



Universidade de Brasília
Faculdade de Economia, Administração, Contabilidade e Gestão de Políticas Públicas
Departamento de Gestão de Políticas Públicas

ANA LUÍSA ARAÚJO MACHADO

**Porto Maravilha:
As repercussões do projeto de revitalização portuária carioca na
relação cidade-porto**

Brasília - DF
2023

ANA LUÍSA ARAÚJO MACHADO

**Porto Maravilha:
As repercussões do projeto de revitalização portuária carioca na
relação cidade-porto**

Monografia apresentada ao Departamento de Gestão de Políticas Públicas como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel em Gestão de Políticas Públicas.

Professor Orientador: Dr. Luiz Fernando Macedo Bessa.

Brasília – DF
2023

ANA LUÍSA ARAÚJO MACHADO

**Porto Maravilha:
As repercussões do projeto de revitalização portuária carioca na
relação cidade-porto**

A Comissão Examinadora, abaixo identificada, aprova o Trabalho de Conclusão do Curso de Gestão de Políticas Públicas da Universidade de Brasília do(a) aluno(a)

Ana Luísa Araújo Machado

Dr. Luiz Fernando Macedo Bessa
Professor-Orientador

Dra. Rosana de Freitas Boullosa
Professor-Examinador

Brasília, 07 de dezembro de 2023

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos bons espíritos, que me acompanharam e me estimularam a perseverar na produção desta pesquisa. À minha família, que é meu relicário. Em especial, à minha mãe, meu pai e minha tia, que são meus incansáveis encorajadores, além de serem as razões pelas quais me sinto tão privilegiada nesta vida. Ao meu companheiro de trajetória, que tenho a sorte de chamar de melhor amigo. À Universidade de Brasília, que proporciona acesso à educação crítica e libertadora. E, finalmente, ao Club de Regatas Vasco da Gama, que é luta operária e resistência.

“Mar calmo não faz bom marinheiro”

Ditado popular.

RESUMO

A presente pesquisa busca identificar quais foram as repercussões do projeto de revitalização portuária carioca na relação cidade-porto do município do Rio de Janeiro. Para tanto, serão elucidados, inicialmente, quais os conceitos fundamentais a serem esclarecidos para devida compreensão do objeto de estudo deste trabalho, bem como a teoria da confluência perversa de Dagnino, que explica, em determinada medida, o fenômeno. A hipótese a ser confirmada é a de que o projeto neoliberal comumente observado nas remodelações das frentes marítimas influencia de modo pouco positivo a harmonização da relação cidade-porto. Para testar a referida hipótese levantada, foram utilizadas pesquisas já elaboradas e aplicadas por pesquisadores e instituições. Foi possível chegar a conclusão de que o projeto Porto Maravilha reforçou a segregação socioespacial e pouco contribuiu para a harmonização da relação cidade-porto em razão da gentrificação e processos de exclusão de grupos menos favorecidos promovidos. Essa constatação se deu especialmente por influência do projeto neoliberal em uma confluência perversa com o discurso democratizante que se sustenta na formação de supostos consensos formados em razão do recebimento dos megaeventos esportivos – Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016 – pela cidade.

Palavras-chave: Porto Maravilha. Repercussões. Relação cidade-porto. Confluência perversa. Gentrificação. Projeto neoliberal. Megaeventos esportivos.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Dimensões da intervenção da revitalização urbana	28
Figura 2 – Total geral das remoções na cidade do Rio de Janeiro	31

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	9
1. REVISÃO CONCEITUAL.....	15
1.1 RELAÇÃO CIDADE-PORTO	15
1.2 REVITALIZAÇÃO E SEUS EFEITOS.....	18
1.3 O VIÉS SOCIAL DO PROJETO PORTO MARAVILHA	21
1.4 OS DILEMAS DA CONFLUÊNCIA PERVERSA DE DAGNINO.....	22
2. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA.....	25
2.1 TIPO E DESCRIÇÃO GERAL DA PESQUISA.....	25
2.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS	26
3. RELAÇÃO CIDADE-PORTO CARIOCA.....	27
3.1 ELEMENTOS CARACTERIZADORES DA RELAÇÃO CIDADE-PORTO	27
3.2 REVITALIZAÇÃO URBANA E GENTRIFICAÇÃO	29
3.3 CONSEQUÊNCIAS DO PROJETO PORTO MARAVILHA	32
3.4 RELAÇÃO COM A CONFLUÊNCIA PERVERSA DE DAGNINO.....	35
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	37
REFERÊNCIAS.....	40

INTRODUÇÃO

As cidades portuárias apresentam uma especial complexidade que as demais não têm: a relação cidade-porto. Esses dois elementos interagem entre si de modo bastante íntimo, ora evidenciando momentos de harmonia, ora de conflito. Além de ser inconstante, a referida relação é de interdependência, tornando-a, portanto, complexa.

O porto influencia estruturalmente a dinâmica de funcionamento da cidade porque é a porta de entrada e de saída de cargas e passageiros dos mais diversos lugares do planeta. É a materialização do ponto de encontro do fenômeno da globalização. Do mesmo modo, a cidade influencia o porto porque o crescimento delas significa o desenvolvimento do porto, inclusive porque seus habitantes são, muito frequentemente, trabalhadores portuários.

Conforme preleciona Flávia Nico¹, desde a origem dos portos, eles são o elo com o exterior, fonte de vida socioeconômica e dinâmica urbana. De acordo com que observam Monié e Vasconcelos², nas cidades portuárias, porto e cidade constituem um sistema cujas interações e complementaridades variam no tempo sob influência das dinâmicas produtivas, tecnológicas, sociais e urbanas.

No Brasil, durante o período colonial, os portos tiveram um papel relevante enquanto pontos de contato social e econômico, conferindo às cidades portuárias um status diferenciado e privilegiado na frágil hierarquia urbana da colônia. A criação, no Brasil, de cidades porto como São Luis, Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Santos, as tornaram importantes por serem pontos de conexão de culturas de exportação para a metrópole, associando a ideia de progresso e desenvolvimento, tanto na escala local como regional, uma vez que desempenharam papéis importantes na formação dos espaços regionais para viabilizar o tráfego de mercadorias, contribuindo, inclusive, para a formação do “arquipélago” característico do Brasil colônia³.

A constituição dos arquipélagos mercantis e sua dependência de algumas cidades e seus portos, localizados nas áreas centrais das cidades, revelavam um espaço de convivência pacífica, visto que era uma condição para manutenção das relações entre a colônia e sua metrópole no além-mar. No entanto, o papel desempenhado pelos portos na economia urbana e regional foi se diluindo e sua hegemonia passou a ser disputada com um conjunto de

¹ VASCONCELOS, 2011.

² MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N., 2012.

³ ROCHA, 2019.

outras atividades econômicas de igual ou maior importância para as cidades.⁴

A partir dos anos 1950, com o desenvolvimento do transporte via rodoviária, a integração regional e a formação de um mercado nacional, a intensificação do processo de industrialização brasileiro, o acelerado processo de urbanização/metropolização e a intensificação das atividades terciárias que predominam na maior parte das cidades brasileiras, acentuaram a tensão com as áreas portuárias urbanas.

Neste contexto, as áreas centrais das cidades passaram a receber novas atividades econômicas, em geral relacionadas ao setor de serviços, disputando o espaço físico que os portos ocupam nas cidades, conforme observa Rocha⁵:

A metamorfose da cidade industrial para a cidade do terciário, em geral, impõe novas lógicas, afastando atividades tradicionais e que ocupam extensas áreas, transformando-as em espaços vacantes. As retroáreas portuárias são algumas dessas frações do tecido urbano que, ao promoverem disputas e tensões, são objeto de transformação para atendimento de interesse do capital imobiliário, por intermédio das estratégias de reconversão, ou os denominados “projetos urbanos estratégicos”.

É o caso do Projeto Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro, que começou a ser preparada para receber a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 por interesse do governo federal e local, passando a ser submetida a processos de revitalização.

Para Monié e Vasconcelos⁶ a análise da relação porto-cidade pode se dar em três escalas: no nível global, nível regional e nível local. No âmbito do primeiro nível, são analisados fatores ligados à globalização. No segundo, são considerados os sistemas regionais que permitem avaliar o volume crescente de fluxos e atividades de transformação. Finalmente, no terceiro nível, considera-se o território da cidade portuária⁷. Esta última escala consiste no objeto de estudo deste trabalho.

Importa ressaltar que estudar a relação entre os portos e as cidades conduz a uma abordagem que comporta dimensões diversas, tais como morfologia urbana, aspectos sociais, impactos ambientais, importância da infraestrutura na reprodução do capital, entre outras. No entanto, nesta oportunidade, será abordada de que modo se deu a repercussão da política pública, qual seja, o projeto de revitalização carioca, na forma da cidade se relacionar com o porto.

Com o objetivo maior de desenvolver a relação da cidade com o porto, foi criado, por meio da Lei Complementar Municipal 101/2009, o Projeto Porto Maravilha, que,

⁴ Op. Cit.

⁵ Op. Cit.

⁶ MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N., 2012.

⁷ Op. Cit.

por meio de uma Operação Urbana Consorciada (OUC), visa a revitalização da área portuária da cidade do Rio de Janeiro.

Para evidenciar esse objetivo, a Lei em referência sugere como uma das diretrizes do projeto a necessidade de sinergia entre as atividades do porto e o dia a dia da cidade em seu art. 2º, §2º:

§ 2º Constituem diretrizes da Operação Urbana Consorciada:

I - estimular a renovação urbana pela adequação gradativa com uso concomitante portuário de cargas e usos residencial, comercial, serviços, cultural e de lazer;⁸

A área de domínio da política pública, Porto Maravilha, compreende o perímetro estabelecido pela OUC, definida pelo Decreto Municipal nº 20.652/2006, revogado pelo Decreto Municipal nº 26.852/2006. A referida área abrange 5 milhões de metros quadrados, englobando os bairros Santo Cristo, Gamboa e Saúde e parcelas de mais outros três bairros, São Cristóvão, Cidade Nova, Centro e Caju.

A região vem se destacando nos últimos anos pelas políticas públicas de revitalização portuária. A referida OUC alicerça sua atuação em um conjunto de intervenções que são coordenadas pelo Município, em conjunto com outras entidades da Administração Pública Municipal e a iniciativa privada, com o objetivo de se realizar “transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental”⁹ da referida região em consonância com o Estatuto da Cidade e Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (Lei Federal nº 10.257/01).

Segundo a prefeitura da cidade, a política pública foi concebida “para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da Região Portuária.”¹⁰ Isso porque a área encontrava-se degradada e marginalizada, assim como muitas regiões portuárias espalhadas pelo mundo.

