / EM = ensino médio / FUND = ensino fundamental.

**Gráfico 22:** Escolaridades levantadas Saúde (todos os turnos)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

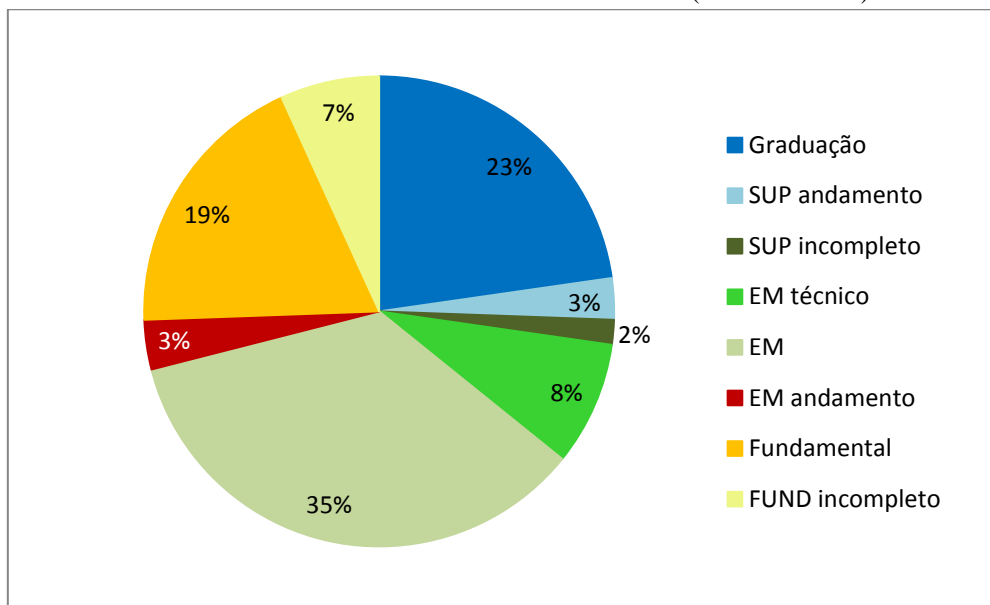
**Gráfico 23:** Escolaridades levantadas Gamboa (todos os turnos)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.



**Gráfico 24:** Escolaridades levantadas Santo Cristo (todos os turnos)

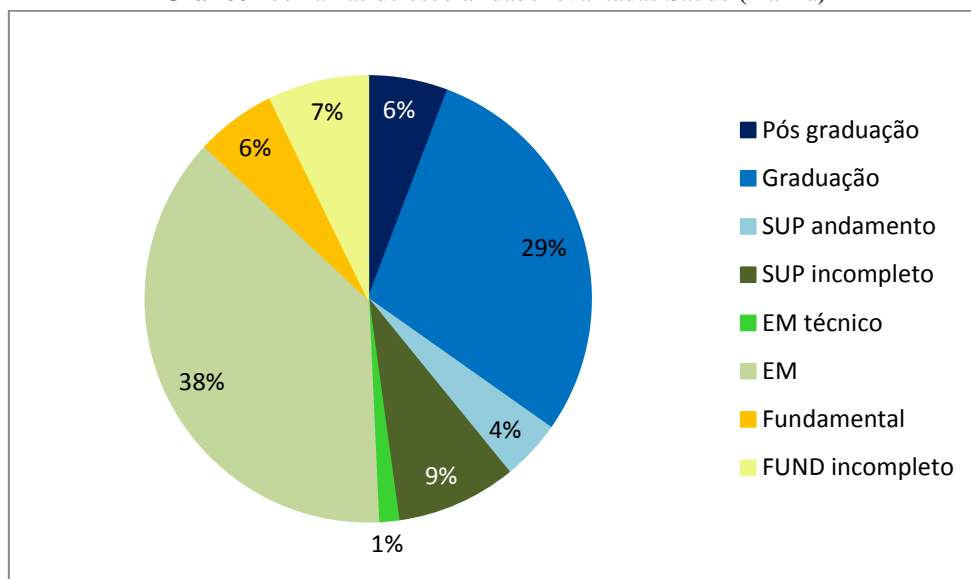


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

O padrão dos dois níveis de escolaridade que mais aparecem nos três bairros de análise é similar, contendo pessoas com graduação completa e ensino médio finalizado. Na Saúde, a escolaridade mais mencionada é graduação completa, seguida por ensino médio. Já na Gamboa e em Santo Cristo, a escolaridade mais respondida foi ensino médio completo e, em seguida, graduação. A Saúde também destoa de Gamboa e Santo Cristo no terceiro campo de escolaridade mais assinalada. Enquanto lá se tem a graduação em andamento, na Gamboa empatam ensino fundamental completo e incompleto e em Santo Cristo, ensino fundamental completo. Vale ressaltar, também, que Santo Cristo foi o único bairro onde nenhum dos 225 entrevistados afirmou possuir curso de pós-graduação.

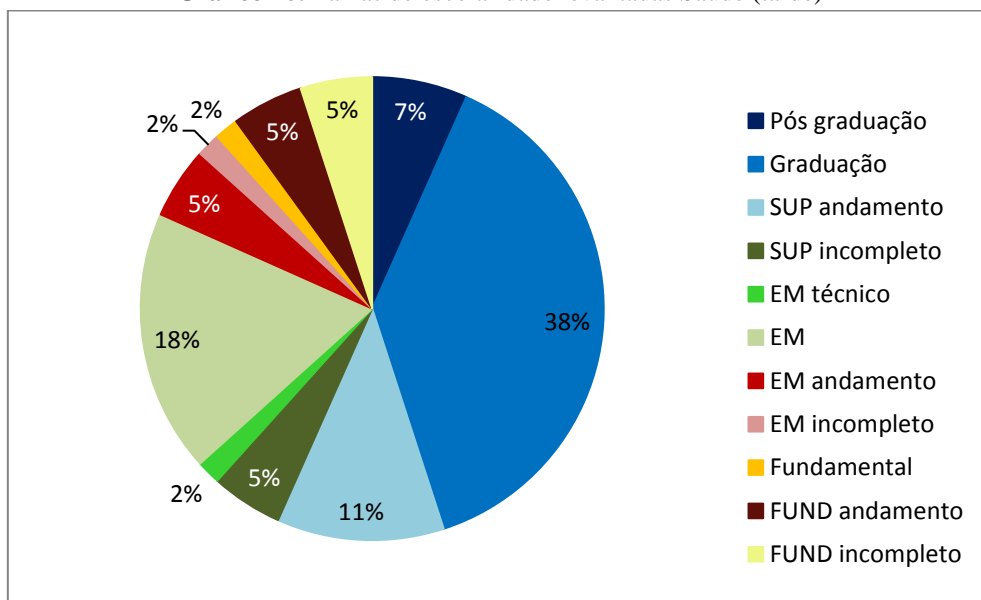
**VI. Graus de escolaridade levantados na Saúde [envolvendo os três turnos do dia]**

**Gráfico 25:** Faixas de escolaridade levantadas Saúde (manhã)



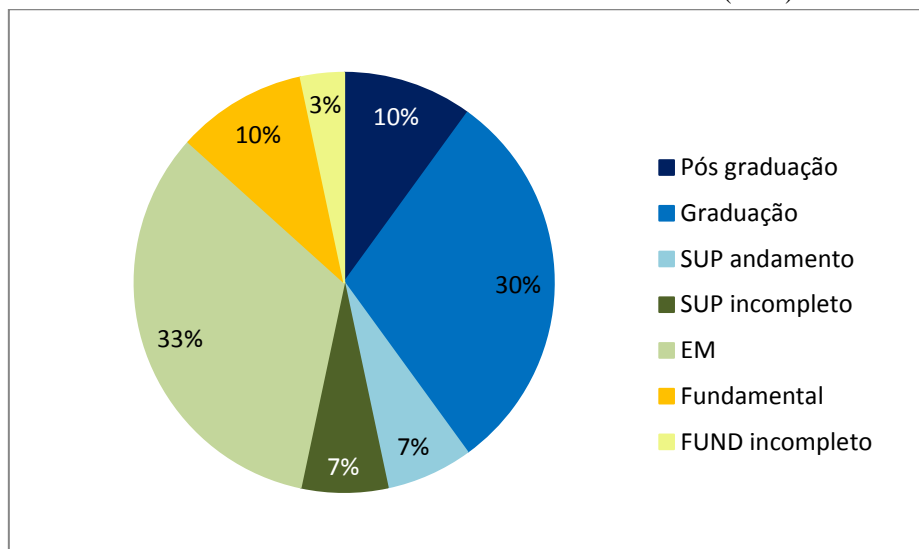
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 26:** Faixas de escolaridade levantadas Saúde (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 27:** Faixas de escolaridade levantadas Saúde (noite)

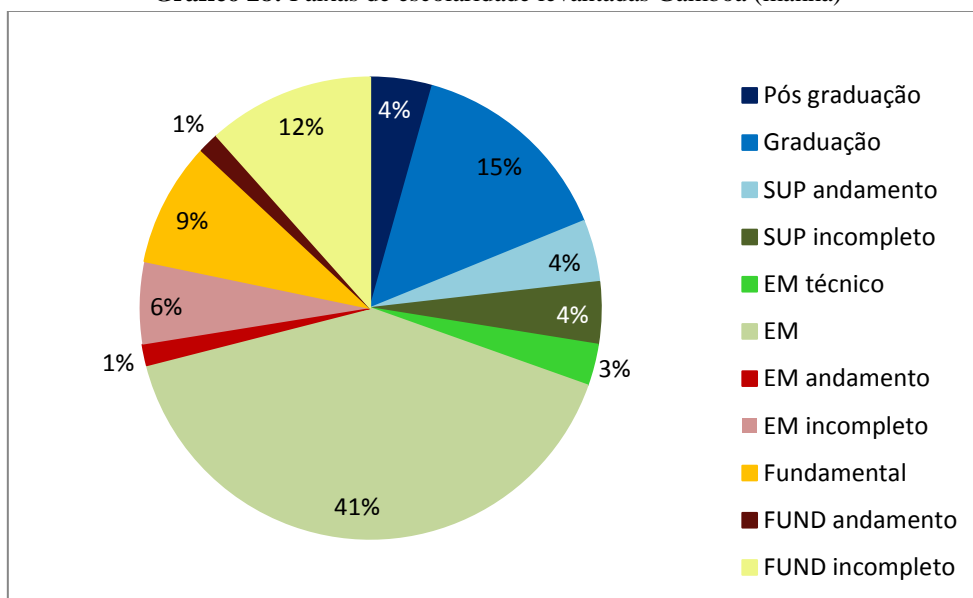


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

As faixas de escolaridade mais encontradas no bairro Saúde, separando os dados do período do dia, foram ensino médio completo e graduação completa. Durante as manhãs e as noites, o Ensino Médio ficou em primeiro lugar e a graduação em segundo. Já durante as tardes a ordem se inverteu. Além das escolaridades já mencionadas, destaca-se a presença de pessoas com pós-graduação, graduação incompleta e em andamento e, também, frequentadores com apenas o ensino fundamental.

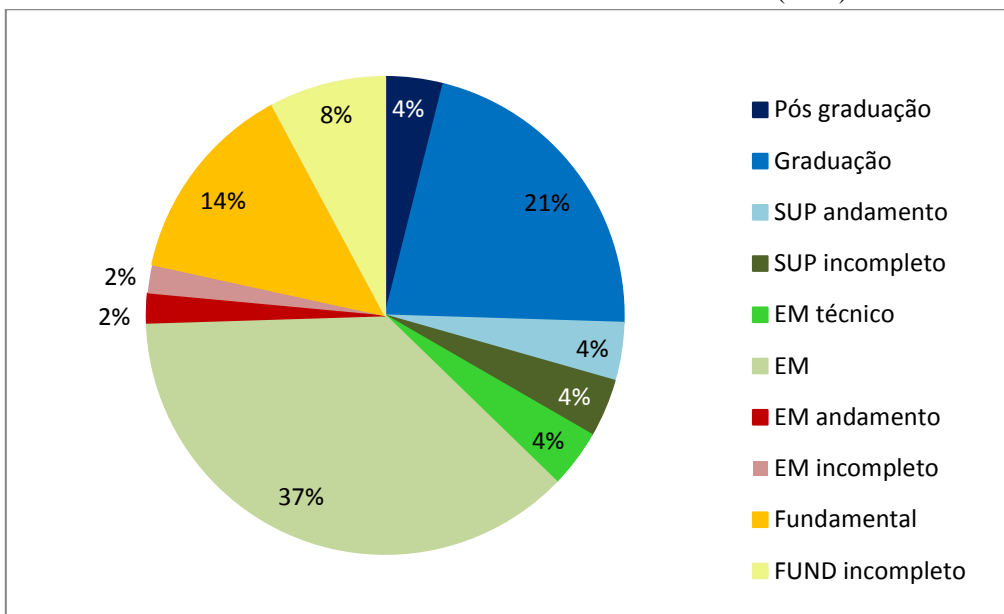
## VII. Graus de escolaridade levantados na Gamboa [envolvendo os três turnos do dia]

**Gráfico 28:** Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (manhã)



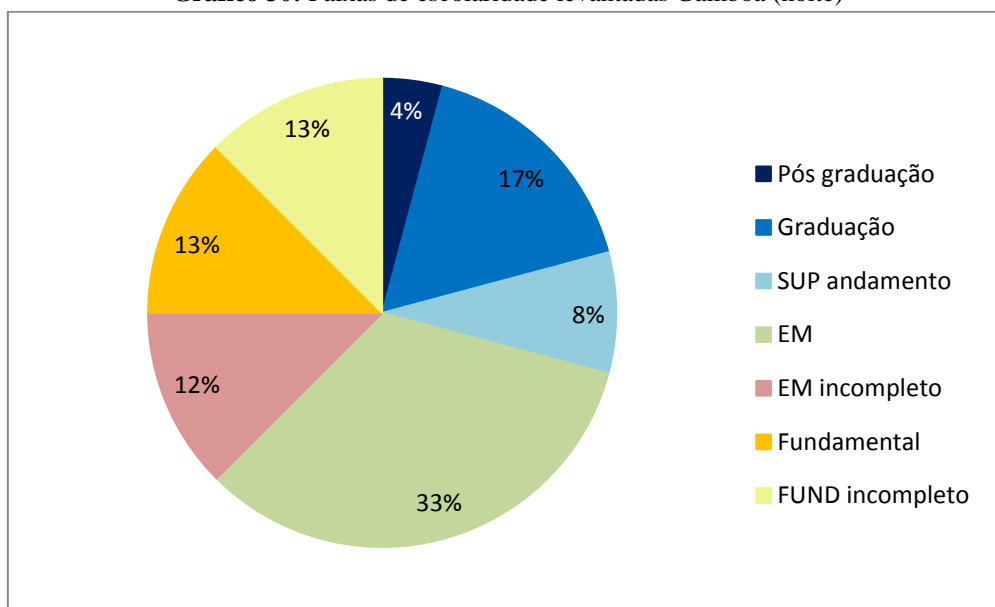
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 29:** Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 30:** Faixas de escolaridade levantadas Gamboa (noite)

