

A DIMENSÃO POLÍTICA DA REVITALIZAÇÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO: Um Estudo do Projeto “Porto Maravilha”

Caroline Rodrigues da Silva*

Resumo: este artigo apresentará o processo de revitalização e revalorização do espaço urbano no Rio de Janeiro a partir do Projeto Porto Maravilha, visando demonstrar que os processos de revitalização urbana são parte de um projeto global de renovação do capital, promovido pelo Estado. Para tanto, faremos um breve resgate histórico da zona portuária, bem como uma exposição sobre as propostas do Porto Maravilha e seus significados à luz do materialismo histórico-dialético.

Palavras-Chave: acumulação de capital; cidade; revitalização urbana; Rio de Janeiro; Projeto Porto Maravilha.

THE POLITICAL DIMENSION OF RIO DE JANEIRO PORT REVITALIZATION: A STUDY OF “PORTO MARAVILHA” PROJECT.

Abstract: this paper will present the revitalization and revaluation process of the urban space in Rio de Janeiro through the project called Porto Maravilha, with the objective of demonstrating that the urban revitalization processes are part of the global capital renovation project, promoted by the State. To reach the objective, we will do a short historical of the harbor area and an exposition about the Porto Maravilha proposals and its meanings on respect of the historic-dialectical materialism.

Keywords: capital accumulation; city; urban revitalization; Rio de Janeiro; “Porto Maravilha” Project.

LA DIMENSION POLITIQUE DE LA REVITALISATION DU PORT DE RIO DE JANEIRO : ÉTUDE DE CAS DU PROJET « PORTO MARAVILHA »

* Estudante do curso de Mestrado em Serviço Social da UERJ. Uma primeira versão desse texto foi apresentada e publicada originalmente no *II Seminário Nacional Espaço e Economia: Políticas Territoriais, Intervenção do Estado e Práticas Sociais na Reestruturação do Espaço*, realizado pelo Núcleo de Pesquisas Espaço e Economia (NUPEE) na UERJ-FFP entre os dias 24 a 26 de outubro de 2011. E-mail: cora_rs@hotmail.com.

Résumé: cet article veut présenter le procès de revitalisation et de revalorisation de l'espace urbain à Rio de Janeiro à partir du projet « Porto Maravilha ». On va démontrer que les procès de revitalisation urbaine sont inscrits dans un projet global de renouvellement du capital privé patroné par l'État. Pour cela, on va récupérer l'histoire de la zone portuaire, ainsi qu'exposer les propositions du « Porto Maravilha » et leurs sens à la lumière du matérialisme historique-dialectique.

Mots-clés: l'accumulation du capital; ville; revitalisation urbaine; Rio de Janeiro; "Porto Maravilha".

1. Introdução

A crise do capital e a reestruturação produtiva que atingem os países centrais no início da década de 70 só se expressam no Brasil nas décadas de 80 e 90. Do ponto de vista econômico, essas décadas ficaram conhecidas como "décadas perdidas" e foram marcadas pelos impactos dos ajustes neoliberais. Num contexto de redução das taxas de lucro e de crise do capital, a expansão do mercado pela via da reconfiguração do espaço urbano passa a ser estratégica para o que o capital retome os elevados patamares de acumulação necessários à sua existência. Desde então ocorre um redirecionamento dos investimentos do Estado que, atendendo às determinações de organismos internacionais como o Fundo Monetário Internacional e o Banco Mundial, direciona sua ação para a produção e apropriação do espaço urbano aos moldes dos países centrais. Condicionado pela lógica do capital, o desenvolvimento econômico de cidades de países periféricos como o Brasil torna-se necessário para garantir o circuito de valorização do capital. É nesse bojo que os processos de revitalização se fortalecem e se desenvolvem no Brasil.

A fim de compreender como o processo de reordenamento das cidades capitalistas tem se expressado no Brasil, especificamente na cidade do Rio de Janeiro, este artigo apresentará os determinantes históricos, sociais e políticos que criaram as condições específicas para a implementação do projeto de revitalização "Porto Maravilha". Não se trata de uma análise das intervenções previstas pelo projeto e de sua implicação na

vida cotidiana, mas sim uma análise da dimensão política do mesmo. O objetivo é demonstrar quais foram as estratégias utilizadas pelo Estado e pelo capital para que ele fosse implementado.