O Projeto Maravilha propôs a promoção de revitalização da zona portuária carioca, o reforço da centralidade do Rio de Janeiro, a dinamização do mercado imobiliário, o desenvolvimento do comércio, turismo e entretenimento, além da promoção da recuperação do patrimônio histórico e cultural existente e a construção de novos equipamentos.

A respeito dos equipamentos, uma série deles foram erguidos, como, por exemplo, o Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio de Janeiro, o Aquário, dentre outros,

⁸ RIO DE JANEIRO (RJ), 2009.

⁹ Op. cit.

¹⁰ RIO DE JANEIRO, 2009.

além de ter sido instalada uma linha de Veículo Leve sobre Trilhos - VLT.¹¹

Sendo assim, parece que houve e ainda há, tendo em vista que o projeto encontra-se em andamento, uma preocupação por parte do Poder Público local de harmonizar a relação cidade-porto. Para tanto, o referido Projeto se propõe a realizar melhorias sob o aspecto da infraestrutura, transporte, meio ambiente, por exemplo, fatores esses que são fundamentais para qualidade de vida da população.

Além de se propor a realizar melhorias nos aspectos citados acima, o projeto também estabelece como princípios norteadores das ações o interesse social e a participação da sociedade civil nos processos decisórios e avaliatórios, conforme preveem, de modo exemplificativo, alguns incisos do art. 1º, §1º:

§ 1º Os seguintes **princípios** nortearão o planejamento, a execução e a fiscalização da Operação Urbana Consorciada:

III - o **atendimento** econômico e **social** da **população diretamente afetada** pela Operação;

VI - transparência do processo decisório e **controle com representação da sociedade civil**;

VII - o apoio da regularização fundiária urbana nos **imóveis de interesse social**. (grifo nosso)¹².

Nota-se que a política pública se compromete a promover a participação social e a investir em moradias populares. No entanto, é comum que projetos de revitalização gerem a mercantilização, a gentrificação e a elitização da região em razão da forte incidência da lógica neoliberal em ações como essa. Um dos objetivos dessa pesquisa, conforme será estabelecido mais a frente, consiste em analisar se esse fenômeno comum incidiu no projeto de revitalização carioca.

À respeito da possível influência neoliberal, cumpre citar Evelina Dagnino. Esta autora argumenta a existência de uma crise discursiva no Brasil que é resultado de uma confluência perversa entre o projeto neoliberal e o projeto democratizante. Afirma a Ph.D em ciência política que essa crise é marcada pelos deslocamentos de sentido que ela opera nas noções de sociedade civil, participação e cidadania.¹³

Diante das previsões contidas na Lei que embasou o Porto Maravilha, sua repercussão aos moradores daquela região e todo o conteúdo acadêmico produzido sobre ele até os dias atuais, para se analisar o projeto de revitalização carioca será considerada a “confluência perversa” de Dagnino. Isso porque há promessas que harmonizam com o projeto democratizante, mas há fatos que evidenciam a existência de um projeto neoliberal que impede

¹¹ LIGUORI, F.; GONZÁLEZ, R., 2018.

¹² Op. Cit.

¹³ DAGNINO, 2004.

o real poder de influência da população local nos processos decisórios e, mais do que isso, a afasta do público-alvo da política.

A chamada “confluência perversa” resultado da interação entre os dois projetos - neoliberal e democratizante - , aparentemente vista na criação e implementação do projeto Porto Maravilha, pode trazer a constatação de que modo esses fatores repercutem na relação cidade-porto carioca.

Conforme dito anteriormente, o Projeto Porto Maravilha tem como objetivo a revitalização da região portuária do Rio de Janeiro. Considerando este objetivo prático descrito inclusive na norma que materializou a referida política pública, é possível inferir que a intenção do Poder Público é a de harmonizar a relação cidade-porto por meio da promoção de melhorias e valorização da infraestrutura, transporte, meio ambiente e patrimônios históricos e culturais da região.

Os pilares por meio dos quais a política pública está alicerçada, quais sejam, infraestrutura, transporte, meio ambiente e cultura, orientados pelos princípios da interação com a sociedade civil, evidenciam que há, ao menos em tese, uma preocupação do governo local com a melhoria da qualidade de vida da população que vive cotidianamente a relação com o porto.

O referido Programa de revitalização portuária consiste em um projeto de longo prazo que, conforme parágrafo único do art. 1º da Lei Complementar 101/09, estará concluído depois de 30 anos, quando pretende-se que todas as intervenções previstas no programa básico de ocupação da obra estejam realizadas.

Ocorre que já contam 14 anos do início da implementação do projeto e, considerando o elevado arcabouço de pesquisas feitas até a atualidade e todo o conteúdo acadêmico produzido nos últimos anos, torna-se questionável a aplicação do viés social previsto no projeto.

Para nortear a elaboração desta pesquisa, então, a questão que se pretende responder é: quais as repercussões do projeto Porto Maravilha na relação cidade-porto carioca? Portanto, o objetivo geral deste trabalho de conclusão de curso é analisar de que maneira o projeto de revitalização portuária carioca influenciou na relação cidade-porto.

Mais precisamente, para atingir o objetivo geral, esta pesquisa se propõe a atingir os seguintes objetivos específicos:

i) Identificar quais são os requisitos que caracterizam a relação cidade-porto, com base na produção acadêmica existente;

ii) Identificar, por meio dos trabalhos acadêmicos produzidos até a atualidade, o nível de efetividade do viés social do projeto de revitalização;

iii) Analisar de que modo se deu a influência do neoliberalismo na elaboração e implementação do projeto Porto Maravilha.

A análise dos efeitos do projeto de revitalização portuária da cidade do Rio de Janeiro é relevante para avaliar se a relação da cidade com o porto pode ser transformada a ponto de deixar de ser inconstante, problemática e, principalmente, distante, e passar a ser efetivamente integrada com a população local, a partir da sua efetiva participação nos processos decisórios de adaptação e transformação.

Dessa forma, a pesquisa evidencia a sua relevância na medida em que, a partir da análise de um caso concreto e sua possível replicação para contribuições em outras regiões do país, tem o condão de auxiliar a efetivação e o aperfeiçoamento do direito à cidade, garantia constitucional à sociedade.

Quanto ao Direito à Cidade, David Harvey descreve:

“O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual para acessar os recursos urbanos: é o direito de mudar a si mesmos por mudar a cidade. É, sobretudo, um direito coletivo, ao invés de individual, pois esta transformação inevitavelmente depende do exercício de um poder coletivo para dar nova forma ao processo de urbanização. O direito a fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos é, como quero argumentar, um dos mais preciosos, e ainda assim mais negligenciados, de nossos direitos humanos.”¹⁴

A partir do estudo dessa política pública em específico, que é evidentemente local, as conclusões podem apontar para evidências que levem a possíveis sugestões de melhoria, que podem ser aplicadas em outras regiões do país, especialmente naquelas que objetivam a melhora da relação da cidade com o porto. Diante da relevância do direito social envolvido e da política pública implementada para efetivá-lo, demonstra-se a importância desta pesquisa.

¹⁴ HARVEY, David. 2008.

1. REVISÃO CONCEITUAL

Para a devida compreensão do presente trabalho, faz-se necessária a elucidação de conceitos basilares para construção da resposta à problemática de pesquisa. No capítulo introdutório foram antecipados, de modo breve, conceitos que serão melhor explicitados nos tópicos a seguir.

Antes de se adentrar nos conceitos e ideias que sustentam a presente pesquisa, cabe, inicialmente, fornecer destaque ao conceito de políticas públicas, tendo em vista que o objeto de estudo deste trabalho, qual seja, o projeto de revitalização portuária Porto Maravilha, trata-se de uma delas.

Segundo preleciona Rosana de Freitas Boullosa, a princípio, se faz importante ressaltar a diferença entre política (*politic*) e políticas públicas (*policy*). Enquanto o primeiro conceito refere-se ao universo das relações de poder, partidos e processos decisórios nas esferas parlamentares de deliberação pública, o segundo diz respeito aos processos do governo em ação após decisões parlamentares.¹⁵

Harold Lasswell criou um campo multidisciplinar de estudos que assumiu a política pública como centro. Para ele, a política pública é a concretização do governo em ação. Seria uma espécie de “*governing*”, com destaque para o verbo no gerúndio.¹⁶

Por sua vez, Thomas R. Dye trouxe outro conceito de políticas públicas decisivo para a devida compreensão porque clarificou a dimensão que excede a centralidade do governo, que consiste em “política pública é tudo aquilo que os governos decidem fazer ou não fazer”.¹⁷

Tendo feito o registro de que o Porto Maravilha trata-se de uma política pública com participação do setor privado, por meio dos capítulos seguintes, será possível compreender: o que é a relação cidade-porto, os efeitos do projeto de revitalização carioca, o viés social contido no Porto Maravilha e a teoria da confluência perversa de Dagnino.

1.1 RELAÇÃO CIDADE-PORTO

O mais novo marco regulatório do setor portuário brasileiro nasceu por meio da Lei 12.815/13, conhecida como a Lei dos Portos. Este normativo regula o art. 21, XII, alínea “f” da Constituição Federal, que prevê a competência da União para explorar, direta ou

¹⁵ BOULLOSA, 2014.

¹⁶ LASSWELL, 1950, apud BOULLOSA.

¹⁷ Dye, 1972, apud BOULLOSA.

mediante autorização, concessão ou permissão, os portos marítimos, fluviais e lacustres¹⁸.

A figura da União, poder concedente, se apresenta por meio do atual Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), responsável por efetuar as concessões, arrendamentos, delegações e autorizações concedidas aos entes públicos e privados que se propõem a administrar ou explorar a atividade portuária.

Em 2014 a, à época, Secretaria de Portos, hoje chamada de Secretaria de Portos e Aeroportos, editou a Portaria nº 3 que estabelece diretrizes para elaboração e revisão dos instrumentos de planejamento do setor portuário, são eles: Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN e respectivos Planos Mestres, Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ e Plano Geral de Outorgas – PGO, que, diga-se de passagem, são verdadeiros instrumentos de políticas públicas.¹⁹

O art. 1º, inciso III discorre sobre o PDZ:

III - O Plano de Desenvolvimento e Zoneamento - PDZ - instrumento de planejamento operacional da Administração Portuária, que compatibiliza as políticas de desenvolvimento urbano dos municípios, do estado e da região onde se localiza o porto, visando, no horizonte temporal, o estabelecimento de ações e de metas para a expansão racional e a otimização do uso de áreas e instalações do porto, com aderência ao Plano Nacional de Logística Portuária - PNLN e respectivo Plano Mestre.

Nota-se, a partir da leitura do inciso, que há preocupação do poder público “em compatibilizar o desenvolvimento do porto com as políticas de desenvolvimento urbano do município onde está inserido e demais municípios de sua zona de impacto”²⁰, conforme afirma Fabiano Nogueira Cordeiro.