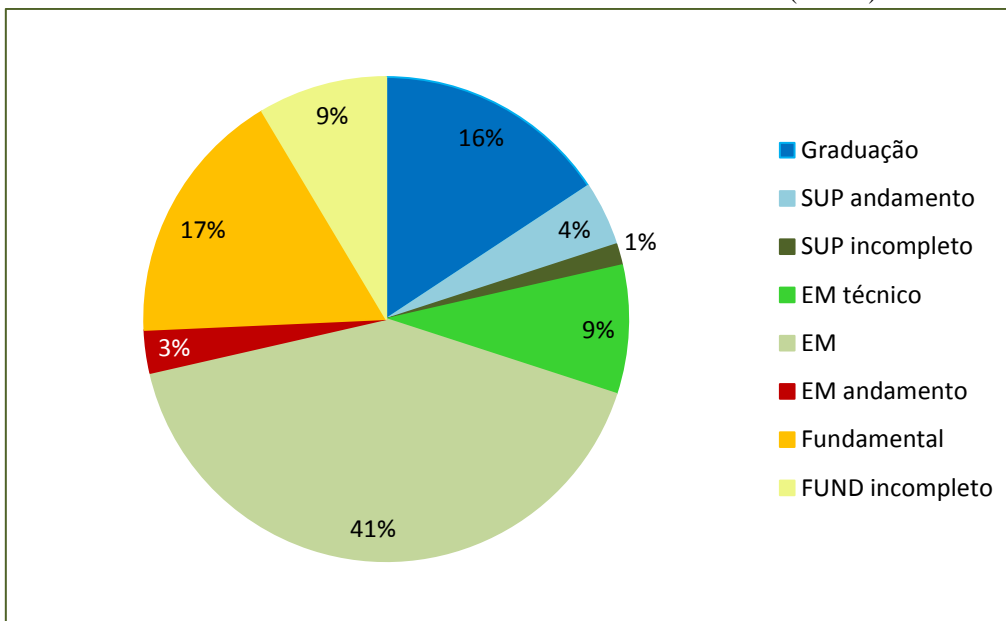


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

O bairro da Gamboa mantém o padrão em todos os turnos dos dias analisados. Tanto de manhã quanto à tarde e à noite, o grau de escolaridade que mais se faz presente é o ensino médio completo seguido de pessoas com graduação. Como faixas de escolaridade que vêm em terceiro lugar, destacam-se o ensino fundamental incompleto (durante as manhãs e as noites) e o fundamental completo, durante as tardes e as noites.

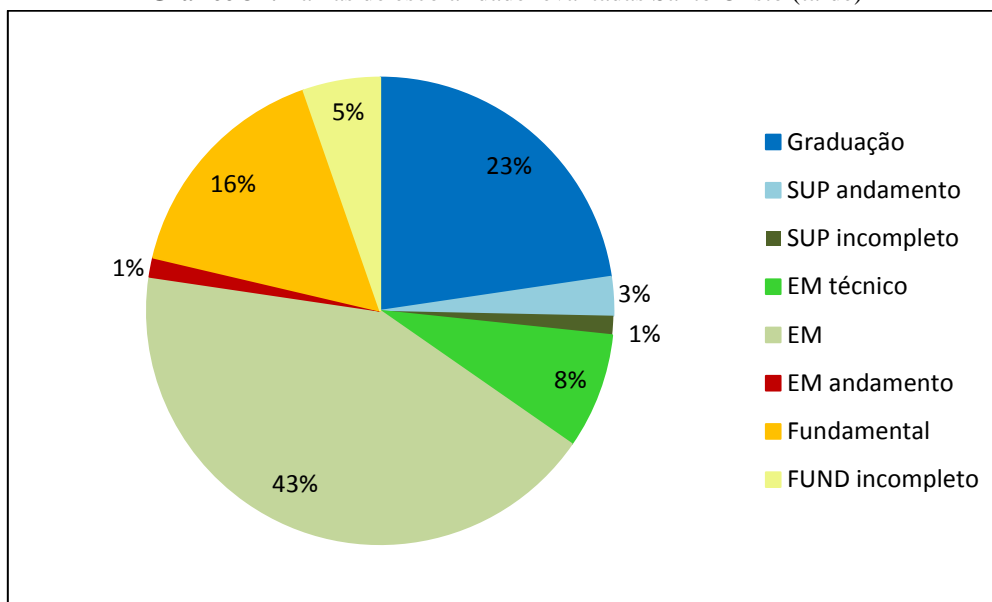
**VIII. Graus de escolaridade levantados em Santo Cristo [envolvendo os três turnos do dia]**

**Gráfico 31:** Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (manhã)



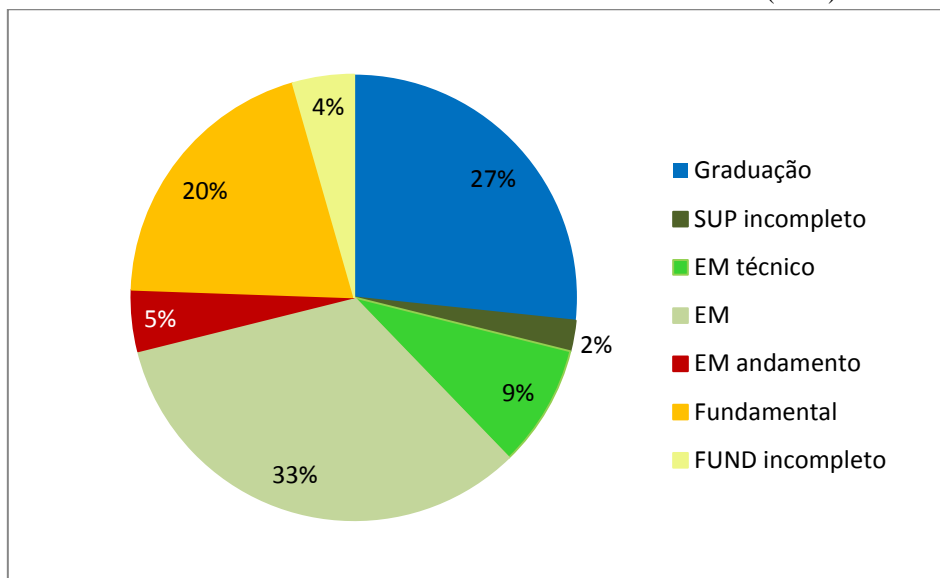
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 32:** Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (tarde)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 33:** Faixas de escolaridade levantadas Santo Cristo (noite)

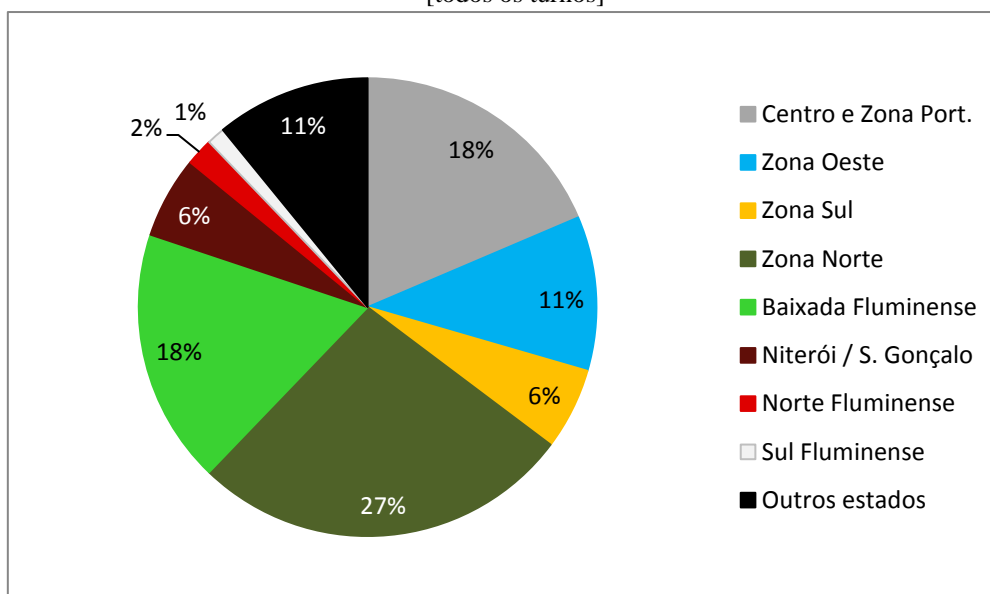


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Em Santo Cristo, durante os três períodos do dia analisados (de segunda a sexta), verificou-se que o grau de escolaridade majoritário em ambos é o ensino médio completo. Além disso, destaca-se durante tardes e noites a presença de pessoas com graduação e, durante as manhãs, pessoas com ensino fundamental completo.

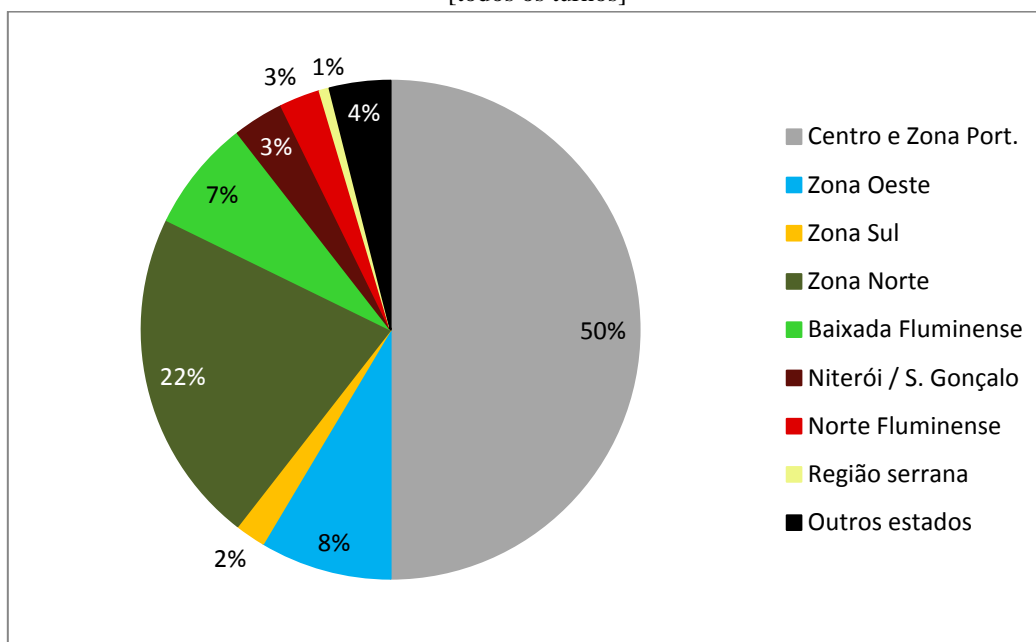
### **IX. Locais de moradia dos frequentadores entrevistados [comparativo dos bairros englobando todos os turnos]**

**Gráfico 34:** Percentual dos locais de origem dos frequentadores da Saúde entrevistados [todos os turnos]



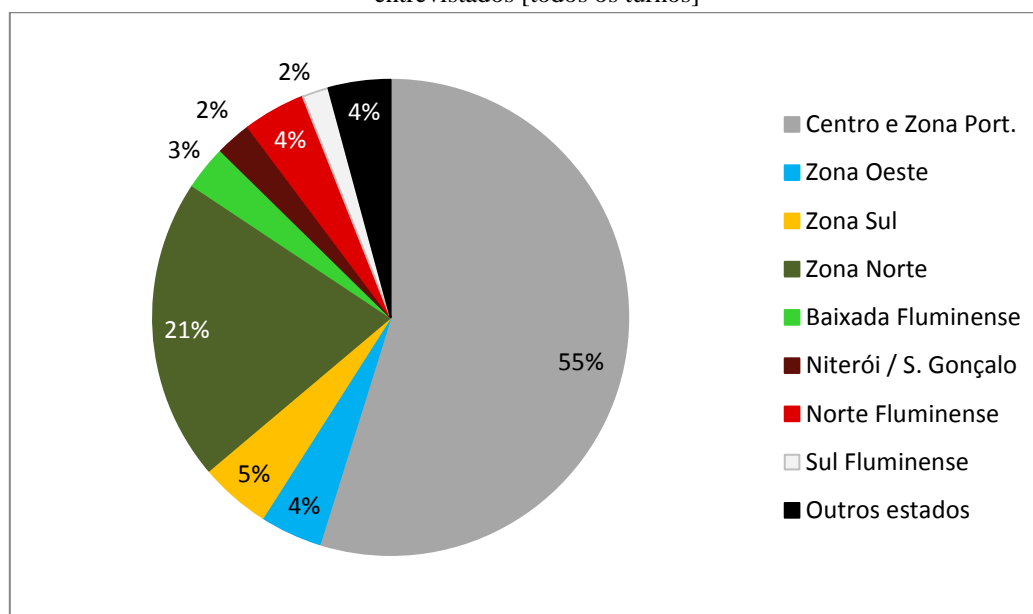
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 35:** Percentual dos locais de origem dos frequentadores da Gamboa entrevistados [todos os turnos]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 36:** Percentual dos locais de origem dos frequentadores de Santo Cristo entrevistados [todos os turnos]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

