

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA  
DO RIO DE JANEIRO



**Regina Araújo Lauria**

**O Porto Maravilha e  
Os Efeitos das Operações Urbanas Consorciadas**

**Dissertação de Mestrado**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental do Departamento de Engenharia Civil da PUC-Rio como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre em Engenharia Urbana e Ambiental (opção Profissional).

Orientador: Prof. Celso Romanel

Co-orientador: Prof. Madiagne Diallo

Rio de Janeiro

Dezembro de 2011



**Regina Araújo Lauria**

**O Porto Maravilha e  
Os Efeitos das Operações Urbanas Consorciadas**

Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana e Ambiental da PUC-Rio (opção Profissional). Aprovada pela Comissão Examinadora abaixo assinada.

**Celso Romanel**  
Orientador, PUC-Rio

**Magdiane Diallo**  
Co-orientador, PUC-Rio

**Aspásia Brasileiro Alcântara de Camargo**  
UERJ

**Maria Fernanda Lemos**  
PUC-Rio

**Prof. José Eugênio Leal**  
Coordenador Setorial do Centro  
Técnico Científico - PUC-Rio

Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 2011

Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução total ou parcial do trabalho sem autorização da universidade, da autora e do orientador.

## **Regina Araújo Lauria**

Graduou-se em Engenharia Civil pela Pontifícia Universidade Católica do RJ em 1980. Especialização (pós-graduação lato-sensu) em Engenharia Urbana e Ambiental pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro em 2008. Principais áreas de interesse: planejamento em engenharia civil, engenharia urbana e ambiental.

### Ficha Catalográfica

Lauria, Regina Araújo

O Porto Maravilha e os efeitos das operações urbanas consorciadas / Regina Araújo Lauria; orientador: Celso Romanel; co-orientador: Madiagne Diallo. – 2011.

158 f. ; 30 cm

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Engenharia Civil, 2011.

Inclui bibliografia

1. Engenharia civil – Teses. 2. Porto Maravilha. 3. Operações consorciadas. 4. Planejamento urbano. I. Romanel, Celso. II. Diallo, Madiagne. III. Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Civil. IV. Título.

CDD: 624

## Porto Maravilha

Eu queria viajar  
num navio em alto-mar  
Seria todo perfeito,  
saindo da Praça Mauá.

Sair do Porto Maravilha  
em direção a belas ilhas  
Esse é o meu maior sonho  
Espero realizar.

Da minha escola eu o avisto.  
Meu deus, como é bonito!  
Cheio de embarcação,  
isso mexe com meu coração.

Quanta história tem esse porto!  
Desde o tempo do império  
por ele tudo passa.  
Pessoas, mercadorias, minérios.

Lá já desembarcaram escravos  
e também pessoas importantes.  
É do porto do Rio de Janeiro  
que eu falo neste instante.

*João Vitor Nogueira Alexandre*

*3º. Ano/ Escola Padre Francisco da Matta*

*Menção Honrosa*

*O porto dos meus sonhos A zona portuária idealizada pelas crianças,  
2010, Ciclame Produções Ltda, pg 17*



Dedico esta dissertação à minha mãe, Lourdes de Araújo Lauria,  
pelo entusiasmo, carinho e cooperação.

Homenagem ao nosso saudoso amigo, colega e professor Carlos Gabaglia Penna,  
eterno defensor do Meio Ambiente.

## **Agradecimentos**

À minha filha Ana Lauria Vilela.

Aos professores orientadores.

À Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro pela bolsa de estudos parcial concedida.

À secretária do curso de Mestrado Profissional Paula Enoy.

Ao Ronaldo Maya

Aos colegas de curso pelo prazer da convivência.

Aos arquitetos Manuel Fiaschi, Helena de Almeida Rego e Lídia Quiéto

À Subsecretária municipal de Urbanismo, Maria Madalena Saint Martin d'Astácio, pela sugestão do tema.

À gerente da 1ª. GPL da SMU arquiteta Maria Ernestina G. da Cunha, e assistente Luisa Barros Dias.

À arquiteta Lucia Maria Pinto Vetter.

Aos arquitetos Ahmed Nazih Mourad Heloui e Renato Ficara, ambos da Secretaria municipal de Habitação.

Aos arquitetos Ruy Rezende e Ana Carmem Loureiro de Alvarenga.

Ao Sr Luiz Antonio Mendonça, diretor da Concessionária Porto Novo.

À Rosana Corrêa do Leed Accredited Professional.

## Resumo

Lauria, Regina Araujo; Romanel, Celso (orientador); Diallo, Madiagne (co-orientador). **O Porto Maravilha e os Efeitos das Operações Urbanas Consorciadas**. Rio de Janeiro, 2011. 158p. Dissertação de Mestrado - Departamento de Engenharia Civil, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

Este trabalho tem como objetivo principal investigar um instrumento de aplicação em intervenções urbanas, denominado Operações Urbanas Consorciadas, enfatizando a sua aplicação na cidade do Rio de Janeiro por meio da implantação do projeto do Porto Maravilha. O porto do Rio de Janeiro, como em diversas outras cidades do mundo, sofreu um esvaziamento de suas funções econômicas devido à modernização dos procedimentos portuários, transferência de indústrias para outras regiões, além da fragmentação e isolamento da sua área em planos urbanísticos anteriores. Devido a dificuldades associadas à legislação de uso e ocupação do solo e ao fato de ser predominantemente de propriedade da União, a revitalização de sua área vinha sendo adiada. Em 2001 com a formação de um Grupo de Trabalho para o desenvolvimento da região, finalmente a revitalização começa a sair do papel. A viabilidade da proposta se deu com a parceria público-privada, mais especificamente da aplicação das Operações Consorciadas, ainda pouco explorada no Brasil, sendo esta a sua primeira experiência na cidade. A implementação da Lei Complementar 101/2009 virá promover a remissão dos territórios contaminados. Esse instrumento vem gerando discussões e opiniões controversas a respeito da sua aplicação e resultados que pretendem ser discutidos aqui a fim de identificar seus pontos positivos, negativos, modos de aplicação e gestão.

## Palavras-chave

Porto Maravilha; operações consorciadas; planejamento urbano, CEPACs.

## Abstract

Lauria, Regina Araujo; Romanel, Celso (advisor); Diallo, Madiagne (co-advisor). **Porto Maravilha and the effects of consortial urban operations**. Rio de Janeiro, 2011. 158p. MSc Dissertation – Department of Civil Engineering, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.