2. Características geográficas e históricas da área portuária do Rio de Janeiro

A cidade do Rio de Janeiro, por sua trajetória histórica como antiga capital do Império e da República, já foi o centro político e econômico do país. Teve momentos de grande expansão urbana e, até a década de 1950, era a maior cidade do Brasil. Entretanto, com o desenvolvimento da indústria de base e de bens de consumo, o Rio de Janeiro perdeu importância em relação à São Paulo, o que se agravou com a transferência da capital para Brasília em 1960.

De fato, a cidade do Rio de Janeiro sofreu, a partir da segunda metade do século XX, um forte processo de esvaziamento populacional de seu centro histórico e financeiro. No entanto, mesmo com os imensos esforços da elite brasileira e do mercado imobiliário para desvalorizar a área, o centro ainda destaca-se por ser dotado de ampla infraestrutura, bem servido de transporte e serviços. A zona portuária do Rio de Janeiro situa-se nessa área e é parte integrante deste processo de transformações urbanas, sociais e econômicas.

Como outras áreas portuárias do território brasileiro, o Porto do Rio de Janeiro sofreu fortes mudanças a partir da modernização técnica ocorrida no transporte marítimo. Os modernos e gigantescos navios de carga, o uso crescente dos contêineres, a preferência pelos terminais especializados, o aumento do calado das embarcações e as dificuldades de acomodar as novas logísticas portuárias às limitadas instalações foram fatores fundamentais para que a área se tornasse obsoleta e desvalorizada (DUARTE, 2005: 1).

A zona portuária do Rio de Janeiro é uma área historicamente popular. Berço do samba e da cultura carioca, essa área é marcada por morros, muitos deles ocupados por favelas, casarios antigos e pouco valorizados. Esteve por anos isolada do restante da cidade, relegada, principalmente, ao tráfego de caminhões e ônibus, caracterizada

como uma área de passagem. Destaca-se pela sua posição geográfica em relação aos centros de consumo, de serviços, de empregos e de decisões, bem como pela proximidade com o mar. É uma área com grande conjunto de fixos espaciais (terminais marítimos, metroviário, rodoviários e ferroviários, armazéns, etc.) que representam um vultoso estoque de capital imobilizado.

Ao analisar a participação deste capital na conformação do espaço urbano, Duarte afirma que:

O capital imobilizado na paisagem sob a forma de imóveis urbanos devolve, lenta e gradualmente, a seu proprietário, o capital que nele foi investido. Ele não pode ser demolido, pelo menos enquanto o capital investido não tiver sido recuperado, sob pena de resultar em prejuízo para o investidor (DUARTE, 2005:6)

Como parte da lógica capitalista, os processos de revitalização modelam novos espaços urbanos à custa da destruição dos espaços preexistentes, cujo capital investido na sua construção já foi recuperado. Na área portuária do Rio de Janeiro, o capital que foi investido há muitos anos já não garante a dinamicidade, a velocidade e a rotatividade necessária à acumulação capitalista. Nesse sentido, a revitalização tem sido um instrumento utilizado pelo capital para construir uma nova imagem urbana, em substituição à antiga percepção geral da área central e/ou portuária como decadente.

3. A revitalização: significado

Etimologicamente, a palavra “revitalização” significa “tornar a dar vitalidade”, “tornar a estrutura ou o lugar eficiente”.¹ Assim, revitalizar é uma ação que se dá sobre algo que já morreu ou está em vias de morte ou, ainda, o que já está ultrapassado ou não aceito por algum aspecto.

Embora essa definição seja bastante clara, ela não é capaz de esgotar as dimensões reais e em movimento que permeiam os processos de revitalização do espaço urbano.

¹ *Dicionário Aulete Digital - Dicionário contemporâneo da língua portuguesa*. Edição brasileira original: Hamílcar de Garcia. Desenvolvido por Lexikon Editora Digital Ltda. Disponível em: <http://aulete.uol.com.br/>.

Nesse sentido, partiremos das análises teóricas já realizadas por alguns autores sobre esta problemática.