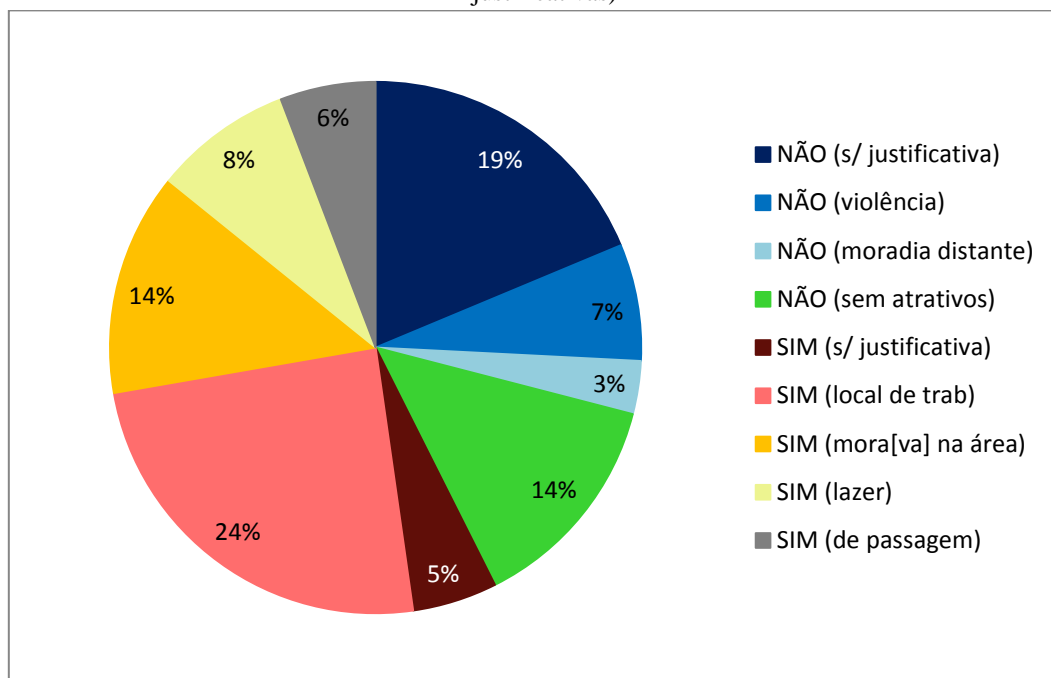
De acordo com os gráficos expostos, vê-se que o Centro juntamente com a Zona Portuária e a Zona Norte são as localidades de onde há mais moradores indo frequentar a área do recorte territorial desta pesquisa. Na Saúde, a maioria dos entrevistados



afirmou morar em bairros que compõem a Zona Norte, seguidos por Baixada Fluminense e Centro juntamente com a Zona Portuária. Já Gamboa e Santo Cristo apresentam como maior foco de seus frequentadores pessoas que moram no Centro e na própria Zona Portuária, seguidos por pessoas que moram na Zona Norte. Visto isso, o próximo item explicitará se o conjunto dos entrevistados já frequentava, ou não, a Zona Portuária antes das obras de reestruturação espacial. Esse detalhamento é importante para sabermos se os frequentadores que lá transitam o fazem há muito ou pouco tempo.

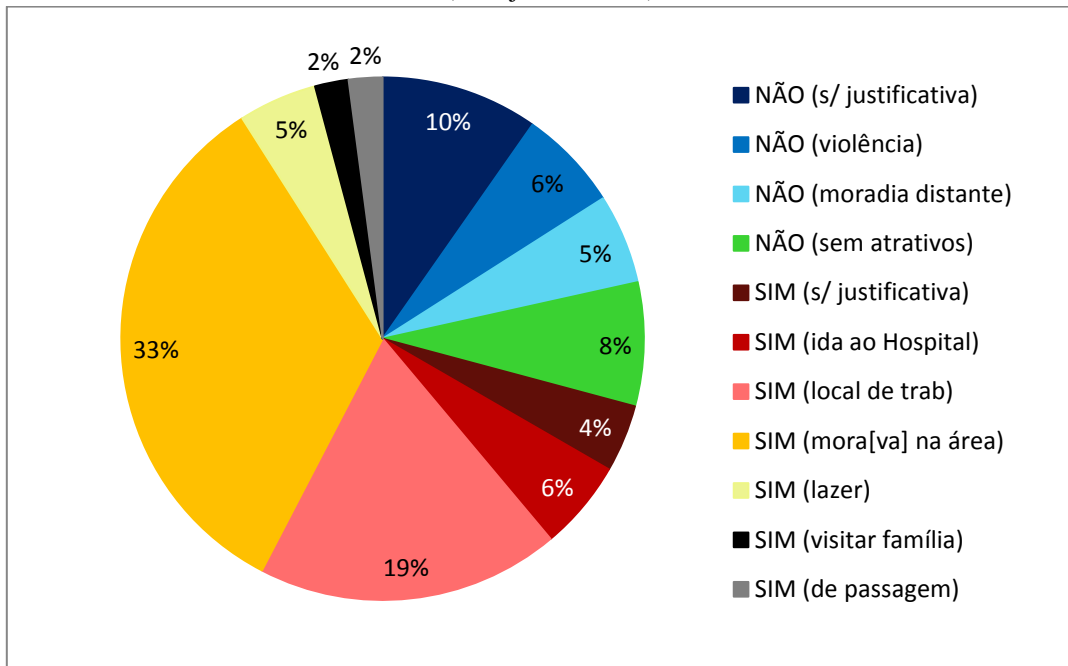
**X. Pessoas que já frequentavam a Zona Portuária antes de 2009 e as que só o fizeram após essa data [comparativo dos bairros englobando todos os turnos]**

**Gráfico 37:** Percentual de pessoas que frequentavam ou não a Saúde antes de 2009 (mais justificativas)



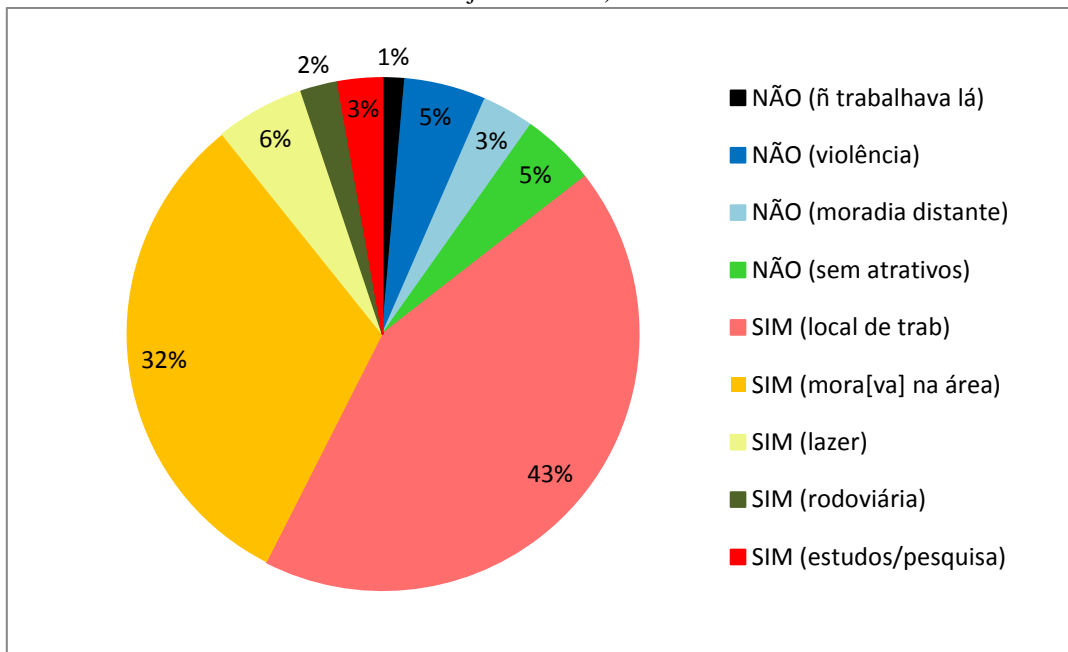
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 38:** Percentual de pessoas que frequentavam ou não a Gamboa antes de 2009 (mais justificativas)



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 39:** Percentual de pessoas que frequentavam ou não Santo Cristo antes de 2009 (mais justificativas)



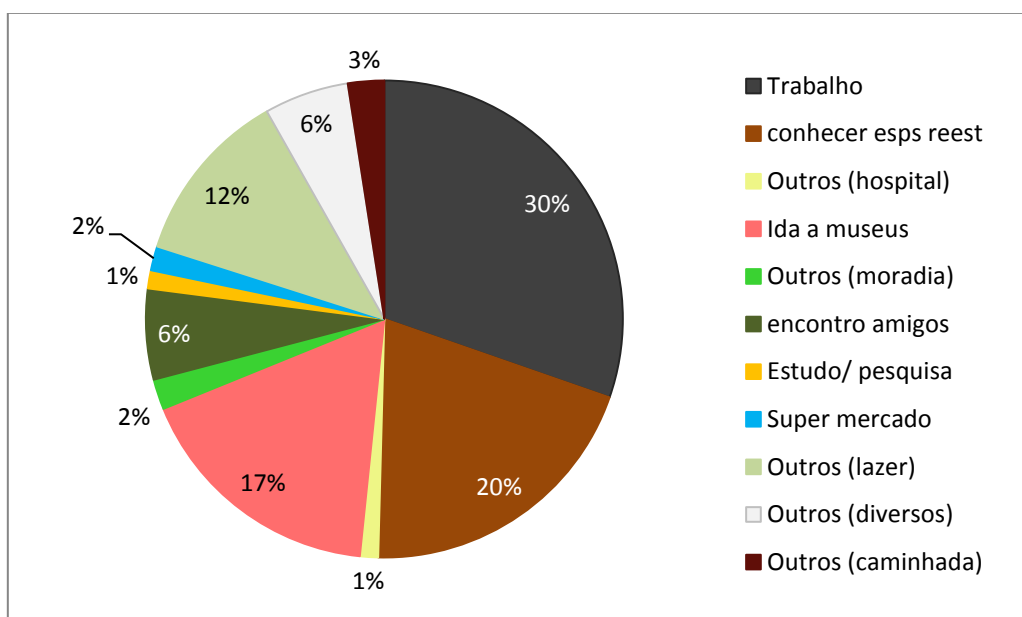
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Os gráficos apresentam uma situação na qual em nenhum dos três bairros analisados as pessoas que não frequentavam os bairros ficaram quantitativamente acima

das que já os frequentavam antes de 2009. Na Saúde e na Gamboa, os resultados foram muito próximos. Enquanto apenas 29% dos entrevistados (em cada um dos dois bairros) afirmaram que não visitavam o lugar, 71%, disseram que já frequentavam. Dentre os que responderam sim, a justificativa mais apresentada relacionava-se à moradia. Já os que afirmaram não, a maioria (omitindo os que não justificaram as causas) argumentou que não frequentava por falta de atrativos. Em Santo Cristo, a diferença entre os entrevistados que já frequentavam a área e os que não, foi ainda maior: 14% afirmaram que não iam e 86% disseram que sim. Deste quantitativo, a maioria dos que já ia o fazia por trabalhar lá e os que não iam, destacaram como fatores determinantes para tal opção, as questões de violência e a falta de atrativos.

### ***XI. Motivos que levaram os entrevistados à Zona Portuária no dia da entrevista [comparativo dos bairros englobando todos os turnos]<sup>138</sup>***

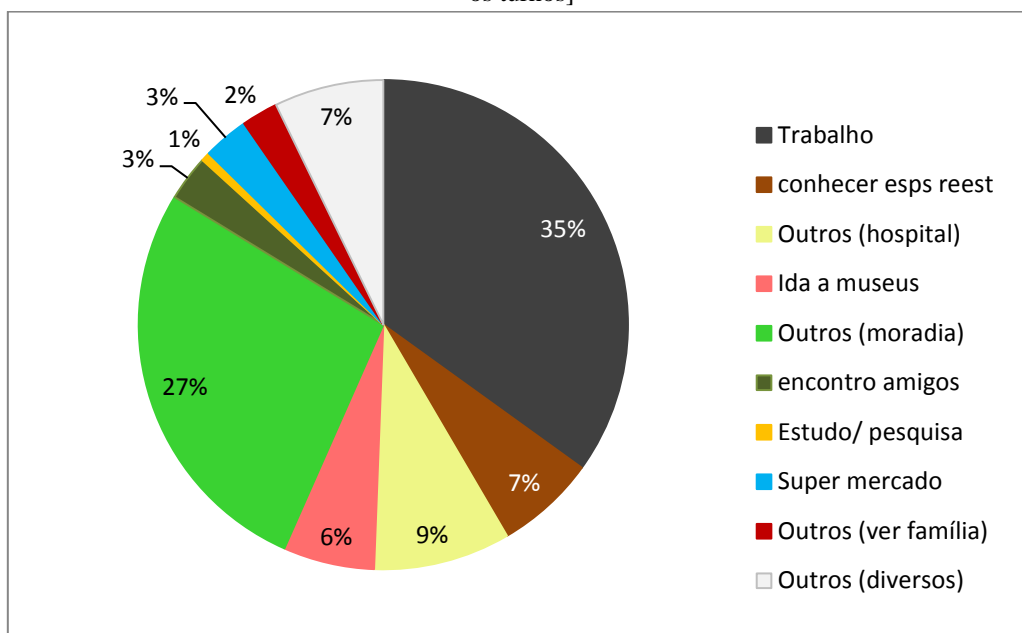
**Gráfico 40:** Motivos da visita dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [todos os turnos]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

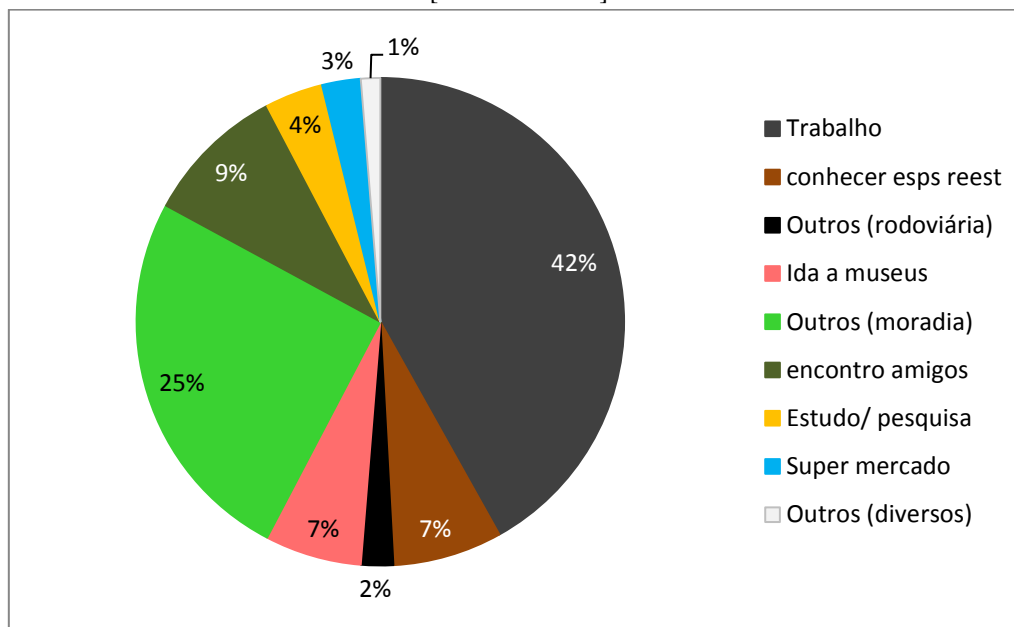
<sup>138</sup> Os gráficos referentes a este item apresentam a abreviatura *esps reest*, que significa espaços reestruturados.