This dissertation aims to investigate an instrument of application in urban interventions called Urban Combined Operations, emphasizing its application in the city of Rio de Janeiro by means of implementation of the Porto Maravilha project. The port of Rio de Janeiro as in many other cities suffered an emptying of its economic functions, due to modernization of port operation procedures, transfer of industries to other regions, besides the fragmentation and isolation of its area due to former urban plans. Difficulties related to land use and occupations, plus more than sixty percent of lot area belongs to the Union postponed the revitalization. In 2001 a Working Group was formed to develop the area and finally the revitalization begins to leave the paper. The workability, by means of public-private partnership, more specifically the still little explored in Brazil Combined Operations, starts in Rio with the implementation of this project. This instrument is largely discussed and has controversial opinions about its applications and results. The positive and negative aspects will be identified, its application and management.

This work is the result of concerns arising amid the author`s professional activity in the City Hall of Rio de Janeiro, working with permits, including the port area, where she had the opportunity to participate of the approval of many projects, such as Museu de Arte do Rio (MAR) in the D Joao VI small palace, reconstruction of destroyed old houses located in historic site, that subsequently became “Minha Casa Minha Vida”, a social federal dwelling project. For twenty years the author observes the evolution and attempts of revitalization of this area, and has attended the workshops about the subject. In the face of such successful strategic similar projects, the question is: why this area still remains in stagnation?

Rio de Janeiro`s example is particular for more than 62% of the Port area land is owned by federal government, state government owns another amount of land, which made difficult the understanding about land issues between all levels of government, because of incompatible political parties.

Moved by the curiosity of understanding this area outbreak, promoted by the alignment of government levels and political parties, the coming events in Rio, such as World Cup in 2014 and Olympic Games in 2016, and processes of its implementation, associated to the combined urban operations, the author developed the research clarifying its revitalization process, approval and qualification obtained for the permit.

Fortunately the revitalization project for the port and surrounding areas is taking shape. Conceived late 70's and designed by Secretaria municipal de Urbanismo in early 2000, the Rio Port Zone revitalization, by means of an agreement done in 2009, among three levels of local, state and federal government, in the area formed by the neighborhood of Saúde, Gamboa, Santo Cristo, and slight part of Caju, Downtown and São Cristóvão.

The combined urban operations melt public-private incentives that made possible the implementation of Porto Maravilha project, aiming to overcome the economic limitations of public authorities and valorization of part of the so called Zona Portuária. It is considered as combined urban operation, the combination of measures and interventions coordinated by the local administrators, with the participation of land owners, local residents, users and private investors, aiming to achieve in certain area structural urban transformations and social and environmental benefits.

The area transformation, today abandoned by the emptying of economic activity and avoided because it is considered dangerous, into a residential, economic, touristic and cultural spot, will come true with the implementation of urban equipments, the demolition of part of the Perimetral viaduct, public free access to the waterfront and incentives to corporate and residential buildings.

In concern to the implementation of Rio de Janeiro operations and its procedures, the dissertation is organized as below:

- Chapter 1 – Introduction
- Chapter 2 - Urban Interventions.
- Chapter 3 – History and Urban Development of Rio de Janeiro Port Zone
- Chapter 4 – Current Situation
- Chapter 5 – Urban Operations
- Chapter 6 – New Proposal for the Rio de Janeiro Port Zone Revitalization
- Chapter 7 – Conclusion
- Chapter 8 - Bibliography
- Chapter 9 – Annexes (Separate volume)

## **Chapter 1 - Urban Interventions**

The chapter aims to present the concepts of the current main types of urban intervention, clarifying its objectives, operating methods, contextualizing the matter in relation to its origin and other fields of knowledge and historic transformations. In this chapter some revitalization cases very well succeeded abroad are shown, due to the strengthening of urban and labor market, incentives to tourism, income generation, arising from public-private partnership. The growth of the cities during the 19<sup>th</sup> century increased by the industrialization, caused hygiene and health problems, due to narrow streets, dark and poorly ventilated buildings, lack of infrastructure, drainage, water supply, sewage in the cities. The projects by that time were characterized by the idea of functionality, beautification, sanitation, and had the Haussman Plan as a model. The urban interventions nowadays known as renovation, revitalization, retrofit, regeneration among others, are characteristics of the second quarter of 20<sup>th</sup> century, due to reconstruction aging in post-war period, emptying of industrial and port areas caused by modernization of its procedures and growth of the cities. These practices have become widespread with different methods and procedures, thus in the end had some aspects in common. We can say that England, under Margareth Thatcher government, was the pioneer country in implementing neoliberal politics in land managing. The urban practices turned out to be traded in public-private instances, where government subsidized tax concessions or planning flexibilities, transferred concessions to private companies even active participation on speculative land commerce. It had as objective the rehabilitation of public area

with high commercial price, besides promoting the speculation between towns for real state funds. During the 60's and 70's many urban interventions were based on rehabilitation, concerned to historic city and patrimony. Another practice is called urban requalification. Besides the proposition of new equipments and refurbishing of some existing, the requalification anticipates the local infrastructure improvement and public area valuation from economic and social measures. The urban revitalization is a strategy or an integrator procedure able to arouse initiatives and collective management projects approaching several urban projects in the same strategic purpose. It acts as a development plan making the location capable of attracting investments and providing a continuous economic growth, resulting improvement in its cultural and social issues.

## **Chapter 2 - Cases of Revitalization in Port Zones**

The cases of revitalization in port zones happen since 60's. United States was the first country to implement the revitalization, and Baltimore, capital of Maryland State, was pioneer in revitalizing its waterfront.

### *Inner Harbor – Baltimore, US*

In the 60's, tourism companies left Baltimore behind and industries were transferred to other regions. These facts altered the population nature, former white medium class, into black less-favored. The old downtown, predominantly occupied by black people, was a trouble spot, negatively marked by its bad events. The attempts in order to resurge Baltimore started in 1954 with the creation of The Committee for Downtown. Other groups as Great Baltimore Committee and Charles Center Incorporate together contributed to the urban and port revitalization. The business venture was so successful that late 70's Baltimore strongly resurged with the scope of investments in activities related to its purpose.

### *Port Vell – Barcelona, Spain*

Barcelona, capital of Catalunha, the second more important city in Spain, hosted the Olympic Games in 1992. Since 1982 resources started to flow, in order to improve the city thanks to the Plan Cerdá, existing since 1859, also known as Plano do Ensanche (Expansion). Urban Management Port 2000 was the venture entitled to plan, build and manage the remodeling works, with decision-making

power in order to manage and monitor concessions. New buildings, aquarium, all kinds of entertainment, Rambla del Mar and World Trade Center emerged right after the works started. The old fishermen neighborhood was renewed with capital gains generated from the undertaking.