Inferese, dessa forma, que a referida “compatibilização” entre o desenvolvimento do porto com o desenvolvimento do município aponta para a existência de uma relação entre os dois, a chamada “relação cidade-porto” que não apenas existe, como deve ser, inclusive, compatibilizada por meio de políticas públicas.

A referida preocupação é decorrente do fato de que a relação cidade-porto há tempos é conflituosa, conforme afirma Silva e Cocco, porque o porto é visto simplesmente como estrutura de movimentação de mercadorias, assim como também um intruso na cidade²¹, por isso a necessidade de ação pública específica para tanto.

Apesar de conflituosa, a relação da cidade com o porto que acontece, evidentemente, nas cidades portuárias, é importante e emblemática, conforme se extrai do explicitado por Dr. Brian S. Hoyle:

¹⁸ BRASIL, 1998.

¹⁹ BRASIL, 2014.

²⁰ CORDEIRO, F, 2018.

²¹ SILVA, G.; COCCO, G. 1999, apud VASCONCELOS, 2011, p. 21.

Cidade portuária ou cidade-porto é um dos elementos da quintessência do espaço econômico mundial moderno. Ela simboliza a interdependência de ambiente e sociedade e envolve uma fusão entre diversidade cultural e experiência histórica²² (tradução nossa).

A cidade do Rio de Janeiro possui antiga e íntima relação com o porto. Isso porque, quando do descobrimento do Brasil, que se confunde com o próprio surgimento da cidade, o núcleo urbano carioca estava localizado entre os morros da região e ali foram desenvolvidas as atividades comerciais, cuja economia circulava majoritariamente em torno do porto.

Nas primeiras décadas do século XX, o Rio de Janeiro experimentou um incremento da industrialização e atividades portuárias. O desenvolvimento trouxe o uso do automóvel, a implantação do bonde elétrico e a abertura de novas vias de acesso. Esse processo atraiu uma mão de obra numerosa e acirrou o processo de expansão dos subúrbios. Nesse período, as zonas oeste e sul concentravam as elites, enquanto as demais abrigavam a classe trabalhadora. Com a expansão da cidade, os projetos de reestruturação urbana promoveram as remodelações e aprofundaram a segregação urbana.²³

A Reforma de Pereira Passos, prefeito do Rio de Janeiro entre os anos 1902 e 1906, abriu e alargou vias, embelezou praças no centro e zona sul, canalizou rios e córregos, destruiu um grande número de cortiços. Os morros vizinhos ao centro passaram a ser densamente ocupados, como o Morro da Providência - a primeira favela brasileira, surgida em 1897, que abrigou os sobreviventes da Guerra de Canudos -, São Carlos e Santo Antônio. As margens dos rios e mangues também eram ocupadas. Carlos Sampaio, outro prefeito carioca entre os anos 1920 e 1922, promoveu uma política de remoção de favelas, além do arrasamento do Morro do Castelo, ocupado por antigos casarões e cortiços, e a modernização de vias de acesso.²⁴

Nas décadas seguintes, houve o deslocamento da indústria do centro para os subúrbios, dessa forma, as áreas de difícil acesso e terrenos baratos passaram a ser ocupadas. A classe dos trabalhadores preferia morar em condições precárias em razão da proximidade com as áreas industriais, comerciais e casas de alto padrão da zona sul porque era onde tinha-se maior oferta de emprego. Para atender a essa nova demanda social, foram feitas vias de acesso interligando o subúrbio ao centro bem como a zona sul (bairros como Copacabana, Ipanema, Leblon, Lagoa) e a nascente Barra da Tijuca (zona oeste), que até hoje concentram

²² HOYLE B., 1998.

²³ VAINER, 2014. Apud. LIGOURI, F., GONZÁLEZ, R.

²⁴ Op. Cit.

as áreas de maior renda.²⁵

Atualmente, os morros próximos ao centro e zona sul, bem como a zona norte, oeste e orla ferroviária, concentram a população de mais baixa renda, extrato social marcado frequentemente pela precariedade, pobreza, violência urbana e narcotráfico. A zona portuária passou por um período de obsolescência a partir da década de 1960, sofrendo desocupação industrial e abandono das velhas estruturas. O centro da cidade, que havia recebido significativos investimentos pelos governos regionais no início da década de 90 e tornado-se elitizado, passou a ser novamente ocupado pela população de baixa renda.²⁶

Fabiano Nogueira Cordeiro em “Requisitos para caracterizar a relação portocidade em portos brasileiros”²⁷ estudou sobre a relação cidade-porto e identificou sete requisitos necessários para a sua caracterização e avaliação em portos brasileiros. Além disso, demonstrou que a partir desses requisitos é possível a elaboração de critérios.

Os requisitos estabelecidos pelo autor são: aspectos históricos, aspectos econômicos, aspectos sociopolíticos, meio ambiente, acessos terrestres, urbanidade e instrumentos de planejamento. Dentro do requisito da urbanidade, existem critérios mais específicos para a devida avaliação, dentre eles, encontramos o que o autor chamou de “condições urbanísticas do entorno portuário”, que pode ser traduzida como a revitalização de áreas portuárias ou como a “remodelação da frente marítima”²⁸, nas palavras de Hoyle.

É possível compreender, especialmente diante desse estudo, que a revitalização da região portuária é um dos diversos fatores apontados acima que, se bem executado, impacta diretamente, e de modo positivo, na relação da cidade com o porto.

1.2 REVITALIZAÇÃO E SEUS EFEITOS

Diante da constatação de que os contornos urbanísticos da região portuária impactam na relação cidade-porto, é fundamental que seja esclarecido no que consiste o conceito de revitalização.

Segundo Dulce Moura, Isabel Guerra, João Seixas e Maria João Freitas em “A revitalização urbana cidades – contributos para a definição de um conceito operativo”²⁹, a revitalização é um conceito englobante que integra a renovação, a reabilitação, a requalificação e a promoção urbana, que são implementados por meio de políticas públicas.

²⁵ Op. Cit.

²⁶ VAINER, C., 2011.

²⁷ CORDEIRO, F., 2018.

²⁸ HOYLE, B. S., 1989.

²⁹ MOURA, D. et al., 2006.

A “renovação” é marcada pela ideia de demolição do edificado e conseqüente substituição por construção nova, geralmente com características morfológicas e tipológicas diferentes, e/ou com novas atividades econômicas adaptadas ao processo de mudança urbana. Os efeitos sociais que a renovação urbana gerou nas cidades norte-americanas e francesas foram duas, principalmente, são elas: a reocupação das zonas centrais pelas atividades econômicas de ponta, como escritórios de grandes multinacionais, bem como a expulsão de parte da função residencial do centro da cidade e a periferização das classes médias.³⁰

Por sua vez, a “reabilitação” não é tão intensa quanto a renovação. Aquela não representa o rompimento do tecido urbano, mas a sua habilitação a readaptação a novas situações em termos de funcionalidade urbana. Consiste na readequação do tecido urbano degradado, fornecendo-se ênfase ao seu carácter residencial.³¹

Por seu turno, a “requalificação” consiste, acima de tudo, em um instrumento “para a melhoria das condições de vida das populações, promovendo a construção e recuperação de equipamentos e infraestruturas e a valorização do espaço público com medidas de dinamização social e econômica.”³²

Finalmente, a “promoção”, aspecto de menor visibilidade, consiste na comunicação, ou até mesmo propaganda, dos processos de revitalização urbana para criação de consensos em torno da sua evolução, pois tão importante quanto concretizar objetivos, é dar visibilidade para a coletividade de inteirar e participar dos processos.³³

Todos os conceitos apresentados acima podem integrar-se em uma intervenção mais vasta de políticas públicas de revitalização urbana. Os diferentes modelos de intervenção apresentados não são claramente distintos e raramente são indissociáveis. Dessa forma, pode-se conceituar “revitalização urbana” como:

Implementação de um processo de planeamento estratégico, capaz de reconhecer, manter e introduzir valores de forma cumulativa e sinérgica. Isto é, intervém a médio e longo prazo, de forma relacional, assumindo e promovendo os vínculos entre territórios, actividades e pessoas. Não é, portanto, um projecto, ou uma soma de vários projectos ou de programas introduzidos num dado território, procurando-se antes garantir uma operação sustentável, a níveis diferenciados, mas em interdependência no desenho da intervenção ou na sua implementação, como: 1. a performance económica e financeira (“economic viability”); 2. a sustentabilidade física e ambiental (“environmental responsibility”); e 3. a coesão social e cultural (“social and cultural equity”).³⁴

Ainda no mesmo artigo, os autores afirmam que a necessidade de revitalização

³⁰ Op. Cit.

³¹ Op. Cit.

³² Op. Cit.

³³ Op. Cit.

³⁴ Op. Cit. Pág. 31.

surge nos últimos anos do século XX com a maciça deterioração das áreas utilizadas pela segunda guerra mundial e o declínio das zonas industriais e portuárias, características da fase aguda da industrialização. Acrescentam, ainda, que foi durante o governo de Margaret Thatcher, em 1979 na Grã-Bretanha, que a política urbana territorial passou a ser negociada e negociável entre os setores públicos e privados, fruto do neoconservadorismo estatal e neoliberalismo na gestão do território.³⁵

Os autores asseveram que as instâncias públicas adotaram um papel de subsidiariedade, fornecendo desde facilidades fiscais ou flexibilidade no planeamento, até à eventual participação ativa no comércio especulativo do solo, afetando, inclusive, as propriedades públicas, a exemplo das Docklands em Londres³⁶, ou a companhia ferroviária estadual de Berlim reunificada, propriedades públicas que foram postas ao serviço de estratégias privadas altamente especulativas.

A recuperação dos antigos espaços portuários subutilizados faz parte das modernas políticas das cidades metropolitanas hoje em dia, tornando-se um dos temas mais discutidos pelo urbanismo na atualidade. No âmbito desta questão, foram formuladas ideias pioneiras a respeito das noções de espaço público e projeto urbano. A amplitude e a complexidade da relação urbano-portuária referem-se à atualização dos sistema portuário, à coordenação dos tráfegos intermodais, a conexão do modal marítimo com o modal terrestre, a atração de novos tráfegos, como cruzeiros turísticos, e ao esforço simultâneo do porto-cidade para melhoria do ambiente.³⁷

A renovação de regiões portuárias é assunto presente nos debates sobre urbanismo dado que essas áreas comumente foram construídas há décadas e hoje em dia necessitam se integrar e se adequar às mudanças sofridas e promovidas pela cidade.

Nos últimos anos, vem se enxergando valor nas chamadas “*waterfronts*”³⁸ porque possuem potencial no que se refere às qualidades paisagísticas, lúdicas, logísticas e imobiliárias. A reciclagem das áreas portuárias se transformou em um fenômeno mundial, no qual as cidades reivindicam suas fronteiras aquáticas.³⁹

É por esse e outros motivos que é preciso se verificar se as políticas públicas de

³⁵ Op. Cit.