**Gráfico 41:** Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [todos os turnos]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 42:** Motivos da visita dos entrevistados em Santo Cristo no dia da execução dos questionários [todos os turnos]



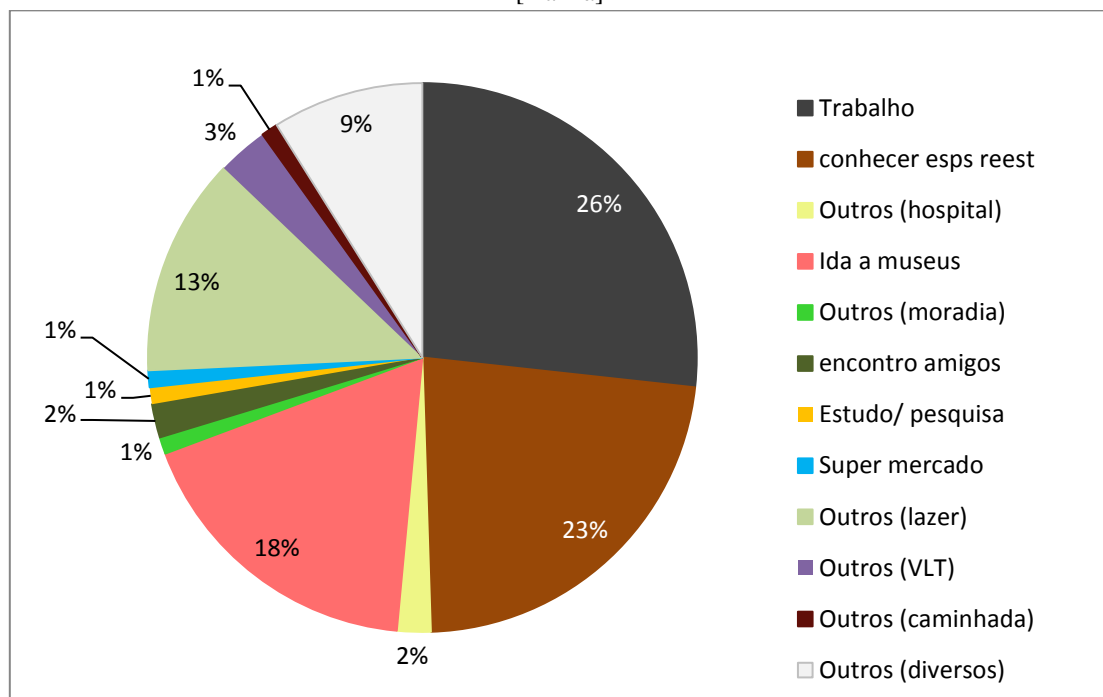
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

A análise feita neste item é importante à pesquisa por explicitar algumas das principais centralidades existentes em cada um dos bairros de análise. Na Saúde, por

exemplo, o principal fator de atração do público são as ofertas de trabalho. Em seguida aparecem os espaços reestruturados e, em terceiro lugar, os novos museus. Na Gamboa, o trabalho também figura como principal fator de atração de frequentadores, seguido por moradia e os serviços médicos do Hospital dos Servidores. Em Santo Cristo, o padrão existente é parecido com o da Gamboa. As vagas de trabalho são o principal foco de centralidade; em segundo lugar vêm as moradias e, em terceiro, encontro com amigos. Destaca-se que, apenas na Saúde, conhecer os espaços reestruturados e ir aos museus figuraram entre as três principais motivações de visita pelos entrevistados.

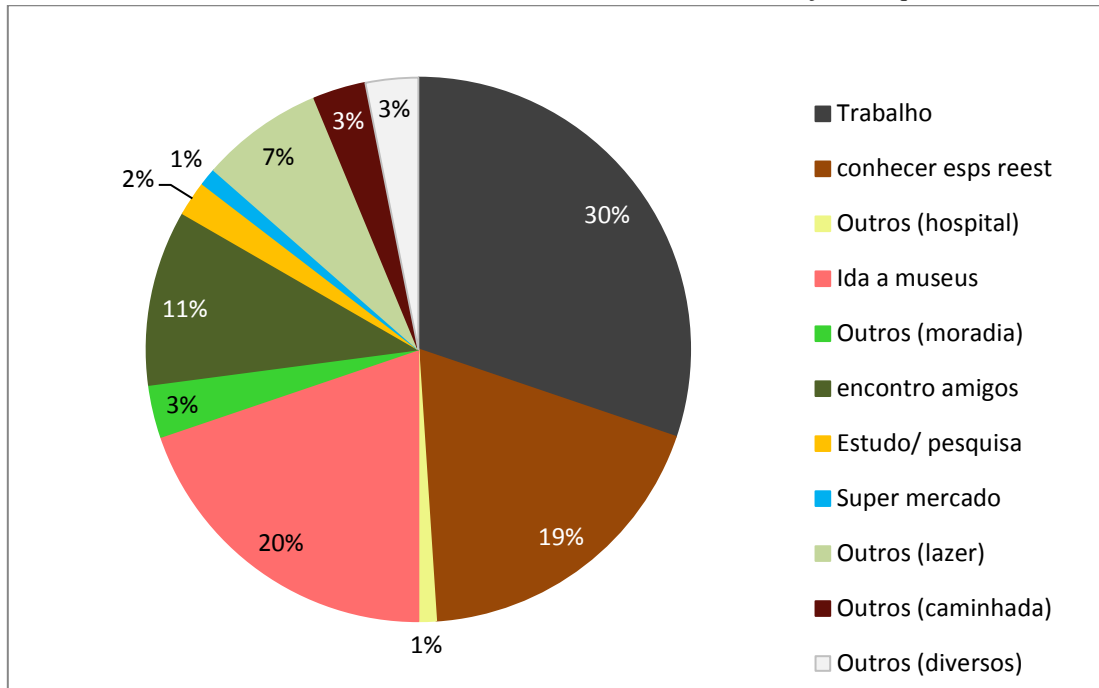
## **XII. Motivos que levaram os entrevistados à Saúde no dia da entrevista [envolvendo os três turnos do dia]**

**Gráfico 43:** Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [manhã]



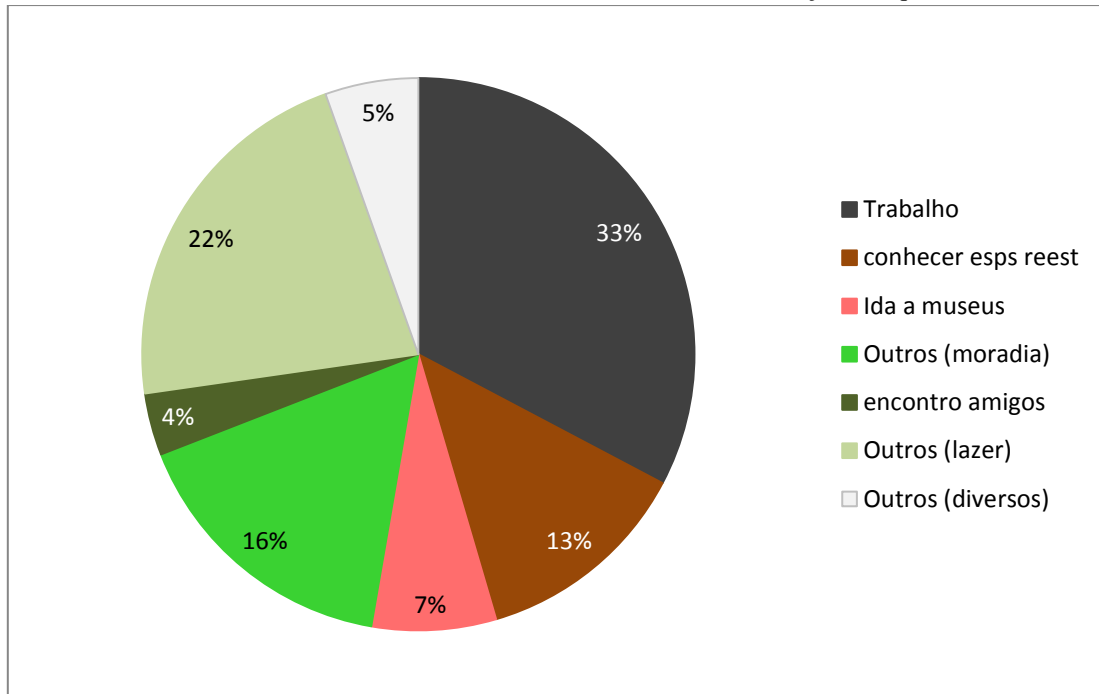
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 44:** Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [tarde]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 45:** Motivos das visitas dos entrevistados na Saúde no dia da execução dos questionários [noite]

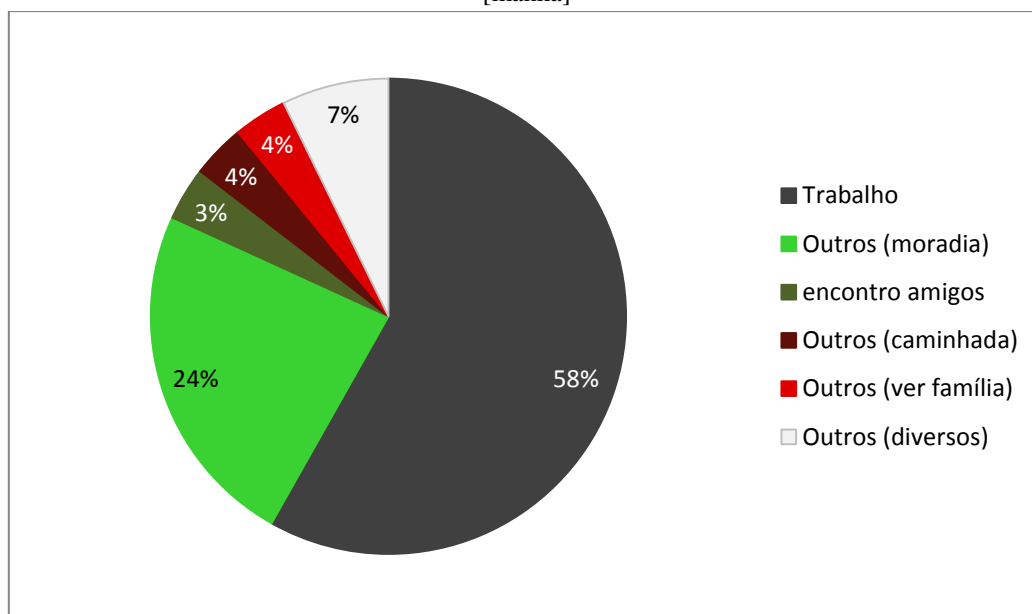


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Analisando as motivações que induziram as pessoas a visitar a Saúde, tendo-se como universo amostral os três turnos do dia, de segunda a sexta-feira, vemos que o que mais gera atração (em todos os períodos do dia), são as vagas de trabalho lá presentes. Outras duas razões que se destacam nos turnos da manhã e da tarde são visitar os espaços reestruturados e ir aos museus. Já no turno da noite há modificação neste padrão. Embora a principal razão continue sendo relacionada ao trabalho, ela é precedida de lazer<sup>139</sup> e moradia.

### **XIII. Motivos que levaram os entrevistados à Gamboa no dia da entrevista [envolvendo os três turnos do dia]**

**Gráfico 46:** Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [manhã]

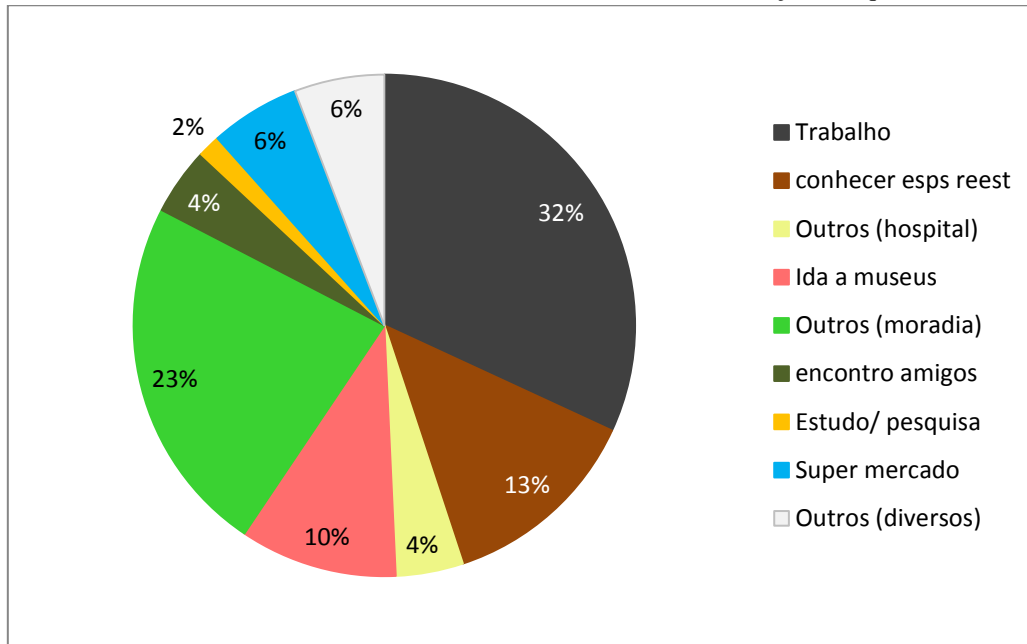


Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

<sup>139</sup> O termo lazer é utilizado para aglutinar atividades como eventos, festas, bares e afins.