*Victoria & Alfred Waterfront - Cape Town, South Africa*

The port zone, consisting of Table Bay, Victoria and Alfred bays with the surrounding areas, form the historic part of the city. With the well succeeded V&A Waterfront, town leaderships created the Cape Town Partnership, public private partnership that gave rise to a Center City Improvement District, another denomination for Business Improvement District. The CID was legally entitled to receive taxes to be spent in the area within the CID. The operational scope as an acting commercial port was maintained, although was sought the dual touristic and commercial port purpose. The revitalization of the area brought a great touristic development that counted 22 million tourists a year, including local people.

*Puerto Madero - Buenos Aires, Argentina*

In 1992 reconversion works were speeded up aiming storage barns, recuperation of Buenos Aires railroad, and some other activities that made this metropole the post card for the beginning of 2000. The revitalized area was formed by commercial use equipments, leisure and entertainment, dwelling areas, besides a well known gastronomic spot associated to tourism, land and patrimony valuation.

*Kop Van Zuid – Rotterdam, Holland*

Kop van Zuid is an extensive area turned to the sea, in the southern Maas river shore. The revitalization plan wasn't modest, it aimed to transform the area into a multifunctional spot, extending its intervention to the surrounding areas seeking to promote wellness of every social, economic and physical structure. As far as the work was developing, the valuation perspectives were showing up, and still silent entrepreneurs sparked their interest in residential and commercial buildings.

*West Kowloon Reclamation – Hong Kong, China*

Hong Kong was a prosperous English domain until 1997, when China received the island back. Chinese administrators tried to bring improvements in order to associate its image to China and its modernization, by means of an international

public contest in 2002. The project managers were unanimous in providing Victoria Harbor with cultural and recreational spaces, aiming the area occupation with new uses and activities, and its following revitalization.

#### *Considerations on Revitalization in Port Zones*

Port zones are always located in privileged environments and are infrastructure provided. Revitalization on these areas transforms ancient and deprived urban areas, turned into obsolete by speed of technical evolution and production processes into dynamic irradiators of economic, social and cultural development. The inner city is gifted with a new life, more dwelling, jobs, transportation and leisure opportunities. For implementation of these projects a new urban program is required. The combined urban operation enables the infrastructure investment with private resources. Taxes benefits are offered in order to attract investors to the project.

#### **Rio de Janeiro – Project Development on Port Zone**

The chapter aims to present new proposals inserted in the revitalization plan of port zone of Rio de Janeiro, by means of combined urban operations, focused on this process – proposition of the idea, projects choice, evaluation, permits, approval criteria used for permits that show the City Hall wishes.

The chosen approved projects have the premises on urban and economic development, by means of a new use, work the connections of fragmented areas, patrimony preservation and applying sustainable purest strains.

The chapter was shared into four parts: (1) The Porto Maravilha presenting its main objectives; (2) Porto Olimpico Contest; (3) Some approved projects and (4) Projects in evaluation, aiming to outline some available choices from a range of approval criteria and desired attributes for the zone and its development.

#### **Keywords**

Porto Maravilha; dock; consortial operations; urban planning; CEPACs.

# Sumário

<b>1. INTRODUÇÃO</b>	<b>20</b>
<b>2. INTERVENÇÕES URBANAS</b>	<b>27</b>
2.1. Intervenções Urbanas: Conceituação e Tipos	27
2.2. Revitalização Urbanismo da Terceira Geração e Marketing	34
2.3. Casos de Revitalização em Zonas Portuárias	38
2.3.1. Inner Harbor – Baltimore, Estados Unidos	39
2.3.2. Port Vell – Barcelona, Espanha	44
2.3.3. Vitoria e Alfred Waterfront, Cidade do Cabo, África do Sul	48
2.3.4. Puerto Madero – Buenos Aires, Argentina	51
2.3.5. Kop Van Zuid – Rotterdam, Holanda	54
2.3.6. West Kowloon Reclamation- Hong Kong, China	55
2.4. Considerações sobre Revitalizações em Zonas Portuárias	58
<b>3. FORMAÇÃO URBANA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO</b>	<b>59</b>
3.1. Origens da Ocupação da Zona Portuária	60
3.2. Ocupação da área no Império	62
3.3. A República e a Instalação do Porto	65
3.4. O Esvaziamento da Zona Portuária	69
3.5. Iniciativas para a Revitalização da Zona Portuária	71
<b>4. SITUAÇÃO ATUAL</b>	<b>75</b>
4.1. Estudos Quantitativos e Observação de Campo	75
4.2. A Proposta do Novo Grupo de Trabalho formado em 2001	81
4.3. A Proposta de uma Nova Estrutura Urbana	84
<b>5. OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS</b>	<b>88</b>
5.1. Operações Consorciadas no Brasil	90
5.2. Operações Urbanas Consorciadas: Conceituação e Objetivos	94
5.3. Distorções Verificadas	96
5.4. Audiências Públicas	98
5.4.1. Comissão Especial do Plano Diretor	99
5.4.2. Primeira audiência do projeto Porto Maravilha	100
5.4.3. Relatório entregue na Audiência Pública realizada no Ministério Público Federal	100
5.5. Algumas Considerações	102
<b>6. DESENVOLVIMENTO DO PROJETO NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO</b>	<b>106</b>
6.1. O Projeto Porto Maravilha	106
6.1.1. Localização do Empreendimento	107
6.1.2. Caracterização do Empreendimento	108
6.1.3. Delimitação da Área de Intervenção	109
6.1.4. Setorização da Área de Intervenção	110