³⁶ Docklands (ou “As Docas”) é um distrito localizado a leste da Grande Londres, e pertence aos boroughs de Southwark, Tower Hamlets e Greenwich. É conhecido como um bairro residencial e comercial. O nome “London Docklands” foi usado pela primeira vez em 1971, e é o nome pelo qual ficou universalmente conhecida a área. Docklands, formalmente, também faz parte do Porto de Londres, que chegou a ser o maior porto do mundo no século XIX. NOBRE, Eduardo, 2002.

³⁷ ALEMANY, J., 2001.

³⁸ Frentes marítimas.

³⁹ GIACOMET, L., 2008.

revitalização não acaba por gerar a elitização da região e a consequente expulsão da população que originalmente habitava o local, conforme pontua Tarcísio Botelho em “Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís”:

Por outro lado, é necessário verificar como as intervenções brasileiras se situam frente aos principais dilemas dos processos de revitalização já apontados pela literatura: como recuperar sem elitizar e sem expulsar os habitantes na época da intervenção? Se essa for a marca, estaríamos repetindo, um século depois, a experiência e os efeitos perversos das reformas urbanas do final do século XIX e início do XX? O uso dos espaços públicos deverá ser marcado pela contemplação e pelo consumo? As intervenções, tal como têm sido realizadas, destinam-se às classes médias e altas ou podem vir a incorporar outros grupos? Dito de outra forma, a revitalização tornou-se sinônimo de gentrificação ou pode ser pensada também como forma de inclusão social, promoção da cidadania e reforço das identidades? Até que ponto as intervenções são ou não excludentes? Que grupos inclui e que grupos exclui?⁴⁰

A partir do trecho extraído do artigo acima, é possível perceber que é comum que os processos de revitalização tornem-se sinônimos de gentrificação, diante dos projetos já aplicados ao redor do mundo até a atualidade.

1.3 O VIÉS SOCIAL DO PROJETO PORTO MARAVILHA

A política pública de revitalização da região portuária do Rio de Janeiro teve como impulso para sua elaboração e implementação a ocorrência dos megaeventos que seriam recebidos pelo Brasil à época: Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016, conforme afirmam Ligouri e González em “Remoções no Rio de Janeiro: conflitos de território e territorialidade para os megaeventos esportivos”⁴¹.

Eventos dessa dimensão são usados, por vezes, como estratégias urbanas para dirimir as discordâncias e polêmicas na sociedade e, dessa forma, legitimar grandes transformações, que podem ser positivas, mas também passíveis de severas críticas. Inclusive, é comum que intervenções como essa sejam utilizadas para fins de especulação imobiliária, conforme já introduzido anteriormente.

A urgência demandada pelos megaeventos esportivos e a intenção de transformar a cidade do Rio de Janeiro em cidade global fez com que as ações acontecessem de modo articulado entre as esferas federais, estaduais e municipais. Em outras palavras, notou-se um esforço significativo dos centros de poder em entregar a cidade revitalizada para receber os eventos esportivos de relevância mundial.

A disputa por sediar megaeventos como esse tornou-se acirrada a partir dos anos

⁴⁰ BOTELHO, T., 2005. Pág. 54.

⁴¹ LIGUORI, F.; GONZÁLEZ, R., 2018.

de 1980, o que simbolizou uma nova maneira do capital se articular para se expandir e circular, fazendo com que os territórios das cidades-sede sejam transformados e reorganizados para receber novos investimentos para a produção de novas centralidades urbanas, alvos de especulação imobiliária.⁴²

O Rio de Janeiro, ao ser escolhido para sediar três megaeventos esportivos - os Jogos Panamericanos de 2007, a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 -, passou a ser um centro catalisador de investimentos. A imagem trabalhada e promovida pelos atores envolvidos, tanto em esfera pública como privada, é de promoção da inclusão, crescimento e desenvolvimento, de euforia, gerando a impressão de que há um consenso absoluto de progresso e crescimento do país.⁴³

Dessa forma, no caso da capital carioca, apesar de haver um apelo social formalmente previsto no projeto, que incluía a promoção de moradias populares à população local, chamou atenção o fato e o número das remoções forçadas.

A Agência Pública é uma mídia independente, sem fins lucrativos, financiada por campanhas de *crowdfunding*⁴⁴ que produz material jornalístico focado na promoção de direitos humanos. A referida Agência elaborou o “Projeto 100 Histórias”, que consiste em uma reportagem virtual que contém um conjunto de 100 depoimentos dos afetados pelas remoções no ano de 2016, um pouco antes das Olimpíadas⁴⁵.

Os autores citados acima (Fernanda Liguori e Rubén González) fizeram uma análise sobre o Projeto 100 Histórias da Agência Pública e concluíram que o Projeto Porto Maravilha “reafirmou-se como um processo excludente e concentrador de riqueza”⁴⁶.

Considerando a simples existência das remoções forçadas, é possível perceber que o projeto se distancia, na prática, da população que já habitava aquela região, ao ponto de removê-las. Sendo assim, a interação social e efetiva participação da sociedade civil em todas as fases do projeto é questionável.

Diante dessas evidências, é relevante entender como a forma de implementação do Projeto de revitalização portuária carioca influencia na relação cidade-porto.

1.4 OS DILEMAS DA CONFLUÊNCIA PERVERSA DE DAGNINO

Quanto à promessa de promoção da inclusão, crescimento e desenvolvimento

⁴² Oliveira, 2012.

⁴³ LIGUORI, F.; GONZÁLEZ, R., 2018.

⁴⁴ Campanha de financiamento coletivo de projetos, seja do setor privado ou do terceiro setor.

⁴⁵ AGÊNCIA PÚBLICA. 2016.

⁴⁶ LIGUORI, F.; GONZÁLEZ, R. 2018.

prevista no Porto Maravilha, que atenderia ao viés social do projeto de revitalização, criando a narrativa de um suposto consenso entre a população e articulares do projeto, cumpre citar Dagnino.

Evelina Dagnino defendeu, em sua obra “Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa” que existe uma crise discursiva que acompanha as experiências de construção democrática no Brasil e na América Latina.

Essa crise, segundo a autora, é fruto da chamada “confluência perversa” entre “o projeto neoliberal que se instala em nossos países ao longo das últimas décadas e, de outro, um projeto democratizante, participativo, que emerge a partir das crises dos regimes autoritários e dos diferentes esforços nacionais de aprofundamento democrático”.⁴⁷ O projeto neoliberal, em complemento, proporia o encolhimento das responsabilidades do Estado e a sua transferência para a sociedade civil.

Embora a Ph.D tenha afirmado que esse é um processo identificado em vários países da América Latina, afirma que no Brasil ele possui características próprias. No caso brasileiro, esse processo é marcado por uma disputa político-cultural e pelos deslocamentos de sentido de três noções, são elas: sociedade civil, participação e cidadania, que são os pilares para o entendimento da confluência perversa.

Quanto à sociedade civil, a autora afirma, em resumo, que nos últimos tempos vem havendo uma criminalização⁴⁸ dos movimentos organicamente organizados pela sociedade. Como consequência disso, passou-se a criar uma identificação - o deslocamento de sentido defendido pela autora - entre a sociedade civil e terceiro setor, especialmente as ONGs.

A valorização dessas se dá inclusive porque, em razão da sua competência técnica e inserção social, tornam-se o que a autora chama de “interlocutores ideais” aos governos nos mais diferentes níveis, que buscam se afastar da politização que a interação com os movimentos sociais pode gerar. Tanto no projeto neoliberal, quanto no projeto democratizante, há a demanda por uma sociedade civil ativa e propositiva, mesmo ambos apontando para direções opostas. Daí um dos fatores que contribuem para a perversidade apontada pela autora.

Em relação à participação, a autora afirma que o projeto neoliberal busca a ressignificação do sentido coletivo intrínseco da palavra para uma perspectiva individualista e

⁴⁷ DAGNINO, Evelina. 2004a.

⁴⁸ OLIVEIRA, Francisco. In: DAGNINO, Evelina.

privatista. Isso porque transfere o significado do termo para algo mais parecido com a responsabilidade social dos indivíduos do que como obrigação do Estado. Há, dessa forma, a redução do significado de participação na gestão.

Finalmente, quanto à cidadania, a autora afirma ser o deslocamento de sentido mais dramático comparado a todos os outros. Dagnino defende que o processo de construção da cidadania no Brasil não pode ser limitado às conquistas de direitos. Isso porque deve incluir a luta pela incorporação de um formato mais igualitário de relações sociais nos seus mais diversos níveis. Nota-se que há, portanto, o preenchimento do vocábulo de significado também político.

É nesse aspecto, especialmente, que age o projeto neoliberal quando, em primeiro lugar, reduz o significado coletivo de cidadania a um entendimento estritamente individualista. Em segundo lugar, quando estabelece uma ligação entre cidadania e mercado. Adquirir cidadania significa se integrar ao mercado como consumidor ou produtor. Nessa perspectiva fica claro que o Estado se isenta cada vez mais do seu papel de garantidor de direitos, dando lugar à filantropia desempenhada pelos indivíduos que compõem a sociedade civil.

Diante do breve resumo a respeito da teoria da Dagnino, é interessante que se faça a relação com o desenrolar do Projeto Porto Maravilha nos últimos anos. Isso porque, apesar de tratar-se de uma iniciativa com o propósito, dentre outros, de melhorar a qualidade de vida da população local e sua relação com o porto, parece não ter havido o devido atendimento ao viés social que tem como ponto de partida a participação dos diretamente envolvidos, talvez por influência do projeto neoliberalizante. Este trabalho propõe-se a considerar a teoria de Dagnino para analisar em que medida ela auxilia a explicar o projeto de revitalização portuária carioca e sua influência na relação cidade-porto.

2. MÉTODOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

2.1 TIPO E DESCRIÇÃO GERAL DA PESQUISA

A presente pesquisa consiste em um estudo de caso. O estudo de caso pode ser entendido como um estudo extenso de uma ou poucas unidades, empiricamente verificáveis, de maneira que permita seu conhecimento amplo e detalhado, conforme preleciona Gill⁴⁹. Por “unidades”, Ana Waley Mendonça afirma que pode ser uma pessoa, uma comunidade, uma empresa, um regime político, um fenômeno social, etc.⁵⁰

Ao longo da história, durante bastante tempo, o estudo de caso foi visto como um procedimento de pouco rigor, que serviria apenas para estudos de maneira exploratória. No entanto, atualmente, o estudo de caso é uma investigação empírica que “investiga um fenômeno contemporâneo dentro de seu contexto da vida real, especialmente quando os limites entre o fenômeno e o contexto não estão claramente definidos”.⁵¹

Para Yin, a investigação de estudo de caso:

enfrenta uma situação tecnicamente única em que haverá muito mais variáveis de interesse do que de pontos de dados, e, como resultado, baseia-se em várias fontes de evidências, com os dados precisando convergir em um formato de triângulo, e, como outro resultado, beneficia-se do desenvolvimento prévio de proposições teóricas para conduzir a coleta e análise de dados.⁵²

Ademais, afirma o autor que o estudo de caso é uma das maneiras de fazer pesquisa em todas as áreas. Experimentos, levantamentos, pesquisas históricas e análise de informações em arquivos são alguns exemplos de maneiras diferentes para a realização de uma pesquisa.⁵³ O estudo de caso pode ser utilizado, dentre outras ciências, nas ciências sociais. Nesse caso, se destina à investigação das particularidades que envolvem fenômenos sociais. Para sua coleta de dados, geralmente utilizam-se as técnicas da pesquisa qualitativa, sendo a entrevista a principal delas.⁵⁴

Dentre as espécies de estudo de caso classificados por Bogdan e Biklen, dentre os quais estão, por exemplo, “a) estudos de casos histórico-organizacionais; b) estudos de casos observacionais; c) história de vida”; a presente pesquisa se aproxima mais da classificação dos “estudos de casos situacionais”, que relaciona-se a fenômenos específicos que podem ocorrer numa situação social⁵⁵. Cabe fornecer destaque ao fato de que a presente pesquisa não se encaixa perfeitamente nessa classificação, apenas se aproxima, porque trata-se, em verdade, do estudo da

⁴⁹ Gill, 1999.

⁵⁰ MENDONÇA, 2014.

⁵¹ YIN, 2001 apud GIL, 2002, p. 54.

⁵² YIN, 2005.

⁵³ Op. Cit.

⁵⁴ MENDONÇA, 2014.

⁵⁵ BOGDAN; BIKLEN (apud RAUEN, 2002, p. 212).

implementação de uma política pública.

Normalmente, esse tipo de estudo representa a estratégia preferida quando se colocam questões do tipo “como” e “por que”, e quando o pesquisador tem pouco controle sobre os fenômenos estudados.⁵⁶No caso do presente trabalho, busca-se entender como a implementação da política pública de revitalização portuária influencia na relação cidade-porto.

Segundo Hartley, o fenômeno social objeto de estudo não está isolado do seu contexto, sendo este último, inclusive, o mais interessante para o pesquisador, qual seja: a relação entre o fenômeno social e o seu contexto.⁵⁷ Nesse ponto, é possível relacionar a teoria posta com o objetivo da pesquisa: analisar as repercussões do projeto Porto Maravilha - o “caso” do “estudo de caso” - na relação cidade-porto carioca, considerando o olhar, em alguma medida, da teoria da confluência perversa de Dagnino.

Para que o resultado da pesquisa seja atingido, cabe evidenciar que a metodologia de pesquisa do estudo é a qualitativa. Propõe-se a utilização de estratégias de investigação das circunstâncias fáticas somada à interpretação de teoria fundamentada para relacioná-la com fenômeno concreto, qual seja, projeto Porto Maravilha.

Para que seja efetivado o método qualitativo, a pesquisa procura utilizar a técnica da análise de teoria somada a técnica de interpretação de dados secundários coletados a partir da produção acadêmica já realizada e questionários já feitos por outros autores. Isso porque sobre o projeto Porto Maravilha já há ampla produção de conteúdo, no entanto, o que se pretende com esta pesquisa é relacioná-lo com a teoria de Dagnino para caracterizar a relação cidade-porto carioca.

2.2 PROCEDIMENTOS DE COLETA E DE ANÁLISE DE DADOS

Considerando a exposição feita na seção anterior sobre o tipo e descrição geral da pesquisa, neste momento, cabe informar qual os procedimentos adotados e a forma da coleta e análise dos dados.

Para a realização da presente pesquisa, em primeiro lugar e de modo mais amplo, foram absorvidas informações de teorias e conceitos de autores tradicionais e consagrados, produções acadêmicas, legislação e notícias jornalísticas.

Por sua vez, para a obtenção de dados ligados diretamente ao objeto do trabalho, considerando o recorte estabelecido pelo objetivo da pesquisa, que é a repercussão na relação cidade-porto, foram utilizados dois materiais, em específico.

⁵⁶ MENDONÇA, 2014.

⁵⁷ HARTLEY, 1994.

O primeiro deles foi o “Projeto 100 histórias”, elaborado pela Agência Pública, que consiste em reportagem virtual publicada em mídia independente que contém um conjunto de 100 depoimentos coletados com os afetados pela política pública de revitalização no ano de 2016.

O segundo deles foi o Dossiê elaborado pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio⁵⁸, que elaborou algumas denúncias quanto à forma de implementação da política pública e as remoções forçadas promovidas por ela, com a especificação da comunidade, localização, tempo de ocupação, número de famílias removidas e a justificativa fornecida pela Prefeitura do Rio de Janeiro para cada um dos casos.

É possível perceber, portanto, que as duas fontes especificadas acima realizaram o trabalho de campo por meio da elaboração de questionários e entrevistas. Dessa forma, a presente pesquisa utilizou os dados já produzidos para, ao final, esclarecer como a política pública de revitalização portuária repercutiu na relação cidade-porto carioca.

3. RELAÇÃO CIDADE-PORTO CARIOCA

Nos próximos seções da presente pesquisa serão desenvolvidos os conceitos apresentados no referencial teórico de modo a entrelaçá-los entre si e com o objeto de estudo do trabalho. Dessa forma, objetiva-se esclarecer de que modo a política pública de revitalização portuária carioca repercutiu na relação cidade-porto.

Contudo, para tanto, será necessário abordar, previamente, quais os elementos que caracterizam e auxiliam a entender o que é a relação cidade-porto; o que a academia entende como revitalização urbana e quais as suas consequências mais comuns; em qual medida o viés social foi integrado ao projeto Porto Maravilha e, partir desses esclarecimentos, entender como a revitalização portuária repercutiu na relação cidade-porto carioca.

Portanto, nas subseções a seguir haverá o desenvolvimento e entrelaçamento dos conceitos chaves entre si e com o objeto de estudo e objetivo da pesquisa.

3.1 ELEMENTOS CARACTERIZADORES DA RELAÇÃO CIDADE-PORTO

Um dos objetivos específicos da presente pesquisa consiste em apresentar quais são os elementos que permitem a caracterização da relação cidade-porto. Conforme previamente explorado, essa última pode ser entendida como o resultado das interações entre o porto e a cidade onde ele está inserido. Explica-se.

⁵⁸ COMITÊ Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2015.

Para que seja concretizado o objetivo maior da pesquisa, qual seja, a análise da influência do projeto Porto Maravilha na relação cidade-porto carioca, um dos objetivos específicos é, primeiro, compreender essa relação, respeitando a função desempenhada por cada um desses elos. Nesse caso, o porto como elo logístico do transporte de cargas e passageiros, e a cidade, como ambiente sedizador de relações humanas e atividades sociais.

O Estatuto da Cidade, instituído por meio da Lei nº 10.257/01, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental. O referido estatuto consiste em um fundamental instrumento de política urbana que possibilita a efetivação de diversas ações governamentais. Para as cidades portuárias, objeto do presente estudo, que apresentam algumas peculiaridades, não é diferente.

Dos 5.570 municípios brasileiros, 280 são litorâneos⁵⁹. Siqueira afirma em sua obra que muitas das grandes cidades litorâneas brasileiras têm sua relação com o mar intimamente ligada à influência do papel histórico dos portos,⁶⁰ fazendo com que o desenvolvimento de atividades relacionadas à economia marítima e portuária produzissem uma urbanidade própria das cidades portuárias.⁶¹

Conforme adiantado ainda no capítulo introdutório, a relação cidade-porto é complexa porque envolve a dinâmica social e econômica de uma região. Nessa integração, pode-se citar, a título exemplificativo, a relação da cidade-porto com a natureza. Nesse caso em específico, há relação íntima com o mar, que está submetido à influência das mares, por exemplo.

Mas não só. O porto deve cumprir diversos requisitos impostos pela legislação para obtenção de licenciamento ambiental porque interfere no meio ambiente, especialmente sob o ponto de vista da paisagem e recursos naturais, por exemplo. Para além da relação com a natureza, estão envolvidos outros aspectos, como a cultura local, que reflete na habitação, empregabilidade e tecnologia.⁶²

Normalmente, a análise da relação cidade-porto é feita de modo empírico, carecendo, portanto, de métodos precisos para sua caracterização e, conseqüentemente, melhoria. Foi com base nessa constatação, que Fabiano Nogueira Cardoso⁶³ se debruçou sobre

⁵⁹ IBGE, 2023.

⁶⁰ SIQUEIRA, M. P. S. 1995.

⁶¹ PAVÓN, B. S.

⁶² CORDEIRO, F., 2018.

⁶³ Op. Cit.

quais seriam os elementos que interferem na relação cidade-porto e que devem ser considerados para a sua avaliação, passo este essencial para que se invista na sua melhoria.

Os requisitos identificados pelo autor para caracterização, compreensão e avaliação da relação porto-cidade em portos brasileiros foram: i) aspectos históricos, ii) aspectos econômicos, iii) aspectos sociopolíticos, iv) meio ambiente, v) acessos terrestres, vi) urbanidade, e vii) instrumentos de planejamento.⁶⁴

Dentre todos os requisitos estabelecidos pelo autor, para a presente pesquisa, cumpre chamar atenção para a urbanidade. Isso porque esse elemento a ser considerado para caracterização da relação cidade-porto está intimamente ligado ao que esta pesquisa se propõe.

O aspecto da urbanidade diz respeito às condições do entorno portuário. Em outras palavras, à sinergia entre as atividades portuárias e urbanas. Isto é, inclui projetos de revitalização portuária, a exemplo do objeto de estudo deste trabalho, o Porto Maravilha, que é chamado pelo autor de “remodelação da frente marítima” e complementa:

As primeiras iniciativas foram voltadas para a criação de espaços verdes e recreativos - como passeios, esplanadas e pequenos parques a beira do espelho d'água - que revalorizavam o elemento aquático e o reinseria no contexto urbano. No Brasil, nos últimos anos, algumas iniciativas se utilizaram da remodelação da frente marítima para a construção de estruturas destinadas ao comércio, lazer, museus e eventos. Tem-se, como exemplo a revitalização das áreas portuárias obsoletas nos portos de Belém, Recife e Rio de Janeiro.⁶⁵

Quanto aos aspectos sociais e políticos, existem pontos conflituosos, em especial sob o ponto de vista do desenvolvimento. Por um lado, as empresas de logística, que visam o lucro e a otimização das suas operações, por outro lado, o interesse dos habitantes da região, que buscam moradia, emprego, mobilidade e organização econômica.⁶⁶

É diante desse conflito de interesses que torna-se essencial que haja forte ação governamental local para assegurar a efetividade dos direitos da população para que não haja o fenômeno da elitização por meio da exclusão de parcelas da sociedade.