A respeito da revitalização de áreas da própria cidade, Del Rio afirma o seguinte:

Nas últimas décadas, metrópoles do mundo inteiro têm despertado para o novo paradigma do desenvolvimento sustentável, onde a nova fronteira é a própria cidade interior, ou seja, a concentração de investimentos e esforços para a ocupação dos vazios, a reutilização do patrimônio instalado, a requalificação de espaços e a intensificação e mistura dos usos. Neste contexto, o papel da reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas é fundamental (DEL RIO, 2001: 1).

Para o autor, que defende os processos de revitalização, a reutilização das áreas portuárias centrais e de suas frentes marítimas tende a gerar impactos positivos e crescentes sobre o seu entorno — o Centro — e a cidade como um todo, já que as intervenções pontuais maximizam os investimentos e garantem o sucesso nos campos econômico, cultural, habitacional, turístico, entre tantos outros que se complementam.

Com diferentes concepções, Ermínia Maricato e Ronaldo Duarte criticam o processo de revitalização e propõem novas formas de intervenções no espaço urbano. Para Maricato (MARICATO, 2008: 126), a revitalização é uma ação cirúrgica destinada a substituir edificações envelhecidas e desvalorizadas por edifícios novos e maiores, que trazem uma mudança na forma do uso do solo devido à instalação de novos serviços ligados aos setores dinâmicos da economia, expulsando os pequenos negócios de características tradicionais e a população moradora.

O grande capital imobiliário e os proprietários privados são os que defendem a renovação, pois ela viabiliza a valorização imobiliária. Por outro lado, o conceito de reabilitação ou requalificação pode ser atribuído a uma ação que preserva o ambiente construído existente e, dessa forma, também as formas de uso histórico-cultural da população moradora. Faz-se a reforma necessária na infraestrutura existente para adaptá-la às novas necessidades, sem descaracterizar o ambiente construído herdado. Os maiores interessados na reabilitação/requalificação são a população residente, além de profissionais e militantes ligados à história e à memória da cidade.

Em seu artigo “O processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas”, (DUARTE, 2005), seu autor também trabalha com os conceitos de reabilitação, requalificação e renovação. Afirma que a *reabilitação* remete à visão de recuperação de uma área urbana para salvaguardar o restauro de edifícios e o tecido econômico e social, no sentido de tornar a área atrativa e dinâmica com boas condições de habitabilidade. *Requalificação* define as ações urbanas que promovem alterações numa área com o fim de conferir-lhe novas funções, diferentes daquelas pré-existentes. Já a *renovação* urbana é denominada como um processo de substituição das formas urbanas existentes por outras mais modernas. Pode ser pontual, fruto da iniciativa privada, ou ampla, promovida pelo Estado e, geralmente, apoiado pelo grande capital.

Há outros que trabalham com a temática da revitalização. Todavia, com base na elaboração dos dois autores mencionados, compreende-se que a escolha por renovar — leia-se revitalizar —, e não reabilitar ou requalificar, é uma decisão política e

“A busca por novos lugares em condições promissoras de rentabilidade e capazes de manter a lucratividade do capital determinam as ações de renovação, revitalização e modernização do espaço urbano”

estratégica implementada pelo Estado, pelas grandes corporações internacionais e pelo setor privado, que se articulam por meio do capital financeiro.

Portanto, os processos de revitalização de zonas portuárias constituem parte de um processo mais amplo de revitalização do capital. A busca por novos lugares em condições promissoras de rentabilidade e capazes de manter a lucratividade do capital determinam as ações de renovação,

revitalização e modernização do espaço urbano. As revitalizações são usadas pelas frações da burguesia no poder como estratégias para adequar a cidade às necessidades do capital. Nesse sentido, lemos em Santos que:

A valorização do espaço, disparada a partir do imprescindível papel das burocracias estatais, faz parte da linha de frente das estratégias do poder público para atrair investimentos internacionais, assim como, ao mesmo tempo, funcionam como núcleo duro capitalista em período de crise (SANTOS, 2008 :44).