6.1.5. Objetivos Específicos	111
6.1.6. Fases da Operação Urbana	112
6.1.7. Projeto Especial VLT	115
6.1.8. Programa Porto Cultural	116
6.1.9. Programa Porto Cidadão	117
6.1.10. Lei 5128/2009 de Incentivos Fiscais	117
6.2. Concurso Porto Olímpico	119
6.2.1. Sustentabilidade	120
6.2.2. Vila da Mídia e dos Árbitros	121
6.2.3. Hotel e Centro de Exposições	121
6.2.4. Edificações do Porto Olímpico	122
6.2.5. Projetos Vencedores	124
6.3. Empreendimentos Aprovados na Área do Porto Maravilha	129
6.3.1. Av. Venezuela 43	130
6.3.2. AquaRio	131
6.3.3. Museu do Amanhã	133
6.3.4. Museu de Arte do Rio (Pinacoteca)	136
6.3.5. Prédio Corporativo da TISHMAN SPEYER	138
6.3.6. Banco Central	142
6.3.7. INEA	142
6.3.8. Moinho Fluminense	142
6.3.9. Polícia Federal	143
6.3.10. ITCERJ	143
6.3.11. COMLURB	143
6.3.12. Projetos Aprovados do tipo Minha Casa Minha Vida segundo a Lei Complementar 97/2009	143
6.4. Casos em Análise Visando o Licenciamento	148
6.4.1. CAND – Centro de Avaliação Não Destrutiva	148
6.4.2. SAÍRA	149
6.4.3. CHL	149
6.4.4. Fundação Bento Rubião	149
6.4.5. Armazéns Gerais Reis	149
6.4.6. Antonio Ferreira	149
6.4.7. CDURP	150
6.4.8. Correios	150
<b>7. CONCLUSÕES</b>	<b>151</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	<b>154</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>157</b>

## Lista de fotos

Foto 1 – Baltimore, extraída do site <a href="http://2.bp.blogspot.com/-YJk8QB0GB48/TVqHZ_C-p4I/AAAAAAAAABVg/ZJq6upYZkWY/s1600/baltimore2.jpg">http://2.bp.blogspot.com/-YJk8QB0GB48/TVqHZ_C-p4I/AAAAAAAAABVg/ZJq6upYZkWY/s1600/baltimore2.jpg</a>	42
Foto 2 – Baltimore, <a href="http://www.roamingtimes.com">www.roamingtimes.com</a>	42
Foto 3 – Baltimore, <a href="http://www.roamingtimes.com">www.roamingtimes.com</a>	43
Foto 4 – Baltimore Inner Harbor Extraída do site <a href="http://www.panoramio.com">www.panoramio.com</a>	43
Foto 5 – Baltimore, extraída do Facebook em 04/4/2011	44
Foto 6 – Port Vell, <a href="http://WWW.panoramio.com">WWW.panoramio.com</a>	47
Foto 7 – Port Vell, <a href="http://WWW.soulofamerica.com">WWW.soulofamerica.com</a>	47
Foto 8 – Port Vell, <a href="http://WWW.es.wikipedia.org">WWW.es.wikipedia.org</a>	48
Foto 9 – Victoria & Alfred Waterfront <a href="http://www.shutterstock.com">www.shutterstock.com</a>	50
Foto 10 - Victoria & Alfred Waterfront <a href="http://www.shutterstock.com">www.shutterstock.com</a>	51
Foto 11 – Puerto Madero, <a href="http://www.panoramio.com">www.panoramio.com</a>	53
Foto 12 - Puerto Madero, Wikipédia	53
Foto 13 – Kop Van Zuid, <a href="http://WWW.skyscrapercity.com">WWW.skyscrapercity.com</a>	55
Foto 14 – Hong Kong, <a href="http://WWW.farm5.static.flickr.com">WWW.farm5.static.flickr.com</a>	56
Foto 15 - Hong Kong, <a href="http://www.farm6.static.flickr.com/5124">www.farm6.static.flickr.com/5124</a>	57
Foto 16 – Hong Kong, <a href="http://WWW.farm6.static.lickr.com/5003">WWW.farm6.static.lickr.com/5003</a>	57
Foto 17 – Pier Mauá, <a href="http://www.piermaua.com.br">www.piermaua.com.br</a>	59
Foto 18 – Cibazém, cedida pela U/CGPU/1ª.GPL	75
Foto 19 – Gazômetro, cedida pela U/CGPU/1ª.GPL	87
Foto 20 – Vista do Cais (fonte Prefeitura)	112
Foto 21 – Binário do Porto, <a href="http://www.portomaravilhario.com.br/media/eiv">www.portomaravilhario.com.br/media/eiv</a>	116
Foto 22 – Área abrangida pela Operação Urbana Consorciada da Região do Porto Maravilha, Google Earth	125
Fotos 23 e 24 – Projeto vencedor do Concurso Porto Olímpico <a href="http://www.concursoportoolimpico.com.br/website">www.concursoportoolimpico.com.br/website</a>	126
Foto 25 – Projeto 2º., 3º. e 4º.colocados no Concurso Porto Olímpico <a href="http://www.concursoportoolimpico.com.br/website">www.concursoportoolimpico.com.br/website</a>	127
Foto 26 – Projeto 2º., 3º. e 4º.colocados no Concurso Porto Olímpico <a href="http://www.concursoportoolimpico.com.br/website">www.concursoportoolimpico.com.br/website</a>	128
Foto 27 – Projeto 2º., 3º. e 4º.colocados no Concurso Porto Olímpico <a href="http://www.concursoportoolimpico.com.br/website">www.concursoportoolimpico.com.br/website</a>	129
Foto 28 – Foto Prédio situado na Av. Venezuela 43, <a href="http://www.exame-abril.com.br">www.exame-abril.com.br</a> , de 03/5/2011	130
Foto 29 – Prédio da Av. Venezuela 43 após retrofit, cedidas pelo escritório de arquitetura Ruy Rezende	131
Fotos 30 – Prédio da Av. Venezuela 43 após retrofit, cedidas pelo escritório de arquitetura Ruy Rezende	131
Foto 32 – Santiago Calatrava diante da maquete do Museu do Amanhã, Bernardo Tabak/G1	133
Foto 33 – Simulação do Museu do Amanhã no Pier Mauá, <a href="http://www.dcomercio.com.br/especiais/dcmidia/2010_rio_museu.html">www.dcomercio.com.br/especiais/dcmidia/2010_rio_museu.html</a>	135
Foto 34 - Museu MAR, <a href="http://WWW.skyscrapercity.com">WWW.skyscrapercity.com</a>	137

Foto 35 – Palacete Dom João VI e o Hospital da Polícia Civil, <a href="http://www.skyscrapercity.com">www.skyscrapercity.com</a>	138
Foto 36 – Simulação do prédio na Av. Rio de Janeiro 555, cedida pela incorporadora Tishman Speyer	140
Foto 37 – Moinho Marilu, fonte Google	141
Foto 38 – Implosão do Moinho Marilu extraída do site <a href="http://www.uol.com.br">www.uol.com.br</a> , em 26/6/2011, dia da implosão	141
Foto 39 - Banco Central, <a href="http://www.portomaravilhario.com.br/projetos/banco-central">www.portomaravilhario.com.br/projetos/banco-central</a>	142
Foto 40 – Moinho Fluminense, <a href="http://WWW.flickr.com.br">WWW.flickr.com.br</a>	143
Foto 41 – Rua do Livramento 93 e 95, cedida pela SMH	145
Foto 42 - Fachada projetada para a Rua do Livramento 93 e 95	145
Foto 43 – Rua Sacadura Cabral 143, cedida pela SMH	146
Foto 44 – Fachada projetada para a Rua Sacadura Cabral 143	146
Foto 45 – Rua do Livramento 75	147
Foto 46 – Fachada projetada para a Rua do Livramento 75	147