Portanto, considerando que a urbanidade é um dos fatores a ser considerado para caracterização da relação cidade-porto, é fundamental, para o adequado estudo do objeto de pesquisa, que se esclareça o que são os projetos de revitalização e quais são os seus efeitos comumente observados.

3.2 REVITALIZAÇÃO URBANA E GENTRIFICAÇÃO

⁶⁴ Op. Cit.

⁶⁵ Op. Cit. Pág. 100.

⁶⁶ COLLIN, M., 2007.

Conforme explorado no referencial teórico, o conceito de revitalização urbana consiste na refuncionalização estratégica da cidade para atender a uma nova dinâmica urbana. Isto é, fornecer “vitalidade” para áreas que estão “desvitalizadas” ou que estão “em declínio” por alguma razão.

No artigo “A Revitalização Urbana: Contributos para a definição de um conceito operativo” os autores demonstram quais são as dimensões a serem consideradas para intervenções de revitalização urbana, são elas: i) território, ambiente e mobilidades; ii) competitividade, conhecimento e inovação; iii) cultura e lazer urbanos e iv) qualidade de vida, coesão social e bem-estar, conforme figura a seguir:



Figura 1 - Dimensões de Intervenção da Revitalização Urbana

Fonte: Cordeiro, F., 2018.

Dentre todas as dimensões a serem consideradas para a efetivação de políticas públicas de revitalização, destaca-se aquela que diz respeito à “qualidade de vida, coesão social e bem-estar”. Nota-se que é estrutural, pelo menos em teoria, para projetos de reabilitação urbana, o aspecto social. Ocorre que, na prática, o viés social é pouco privilegiado a ponto de causar o efeito inverso: gerar exclusão.

As experiências de intervenção territorial realizadas nas últimas 5 décadas na Europa, assim como na América Latina, vêm demonstrando que os projetos de revitalização estão voltados majoritariamente ao aspecto físico das operações, além de serem burocratizados, sem

participação pública e frequentemente conflituais.⁶⁷

Tornar determinada área que encontra-se degradada ou desvitalizada, de modo geral, mais atrativa para investimentos, pode gerar, paradoxalmente, processos de afastamento, conforme afirmam Moura D., et al:

“processos pouco prudentes de procurar tornar uma área que se encontra desvitalizada, mais atractiva ao investimento, seja ao nível económico, como habitacional, social ou cultural (processos normalmente ligados a intervenções puramente físicas), pode tornar-se um factor de afastamento de importantes dinâmicas de vitalidade – tais como a não efectivação de uma ocupação habitacional (continuando os processos de despovoamento) ou o afastamento de vitais redes urbanas de proximidade e de identidade, tais como alguns tipos de actividades económicas (como o comércio de proximidade, por exemplo) ou múltiplas formas de manifestações sociais e culturais. É nestes paradoxos das intervenções que se deve questionar o “direito à cidade” e a equidade social da intervenção – promovendo verdadeiros tecidos urbanos (sociais, económicos, culturais e ambientais), com valores de cidadania, de ética e de estética, de proximidade e de mobilidade, de inclusão e de heterogeneidade (não meramente funcional, mas verdadeiramente social).⁶⁸

Os autores apontam que os projetos de revitalização acabam por se ocupar exclusivamente com a regeneração do espaço físico mais do que com a privatização da pobreza. Essas dinâmicas são acompanhadas pelo recuo do Estado e das políticas sociais, especialmente as políticas de habilitação e reabilitação urbana.

É neste cenário que surge o fenômeno conhecido como “gentrificação”. A socióloga britânica Ruth Glass desenvolveu o conceito acima em sua obra “London: Aspects of change”⁶⁹ para descrever e analisar as mudanças observadas nos bairros das classes mais baixas de Londres. Desde então, a expressão vem sendo utilizada em discussões sobre patrimônio sob os mais diversos pontos de vista, dentre eles, sociologia, antropologia, arquitetura, planejamento e gestão urbana.

O termo faz referência a processos de alteração de paisagens urbanas antigas e/ou degradadas em locais atrativos para os moradores de renda mais elevada. Esses grupos são atraídos para as regiões revitalizadas em razão da arquitetura das construções, da infraestrutura, das referências culturais e históricas, localização privilegiada, dentre outros.

A concentração dessa nova parcela da sociedade tende a provocar a valorização econômica da região, tornando, por consequência, o custo de vida mais elevado e levando à expulsão dos antigos moradores e comerciantes. Esses últimos são normalmente pessoas mais vulneráveis e com menor possibilidade de mobilidade, sendo, em geral, trabalhadores de baixa renda, que por não conseguirem acompanhar a elevação dos custos, são obrigados a se transferir para outras áreas da cidade.

⁶⁷ MOURA, D. et al., 2006.

⁶⁸ Op. Cit. Pág. 30.

⁶⁹ GLASS, R., 1964.

Considerando a definição de gentrificação exposta acima, faz-se necessário analisar se este fenômeno é identificado na revitalização da região portuária do Rio de Janeiro, tendo em vista a frequência com a qual ele é notado nas intervenções urbanas.

Quanto a este ponto, cabe lembrar os questionamentos feitos por Tarcísio R. Botelho em “Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís”, já citado anteriormente. O autor questiona se é possível recuperar sem elitizar e sem expulsar os habitantes da época das intervenções, se o uso dos espaços públicos deve ser marcado pelo consumo, se as intervenções destinam-se às classes médias e altas ou podem vir a incorporar outros grupos⁷⁰, dentre outras indagações. Na próxima subseção, analisa-se, sob este ponto de vista, quais as consequências da implementação do projeto de revitalização carioca.

3.3 CONSEQUÊNCIAS DO PROJETO PORTO MARAVILHA

A política pública de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro, assim como outros projetos de transformação urbana no estado, foi pensado e implementado para receber os megaeventos esportivos, quais sejam, Copa do Mundo de 2014 e Jogos Olímpicos de 2016.

Em razão do desenho proposto pelo projeto, muitas famílias tiveram que ser removidas. Fernanda Liguori e Rubén González explicam que:

A derrubada de habitações das comunidades de baixa renda historicamente arraigadas representou a liberação de terrenos para incorporação, estratégia arquitetada pelo planejamento urbano carioca de apropriação do espaço urbano e expulsão dos sujeitos qualificados como indesejados, confinando-os em condomínios populares até 70 quilômetros distantes da moradia de origem.⁷¹

Sendo assim, é possível perceber uma severa contradição entre a forma de implementação do projeto e o discurso do poder público, que prometeu mais dignidade e cidadania por meio do fornecimento de, principalmente, de habitação e mobilidade urbana.

Bienstein afirmou que a área controlada pelo projeto Porto Maravilha, ao invés de ser encaminhada para moradia de interesse social, foi destinada à especulação imobiliária⁷², tratando-se de um caso declarado de gentrificação urbana.

De acordo com o Censo IBGE de 2010, a área do Porto Maravilha concentrava 10.098 domicílios, sendo que apenas 611 possuía renda maior do que 3 salários-mínimos. A mais antiga favela carioca, o Morro da Providência, possui a maior quantidade de moradores, sendo 1.237

⁷⁰ BOTELHO, T., 2005.

⁷¹ LIGOURI, F., GONZÁLEZ, R., 2018.

⁷² BIENENSTIEN, G. et.al., 2011, p.123-161.

domicílios⁷³. Com o lançamento do Porto Maravilha em 2009, a Prefeitura removeu 832 casas.⁷⁴

De acordo com a Prefeitura do Rio de Janeiro, entre 2009 e 2015 foram reassentadas 22.059 famílias que viviam em favelas por onde passaram as obras de reestruturação urbana.⁷⁵ Essas famílias foram reassentadas por meio do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCV) do Governo Federal. Gerou-se, à época, a expectativa de que essa reestruturação urbana promoveria mais cidadania e integração, contudo, reforçou os processos de segregação socioespacial, tendo em vista que as novas moradias foram construídas muito longe de onde originalmente a população estava localizada.

Essas constatações foram obtidas a partir do o se conforme evidencia o quadro a seguir:

Comunidade	Tempo da ocupação	Nº de famílias removidas	Nº de famílias ameaçadas	Total de famílias	Justificativa
1. Largo do Campinho/Campinho	1980	65	Totalmente removida	65	BRT Transcarioca
2. Rua Domingos Lopes (Madureira)	s/i	100	Totalmente removida	100	BRT Transcarioca
3. Rua Quáxima (Madureira)	1970	27	Totalmente removida	27	BRT Transcarioca
4. Penha Circular	s/i	40	Totalmente removida	40	BRT Transcarioca
5. Largo do Tanque	s/i	66	Totalmente removida	66	BRT Transcarioca
6. Arroio Pavuna (Jacarepaguá)	1938	68	28	96	Acesso à Condomínio de luxo Viaduto para o BRT Transcarioca Preservação Ambiental
7. Vila das Torres (Madureira)	1960	1.017	Totalmente removida	1.017	Construção do Parque Municipal de Madureira/*Legado*associado à Transcarioca
8. Restinga (Recreio)	1994	80	Totalmente removida	80	BRT Transoeste
9. Vila Harmonia (Recreio)	1911	120	Totalmente removida	120	BRT Transoeste
10. Vila Recreio II (Recreio)	1996	235	Totalmente removida	235	BRT Transoeste
11. Notre-dame (Recreio)	s/i	52	Totalmente removida	52	BRT Transoeste
12. Vila da Amoedo (Recreio)	s/i	50	Totalmente removida	50	BRT Transoeste
13. Outras remoções ¹		129		129	BRT Transoeste
14. Vila Taboinha (Vargem Grande)	1990	—	400	400	Reintegração de posse
15. Asa Branca (Curicica)	1986	—	s/i	s/i	BRT Transolímpica
16. Vila Azaleia (Curicica)	1990	—	100	100	BRT Transolímpica
17. Vila União (Curicica)	década de 1980	340	—	340	BRT Transolímpica
18. Colônia Juliano Moreira	1935	—	400	400	BRT Transolímpica
19. Metrô Mangueira	1980	566	46	612	Estacionamento para o estádio do Maracanã
20. Vila Autódromo (Jacarepaguá)	1985	430	120	500	Parque Olímpico BRT Transolímpica Preservação Ambiental
21. Belém-Belém (Pilares)	1972	—	300	300	Construção de novo acesso para o Estádio João Havelange (Engenhão)

⁷³IBGE, 2010.

⁷⁴ MOURA, D. et al., 2006.

⁷⁵ Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro.