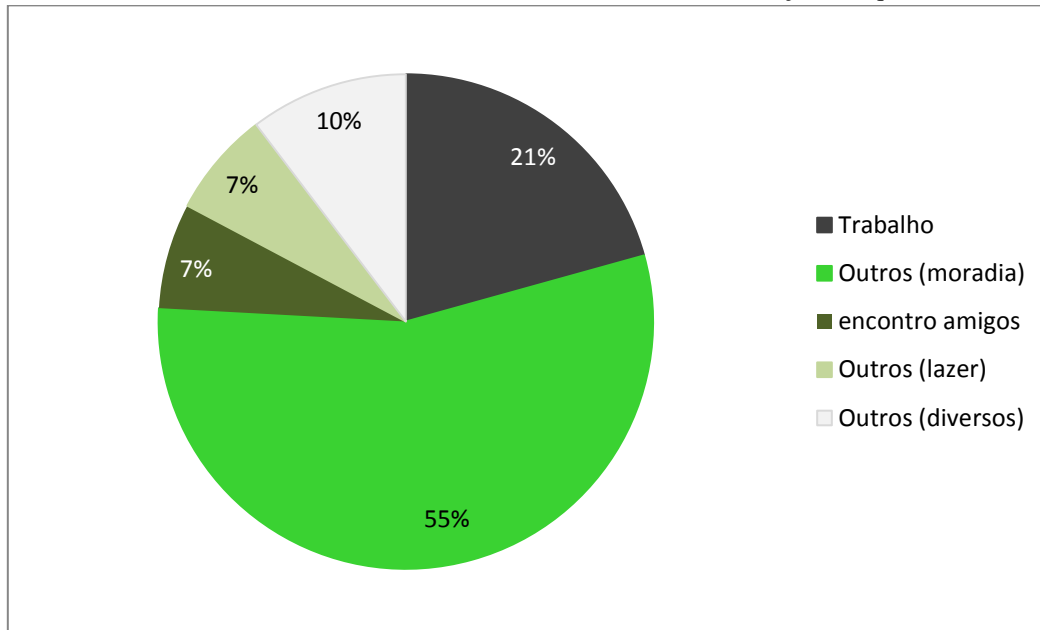


**Gráfico 47:** Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [tarde]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 48:** Motivos da visita dos entrevistados na Gamboa no dia da execução dos questionários [noite]



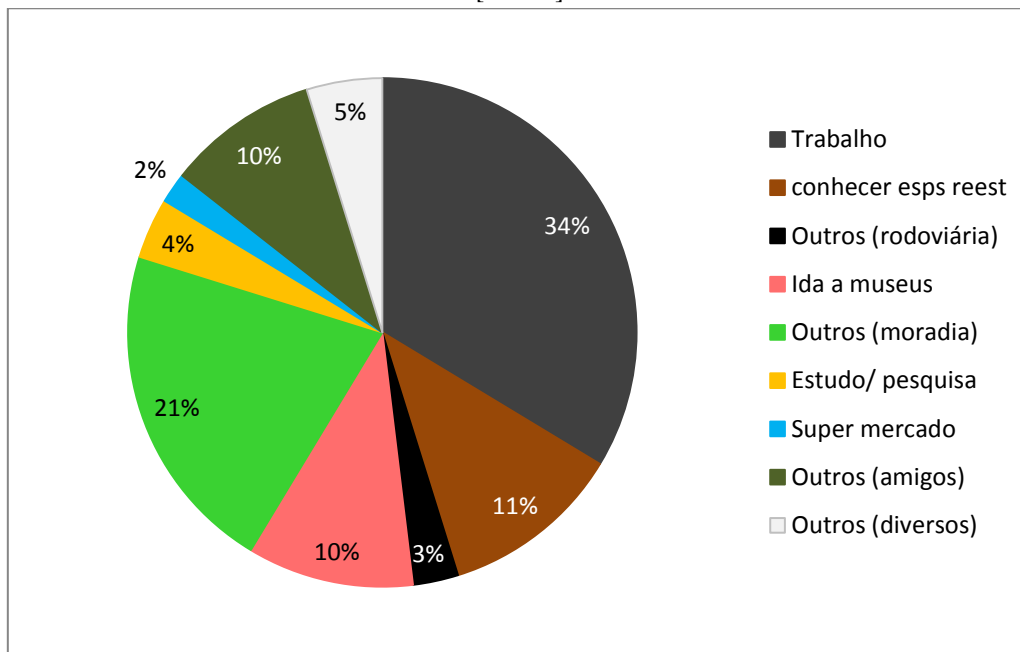
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Na Gamboa, nos três turnos do dia, moradia e trabalho figuram como os principais fatores de tração aos bairros. Durante as manhãs e as tardes analisadas, a maioria das pessoas disse estar lá pelo trabalho, seguida por questões relativas à moradia. Já à noite, houve uma inversão, ou seja, a maioria revelou estar lá por ser a

área de suas residências (55% dos entrevistados) e, em seguida, com 21% do total de entrevistas, o trabalho voltou a figurar como fator de atração. Destaca-se que as pessoas preferem caminhar pelas vias da Gamboa durante a manhã.

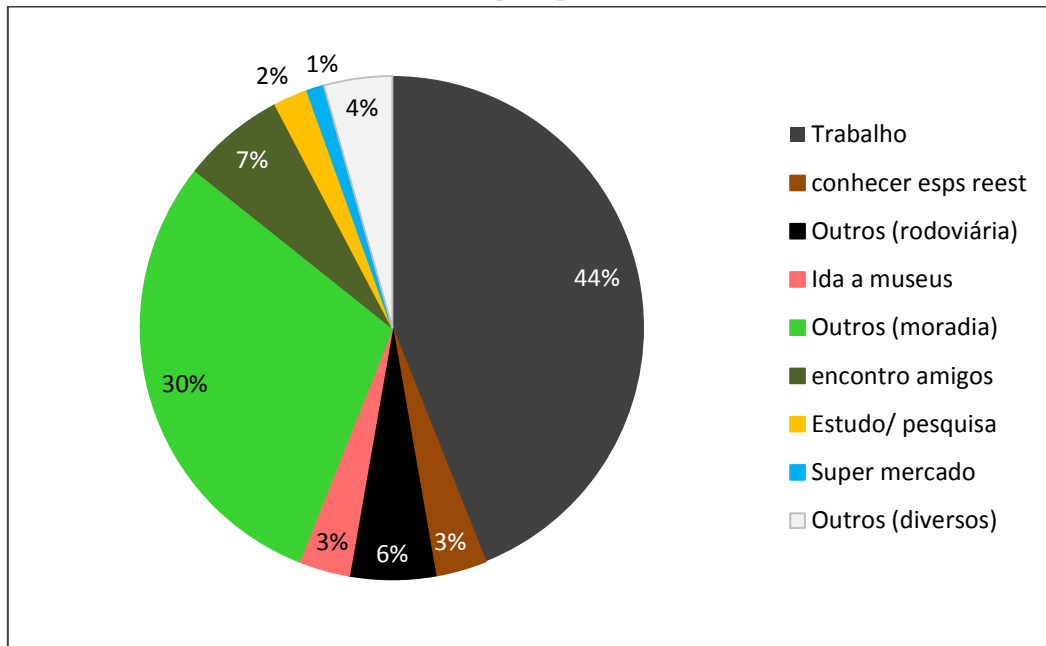
#### ***XIV. Motivos que levaram os entrevistados a Santo Cristo no dia da entrevista [envolvendo os três turnos do dia]***

**Gráfico 49:** Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [manhã]



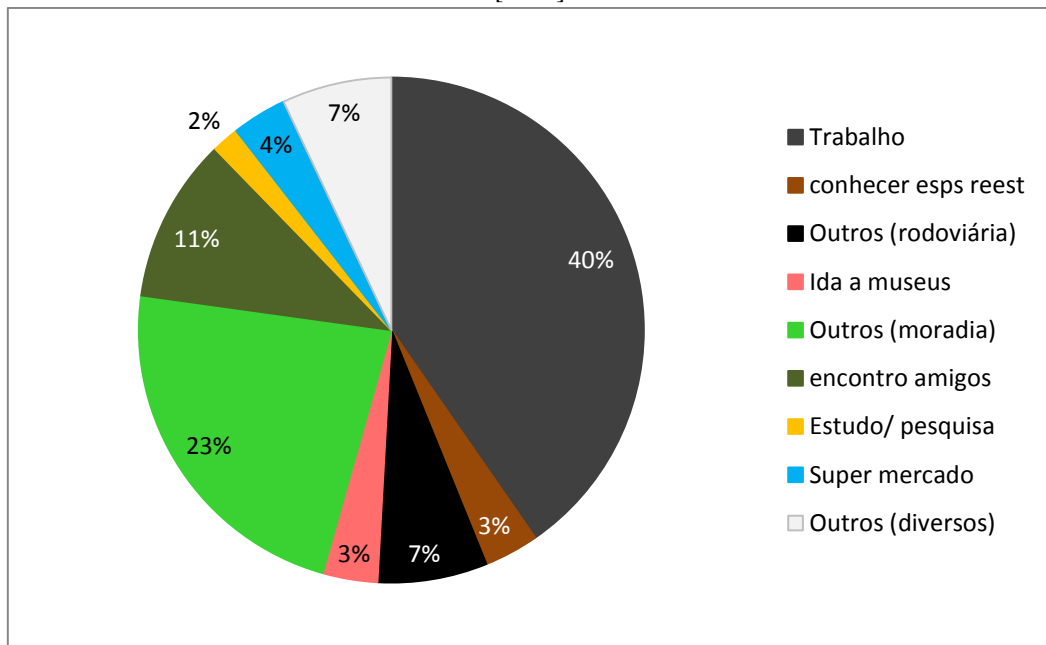
Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 50:** Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [tarde]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

**Gráfico 51:** Motivos da visita dos entrevistados a Santo Cristo no dia da execução dos questionários [noite]



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.

Em Santo Cristo, o item “trabalho” segue como principal fator de atração de pessoas, em todos os turnos dos dias analisados, seguido, também em todos os turnos, pela opção “moradia”. Em relação à função turística, que vem ganhando força na localidade em virtude da reestruturação espacial em curso, somente durante as manhãs constatou-se que mais de 10% dos entrevistados estavam lá para ir a museus ou visitar os espaços “revitalizados”. Durante as tardes e noites, o número percentual caiu para 3% cada.

## **5.2 Unidade na diversidade: identificando padrões nas práticas espaciais dos entrevistados na Zona Portuária**

Antes de iniciar um comparativo entre Saúde, Gamboa e Santo Cristo, no que diz respeito aos diferentes perfis dos públicos que transitam em cada bairro, tal qual vislumbrar as principais e atuais atividades que geram centralidade, entende-se como necessário reduzir temporariamente a escala de análise para destacar singularidades presentes em alguns pontos da área total analisada. As áreas selecionadas foram: **A)** “Nova” Praça Mauá; **B)** Cais do Valongo e **C)** Rua Pedro Ernesto.

### **A) “Nova” Praça Mauá**

Durante os dias de semana analisados, os públicos que iam até lá com a finalidade de visitar os museus e conhecer os espaços reestruturados, embora significativo, era inferior ao número de pessoas que lá estavam devido ao trabalho<sup>140</sup>. Esse dado, possivelmente difere de sábados e, principalmente, domingos e feriados. Durante as manhãs, destaca-se o elevado número de excursões escolares para a área e turistas vindos de outros estados. A Foto 26 mostra uma das excursões presenciadas. Por dia, eram vistas uma média de três, seja de escolas públicas seja de privadas.

---

<sup>140</sup> Muitos dos entrevistados eram servidores da Marinha, ou que trabalhavam nos museus e, ainda, havia pessoas que trabalhavam em ruas próximas, mas que lá estavam por sentirem-se seguras de ficarem por ali esperando dar o horário de iniciar o serviço.

**Foto 26:** Uma das excursões escolares presenciadas na “Nova” Praça Mauá



Fonte: Trabalho de campo, 2016.  
Autoria própria.

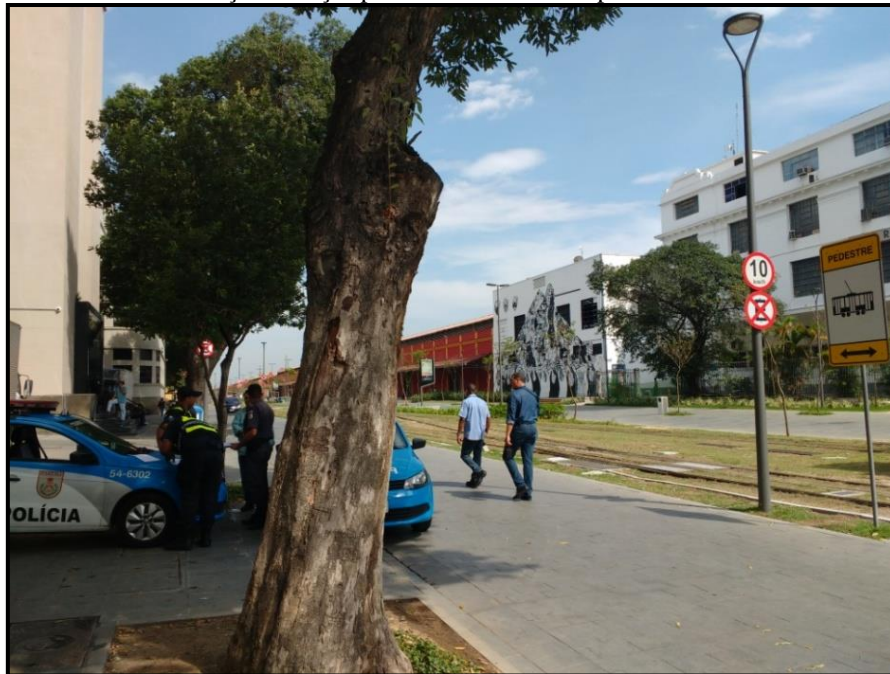
Após as entrevistas, em conversas informais com as pessoas no local, a questão do sentimento de segurança mostrou-se presente na retórica da maioria. Isso se deve, principalmente, à presença constante de guardas da Operação Centro Presente (no meio da Praça Mauá), de guardas municipais (em frente ao Museu MAR) e de policiais militares (em frente ao prédio da Polícia Federal, no início da Via Boulevard Olímpico). Esses atores da segurança estavam presentes em todos os dias e turnos analisados. As fotos abaixo mostram a presença das forças de segurança.

**Foto 27:** Instalações da operação de segurança Centro Presente na Praça Mauá



Fonte: trabalhos de campo, 2016.  
Autoria própria.

**Foto 28:** Presença de forças policiais em frente ao prédio da Polícia Federal



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.  
Autoria própria.