## Lista de figuras

Figura 1 – Barcelona, fonte: <a href="http://www.dazt.wikispaces.com">www.dazt.wikispaces.com</a>	46
Figura 2 – Área abrangida pela Operação Urbana Consorciada. Fonte Google Earth	91
Figura 3 – Água extraída	91
Figura 4 – Faria Lima	108
Figura 5 - Delimitação dos setores do Porto Maravilha, <a href="http://www.portomaravilhario.com.br">www.portomaravilhario.com.br</a>	110
Figura 6 – Cronograma de obras, fonte: <a href="http://www.portomaravilha.com.br/media/eiv">www.portomaravilha.com.br/media/eiv</a>	114

## Lista de tabelas

Tabela 1 – População da Cidade do Rio de Janeiro ano 2000	77
Tabela 2 - IBGE, Censo Demográfico de 1991.	79
Tabela 3 – Levantamento de Áreas Verdes existentes e propostas por Setor. Fonte: <a href="http://www.portomaravilhario.com.br">www.portomaravilhario.com.br</a>	114

## INTRODUÇÃO

Este trabalho é resultado de inquietações decorrentes da prática profissional da autora na Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, na área de aprovação de projetos, incluindo a área portuária onde teve a oportunidade de participar da aprovação de projetos tais como do Museu de Arte Rio (MAR) no palacete Dom João VI, reconstrução de casarios arruinados, que posteriormente se transformaram em projetos do tipo “Minha Casa Minha Vida”, reconversões e etc... Há quase vinte anos vem observando a evolução de tentativas de revitalização dessa área e participando de discussões acerca do assunto e suas dificuldades. Diante de tantos casos bem sucedidos de projetos estratégicos semelhantes, vem se perguntando a razão da estagnação da área em questão.

Este trabalho pretende discutir o projeto de renovação do Porto de forma a preencher lacunas sobre o processo de implementação de projetos urbanos possibilitando um melhor entendimento com relação a aplicação do instrumento inovador denominado Certificado de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. Da mesma forma, pretende avaliar os atuais caminhos para o desenvolvimento de projetos e modo de intervir no espaço urbano e as soluções estratégicas empregadas para tanto, possibilitando uma visão mais desmistificada e um conhecimento mais profundo do tema abordado. Cabe ressaltar que a pesquisa se utiliza de bibliografia pertinente ao tema, de métodos práticos – entrevistas e visitas - aplicada com o objetivo de complementar alguns pontos abordados.

É almejada, como principal resultado da pesquisa, a constatação que a revitalização da área definida como de abrangência do Porto Maravilha é um caminho sem volta, determinado pelo poder público, e considerando-se que a Fase 1, assim denominada a 1ª. etapa, para execução das intervenções do Projeto Porto Maravilha, terá sua conclusão prevista para o final de julho de 2012; e os sete prédios que serão construídos dentro do projeto Porto Olímpico, no terreno

conhecido como Praia Formosa, nos arredores da Rodoviária Novo Rio, começarão a ser erguidos em janeiro de 2013.

O caso do Rio de Janeiro se mostra particular pelo fato de ter quase toda sua área portuária em posse do Estado, sendo que 62% dos imóveis são de propriedade da União, o que dificultava o entendimento na questão fundiária por parte dos governantes por serem de partidos políticos antagônicos, o que sempre prejudicou negociações.

Movida pela curiosidade de compreender melhor as razões desse deslanche da área promovido pelos eventos que serão abrigados pela cidade e seus processos de implantação associados às operações urbanas consorciadas, a autora desenvolveu a pesquisa esclarecendo seu processo de revitalização, aprovação, e qualificação para aprovação.

Usando como ponto de partida a própria vivência profissional, agregou entrevistas com profissionais envolvidos na aprovação de projetos, viagens a Buenos Aires, Hamburgo e Nova York com foco no tema e o livro “Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de revitalização portuária”, organização de Verena Andreatta, tendo como objetivo e principal questão a implantação do projeto Porto Maravilha. Desse modo a pesquisa se fundamenta em pesquisas bibliográficas sobre intervenções urbanas, estudos que buscam esclarecer um pouco do processo de evolução urbana da área – ocupação, perfil da população, usos e atividades econômicas.

Para compreender a área do estudo, é necessário apresentar sua evolução urbana. É a partir da fundação da Cidade do Rio de Janeiro em 1565, por Estácio de Sá, entre os morros Cara de Cão e Pão de Açúcar, no local em que hoje está situada a Fortaleza São João na Urca, que os portugueses buscavam um local em que pudessem construir atracadores e trapiches para escoar a produção e material de extração brasileira. Assim definia o embrião do atual Porto do Rio.

Com o desenvolvimento das atividades do mercado no centro da cidade, buscou-se um local próximo, ainda despovoado para tanto. Segundo a planta Garnier, de 1852, no “Atlas da Evolução Urbana do Rio de Janeiro”, do saudoso cartógrafo Eduardo Canabrava Barreiros, membro efetivo do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, encontramos registrada uma ”extensa faixa urbanizada, de

aproximadamente 100m de largura, acompanhando os sopés dos morros da Conceição, Livramento e Saúde” que possibilitaria a construção das obras acima mencionadas.

A transmigração da Família Real Portuguesa para o Brasil e o anúncio da abertura de portos às nações amigas gerou desconfiança na população local do Rio de Janeiro. Nativos que viviam em torno da orla marítima receavam que as cidades fossem tragadas pelas marés. No entanto, ainda não compreendiam o gesto cortês de D. João VI, principalmente com a Inglaterra, que viria a influenciar a concepção de portos de toda a América do Sul.

Ao longo dos séculos o Porto do Rio permaneceu como uma estrutura precária quando a partir de 1789 a Inglaterra apresentou uma nova concepção de porto adotando bacias interiores que formavam uma área mais protegida do mar para as embarcações, com pontes fechadas separadas do Tâmesa e como não poderiam faltar, armazéns para estocagem. Essa nova concepção passa a ser referência para a implantação do modelo de porto do Rio de Janeiro.