22. Favela do Sambódromo	s/i	60	Totalmente removida	60	Alargamento do Sambódromo
23. Morro da Providência	1897	140	692	832	(1) Implantação de teleférico e plano inclinado; (2) área de risco
24. Ocupação Machado de Assis	2008	150	Totalmente removida	150	Projeto Porto Maravilha
25. Ocupação Flor do Asfalto	2006	30	Totalmente removida	30	Projeto Porto Maravilha
26. Ocupações na Rua do Livramento	s/i	—	400	400	Projeto Porto Maravilha
27. Ocupação Boa Vista	1998	35	Totalmente removida	35	Projeto Porto Maravilha
28. Quilombo das Guerreiras	2006	70	Totalmente removida	70	Projeto Porto Maravilha
29. Zumbi dos Palmares	s/i	133	Totalmente removida	133	Projeto Porto Maravilha
30. Ocupação Carlos Marighela	s/i	47	Totalmente removida	47	Projeto Porto Maravilha
31. Ocupação Casarão Azul	s/i	70	Totalmente removida	70	Projeto Porto Maravilha
Subtotal relativo às remoções vinculadas diretamente aos megaeventos		4.120	2.486	6.606	COPA E OLIMPÍADAS
32. Outras comunidades	Diversos	17.939 ²	s/i	17.939	A Prefeitura alega que estas famílias foram removidas por estarem em áreas de risco ou que foram reassentadas no mesmo local em razão de obras de melhorias nas suas comunidades.
TOTAL GERAL das Remoções na Cidade do Rio de Janeiro		22.059	s/i	s/i	

Fonte: Dossiê Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2015, p. 36.

Nota-se, a partir do exposto acima, que dos itens 24 ao 31 a justificativa da remoção fornecida pela prefeitura foi a da implementação do projeto de revitalização portuária.

O referido dossiê aponta situações de nítido descumprimento ao direito coletivo à cidade, que abrange direito à moradia, à mobilidade, ao meio ambiente, trabalho, dentre outros. É evidenciado que as remoções não são casos isolados, mas consistem em uma política de higienização que objetivou e objetiva a expulsão dos moradores de baixa renda para dar lugar aos novos investimentos do capital imobiliário.

Além do dossiê feito pelo Comitê Popular, foi idealizado e elaborado o “Projeto 100 Histórias” pela Agência Pública, que consiste em reportagem virtual publicada em mídia independente que contém um conjunto de 100 depoimentos coletados com os afetados pelo projeto de revitalização no ano de 2016.

Quanto à metodologia da pesquisa adotada pela Agência Pública, cumpre ressaltar que os 100 depoimentos apresentam quatro tipologias diferentes de moradores:

- “a) Proprietários de imóveis ou terrenos legalizados, com título de posse ou concessão de permanência. Esses indivíduos receberam as melhores indenizações e, dependendo do tamanho e da qualidade do antigo imóvel, chegaram a receber mais de um apartamento ou casa;
- b) Proprietários de imóveis ou terrenos ilegais, sem título de posse ou concessão de permanência, receberam indenização e/ou apartamento;
- c) Locadores de imóveis, foram encaminhados para aluguel social por período determinado;
- d) Ocupantes de imóveis abandonados, foram encaminhados para aluguel social por período determinado.”⁷⁶

⁷⁶ Op. Cit.

As entrevistas foram feitas com base em um questionário que permitiam respostas discursivas a respeito de três situações específicas:

- “1. como era a vida do entrevistado e de sua família na moradia de origem, em relação à antiga casa, histórico no lugar, laços de territorialidade (vizinhança, trabalho, estudos, mobilidade, facilidade de serviços, entre outros)
2. como se deu o processo de remoção, da tomada de consciência do evento até a ação por parte da Secretaria Municipal de Habitação do Rio de Janeiro, bem como os processos de resistência.
3. como ficou a rotina do entrevistado e de sua família na nova moradia e que laços de territorialidade construiu a partir da quebra de sua antiga cotidianidade.”⁷⁷

As conclusões foram as seguintes:

- Caso A - morador insatisfeito com a troca e não adaptado à nova moradia, que corresponde a 67% dos entrevistados;
- Caso B - morador insatisfeito, mas parcialmente adaptado à nova moradia, que corresponde a 20 % dos entrevistados;
- Caso C - morador satisfeito e totalmente adaptado à nova moradia, que corresponde a 13% dos entrevistados.”⁷⁸

A pesquisa promovida pela Agência Pública analisou o projeto Porto Maravilha sob a perspectiva dos moradores removidos. A partir dos resultados apresentados, nota-se que foi promovida uma reorganização drástica do território, o que alterou de modo significativo a vida cotidiana da população da região portuária para que fosse dado lugar à mercantilização do território.

Importa destacar que a população da região afetada se organizou para resistir às remoções das comunidades por meio da organização de comitês populares contra as violações de direitos individuais e coletivos promovidos pelos megaeventos.

Pode-se notar que o compromisso social descrito na norma que originou a política pública, que abrangia conceitos de participação e moradias de interesse social, se fragilizou, conforme constatações feitas pelas pesquisas acima demonstradas.

3.4 RELAÇÃO COM A CONFLUÊNCIA PERVERSA DE DAGNINO

Conforme explicitado nos capítulos anteriores, Dagnino defende a existência da chamada “confluência perversa” entre os projetos neoliberal e democratizante no Brasil. Consiste

⁷⁷ Op. Cit.

⁷⁸ Op. Cit.

em uma crise discursiva que acompanha a formação democrática brasileira por meio dos deslocamentos de sentido de três conceitos: sociedade civil, participação e cidadania.

Essa pesquisa se propôs considerar a teoria de Dagnino, no que se refere à confluência perversa, para entender, em alguma medida, o fenômeno do projeto Porto Maravilha. A partir desse filtro, é possível perceber a existência de uma confluência perversa entre as promessas “democratizantes” previstas na Lei que originou o projeto em referência, que versam sobre valorização da participação popular e atendimento ao interesse social, e a prática neoliberal, que é excludente e concentradora de riquezas.

Para a implementação do projeto de revitalização foi utilizado o pretexto da necessidade de remodelação dos espaços físicos em decorrência do recebimento de grandes eventos esportivos, que justificou as transformações. Apesar da revitalização ser uma iniciativa positiva para recuperar espaços degradados, existe uma linha tênue entre a efetiva integração social e melhoramento das estruturas e a exclusão de parcelas da sociedade e mercantilização do território.

A perspectiva fornecida pela teoria de Dagnino nos permite enxergar essa linha tênue como uma forma de “confluência perversa” que conecta o discurso revitalizador e integrativo e a prática excludente e mercantilista. Apesar de serem claramente antagônicos em teoria, na prática, os riscos dos efeitos sociais negativos flertam com projetos como esse de modo frequente.

O projeto Porto Maravilha pode ser visto, sob a perspectiva adotada por esse trabalho, como uma intervenção do Estado, que se deu por meio de instrumentos jurídicos que o legitimaram para agir, com fundamento na promessa de concretização de direitos, mas que na realidade atende a interesses de grupos específicos e elitizados da sociedade. É nessa dicotomia perversa entre a promessa democratizante e a prática neoliberal que é possível enxergar a teoria de Dagnino no projeto de revitalização carioca.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Diante de todo o exposto ao longo desta pesquisa, é possível que sejam explicitadas algumas reflexões e avaliações finais sobre o objeto de estudo. Nesta fase do trabalho, será evidenciado de que maneira o projeto Porto Maravilha influenciou na relação cidade-porto carioca.

Conforme amplamente explorado neste estudo, a relação estabelecida entre o porto e a cidade possui complexidades em razão da inconstância e interdependência dessa interação. O porto é o elo logístico da movimentação de cargas e passageiros. Por sua vez, a cidade é o ambiente sedizador de relações humanas e atividades sociais.

O porto influencia a dinâmica de funcionamento da cidade porque é a ligação “com o exterior, fonte de vida socioeconômica e dinâmica urbana”⁷⁹. Por outro lado, a cidade influencia o porto porque o crescimento delas significa o desenvolvimento do porto, inclusive porque parte da população é formada de trabalhadores portuários.

O Porto Maravilha, idealizado pelo poder público e implementado em conjunto com a iniciativa privada, teve como válvula impulsionadora os megaeventos esportivos, quais sejam, a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. A política pública se propôs a promover a revitalização da zona portuária carioca, a centralidade do Rio de Janeiro, a dinamização do mercado imobiliário, o desenvolvimento do comércio, turismo e entretenimento, bem como a recuperação do patrimônio histórico e cultural existente e a construção de novos equipamentos.⁸⁰

De acordo com o exposto neste trabalho, um dos requisitos para caracterização da relação cidade-porto é a urbanidade, que diz respeito às condições do entorno portuário. Dentro deste requisito estão inseridos, portanto, os projetos de revitalização. Dessa forma, nota-se que a remodelação da frente marítima é um dos diversos critérios avaliadores da relação cidade-porto. Considerando que o objetivo desta pesquisa consistiu em analisar de que maneira o projeto de revitalização portuária influenciou a relação cidade-porto carioca, passa-se para a conclusão.

O Porto Maravilha demonstrou ser um caso declarado de gentrificação. Apesar de, em seu projeto, haver a promessa de fomento à dignidade e cidadania por meio da promoção

⁷⁹ VASCONCELOS, 2011.

⁸⁰ LIGOURI, F.; GONZÁLEZ, R., 2018.

de habitações de interesse social, mobilidade urbana, recuperação do meio ambiente e dos patrimônios históricos e culturais da cidade, o resultado prático não refletiu o objetivo.

O que pôde se notar até o momento é que a consequência do projeto de remodelação da frente marítima foi a mercantilização e a elitização da região portuária em razão da forte incidência neoliberal da ação pública em conjunto com a iniciativa privada. Tinha-se, à época, a expectativa de que a reestruturação urbana promoveria mais cidadania e integração, no entanto, foram reforçados os processos de segregação socioespacial em razão da remoção forçada dos moradores da região.

Isso porque a remodelação da área portuária composta de paisagens urbanas antigas e degradadas tornam-se atrativas para os moradores de renda mais elevada, bem como de escritórios de grandes empresas, gerando forte especulação imobiliária. Com o custo de vida mais elevado, os antigos moradores e comerciantes, em geral, pessoas de baixa renda, se veem obrigados a sair por não conseguir acompanhar as o aumento das despesas. Ocorre que no caso do Porto Maravilha a situação é agravada, a população não só se sentiu coagida a sair em razão da elevação do custo de vida, como foi removida pelo poder público.

Essas constatações foram obtidas a partir de duas pesquisas em especial, o Dossiê elaborado pelo Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro e o Projeto 100 Histórias feito pela Agência Pública. Este último, em específico, consistiu em entrevistas feitas diretamente à população afetada, conforme demonstrado nesta pesquisa.

Os megaeventos esportivos sediados pela Cidade Maravilhosa, que motivaram a realização da reestruturação urbana, se reafirmou como um processo que concentra riquezas e exclui os grupos mais desfavorecidos. Para tanto, utiliza-se da justificativa patriótica para formar supostos consensos e promover profundas alterações no ambiente urbano, que implicam na remoção de comunidades desinteressantes para o capital.