Na cidade do Rio de Janeiro, o atual Projeto “Porto Maravilha” é considerado pela Prefeitura como a principal estratégia de revitalização e revalorização do espaço urbano central. No tópico a seguir, apresentaremos suas diretrizes centrais, ressaltando os principais mecanismos políticos utilizados para a sua aprovação, implementação e atual execução. Embora exista uma gama de intervenções urbanas previstas para a área portuária, cada qual com suas especificidades e conflitos, o que nos interessa aqui é a dimensão política que sustenta esse projeto e a forma como o capital tem se utilizado da esfera pública para viabilizar a valorização daquele solo urbano.

4. Dimensão política do “Porto Maravilha”

Partimos da premissa de que o Projeto “Porto Maravilha” não é apenas um projeto de revitalização da área portuária. A criação de um conjunto de leis em caráter de urgência no ano de 2009,² que modificavam o Plano Diretor de 1992, e a posterior aprovação da revisão deste Plano Diretor no início de 2011,³ conferiram respaldo legal e jurídico para a alteração da forma de apropriação não só da zona portuária, mas de todo o espaço urbano carioca.

² As leis mencionadas são as seguintes:

- Lei Complementar 101 de 23 de Novembro de 2009. Institui a Operação Urbana Consorciada, cria a Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto (AEIU), possibilita a Outorga Onerosa do direito de construir e de alteração de uso de solo, regulamenta a utilização dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC's), expande os limites e parâmetros construtivos para a região (possibilitando a instalação de prédios de até 30 andares em alguns setores e até 50 andares em outros), e confere outras atribuições;
- Lei Complementar 102 de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro — CDURP — e aponta outras providências;
- Lei 5.128 de 16 de dezembro de 2009. Concede Benefícios Fiscais relacionados à Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio (sob a área administrada pela CDURP);
- Lei Complementar de 22 de dezembro de 2009. Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (PROPAR-RIO), destinado a disciplinar e promover a realização de Parcerias Público-Privadas no âmbito da Administração Pública do Município, e dá outras providências.

³ De acordo com o Estatuto da Cidade, os Planos Diretores devem ser revisados a cada dez anos. No entanto, com um considerável atraso de nove anos em relação à data prevista para a realização da revisão decenal do último Plano Diretor de 04/06/1992, em 01/02/2011 foi sancionado o *Novo Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro*.

No que se refere ao porto, esse conjunto de transformações jurídicas possibilitaram a criação de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) para a área,⁴ cuja abrangência é determinada pela Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) formada pelos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e parte dos bairros do Centro, São Cristóvão e Cidade Nova, como mostra a marcação em amarelo na imagem abaixo.



Figura 1 – Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto
Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro

Por meio dessas transformações jurídicas também foi criada a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP), a quem cabe administrar a Operação Urbana Consorciada por um prazo de 30 anos.

A CDURP é uma empresa de economia mista, ou seja, parte de seu capital é público e parte privado, no entanto, goza de todos os direitos e prerrogativas do Poder Público no que tange à gestão dos serviços essenciais, tais como paisagismo, limpeza urbana, coleta de resíduos sólidos, drenagem de águas pluviais, iluminação pública e conservação de logradouros e de equipamentos urbanos e comunitários, dentre outros. Vale destacar que, por mais que o Poder Público Municipal tenha o controle acionário majoritário e a legitimidade para indicar os membros da diretoria dessa

⁴ A Operação Urbana Consorciada é um instrumento de planejamento urbano previsto pelo Estatuto da Cidade que busca, por meio da participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental.

Companhia, sua lógica de atuação e seu desempenho são regidas pela lógica do mercado e expressa, nada mais, nada menos, que a privatização do espaço público.

Conforme Rose Compans (COMPANS, 1998: 79), o uso de parcerias público-privadas na implementação dos projetos de revitalização apresentam-se sob a justificativa de contribuir para solucionar, pelo menos, três grandes males que afetam a administração pública: a escassez de recursos para o financiamento da infraestrutura urbana e para novos investimentos considerados estratégicos para o desenvolvimento econômico local; a baixa capacidade de legitimação e coesão social das instituições representativas tradicionais; e a ineficiência das organizações burocráticas na representação dos serviços públicos. Sobre as parcerias público-privadas, David Harvey destaca que sua atuação na conformação do espaço urbano é uma característica do empreendedorismo urbano, ou seja, um gênero de administração que surgiu após a crise dos anos 70 que supervaloriza a ação local em detrimento do planejamento urbano e tem como objetivo principal articular as iniciativas locais com os interesses capital internacional e financeiro. Em suas palavras:

A atividade da parceria público-privada é empreendedora, pois, na execução e no projeto é especulativa e, portanto, sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racional e planejado e coordenado. 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 (HARVEY, 2005: 173).