Em relação aos ritmos cotidianos, a Praça Mauá apresenta no turno da tarde o maior número de frequentadores e durante as noites, o menor. A mesma situação ocorre



no Boulevard Olímpico (antiga Avenida Rodrigues Alves). Nesta via, durante as manhãs analisadas, o maior número de entrevistados era morador da Zona Portuária e estava praticando caminhada ou indo resolver algum problema em um dos prédios ruas adentro, mas que preferiram usar este trajeto por ser “mais bonito”.

## **B) Cais do Valongo**

O Cais do Valongo, localizado na Avenida Barão de Tefé (ao lado do Hospital dos Servidores), apresentou pouca frequência turística durante os dias de semana analisados. A maioria das pessoas que por lá transitava o utilizava como local de passagem. Área contendo praça sem bancos ou presença de agentes de segurança pública, o maior instrumento de centralidade, encontrado nas respostas dadas pelos entrevistados, foi o ponto de ônibus lá alocado.

**Foto 29:** Cais do Valongo em primeiro plano e, ao fundo, praça sem bancos e vazia



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.  
Autoria própria.

### C) Rua Pedro Ernesto

A Rua Pedro Ernesto, via situada entre a altura do Moinho Fluminense e a Cidade do Samba, destacou-se pela concentração de dois grupos sociais distintos, quais sejam, moradores em situação de rua (na altura da Cidade do Samba) e operários de obras (na altura do Centro Cemitério dos Pretos Novos). Durante manhãs e tardes, estes dois grupos se apropriam espacialmente da via, mas durante a noite lá figuram, principalmente, as pessoas em situação de rua. Dentre as razões para este grupo territorializar a via, duas delas são consideradas principais: a falta de efetivo de forças de segurança e não realização de operações de “choque de ordem” e a presença de materiais que sobram das obras, como metais, que são pegos por eles para serem vendidos. Segundo moradores da via, parte da população que está em situação de rua naquela área pertencia a ocupações de sem teto que foram desapropriadas pelas forças do Estado. Seguem duas fotos com os grupos que territorializam a Rua Pedro Ernesto durante manhãs e tardes.

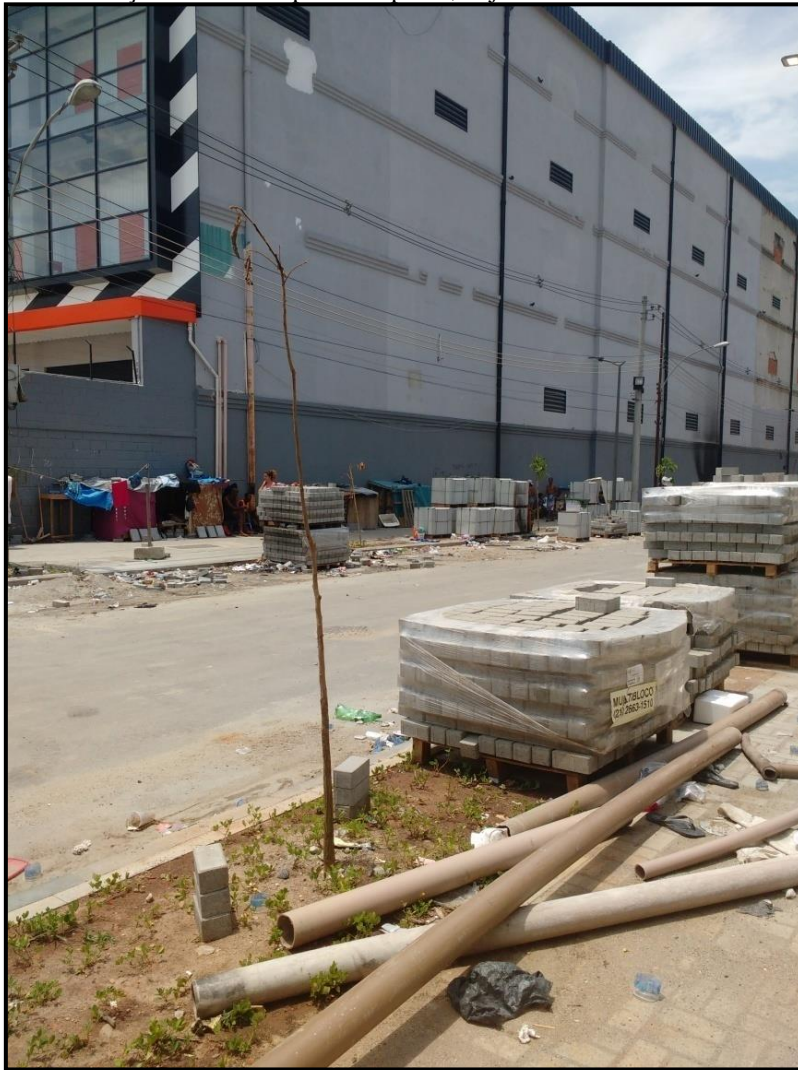
**Foto 30:** Trecho da Rua Pedro Ernesto territorializada pelos operários das obras do VLT, em horário de descanso. Ao fundo encontra-se a fachada do Moinho Fluminense.



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.  
Autoria própria.



**Foto 31:** Trecho da Rua Pedro Ernesto (altura da Cidade do Samba) territorializada por moradores em situação de rua. Em primeiro plano, objetos oriundos das obras



Fonte: Trabalhos de campo, 2016.  
Autoria própria.

---

Retomando a análise na escala do bairro, no que diz respeito à ocorrência de um padrão espacial tendo-se como critério o intervalo de renda mensal familiar dos entrevistados, viu-se que Santo Cristo foi o bairro investigado com os menores indicadores. Durante as manhãs, a faixa de renda que mais apareceu foi a entre R\$ 2 200,00 e R\$ 3000,00. Durante as tardes, o valor decaiu para o intervalo entre R\$880,00 e R\$1500,00. Já durante as noites, os entrevistados, em sua maioria, afirmaram ter renda mensal familiar de até R\$880,00. Já o bairro investigado que apresentou maiores índices de renda mensal familiar foi a Saúde. Durante as manhãs, o intervalo de renda que

mais apareceu foi entre R\$4000,00 e R\$10000,00 (tal qual a Gamboa). No período da tarde, a Saúde foi o bairro analisado com o maior intervalo de renda apresentado pelos entrevistados, variando, assim como o período matuturno, entre R\$4000,00 e R\$10000,00. No período noturno, a maioria dos entrevistados da Saúde e da Gamboa não informou suas rendas, mas, dentre os que informaram na Saúde, o intervalo de renda mensal familiar variava entre R\$3000,00 e R\$4000,00. Já na Gamboa, tal qual Santo Cristo, o intervalo de renda declarado que mais figurou foi o de até R\$880,00. Em resumo, a listagem dos três bairros estudados em ordem decrescente de renda mensal familiar dos frequentadores entrevistados foi: Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

No que diz respeito ao grau de escolaridade dos frequentadores da área de estudo, tendo como referencial as entrevistas realizadas, o que mais se encontra em todos os bairros e em todos os turnos (exceção da Saúde no turno da tarde) são pessoas com ensino médio completo. No período matutino, a segunda escolaridade mais relatada nas entrevistas, tanto na Saúde quanto na Gamboa, foi graduação completa. Em Santo Cristo, a segunda que mais apareceu no mencionado turno foi fundamental completo. No turno da tarde, a Saúde foi o único bairro que teve como escolaridade mais mencionada a graduação, seguida por ensino médio. Gamboa e Santo Cristo tiveram como ordem ensino médio e depois graduação. Já no período noturno, o padrão repetiu-se nos três bairros. A escolaridade que mais apareceu foi ensino médio e a segunda, graduação completa.

Com relação aos motivos que levaram as pessoas a estarem na Zona Portuária no dia das entrevistas, a resposta padrão foi por lá ser o local de trabalho. Apenas na Gamboa, no período noturno, a razão mais apresentada foi diferente: moradia. No turno matutino, além do trabalho, Gamboa e Santo Cristo tiveram muitas respostas relacionadas à moradia e, na Saúde, muitas pessoas afirmaram estar visitando os espaços reestruturados. No turno da tarde, mais uma vez Gamboa e Santo Cristo tiveram moradia como segunda resposta mais apresentada (atrás de trabalho) e os entrevistados na Saúde destacaram que a razão da sua estada ali foi para visitar os museus. No período noturno, Saúde e Santo Cristo apresentam como resposta que mais aparece trabalho, já a Gamboa, moradia. Nas respostas que aparecem com a segunda maior contagem, por bairro, os entrevistados na Saúde afirmaram lá estar por lazer, na Gamboa, por trabalho, e em Santo Cristo, por moradia. Tendo como parâmetro de mensuração as entrevistas realizadas, destaca-se que o bairro que mais possui função e centralidade relacionada a turismo e lazer é a Saúde. Gamboa e Santo Cristo, além do

trabalho (comum aos três bairros), têm como segunda maior razão de atração dos seus frequentadores a oferta de moradias.

Um ponto importante e complementar às informações do parágrafo anterior diz respeito às centralidades pretéritas ao ano de 2009 e também à já presença (ou não) dos entrevistados na Zona Portuária desde antes da consecução do Porto Maravilha. No bairro Saúde, 43% dos entrevistados afirmaram não frequentar o bairro antes de 2009, tendo como principal motivação justificada a violência, e 57% dos entrevistados afirmaram já visitar, tendo o trabalho como principal motivação. Na Gamboa, apenas 29% dos entrevistados afirmaram não visitar o bairro antes de 2009, tendo como principal motivação justificada a falta de atrativos, e 71% afirmaram já frequentar, principalmente por razões relacionadas à moradia. Em Santo Cristo, a diferença entre o percentual dos que não frequentavam para os que já visitavam o bairro aumentou ainda mais, comparando os dados coletados na Saúde e na Gamboa. Somente 14% dos entrevistados, em Santo Cristo, afirmou não visitar a localidade (violência e falta de atrativos foram as justificativas mais comuns) e 86% afirmou já visitar, tendo destaque para a justificativa do trabalho. Em resumo, do maior para o menor, a ordem dos bairros que mais tiveram entrevistados afirmando que não o frequentavam antes de 2009 é Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Um dado relevante e que também foi levantado trata-se da origem dos frequentadores entrevistados. Neste quesito, há evidente padrão. Na Gamboa e em Santo Cristo, o maior número de pessoas vem do Centro, da (própria) Zona Portuária e também da Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro. Na Saúde, a maior parte do público entrevistado também vem destas localidades, mas com ordem invertida: a maior parte dos frequentadores entrevistados vem da Zona Norte e o segundo maior grupo vem do Centro e da Zona Portuária.

Finalizando este capítulo, dedicado a encontrar padrões espaciais no que diz respeito ao perfil socioeconômico dos frequentadores da área de estudos e também os principais usos de cada bairro, vemos que a Saúde é o bairro em que mais há presença de pessoas com os maiores índices de renda mensal familiar e também com os maiores níveis de escolaridade. Com relação aos usos, a Saúde foi o único bairro em que as opções “*conhecer os espaços reestruturados, ida a museus e lazer*” figuraram nas duas respostas que mais apareceram, por período do dia, nas entrevistas (ficando atrás da opção “*trabalho*”). Este é o bairro onde as transformações infraestruturais e funcionais mais avançaram e, também, onde mais intensamente ocorreram propagandas positivas e

ressignificação espacial. Não por acaso, é o bairro (somado à “Nova” Praça Mauá) aonde o maior número de pessoas vai por diversão e buscando lazer, cultura, aproveitando para fazer o registro de suas visitas, tirando fotos em família e entre amigos.

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa dedicou-se a analisar a reestruturação espacial empreendida na Zona Portuária do Rio de Janeiro, sustentada por conceitos como o de gentrificação e coesão espacial. Dialogamos, também, acerca do “direito à cidade” e discutimos a inserção da Zona Portuária no que a literatura acadêmica intitula “Zona Periférica do Centro”, propondo readequações na teoria de Griffin & Preston (1966). Entendemos que a rediscussão se fez necessária, pois o modelo mostrou-se ultrapassado, não no sentido pejorativo do termo, mas frente às intensas transformações espaciais induzidas pelos agentes (re)modeladores da localidade. Após a realização das discussões e análises mencionadas, como modificação das funções espaciais, representações simbólicas e feições infraestruturais da área, dedicamos esforços para vislumbrar o perfil dos atuais frequentadores e a possibilidade, confirmada, de haver padrões espaciais na dispersão destes frequentadores no que se refere aos perfis de renda, de escolaridade e de prática espacial realizada.

A Zona portuária vinha passando por um processo de marginalização espacial desde a segunda metade do Século XIX e teve seu momento de maior intensidade iniciado na década de 1960, com a transferência da capital da República para Brasília, e finalizado em 2009, com o início das obras oriundas da OUC Porto Maravilha. O período prolongado de falta de investimentos na localidade e o fomento de estereótipos negativos teve seu primeiro marco de modificação no ano de 1996, com a criação do 1º Plano Estratégico do Rio de Janeiro, marcando a apropriação do empreendedorismo como ferramenta de governar o município. Embora tenha sido um passo importante para a reestruturação da Zona Portuária, poucas modificações nas formas espaciais da área foram feitas, visto que as esferas de administração pública municipal, estadual e federal não tinham o diálogo necessário para pôr os planos em ação.

O segundo marco ocorreu em 2009, quando o então prefeito Eduardo Paes (PMDB), eleito nas eleições de 2008, assumiu ao cargo. Ele, através do *slogan* “Somos Todos um Rio”, montou uma hipercoligação partidária, nutrindo boas relações com o então governador Sergio Cabral (PMDB) e com o então presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). As antigas barreiras políticas geradas pelo pouco diálogo entre município, estado e União foram derrubadas e a “revitalização” da Zona Portuária pôde, enfim, sair do papel.

Em razão das dinâmicas espaciais da Zona Portuária estarem sendo intensamente modificadas, julgou-se necessário refletir sobre readequações no que diz respeito à sua codificação teórica. Tendo como base o modelo da “Zona Periférica do Centro”, de Griffin & Preston (1966), a localidade de estudo, durante o Século XX, podia ser compreendida como o “setor de inatividade geral”. Ele é caracterizado por relativa inércia das formas espaciais, por não ser foco de investimentos de grandes empreendedores e pelo fato de ter o mercado imobiliário “congelado”. Contudo, após o início da reestruturação espacial da localidade, diversos executivos interessaram-se em investir na área, o mercado imobiliário agitou-se e elevado número de eventos e pessoas à procura de lazer passou a frequentar a área. Em suma, a área não pode mais ser vislumbrada como “setor de inatividade geral”. A grande questão é que os dois outros setores, presentes na proposição de Griffin e Preston, também não são enquadráveis para a Zona Portuária no atual momento. Em razão disto, verificou-se a necessidade de, utilizando como base a teoria mencionada, propor o surgimento de um novo setor: *setor de transformação induzida*.