Segundo Augusto Ivan<sup>1</sup> “A Saúde era o principal entreposto do comércio de madeira da cidade (...), porém, o café, o fator maior do seu progresso”, a que devemos o impulso comercial do Brasil. Não seria possível continuar com os embarcadouros e trapiches. Tornar-se-ia urgente a construção de um porto que representasse a nova realidade da capital da república brasileira e fizesse jus a sua posição de principal porto importador e distribuidor do país.

Quando se fala no porto do Rio de Janeiro nosso pensamento retrocede ao início de suas obras, em 29 de março de 1904, cujo término incompleto se deu a 20 de julho de 1910. Sua inauguração, com o complemento e o seu entorno, aconteceu em 31 de agosto de 1932, acrescido ainda de 55,5 hectares de aterro que buscavam eliminar a sinuosidade da baía e aumentar a profundidade do cais<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Arquiteto e Urbanista, ex-Subprefeito da AP-1 e ex-Secretário Municipal de Urbanismo (Porto do Rio de Janeiro Construindo a Modernidade, Augusto Ivan de Freitas Pinheiro e Nina Maria de Carvalho Elias Rabha, pg 19, 2004, RJ, Andrea Jakobsson Estúdio Editorial)

<sup>2</sup> Ibidem

As obras do porto, a cargo do governo federal, estavam associadas às obras do prefeito Pereira Passos que permitiram a ligação da área portuária com a área central e desta com as zonas sul e norte da cidade.

Para se chegar a essa ligação ideal da área portuária - com a área central e conseqüentemente com as zonas sul e norte da cidade facilitando o escoamento da produção e sua distribuição para áreas de consumo e industriais, em 1932 vários decretos de alteração foram lançados e estudados nas repartições competentes. Quando, porém, o porto se efetivou, verificou-se pouco adiante, que ele era insuficiente para os movimentos comerciais e turísticos devido ao crescimento da cidade e conseqüentemente seus fluxos.

O porto se torna obsoleto devido ao aumento do volume de carga, o desenvolvimento e a modernização da atividade portuária e de seus procedimentos (esteiras rolantes, containers). Ampliações realizadas na área do Caju passaram a ser utilizadas e, em alguns casos, em Sepetiba gerando um esvaziamento e estagnação da área.

Lançando um olhar na nossa acanhada estação de passageiros, na grandiosidade mal aproveitada dos armazéns, no desmazelo da Praça Mauá e adjacências, percebe-se o desconforto do nosso cais, a degradação da área e o pouco aproveitamento de seu potencial e localização. Diante dessa realidade, órgãos públicos vêm tentando dar novos usos para área que já foi tema de diversos estudos acadêmicos, projetos e planejamentos para a cidade visando a sua revitalização.

Nota: Em relato obtido da mãe da autora, referente à conversa travada em 1938, no Departamento Nacional do Café, entre o Dr. Rogerio de Camargo e o tio da autora, Sr. Vicente Balbi, o engenheiro paulista, Dr. Rogerio de Camargo, Diretor do Departamento Nacional do Café, ao regressar de uma viagem de negócios aos Estados Unidos, comentou que o porto do Rio já não atendia à demanda dos turistas e do comércio, que aqui chegavam. Finalmente estamos sentindo que homens no passado, como André Rebouças, e seu substituto, engenheiro Borja Castro, Lauro Müller e Paulo de Frontin, a quem devemos a luta pelo ideal de um porto que não mais fosse um propagador de endemias, são merecedores de nossa gratidão.

Felizmente o projeto de revitalização do porto e seu entorno está deixando o papel. Idealizado desde o fim dos anos 70 e elaborada em projetos da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) no início desta década, a tão falada e adiada revitalização da Zona Portuária do Rio, mediante um acordo da prefeitura com os governos federal e estadual permitirá construções em terrenos (62% da União) na área formada pelos bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju - além de parte de São Cristóvão - até então indisponíveis.

A implementação do projeto de revitalização se tornou possível a partir das operações urbanas consorciadas, instrumento urbano, que mesclam incentivos públicos e privados visando vencer as limitações econômicas do poder público e a valorização de determinada área da cidade. Como operação urbana consorciada considera-se o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelos administradores municipais, com a participação dos proprietários, moradores, usuários e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais, e a valorização ambiental.

A transformação em um ponto de atração residencial, econômica, turística e cultural de uma área hoje abandonada pelo esvaziamento de atividade econômica e evitada por ser considerada perigosa pode vir com a implantação de equipamentos urbanos, o fim do viaduto da Perimetral, a abertura ao público da orla junto ao Cais do Porto e o estímulo à construção residencial e empresarial.

Enfim, revitalização do porto do Rio de Janeiro tornou-se assunto em voga a exemplo de outras cidades como Buenos Aires e Barcelona que passaram pelo mesmo processo com sucesso.

Dessa forma, este trabalho tem como objetivo abordar a questão, esclarecendo seu processo de implementação, escolha e aprovação dos projetos evidenciando seus pontos relevantes.

A pesquisa tem como objetivo contribuir para a compreensão sobre um procedimento para viabilização de projetos urbanos, relativamente recente, e ainda pouco explorado que trabalha agregando o interesse de diferentes grupos envolvidos. Além do crescimento econômico da região, sua aplicação junto a um

programa social pode promover a inclusão social de grupos, trabalhar com alguns aspectos sustentáveis – uso de áreas permeáveis, geração de emprego, reutilização de equipamentos industriais. Nesse sentido podemos citar que obras dos galpões da Gamboa, situados aos pés do Morro da Providência, e vizinhos à Vila Olímpica da Gamboa, tiveram seu início em julho deste ano. A revitalização dos galpões inaugurados em 1880 é a primeira ação do Programa Porto Maravilha Cultural, que contará com 3% da receita da venda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção e apoiará a valorização do patrimônio cultural material e imaterial na área. O projeto prevê, além do restauro dos prédios, a criação de uma praça e a recuperação das duas composições ferroviárias que ainda estão no local. Um centro de referência social e cultural da região é a destinação proposta após a restauração desses galpões.

Visando responder a questão de como as operações vem sendo implementadas no caso do Rio de Janeiro e como seus procedimentos vêm se estabelecendo, o trabalho se organiza da seguinte maneira:

Capítulo 1 – Intervenções Urbanas em Zonas Portuárias: origens e casos bem sucedidos

Analisa a questão das intervenções urbanas em áreas portuárias, conceituando esse tipo de intervenção, suas origens e usando casos considerados de sucesso como referência, em algumas situações, para o caso da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Capítulo 2 – História e Desenvolvimento Urbano da Zona Portuária do Rio de Janeiro

Apresenta o desenvolvimento urbano da área em questão das suas origens aos dias de hoje, de modo a analisar a sua configuração, formação do seu perfil econômico e social, caráter e usos.