No âmbito deste esquema, a criação da CDURP significa uma estratégia do capital para alcançar sua meta central: apropriar-se do espaço urbano e transformá-lo em uma mercadoria passível de ser comercializada via capital financeiro. Sob a justificativa de criar maior eficiência e dinamicidade na gestão da infraestrutura e dos serviços públicos, a CDURP materializa um tipo de administração do espaço urbano denominada por Harvey de “governança urbana” (HARVEY, 2005). Nela predominam, de um lado, investimentos públicos minimizando o risco do capital não alcançar seu objetivo maior, ou seja, a obtenção do lucro e, de outro, a parceria público-privada, que administrará os recursos obtidos.

No caso do “Porto Maravilha”, a prática da governança urbana torna-se evidente ao analisarmos as fontes de financiamento que sustentam suas obras. Considerando que o projeto foi dividido em duas fases, o orçamento da primeira fase foi estimado inicialmente em duzentos milhões mas, no decorrer do projeto, este valor passou para trezentos e setenta e quatro milhões. Segundo a Prefeitura, esta verba foi financiada com recursos próprios e pelo Ministério do Turismo. O financiamento da segunda fase deveria ficar a cargo da iniciativa privada.

Contudo, sabe-se que a partir de uma ação do Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS),⁵ em junho de 2010, aprovou-se a liberação de 3,5 dos 6 milhões disponíveis da carteira de habitação para serem utilizados no “Porto Maravilha”. Não obstante, em 13 de julho de 2011 a Caixa Econômica Federal comprou pelo Fundo de Investimento Imobiliário todos os Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC’s)⁶ pelo valor de 545 reais cada unidade, somando um total de 7,6 bilhões de reais.⁷ Vale salientar que o uso de CEPAC’s é uma tentativa de captar os recursos necessários ao empreendimento junto à iniciativa privada. Trata-se de valores mobiliários emitidos pela Prefeitura por meio da Comissão de Valores Mobiliários, que possibilitam a construção acima do estabelecido pela legislação como índice de aproveitamento básico do solo ou nos parâmetros de um terreno ou projeto.

⁵ Segundo a reportagem “Projeto Porto Maravilha deve receber investimento de R\$ 3,5 bilhões do FGTS”, publicada pelo jornal *O Globo*, em 30 de junho de 2010, essa decisão do Conselho Curador do FGTS modifica a forma como o fundo pode ser aplicado, pois, até esta decisão, ele deveria ser exclusivamente aplicado em habitação, saneamento, infraestrutura ou transporte e não em Operações Urbanas Consorciadas como é o caso do “Porto Maravilha”, onde todos esses segmentos estão integrados de uma só vez.

⁶ A primeira experiência do uso de CEPAC’s foi em São Paulo, nas Operações Urbanas da Faria Lima e da Água Espreiada. A área transformou-se no símbolo da São Paulo globalizada, enquanto as periferias esquecidas pelos investimentos públicos continuaram crescendo aceleradamente. Nenhuma contrapartida foi oferecida à sociedade: na Faria Lima não há notícias das promessas de habitações de interesse social ou do terminal de ônibus. Apenas foi feita uma ciclovía ligando o nada a lugar nenhum. Nem sequer do ponto de vista da qualidade do espaço urbano público houve melhorias: ostensivas cercas continuam dividindo o espaço privado das calçadas estreitas em que se apertam ambulantes, pedestres e pontos de ônibus (FERREIRA & FIX, 2001).

⁷ A proposta inicial dos CEPAC’S era de serem vendidos no mercado financeiro, para qualquer indivíduo interessado, pelo valor mínimo de quatrocentos reais por cada unidade. Embora o único comprador habilitado tenha sido o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, cada CEPAC’S ainda foi vendido por valor superior aos quatrocentos reais iniciais, contrariando, a rigor, a própria lei da oferta e da procura.