Iniciadas as obras de reestruturação espacial, verificou-se o surgimento do processo espacial denominado gentrificação. Dentre suas causas, destaca-se que a “revitalização” foi pensada e está sendo operacionalizada tendo a classe média como público-alvo. Isto torna-se explícito na fala do então deputado Alfredo Sirkis (PSB/RJ), em audiência pública realizada na Câmara dos Deputados, em 31 de agosto de 2011. De acordo com ele, a classe política do Rio de Janeiro teria que garantir a aceitação da classe média pela Zona Portuária (seja para morar, seja para frequentar). Isso é uma contradição, visto que a maioria dos domicílios na área de estudo possui faixa mensal de renda *per capita* de até 01 salário mínimo, ou seja, a maioria dos moradores da área impactada pelo Porto Maravilha é pobre, mas as modificações espaciais foram projetadas para atrair e beneficiar a classe média. Tal ocorrência desencadeou uma sequência de dinâmicas socialmente excludentes.

No decorrer da pesquisa, averiguamos a existência de dezenas de decretos autorizando a desapropriação de moradores no Morro da Providência, por razões contestadas até mesmo por técnicos; observamos todas as ocupações de pessoas do movimento dos sem teto, na localidade, serem extintas; verificamos (por meio de entrevistas com guardas municipais) a frequente operação de “choque de ordem” na Saúde e na Praça Mauá, onde moradores em situação de rua eram removidos para outras áreas da cidade e também constatamos, por meio de entrevistas com atores do mercado

imobiliário e leitura de reportagens, intensa especulação imobiliária, materializada no elevadíssimo aumento do preço do metro quadrado (todos acima de inflação) na Zona Portuária do Rio de Janeiro. Isso gerou pressões sobre os mais pobres e há casos de pessoas, principalmente as que vivem de aluguel, que não conseguiram manter-se na área por não conseguir arcar com os ônus tributários associados às obras de melhoria infraestrutural.

Em paralelo à dinâmica de remoções compulsórias – provocadas pelo fechamento das Ocupações de Sem Teto até então presentes na Zona Portuária e pela demolição de 832 residências na favela da Providência – e aos casos de pessoas que precisam sair da área por não terem condições financeiras de se manter, há também moradores da localidade que foram beneficiados pela consecução da OUC Porto Maravilha. Um exemplo desse grupo, são moradores do Morro da Providência que estão trabalhando em barracas de artesanato e de alimentos em dias de evento, geralmente aos domingos. Essa multiplicidade de situações faz com que não haja, entre os moradores da localidade, um “pensamento único” positivo ou negativo com relação à reestruturação local.

Os executores da OUC Porto Maravilha, por meio da operação de *marketing* urbano por eles orquestrada, insistem em nomear o processo em curso de revitalização. Somos opositores desta nomenclatura para designar o que está havendo na Zona Portuária e, por esse motivo, quando fazemos menção ao termo, o colocamos entre aspas, preferindo, portanto, utilizar, no lugar, reestruturação espacial ou gentrificação. Geógrafos como Roberto Lobato Corrêa, Marcelo Lopes de Souza e Neil Smith engrossam o arcabouço de críticas a respeito da nomenclatura “revitalização”. Enquanto Corrêa afirma que o termo é ideológico, Souza e Smith afirmam que ele deixa a entender que uma localidade só passa a ter vivacidade com a presença da classe média. Para uma área ser “revitalizada”, significa que ela estava anteriormente “morta”, o que não é o caso, já que havia pessoas e relações sociais circulando nela. Uma situação de uso adequado do termo revitalização seria o caso de quando grupos passam a ocupar prédios antigos, abandonados e sem função. Aí sim o termo se faz verdadeiro, visto que antes de tal ocupação, não havia relações sociais no lugar<sup>141</sup>.

Ao analisar o processo teoricamente, utilizamos a teoria do *rent gap* cunhada por Neil Smith, por a considerarmos capaz de auxiliar na explicação das razões que

---

<sup>141</sup> Para maiores detalhes, remeter-se-á o leitor à tese de doutorado de Tatiana Tramontani Ramos, publicada em 2012, junto ao Programa de Pós Graduação em Geografia da UFRJ.



desencadearam o aumento do preço da terra na Zona Portuária, assim como valer-se dela pelo fato de ela dialogar com processos oriundos de outras escalas analíticas. Resultante da dialética onda de investimentos seguidos de desinvestimentos, essa teoria defende que as operações de “revitalização” em áreas desvalorizadas que ficam próximas dos CBD (as “Zonas Periféricas do Centro”) possuem o objetivo principal de diminuir a diferença entre a renda capitalizada pela terra e a sua renda potencial, que é elevada por estar próxima ao centro nervoso da cidade. Para elevar a capitação de renda, via de regra, são feitas operações de renovação urbana e, após isso, o preço da terra local é elevado principalmente por renda especulativa. Tais operações têm como característica preocupar-se com a infraestrutura urbana e atração da classe média, por modificação das funções espaciais combinada por *city marketing*. A questão relativa à diminuição de contradições sociais não figura dentre os objetivos de tais operações, e não por acaso há tantos exemplos de heteronomia e aumento da pressão imobiliária sobre os mais pobres, principalmente os que vivem de aluguel e em favelas.

Além da gentrificação em curso, outro processo iniciado junto à reestruturação da Zona Portuária é uma crescente coesão espacial junto ao Distrito Central de Negócios. Tal processo pode ser apreciado espacialmente pela aproximação funcional entre as duas localidades, além da crescente presença de investidores ligados ao setor corporativo, preferindo investir na Zona Portuária ao invés do Centro da Cidade, da presença de frequentadores que passaram a ir à Zona Portuária a fim de utilizá-la culturalmente (antes do Porto Maravilha, públicos com esse objetivo limitavam-se ao Centro da Cidade) e, por fim, devido à aproximação funcional entre Centro e Zona Portuária, cimentada e marcada no substrato material do espaço pelo traçado do VLT. Identificado como uma forma simbólica espacial, o Veículo Leve sobre Trilhos possui dupla função: (1) facilitar a circulação do fluxo de pessoas pelo Centro e a Zona Portuária e (2) marcar simbolicamente a diminuição das discontinuidades espaciais entre as duas localidades.

Como já mencionado, as intensas modificações funcionais e infraestruturais, somadas à ressignificação espacial da área de estudo, desencadearam o movimento de “redescoberta” da Zona Portuária por pessoas interessadas em usos culturais, de modo geral, e pela classe média, especificamente. Através dos trabalhos de campo, verificou-se que o bairro da Saúde e a “Nova” Praça Mauá são as localidades em que o maior percentual dos entrevistados foi em razão dos novos espaços reestruturados e pelos museus. Não por acaso, essas são as áreas com obras em estágio mais adiantado na

AEIU do Porto Maravilha. Essas duas localidades também registram o maior quantitativo de pessoas com graduação e renda mensal familiar, se comparado à Gamboa e a Santo Cristo.

Fazemos, mais uma vez, referência a Alves (2011), quando a autora defende que o Porto Maravilha foi uma ótima chance de diminuição desperdiçada do déficit habitacional no Rio de Janeiro. Em entrevistas com atores do mercado imobiliário, vimos que o preço do metro quadrado está tão elevado que nem empreendimentos residenciais voltados para a classe média estão conseguindo competir junto a investidores do ramo corporativo (com maior capacidade financeira). Novos empreendimentos do Programa MCMV, embora já licenciados, também não estão indo para frente. O plano inicial de aumentar a população residente de 28 mil para 100 mil pessoas, sob a égide de mistura social<sup>142</sup>, até o momento está fracassando.

As intenções que guiaram a “revitalização” empreendida pela OUC Porto Maravilha mostraram-se contraditórias desde o início. O projeto foi confeccionado tendo como público-alvo a classe média e não os moradores da localidade, em sua maioria pouco abastados. A elevação do preço da terra – acima da inflação – gerou pressões sobre os residentes mais pobres, destacando-se os inquilinos, em razão dos preços dos aluguéis terem aumentado vertiginosamente. Antigos moradores de ocupações de sem teto foram despejados, moradores em situação de rua foram removidos e centenas de pessoas que moravam no Morro da Providência, despejadas.

Embora a monumentalidade das formas espaciais e o sucesso ideológico do “Porto Maravilha” sejam inegáveis, tal qual a produção de empregos e benefício de parte dos moradores locais que viram seus imóveis valorizarem-se junto ao mercado imobiliário, as contradições estruturais e os casos de injustiças sociais derivadas deste mesmo “Porto Maravilha” são muitas e precisam ser estudadas pela produção acadêmica de modo crítico.

---

<sup>142</sup> Leia-se incremento de empreendimentos residenciais voltados para classes bem abastadas.

## 7. REFERÊNCIAS:

ABREU, Mauricio de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPP, 4ª Ed, 2008. 156 p.

\_\_\_\_\_. “Sobre a memória das cidades”. In: CARLOS, Ana *et al* (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

ADEMI RIO. Entrevista concedida por Manuel Herce. Setembro de 2014, p. 36-37.

ALVES, Lidiane. *Os processos socioespaciais da zona periférica do centro: um estudo da área central de Urbelândia (MG)*. 2011. 309 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós Graduação em Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Minas Gerais, 2011.

ARANTES, Otilia; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 7ª Ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2012. 192 p.

ATKINSON. *Does gentrification help or harm urban neighbourhoods? An assessment of the evidence-base in the contexto f the new urban agenda*. Reino Unido: Centre for Neighbourhood Reaserch Papers, nº 5, 2002.

BAHIANA, Luis Cavalcanti da Cunha. *Agentes modeladores e uso do solo urbano*. Anais da AGB, vol. XIX, 1978. p. 53-62.

BATALLER, Maria Alba Sargatal. *Estudo da gentrificação*. Revista Continentes (UFRRJ), ano 1, n. 1, 2012. p. 37.

BETANCUR, J.. *The politics of gentrification: the case of West Town in Chicago*. Urban Affairs Review, 37, 2002. p.780-814.

BURGESS, E. W.. “The growth of the city”. In: PARK, R. E. (*et. al.*). *The city*. Chicago and London: The University of Chicago Press, 1967.

BYRNE, J. P.. *Two cheers for gentrification*. Georgetown University Law Center: Howard Law Journal, v.46, nº3, 2003. p. 405-432.

CAMPOS, Heleniza Ávila. *Permanências e mudanças no quadro de requalificação sócio-espacial da área central do Recife (PE)*. 1999. 261p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1999.

CAPEL, Horacio. *Agentes y estratégias em la producción del espacio urbano español*. Geografia nº VIII, 1972, pp. 19-55.

CARLOS, A.F. . “A prática espacial urbana como segregação e o ‘direito à cidade’ como horizonte utópico”. In: VASCONCELOS *et. al.* (orgs.). *A cidade contemporânea: segregação espacial*. São Paulo: Ed. Contexto, 2013. 202 p.

CASTELLS, Manuel. *A Questão Urbana*. Tradução de Arlete Caetano, 1ª reimpressão - Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983. 590 p.

CERTEAU, Michel de. *A invenção do cotidiano: arte de fazer*. Petrópolis: Ed. Vozes, 2ª Ed., 1996. 351 p.

CHEPTULIN, A. *A dialética materialista*. [tradução de Leda Rita Cintra Ferraz]. São Paulo: Alfa-Omega, 2ª Ed, 2004. 354 p.

COLBY, C. “Centrifugal and centripetal forces in urban geography”. In: C. Kohn; R. Mayer. *READINGS in urban geography*. Chicago: The University Chicago Press, 1959. p. 287-298.

CORRÊA, R. L. “Espaço e simbolismo”. In: CASTRO *et. al.* (orgs.) *Olhares Geográficos: modos de ver e viver o espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. 192 p.

\_\_\_\_\_. “Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão”. In: CARLOS, Ana *et al* (orgs.): *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Editora Contexto, 2011.

\_\_\_\_\_. *Esquemas Geo(Gráficos)*. Rio de Janeiro: NEPEC, 2010, 66p.

\_\_\_\_\_. *Novas dimensões geográficas do urbano no Brasil*. Rio Claro, SP: Boletim de Geografia Teorética. Vol. 21 (42), 1991a. p. 12-17.

\_\_\_\_\_. *O espaço urbano: notas teórico-metodológicas*. Rio Claro, SP: Boletim de Geografia Teorética. Vol.21 (42), 1991 b. p. 101-103.

\_\_\_\_\_. *O espaço urbano*. São Paulo: editora Ática, 1989. (Série Princípios). 94 p.

COULON, Alain. *A Escola de Chicago*. [Tradução Tomás R. Bueno]. Campinas, São Paulo: Papius, 1995.

FAULHABER, Lucas; AZEVEDO, Lena: *SMH 2016: remoções no Rio de Janeiro olímpico*. Rio de Janeiro: Mórula editorial, 2015. 123 p.

FERREIRA, Tatiana de Souza: *O empresariamento na cidade do rio de janeiro: o porto maravilha e a consolidação da gestão estratégica*. 2013. 155p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

GRIFFIN, D.W. and PRESTON, R.E.: *A restatement of the “transition zone” concept*. In: *Annals of the Association of American Geographers*, v. 56, 1966, p. 339-350.

GIL, Antonio Carlos. *Métodos e Técnicas de Pesquisa Social*. 5 ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GLASS, Ruth. “Introduction: aspects of change”. In: Centre for Urban Studies (org.). *London: aspects of change*. London: Mackibbon and Kee, 1964.

GOTTDIENER, Mark. *A produção social do espaço urbano*. [Tradução: Geraldo Gerson de Souza]. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993. 310 p.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: HUCITEC, 1980 [1973]. 291 p.

\_\_\_\_\_. *From managerialism to entrepreneurialism: the transformation in Urban Governance in Late Capitalism*. *Geografiska Annaler*, 71B, 1989. p. 3-17.

\_\_\_\_\_. *A produção capitalista do espaço*. [Tradução: Armando Corrêa da Silva]. São Paulo: Annablume, 2005. 251 p.