Capítulo 3 – Operações Consorciadas

Conceitua as operações consorciadas, evidenciando seus processos, modo e possibilidades de aplicação, pontos positivos e negativos e alguns casos já aplicados.

Capítulo 4 – Concursos para Revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro

Apresenta o processo para realização dos concursos, focando nos projetos vencedores, seus principais objetivos e conceitos aplicados.

#### Capítulo 5 – Projetos Aprovados e em Avaliação

Apresenta os projetos de construção, retrofit, sejam corporativos, institucionais ou residenciais, seus principais objetivos e conceitos aplicados, visando alinhar as principais questões abordadas e os pontos que os levaram a serem aprovados.

A **Conclusão** apresenta as contribuições de cada capítulo associadas aos métodos aplicados, alguns possíveis desdobramentos e uma síntese das principais contribuições.

Os **Anexos**, em volume separado, apresentam a legislação pertinente, licenças concedidas com indicação do número de processo de licenciamento no âmbito da SMU e cópia de algumas licenças de obra concedidas pela autora para a área em estudo.

## 2

# INTERVENÇÕES URBANAS

Este capítulo tem como objetivo analisar os conceitos das principais intervenções urbanas atuais, visando esclarecer suas divergências, objetivos, modos de operar, assim como contextualizar a questão apresentando relações de suas transformações históricas.

Também são apresentados alguns casos de revitalização que se mostraram bem sucedidos devido ao fortalecimento da economia urbana, incentivo ao turismo, fortalecimento do mercado de trabalho, geração de renda, pela colaboração entre iniciativa privada e poder público, e se mostraram como referência para outros casos de revitalização de áreas portuárias, Segundo Sergio Dias<sup>3</sup> o projeto do "Porto Maravilha tem, entre outros objetivos, a intenção de fazer a cidade retornar ao próprio eixo, com a consequente revalorização do Centro e da região portuária, que reflita, inclusive, em maior adensamento populacional" (Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária, org. ANDREATTA, 2010, pg. 222).

Visando melhor entendimento da questão o capítulo foi dividido em quatro seções:

A seção 1 trata de Intervenções Urbanas: Conceituação e Tipos; a seção 2 trata de Revitalização, Urbanismo da Terceira Geração e Marketing; a seção 3 de Casos de Revitalização em Áreas Portuárias; e a seção 4 de Considerações sobre Revitalização em Zonas Portuárias.

### 2.1

#### **Intervenções Urbanas: Conceituação e Tipos**

Considera-se intervenção urbana qualquer projeto de intervenção em áreas públicas de meios urbanos. Esse tipo de intervenção ou projeto pode apresentar

---

<sup>3</sup> Sergio Dias é o atual Secretário municipal de Urbanismo da Prefeitura do Rio de Janeiro

diversos objetivos, que estão sempre associados à resolução de problemas, demandas ou deficiências no meio urbano. Os projetos urbanos surgem na história junto com o crescimento e urbanização da cidade.

Até o período medieval as cidades se configuraram de forma orgânica sem planejamento, crescendo de maneira espontânea, dentro dos limites de suas muralhas. Essas cidades tiveram um crescimento, adensamento e a consequente formação de áreas urbanas. Com o surgimento dos transportes, trouxeram a complexidade e a possibilidade de vencer maiores distâncias.

No século XIX o crescimento das cidades promovido pela industrialização, causou diversos problemas relativos à salubridade. A constituição das vias – muito estreitas – e das edificações – escuras e mal ventiladas – assim como pela falta de infraestrutura – drenagens, abastecimento de água, esgoto – nas cidades. Os projetos dessa época tinham como característica a ideia de funcionalidade, embelezamento e sanitarismo, e tinham o Plano de Haussman<sup>4</sup> como um modelo.

No período moderno as intervenções urbanas se caracterizavam pela valorização do novo, trabalhando com base na tabula rasa (de destruição do “velho” para impor o “novo”). A ideia de modernização e progresso desacreditava o contexto existente e fixava suas propostas na ideia de uma renovação das áreas urbanas. Desse modo, as intervenções tinham como principal ponto de partida a demolição dos edifícios existentes e da sua malha viária para implantação de uma proposta completamente nova com características morfológicas e tipológicas diferentes que desconsideravam o existente. Do mesmo modo, as atividades propostas divergem das originais propondo novos usos, como se percebe no trecho abaixo:

A noção de cidade passou por uma mudança radical no final do século 20. Após Aldo Rossi, somos incapazes de imaginar que uma cidade possa existir sem história. Mas hoje existe uma vasta porção da humanidade para quem viver sem história não coloca nenhuma questão em especial. Poderíamos ir mais além: viver

---

<sup>4</sup> Georges-Eugène Haussmann (1809-1891), nasceu e morreu em Paris, advogado, funcionário público, político, administrador francês, foi nomeado prefeito por Napoleão III. Tinha do título de Barão. Foi o grande remodelador de Paris, cuidando do planejamento da cidade, durante 17 anos, com a colaboração dos melhores arquitetos e engenheiros de Paris. Haussmann planejou uma nova cidade, melhorando os parques parisienses e criando outros, construindo vários edifícios públicos, como a L'Opéra. Melhorou também o sistema de distribuição de água e criou a grande rede de esgotos, quando em 1861 iniciou a instalação dos esgotos entre La Villette e Les Halles

sem história é uma aventura apaixonante para eles. Esta observação deveria nos levar a revisar um certo número de dogmas ou teorias de arquitetura e urbanismo, e talvez reexaminar a validade (ou não) de um dos mecanismos mais importantes do século 20: tabula rasa, a ideia de recomeçar do zero, sem a qual os arquitetos modernos dos anos 20, como Le Corbusier, acreditavam que nada era possível. Uma posição como essa claramente demonstra um extremo otimismo, que a década seguinte demoliu completamente. Mas talvez precisemos re-avaliar o uso da tabula rasa – talvez tenhamos que ser mais seletivos em nossas estratégias de urbanização, em vez de permanecermos ansiosos conservadores incapazes de especular em termos de novo. (Koolhaas, et al. 2000, p.310)

As intervenções urbanas hoje conhecidas por renovação, revitalização, requalificação, entre outras, são características do segundo quartel do século XX, devido ao envelhecimento de reconstrução do período pós-guerra, esvaziamento de áreas industriais e portuárias e crescimento das cidades. Tais práticas se difundiram pelo mundo usando diferentes métodos e procedimentos que, no entanto guardavam alguns traços comuns.