Como se pode observar, a instituição dos CEPAC'S no Rio de Janeiro é outro mecanismo do Estado que visa criar condições para a acumulação do capital, uma vez que há uma enorme área submetida a esse novo padrão de construção. A área total prevista para revitalização é de 5 milhões de metros quadrados. Desse total, 4 milhões tiveram seu potencial de construção modificado. Esse imenso terreno que possuem CEPAC'S evidencia o interesse do mercado na área portuária. Segundo Ferreira e Fix, não é qualquer área que possui CEPAC's, pois o mercado só se interessa por espaços nas quais vislumbre certa valorização que justifique a compra do potencial construtivo adicional. Essa é a lógica das operações urbanas: fazer a iniciativa privada financiar a recuperação do própria local da operação, vendendo-lhe o direito adicional de construção. Entretanto, antes que o setor privado invista capital, a infraestrutura da área já deve ter sido recuperada pelo Estado — como demonstra a primeira fase do projeto —, bem como este Estado, no caso do “Porto Maravilha”, também é o responsável pela compra e valorização dos CEPAC'S.

De acordo com os autores acima mencionados:

Discursos como o dos CEPAC's vestem um disfarce ideológico que lhes confere uma aura de modernidade com fins supostamente sociais, e são utilizados para transformar um instrumento jurídico controverso – contestado pelos efeitos desfavoráveis que deve gerar à maior parte da população, beneficiando os poucos de sempre –, em uma solução tentadora de arrecadação em tempos de crise fiscal (FERREIRA & FIX, 2001).

Em relação à arrecadação obtida com a venda desses títulos, cabe salientar que o poder público obrigatoriamente tem que direcioná-lo, integralmente, para a própria área da operação urbana, isto é, uma área que será sempre de interesse de mercado.

Referindo-se a essa obrigatoriedade, Eduardo Paes afirmou:

A Prefeitura vende o poder de construir, dando ao comprador a certeza de que os recursos, frutos dessa venda, serão obrigatoriamente aplicados naquela região. É um título que permite ao empresário que vai construir ocupar mais a área do seu terreno, fazendo um gabarito maior, uma taxa de ocupação maior. E o dinheiro com o qual ele está comprando isso obrigatoriamente será investido na área onde

ele vai instalar sua empresa. Se eu tivesse que aplicar em alguma coisa, compraria essas ações quando fossem lançadas, pois essa área será valorizada novamente.⁸

Deste modo, os CEPAC's contribuem para viabilizar a fragmentação da cidade e a segmentação do espaço urbano por intermédio da setorialização dos investimentos, na medida em que há uma impossibilidade de transferência da arrecadação obtida pelos CEPAC's para outros locais da cidade que apresentem maiores demandas. Há que se evidenciar que, mesmo que os rendimentos do CEPAC's sejam empregados na zona portuária, dificilmente beneficiarão a população que ali já reside, uma vez que o objetivo dos investidores é aumentar o valor do solo urbano.

Uma outra crítica aos CEPAC's refere-se à sua natureza financeira. Como qualquer título financeiro, pode variar e gerar um novo tipo de especulação imobiliária que chamada de especulação "financeirizada" (cf. FERREIRA E FIX, 2001). A partir do momento em que o CEPAC é vendido a um proprietário individual, toda a valorização que obtiver devido à especulação imobiliária não beneficiará mais ao Estado e sim ao seu proprietário. Para Ferreira e Fix, o CEPAC institucionaliza a especulação imobiliária como o principal elemento motivador da reforma urbana, isto é, a organização e o planejamento urbano do Poder Público passam a se subordinar aos interesses do mercado. Deste modo, os CEPAC's contribuem para a concentração de investimentos em espaços determinados pelas frações da burguesia no poder que, não por acaso, são as que primeiro se apropriam dos benefícios que este tipo de intervenção promove.

Sobre a parceria entre o capital financeiro e o capital imobiliário na conformação do espaço urbano, Botelho assevera que há um favorecimento da lógica da acumulação

“a revitalização é um instrumento necessário para a incorporação das cidades à nova ordem econômica internacional, que requer uma cidade produtiva, competitiva e consumidora.”