\_\_\_\_\_. “A liberdade da cidade”. In: HARVEY *et. al.* *Cidades Rebeldes: passe livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil*. São Paulo: Boitempo Editorial e Carta Maior, 2013. 112 p.

\_\_\_\_\_. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. [Tradução Jeferson Camargo]. São Paulo: Martins Fontes – Selo Martins, 2014. 294 p.

HORWOOD, E.W and BOYCE, R.R. “Studies of the central business district and urban freeway development”. In: *THE URBAN American city*. Seattle, Washington: University of Washington Press, 1959. p. 319-327.

LASKA, S.; SPAIN, D.. *Back to the city: issues in neighborhood renovation*. Elmsford: Pergamon Press, 1980.

LEES, L. *et. al.* *Gentrification*. Nova Iorque: Routledge, 2008. 267 p.

LEFEBVRE, Henri. *Rhythmanalysis: Space, Time and Everyday Life*. London: Continuum, 2004. 112 p.

\_\_\_\_\_. *The production of space*. [translated by Donald Nicholson-Smith]. Oxford: BLACKWELL, 1991 [1974]. 454 p.

\_\_\_\_\_. *The urban revolution*. London: University of Minnesota Press, 2003 [1970]. 196 p.

\_\_\_\_\_. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro Editora, 5 ed, 2008 [1968]. 143 p.

LEY, D.. *Alternative explanations for inner-city gentrification*. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 76. 1986. pp. 521-535.

LIPTON, G.. *Evidence of central city revival*. *Journal of the American Institute of Planners*, n. 43, 1977. pp. 136-147.

LUKÁCS, G.: *Introdução a uma estética marxista: sobre a categoria da particularidade*. [Tradução de Carlos Nelson Coutinho e Leandro Konder]. Rio de Janeiro: Ed. civilização brasileira, 1978. 298 p.

MACHADO, Eduardo Gomes. *Planejamento e agentes urbanos no Brasil*. Fortaleza: Revista Pensar, v. 13, n. 1. jan.- jun. 2004. p. 95-106.

MARICATO, Erminia: *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Editora Vozes, 7ª Ed. 2013. 204 p.

MENDES, Luís. *O contributo de Neil Smith para uma geografia crítica da gentrificação*. nº 01, ano 1 / maio de 2010 / Rio de Janeiro: e-metropolis, 2010. p. 21-33.

MONIÉ, Frédéric; SILVA, Vivian Santos da. *O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano*. Buenos Aires: Revista Transporte y Territorio /12, 2015. p. 110-126.

MOTTA, M.P.: *O centro do Rio de Janeiro na segunda metade do século XIX: reflexões sobre a noção de área central na cidade do passado*. 2001, 117 p. Dissertação (mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2001.

NASCIMENTO, B. P.; SILVA, W. R.: *Zona portuária do Rio de Janeiro e suas novas territorialidades*. *Geo UERJ*, v. 26. 2015. p. 191-210.

NERI, M. *A Nova Classe Média*. Rio de Janeiro: CPS-FGV, 2008.

PEREIRA, A.L.S.: *A gentrificação e a hipótese do diferencial de renda: limites explicativos e diálogos possíveis*. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 16, n. 32, nov. 2014. pp. 307-328.

PIRES DO RIO, G. (2012). “A espacialidade da economia: superfícies, fluxos e redes.” In: CASTRO *et. al.* (orgs.) *Olhares Geográficos: modos de ver e viver o espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012. 192 p.

POCHMANN, M. *Nova Classe Média? O trabalho na base da pirâmide social brasileira*. São Paulo: Boitempo Editorial, 2012, 128 p.

\_\_\_\_\_. *Mobilidade social no capitalismo e redivisão internacional da classe média*. In: Danilo (org.): *A “Nova classe média” no Brasil como conceito e projeto político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll, 2013.

RABHA, Nina de Carvalho Elias. *Cristalização e resistência no centro do Rio de Janeiro*. 1984. 251p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1984.

\_\_\_\_\_. *Centro do Rio: perdas e ganhos na história carioca*. 2006. 443 p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2006.

RAMOS, Tatiana Tramontani. *As barricadas do hiperpreariado urbano: das transformações no mundo do trabalho à dinâmica sócio-espacial do movimento dos sem-teto no rio de janeiro*. 2012, 545 p. Tese de doutorado (Instituto de Geografia) Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2012.

RIO DE JANEIRO. *Começou a Revitalização na Região do Porto*. IN: Revista Porto Maravilha. Rio de Janeiro: Edição Monte Castelo Ideias, Março, 2010, nº1, 3 p.

\_\_\_\_\_. *Projeto Porto Maravilha: a Maior Parceria Público-Privada do País é da Cidade do Rio*. IN: Revista Porto Maravilha. Rio de Janeiro: Edição Monte Castelo Ideias, Novembro, 2010, nº3. 4-5 p.

RIBEIRO, Viviani de Moraes Freitas. *A (des)construção do espaço carioca na ‘era César Maia’ (1993-2008): reflexões sobre o modelo de planejamento urbano estratégico e o conjunto de objetos arquitetônicos denominados ‘Pentágono do Milênio’*. Tese de Doutorado, IPPUR/ UFRJ, 2009. 353 p.

SALATA, André Ricardo. *A Classe Média Brasileira: posição social e identidade de classe*. 1ª ed. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2016. 195 p.

SANTOS, Milton. *Técnica, Espaço, Tempo: globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SMITH, D. M. “Introduction: The sharing and dividing of geographical space”. In: CHISHOLM, M. & SMITH, D. M. (ed.). *Shared Space, Divided Space. Essays on conflict and territorial organization*. London: Unwin Hyman, 1990.

SMITH, Neil . “Toward a theory of gentrification: A back to the city movement by capital, not people”. In: *Journal of the American Planning Association*. v.45, nº 4, 1979. p.538-548.



\_\_\_\_\_. *Gentrification and uneven development*. Oxford: Economic Geography, v. 58, 1982. p. 139-155.

\_\_\_\_\_. *The new urban frontier. Gentrification and the revanchist city*. London: Routledge, 1996. 267 p.

\_\_\_\_\_. *New globalism, new urbanism: Gentrification as global urban strategy*. Worcester, Massachusetts: Antipode, v. 34, nº3, 2002 a. p. 427-450.

\_\_\_\_\_. “Gentrification, the frontier, and the restructuring of Urban Space”. In: FAINSTEIN and CAMPBELL: *Readings in Urban Theory*. 2ª ed. Nova Jersey: Blackwell Publishing Ltd, 2002 b.

\_\_\_\_\_. “A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à “regeneração” urbana como estratégia urbana global”. In: BIDOUC-ZACHARIASEN, C. et. al. *De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos*. São Paulo: Annablume, 2006.

SOTO, William Héctor Gómez. *O pensamento crítico de Henri Lefebvre*. Revista Espaço Acadêmico, nº 140, Ano XII, 2013, p.22-28

SOUZA, Jessé de. *Os batalhadores brasileiros. Nova classe média ou nova classe trabalhadora?* Belo Horizonte: Editora UFMG, 2010, 354 p.

SOUZA, M. L. *Os espaços da perda – breve estudo sobre a obsolescência urbana*. Monografia de Graduação em Geografia. Rio de Janeiro, UFRJ, 1985.

\_\_\_\_\_. *O desafio metropolitano*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 360 p.

\_\_\_\_\_. *ABC do desenvolvimento urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003 a. 192 p.

\_\_\_\_\_. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2ª ed, 2003 b. 560 p.

\_\_\_\_\_. *A prisão e a agora*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006. 632 p.

\_\_\_\_\_. *O direito ao Centro da cidade*. Publicado em: 03/04/2011. Disponível em: <<http://passapalavra.info/?p=37960>> (Acesso em 16/08/2014).

\_\_\_\_\_. *Os Conceitos Fundamentais da Pesquisa Sócio-Espacial*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2013. 319 p.

\_\_\_\_\_. *From the ‘right to the city’ to the right to the planet*. City – Vol. 19, n. 4, 2015. pp. 408–443.

\_\_\_\_\_. *Gentrification in Latin America: some notes on unity in diversity*. URBAN GEOGRAPHY, 2016. p. 01-10.

SOUZA, Marcelo Lopes de; TEIXEIRA, Eduardo Tomazine: *Fincando bandeiras, ressignificando o espaço: territórios e “lugares” do movimento dos sem-teto*. Revista Cidades (Presidente Prudente), v.6, 2009. p. 29-66.

STROHAECKER, Tânia Marques. *A zona periférica ao centro: uma revisão bibliográfica*. Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, 50 (4): 171-183, out./dez. 1988.

\_\_\_\_\_. *O bairro de São Cristóvão: de arrabalde aristocrático à periferia do centro*. Dissertação de Mestrado, PPGG, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1989. 210 p.

TEIXEIRA, Eduardo Tomazine: *O “léxico espacial” do movimento dos sem-teto: um estudo do discurso e das representações sócio-espaciais da Ocupação Quilombo das Guerreiras (Rio de Janeiro)*. 2009. 215p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UFRJ, PPGG, Rio de Janeiro, 2009.

\_\_\_\_\_. *Reestruturação de áreas centrais e gentrificação na semiperiferia do capitalismo: reflexões a partir do caso da reestruturação da zona portuária do Rio de Janeiro na esteira da Operação Porto Maravilha*. 2015, 55p. Exame de qualificação (doutorado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.

VILLAÇA, F. *Espaço urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel, 1998.

WYLY, E.; HAMMEL D. “Mapping neoliberal American urbanism”. In: R. Atkinson and G. Bridge (orgs.). *Gentrification in a global context: the new urban colonialism*. London: Routledge, 2005. p. 18-38.

ZUKIN, S.. *Gentrification: culture and capital in the urban core*. American Review of Sociology, n. 13, 1987. p. 129-147.

## **7.1 Decretos, leis e resoluções**

RIO DE JANEIRO. *DECRETO nº 30.815 de 23 de junho de 2009*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 31.413 de 27 de novembro de 2009*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 31.943 de 04 de março de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 31.941 de 04 de março de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 31.942 de 04 de março de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.029 de 23 de março de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.469 de 1º de julho de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.465 de 1º de julho de 2010*. Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.468 de 1º de julho de 2010.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.594 de 29 de julho de 2010.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 32.666 de 11 de agosto de 2010.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33.730 de 02 de maio de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33.734 de 03 de maio de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33.925 de 06 de junho de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33.932 de 09 de junho de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33.935 de 09 de junho de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 34.044 de 22 de junho de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 34.085 de 06 de julho de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 34.212, de 03 de agosto de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 34.565 de 06 de outubro de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 33364 de 28 de novembro de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 340.803 de 29 de novembro de 2011.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.060 de 23 de janeiro de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.468 de 20 de abril de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.466 de 20 de abril de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.465 de 20 de abril de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.467 de 20 de abril de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 35.600 de 08 de maio de 2012.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *DECRETO nº 39.680 de 23 de dezembro de 2014.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 101 de 23 de novembro de 2009.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 102 de 23 de novembro de 2009.* Poder Executivo.

\_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 105 de 22 de dezembro de 2009.* Poder Executivo.

- \_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 111 de 01 de fevereiro de 2011.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 125 de 14 de janeiro de 2013.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI COMPLEMENTAR n.º 143 de 04 de agosto de 2014.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI ORDINÁRIA n.º 5128 de 16 de dezembro de 2009.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI ORDINÁRIA n.º 5546 de 27 de setembro de 2012.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI ORDINÁRIA n.º 5780 de 28 de julho de 2014.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *LEI ORDINÁRIA n.º 5781 de 01 de julho de 2010.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *RESOLUÇÃO SMF n.º 2974 de 20 de julho de 2011.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *RESOLUÇÃO SMF n.º 2675 de 20 de julho de 2011.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *RESOLUÇÃO SMF n.º 2676 de 20 de julho de 2011.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *RESOLUÇÃO SMF n.º 2677 de 20 de julho de 2011.* Poder Executivo.
- \_\_\_\_\_. *RESOLUÇÃO SMF n.º 2835 de 05 de fevereiro de 2015.* Poder Executivo.

## 8. ANEXOS

### ROTEIROS DE ENTREVISTAS

#### *ROTEIRO DE ENTREVISTAS COM FREQUENTADORES*

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

Entrevistador: Bruno Pereira do Nascimento

Data da entrevista: \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_

Horário \_\_\_\_\_

Local: \_\_\_\_\_

[**ATENÇÃO!** Esta pesquisa é exclusivamente para fins acadêmicos. A identidade do entrevistado será preservada. O entrevistado tem a liberdade de deixar de responder qualquer pergunta.]

1. O (a) senhor (a) reside em qual estado/município/bairro?
2. Qual a faixa de idade?  

De 00 até 18 anos ( )	De 40 até 44 anos ( )	De 60 até 64 anos ( )
De 19 até 24 anos ( )	De 45 até 49 anos ( )	De 65 até 69 anos ( )
De 25 até 29 anos ( )	De 50 até 54 anos ( )	De 70 até 75 anos ( )
De 30 até 34 anos ( )	De 50 até 54 anos ( )	De 76 até 80 anos ( )
De 35 até 39 anos ( )	De 55 até 59 anos ( )	Mais de 80 anos ( )
3. Qual a profissão exercida pelo (a) senhor (a)?
4. Qual a sua faixa de escolaridade?
5. Qual a renda média familiar?  

Até R\$ <b>880</b> ( )	Entre R\$ <b>2.200</b> e R\$ <b>3.000</b> ( )	Acima de R\$ <b>10.000</b> ( )
Entre R\$ <b>880</b> e R\$ <b>1.500</b> ( )	Entre R\$ <b>3.000</b> e R\$ <b>4.000</b> ( )	
Entre R\$ <b>1.500</b> e R\$ <b>2.200</b> ( )	Entre R\$ <b>4.000</b> e R\$ <b>10.000</b> ( )	
6. O (a) senhor (a) já frequentava a Zona Portuária antes das obras de melhoria infraestruturais?  
SIM ( )  
NÃO ( )  
MOTIVO(S) \_\_\_\_\_
7. Por qual razão veio para a Zona Portuária? [**pode marcar mais de uma resposta**]  
Trabalho ( )  
Estudo / pesquisa ( )  
Conhecer os espaços reestruturados ( )  
Ida a museus ( )  
Encontro com amigos ( )  
Fazer compras ( )  
Outros ( ) \_\_\_\_\_

8. O (a) senhor (a) visita a Zona Portuária, geralmente:  
Finais de semana ( )  
Dias de semana ( )  
Ambos ( )