É nesse cenário de contradição entre o que foi prometido com o que foi implementado que é possível perceber que a teoria da confluência perversa de Dagnino dialoga, em certa e limitada medida, com o projeto de revitalização carioca. Isso porque a coexistência de promessas democratizantes - participação da sociedade nos processos decisórios e promoção de moradias de interesse social integradas ao ambiente portuário - com as práticas neoliberais - mercantilização e elitização do território somado à processos de remoção, evidencia uma confluência perversa especialmente quando se utiliza do pretexto dos megaeventos para formar consensos.

No entanto, cabe evidenciar que a teoria de Dagnino não é aplicável em sua totalidade porque ela não explica fielmente o fenômeno como um todo. Inclusive porque ela o

excede, trazendo argumentos e constatações que não foram aplicadas neste caso concreto para explicar o objeto de estudo. Dessa forma, nota-se o diálogo da teoria com o objeto do trabalho apenas no que diz respeito à confluência perversa entre os processos democratizantes e neoliberais.

É perceptível, então, que o projeto Porto Maravilha não se difere dos mais conhecidos projetos de revitalização portuária espalhados pelo mundo. De acordo com o que foi exposto ao longo do trabalho, é comum que ações como essa gerem a gentrificação e elitização por onde são implementadas.

Considerando, então, que projetos de revitalização portuária compõe um dos requisitos para caracterização da relação cidade-porto, é possível afirmar que, sob esse ponto de vista, a relação da cidade do Rio de Janeiro, na área de ingerência do projeto Porto Maravilha, com o porto, é complexa.

Isso porque foi possível perceber que a revitalização foi positiva para a classe média e média alta, que enxergou naquele novo ambiente a possibilidade de se fixar, tanto estabelecendo moradia quanto pontos de trabalho, bem com os turistas, que tiveram mais opções de pontos a serem visitados na cidade. Contudo, para a população que historicamente morava na região há mais tempo e mantinha o convívio com aquele ambiente próximo ao porto, foi removida. Cabe destacar que, a relação da nova população da região com o porto só será possível caracterizar daqui há alguns anos, depois do projeto ser totalmente implementado e consolidado.

Portanto, é possível dizer que houve um distanciamento daqueles habitantes que viviam cotidianamente a relação com o porto, tinham elos de vizinhança, grupo e identidade uns com os outros e com o território, e uma aproximação daqueles que possuem mais renda e/ou que vão à cidade de visita, corroborando com a hipótese apresentada no início do trabalho de que a relação cidade-porto costuma ser complexa em razão das suas inconstâncias e problemáticas.

REFERÊNCIAS

ALEMANY, Joan. As relações porto-cidade na Europa e América Latina: intercâmbio de experiências e cooperação para o processo urbano. In: *Portus*, nº 1, jan, 2001.

AGÊNCIA PÚBLICA. A outra história do Porto Maravilha. Disponível em: <https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>. Acesso em: 10 de junho de 2023.

BOTELHO, T. Revitalização de centros urbanos no Brasil: uma análise comparativa das experiências de Vitória, Fortaleza e São Luís. Disponível em: <<https://www.scielo.cl/pdf/eure/v31n93/art04.pdf> >. Acesso em: 10 jun. 2023.

BOULLOSA, Rosana de Freitas. Políticas Públicas. In: BOULLOSA, Rosana de Freitas (org.). *Dicionário para a formação em gestão social*. Salvador: CIAGS/UFBA, 2014. p. 144-148.

BRASIL. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Senado Federal, 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: 03 de junho de 2023.

BRASIL. Secretaria de Portos. Portaria nº 3, de 7 de janeiro de 2014. Diário Oficial da República Federativa do Brasil. Brasília, DF. Disponível em: <https://www.abtp.org.br/upfiles/legislacao/portaria-sep-3-de-2014.pdf>. Acesso em: 03 de junho de 2023.

CORDEIRO, F. REQUISITOS PARA CARACTERIZAR A RELAÇÃO PORTO-CIDADE EM PORTOS BRASILEIROS. Disponível em: <<https://repositorio.ufsc.br/bitstream/handle/123456789/198553/PTRA0025-D.pdf?sequence=-1&isAllowed=y> >. Acesso em: 10 jun. 2023.

COMITÊ Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro. Olimpíada Rio 2016. Os jogos da exclusão. Megaeventos e Violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro. Nov 2015.

CRESWELL, J. Projeto de Pesquisa, métodos qualitativo, quantitativo e misto. Disponível em: <https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/696271/mod_resource/content/1/Creswell.pdf>. Acesso em: 20 jun. 2023.

DAGNINO, Evelina. Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. *Revista Política & Sociedade*, v. 3, n. 5, p. 139-164, out., 2004a.

DYE, T. R. *Understanding public policy*. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1972.

NOBRE, Eduardo Alberto Cusce. *O projeto das London Docklands*. São Paulo: FAU/USP. 2002. Disponível em: <https://repositorio.usp.br/item/001292555>. Acesso em: 03, nov, 2023.

GIACOMET, L. Revitalização portuária: o caso puerto madero. Disponível em: <<https://lume.ufrgs.br/bitstream/handle/10183/14975/000673332.pdf;jsessionid=6780863E5C62D32D9E05590D706D269A?sequence=1>>. Acesso em: 11 jun. 2023.

GIL, Antônio Carlos. Como elaborar projetos de pesquisa. São Paulo: Atlas, 1999.

_____. Como elaborar projetos de pesquisa. 4. ed. São Paulo: Atlas, 2002.

GLASS, RUTH. London: Aspects of change. Ed. By the center of urban studies (London Macgibbon & Kee, 1964). Disponível em: <https://hakka3.files.wordpress.com/2017/11/glass-aspects-of-change.pdf>. Acesso em: 22 de outubro de 2023.

HARTLEY, Jean F. Case studies in organizational research. In: CASSELL, Catherine; SYMON, Gillian (Ed.). Qualitative methods in organizational research: a practical guide. London: Sage, 1994.

HARVEY, David. The right to the city. New Left Review. Outubro de 2008. Disponível em: < <https://newleftreview.org/issues/ii53> > Acesso em: 15 mai 23.

HOYLE B., Cities and ports – concepts and issues. Vegueta. Universidade de las palmas de Gran Canaria, Faculdade de Geografia e Historia, n. 3, 1997/1998, p. 264. Disponível em: <https://www.researchgate.net/publication/38183076_Cities_and_Ports_Concepts_and_issues/link/03b1733b0cf2584af9fd9c72/download > Acesso: 15 mai 23.

HOYLE, B. S. The port-city interface: trends, problems, and examples. Geoforum. N. 4, p. 429-435. Amsterdã, 1989. Disponível em: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/0016718589900262>. Acesso em: 10 de junho de 2023.

Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Disponível em: <<https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/24074-ibge-atualiza-lista-dos-municipios-defrontantes-com-o-mar>> Acesso em: 22 de outubro de 2013.

LASSWELL, H. D. Politics: who gets what, when, how? New York: McGraw-Hill, 1950. 1st ed. 1951, 2nd ed.

LIGUORI, F.; GONZÁLEZ, R. Remoções no Rio de Janeiro: conflitos de território e territorialidade para os megaeventos esportivos. Disponível em: <<https://www.ub.edu/geocrit/XV-Coloquio/LiguoriGonzalez.pdf> >. Acesso em: 10 jun. 2023.

MENDONÇA, Ana Waley. Políticas Públicas. In: MENDONÇA, Ana Waley (org.). Metodologia para estudo de caso. UnisulVirtual. Palhoça, 2014.

MONIÉ, F.; VASCONCELOS, F. N. Evolução das relações entre cidades e portos: entre lógicas homogeneizantes e dinâmicas de diferenciação. In: Confins – Revista Franco-Brasileira de Geografia. Núm. 15. 2012. Dossiê Portos, cidades e regiões. Disponível em: <<https://journals.openedition.org/confins/7685>> Acesso em: 15 mai 23.

MOURA, D. et al. A Revitalização Urbana: Contributos para a Definição de um Conceito Operativo. CIDADES, Comunidades e Territórios, n. 12-13, 2006. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3428/1/Cidades2006-12-13_Moura_al.pdf. Acesso em: 10 de junho de 2023.

OLIVEIRA, N.G. O poder dos jogos e os jogos de poder: os interesses em campo na produção de uma cidade para o espetáculo esportivo. 2012, 309 f. Tese (Doutorado) - Instituto de Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012. Acesso em: 3 de nov de 23.

OLIVEIRA, Francisco. Privatização do público, destituição da fala e anulação da política: o totalitarismo neoliberal. In: DAGNINO, Evelina. Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. Revista Política & Sociedade, v. 3, n. 5, p. 139-164, out., 2004a.

RAUEN, Fábio José. Roteiros de investigação científica. Tubarão: Editora Unisul, 2002.

RIO DE JANEIRO (RJ). Disponível em: <<https://medium.com/explicando-a-pol%C3%ADtica-dehabita%C3%A7%C3%A3o-da-prefeitura>>. Acesso em: 22 de outubro de 2023.

RIO DE JANEIRO (RJ). Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009. Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 2009. Disponível em: < <https://leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2009/11/101/lei-complementar-n-101-2009-modifica-o-plano-diretor-autoriza-o-poder-executivo-a-instituir-a-operacao-urbana-consorciada-da-regiao-do-porto-do-rio-e-da-outras-providencias>> Acesso em: 15 mai 23.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura. Porto Maravilha. Disponível em: <https://www.ccpa.rj.gov.br/projeto/porto-maravilha/>. Acesso em: 11 de junho de 2023.

ROCHA, João Mendes. A conflagração do espaço: a tensa relação porto-cidade no planejamento urbano. Estudos Avançados (USP. Impresso), v. 33, p. 91-112, 2019. Disponível em : <https://www.revistas.usp.br/eav/article/view/159478>

SILVA, G.; COCCO, G. 1999, apud VASCONCELOS, 2011, p. 21.

VAINER, C. (2011), Cidade de Exceção: Reflexões a partir do Rio de Janeiro. Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano (ANPUR), vol. 14.

VAINER, C. Como serão nossas cidades após a Copa e as Olimpíadas? In: JENNINGS, A (Ed.) Brasil em Jogo: Como fica da Copa e das Olimpíadas? São Paulo: Boitempo/Carta Maior, 2014. p. 71-77.

VASCONCELOS, Flavia Nico. The development of the port-city interface in Vitória (ES) from the colonial period to the beginning of the XXI century: is Vitória actually a cityport?. 2011. 463 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <https://tede.pucsp.br/handle/handle/3321> Acesso: 15 mai 23.

YIN, R.K. Estudo de caso: planejamento e métodos. Porto Alegre: Bookman, 2005.