⁸ Discurso de Eduardo Paes na criação da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP), em 06/01/2010.

do capital na medida em que se transforma um título de propriedade, que é fixa, em uma ação negociável no mercado financeiro. Examinando este processo, ele sustenta:

O capital “imobiliza-se no imobiliário”, o ambiente construído e o solo, de bens imóveis passam a ser “bens móveis”, que circulam através dos títulos de propriedade que a cada momento podem ser transformados em dinheiro (BOTELHO, 2007: 18).

Em outras palavras, o capital financeiro possibilita que o capital investido no imóvel circule e se mova, criando dinamismo na acumulação.

Considerando que o processo de revitalização requalificará a zona portuária do Rio de Janeiro por meio de estratégias do capital para mudar a percepção, o uso, e a ocupação dos habitantes da cidade quanto ao seu espaço central, o Projeto “Porto Maravilha” prepara o caminho para a revalorização desses espaços para fins diferentes dos que eles possuem atualmente. Para Duarte, esse processo (DUARTE, 2005) pode resultar ainda num outro efeito, conhecido como gentrificação (*gentrification*).⁹ Para o autor, trata-se, de forma muito resumida e simplificada, do retorno da população de alto *status* à área central metropolitana enquanto local de moradia. Na mesma linha de Duarte, estudiosos como Botelho entendem a gentrificação como o processo de “aburguesamento” de uma área (BOTELHO, 2007: 20).

Analisar o processo de revitalização do Porto do Rio de Janeiro tendo em vista uma possível gentrificação parece ter sentido desde que se considere que o “aburguesamento” não significa, necessariamente, a vinda da classe dominante para a área somente para moradia. A implementação de infraestrutura prevista pelo Projeto “Porto Maravilha”, o incentivo aos grandes empreendimentos internacionais e a construção de um conjunto de aparatos comerciais e culturais voltados para o turismo aumentam a possibilidade de aproveitamento desse espaço por empresários de diversos setores.

⁹ O termo *gentrificação* foi cunhado pela primeira vez pela socióloga inglesa Ruth Glass a partir de seus estudos sobre Londres em 1964. A autora usou o vocábulo para denominar o processo de expulsão da população de baixa renda de certos bairros centrais da cidade, sua substituição por moradores de classe média e a renovação das moradias, transformando completamente a forma e o conteúdo social desses espaços urbanos (DUARTE, 2005: 6).

Fazendo uma analogia, os processos de revitalização podem ser comparados a uma nova política de higienização de Pereira Passos.¹⁰ Segundo as frações da burguesia no poder que defendem a revitalização, ela é um instrumento necessário para a incorporação das cidades à nova ordem econômica internacional, que requer uma cidade produtiva, competitiva e consumidora. Esse é o caso do “Porto Maravilha”, que projeta, mas não de maneira explícita, a expulsão dos moradores vinculados aos setores mais pauperizados da classe trabalhadora. Tanto que as intervenções de cunho social só se tornaram públicas neste ano por meio do Projeto Porto Cultural e Projeto Porto Cidadão. Sem entrar na discussão dos mesmos, cabe ressaltar que, embora as intervenções sociais sejam obrigatórias em Operações Urbanas Consorciadas, elas expressam, sobretudo, a falta de um planejamento que considere a área portuária enquanto um local vivo, dotado de memória e história.

5. Considerações finais

É preciso reconhecer que o Projeto “Porto Maravilha” significou uma estratégia política encontrada pelo Estado para viabilizar a especulação imobiliária, a atração de novos capitais e a manutenção do lucro dos grandes investidores internacionais. Portanto, o atual reordenamento da cidade do Rio de Janeiro orienta-se para o atendimento dos interesses da fração hegemônica no poder, ainda que seu desenrolar não esteja ocorrendo sem objeção e resistência por parte dos segmentos sociais que têm tido suas condições de vida prejudicadas pelas mudanças em curso.

Deste modo, desde o início do ano de 2010 tem sido edificado um projeto coletivo, denominado Fórum Comunitário do Porto, para fazer frente a esse modelo de cidade fragmentada e socialmente desigual que tem o “Porto Maravilha” como

¹⁰ Entre 1902 e 1906, na administração de Francisco Pereira Passos, então prefeito da capital brasileira, ocorreu o chamado bota-abixo. Operado por meio de um conjunto de medidas de remodelação e “embelezamento” da cidade, buscou-se adequar as matrizes estéticas da cidade às de Paris de Haussmann. Seu principal objetivo era fazer uma “cirurgia” em toda a cidade, a fim de higienizá-la, acabando com a epidemia de febre amarela e, ao mesmo tempo, traçar um novo alinhamento das praças, ruas e casas, em diversos bairros da cidade, para facilitar a circulação de mercadorias e de pessoas e embelezamento da cidade (BENCHIMOL, 1990).

potencializador.¹¹ Além do questionamento à revitalização, este Fórum trabalha com as questões sociais advindas de outros dois projetos que atualmente também promovem transformações urbanas na área — o Projeto Porto Olímpico e o Projeto de Urbanização Morar Carioca, no Morro da Providência.

O Fórum Comunitário do Porto foi formado por iniciativa de alguns moradores e hoje conta com um conjunto de representantes das associações da zona portuária, dos movimentos sociais, do mundo acadêmico e de dois mandatos parlamentares da Câmara dos Vereadores do Rio de Janeiro.¹² Reúne-se semanalmente para debater as implicações sociais, econômicas e culturais que esses projetos urbanos trazem para a população moradora, para as ocupações da área, para o patrimônio cultural e para a tradicional história daquele local. O objetivo é garantir o direito à cidade, à moradia, à cultura e à memória do local, principalmente por meio da manutenção da identificação com o local. Para tanto, articula-se com os diversos segmentos sociais do espaço, as instituições e os grupos que já desenvolvem atividades culturais, lutando pelos direitos humanos e pelo direito à moradia e assessorando juridicamente os moradores. A mobilização coletiva é a alternativa para que os movimentos populares façam frente ao processo de revitalização proposto pelo poder hegemônico.

6. Referências bibliográficas

AULETE. *Dicionário Aulete Digital - Dicionário contemporâneo da língua portuguesa*. Edição brasileira original: Hamílcar de Garcia. Desenvolvido por Lexikon Editora Digital Ltda. Disponível em: <http://aulete.uol.com.br/>.

BOTELHO. Adriano. “A produção do espaço e o empresariamento urbano: o caso de barcelona e seu fórum das culturas de 2004”. In: *Geosp - espaço e tempo*, nº 16, p. 111 - 124, 2004.

_____. “A cidade como um negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo”. In: *Cadernos da Metrópole*, n. 18, p 15-38, 2º sem., 2007.

¹¹ Mais informações sobre o Fórum Comunitário do Porto podem ser obtidas em: <http://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/>.

_____. *O urbano em fragmentos: a produção do espaço e da moradia pelas práticas do setor imobiliário*. São Paulo: Annablume/Fapesp, 2007.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann Tropical*. Rio de Janeiro: Coleção Biblioteca Carioca, 1990.

DEL RIO, Vicente. “Voltando às origens. A revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos”. In: *Arquitextos* (Online), ano 02, agosto, 2001.

DUARTE, Ronaldo Goulart. “O Processo de Reabilitação e Renovação Urbana na Cidade do Rio De Janeiro e suas Perspectivas”. *Revista electrónica de Geografía Y Ciencias Sociales*, vol. IX, núm. 194 (44), 2005.

FERREIRA, João Sette Whitaker, FIX, Mariana. “A urbanização e o falso milagre do CEPAC”. In: *Folha de S. Paulo*, Tendências e Debates, terça, 17 de abril, 2001.

HARVEY, David. Do administrativismo ao empreendedorismo. In: HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, p. 163-190, 2005.

MARICATO, Ermínia. *Brasil, cidades: alternativas para a crise urbana*. Petrópolis: Vozes, 2008.

SANTOS, César Ricardo Simoni. “Da urbanização do território ao urbanismo da requalificação dos espaços centrais: a reprodução do espaço urbano como fronteira interna da expansão capitalista”. *Geosp – espaço e tempo*, USP, n. 24, p. 28-49, 2008.