A sombria história da desindustrialização e da reestruturação deixou a maioria das grandes cidades do mundo capitalista avançado com poucas opções além da competição entre si, em especial como centros financeiros, de consumo e de entretenimento. (Harvey, 2005: 92)<sup>5</sup>

Segundo Raquel Dias da Silveira (2004 p. 207-224) em seu discurso sobre neoliberalismo, o país pioneiro na implantação de políticas neoliberais na gestão do território foi a Inglaterra, sob governo de Margareth Thatcher. As práticas urbanas passaram a ser negociadas em instâncias público-privadas, onde o governo subsidiava facilidades fiscais e/ou flexibilidade do planejamento, cedia concessões de uso a empresas privadas até a participação ativa no comércio especulativo do solo. Tinha como objetivo a reabilitação de áreas públicas com alto valor imobiliário, além de promover uma especulação entre municípios para uso de fundos imobiliários junto à “privatização” das intervenções em si.

Com o tempo a economia mundial se torna também global influenciando a gestão de cidades e regiões. As transformações foram de natureza diversa: (1) econômicas – novas relações de trabalho, mobilidade de capitais, hegemonia do capital financeiro no regime internacional; (2) social – aumento de desigualdades

---

<sup>5</sup> Harvey in Espaços de Esperança.

do mercado, mobilidade populacional, envelhecimento da população; (3) redução da intervenção do Estado nas atividades econômicas, empresariais e territoriais; (4) privatização de serviços; (5) especialização de territórios de entretenimento e (6) aumento da competitividade e polarização territorial.

Segundo Moura (2003, p. 05)<sup>6</sup>, toda essa tendência afetou diretamente as políticas territoriais que passaram a ser definidas das seguintes maneiras:

- 1) desenvolvimento da planificação estratégica, enquanto articulação entre agentes públicos e privados;
- 2) multiplicação das parcerias e equipas de gestão com a colaboração público-privado, como meio de agilizar e flexibilizar a gestão das questões territoriais;
- 3) desenvolvimento de políticas de marketing e promoção territorial aumentando a competitividade entre cidades no conceito de um mercado global;
- 4) privatização, seletiva e algumas vezes indiscriminada, de infraestruturas e serviços que eram públicos (saneamento, transportes, telecomunicações).

Novamente citando Moura (2006, p. 17), ao longo do tempo, a desatualização de zonas da cidade – central ou periférica – chamou a atenção pela necessidade de lhes dar novas funções, fazendo-se necessária a utilização de intervenções urbanas para possíveis valorizações dos sítios, sejam imobiliários, culturais e sociais. Surgem, então, conceitos que embora nem todos bem definidos, contem uma ideia teórica e uma proposta de ação sobre a cidade. É o caso dos conceitos de renovação urbana, reabilitação, e requalificação.

As propostas de **renovação** em geral estão associadas a um modelo ideal, por isso desconsideram a população local e todo seu contexto. Por outro lado, o ideal se associa a ideia de modelo genérico que pode ser implantado independente de tempo e localização. O tecido urbano original é considerado ultrapassado e insalubre, além de um empecilho para a modernização da região, assim, propõe-se a renovação com sua extinção. Essa renovação permitia maior visibilidade aos

---

<sup>6</sup> Moura, in A Revitalização Urbana – Contributos para a Definição de um Conceito Operativo.

novos equipamentos associados a imagem do Estado, além de “limpar” e reorganizar a área de intervenção.

Nas décadas de 60 e 70 muitas intervenções urbanas passam a se pautar na ideia de **reabilitação**, muito associada à problemática da cidade histórica e ao patrimônio. A própria ideia de preservação se modifica. Se anteriormente estava associada à preservação do edifício como objeto isolado - em geral edifícios de grande porte e qualidade arquitetônica - agora está mais associado ao conjunto edificado, mais modesto e comum em certos trechos da cidade.

Era necessário um novo tipo de intervenção que permitisse a estes edifícios manter a sua função em condições dignas e adequadas aos requisitos atuais, preservando ao mesmo tempo os elementos de interesse cultural – a este novo tipo de intervenção chamou-se reabilitação. (PINHO, 2009, p. 81)

A reabilitação trabalha com a ideia de habilitar novamente um tecido urbano ou uma região, adaptando para uma nova realidade urbana. A reabilitação intervém somente em alguns pontos podendo trabalhar com um pequeno número de demolições e alguns edifícios novos, além de principalmente restaurar a maioria. Este tipo de intervenção altera principalmente a função dos edifícios mantendo a sua tipologia e a morfologia do lugar.

... a reabilitação significa a restituição da estima pública. Sendo o seu objetivo criar condições para que as pessoas não só possam viver e sobreviver em condições consideradas adequadas, mas, também, criar condições de maneira a que estes núcleos ou essas cidades constituam núcleos estimados pela sociedade e a coletividade (SOUTINHO, 1998, p. 48).

A proposição de reabilitar pressupõe trabalhar a restauração do conjunto edificado em relação às novas atividades propostas para o lugar. Dessa forma, é necessário transformar os usos, o que em geral resulta em uma transformação social do lugar já que a população também se altera (MOURA et al, 2005, p. 7).

A imagem do lugar é um dos pontos fundamentais nas intervenções recentes e no caso da reabilitação, busca reforçar a imagem associada aos conjuntos históricos e os laços identitários da população. Desse modo, as propostas se concentram em aspectos culturais, imagéticos, funcionais e físicos. A adaptação dos edifícios em contraposição a sua demolição é também um fator ecológico que evita o dispêndio dos recursos não renováveis.

Outra prática corrente é a **requalificação** urbana. Esse tipo de intervenção compartilha dos objetivos das demais, no entanto vai além aos seus instrumentos de transformação do lugar. Além da proposição de novos equipamentos e da restauração de alguns existentes, a requalificação prevê a melhoria da infraestrutura local e a valorização do espaço público a partir de medidas sociais e econômicas.

A requalificação tem caráter mobilizador, acelerador e estratégico. Tem como principal objetivo a alteração de usos, padrões de organização para um melhor desempenho econômico. Trabalha com a inserção de atividades de alto valor financeiro, muitas vezes associadas à cultura, transforma o caráter social da área e promove espaços públicos com valor de centralidade, transformando também a paisagem do lugar – apesar de manter sua estrutura morfológica (MOURA et al, 2005, p. 10).

A **revitalização** urbana pode ser considerada como uma estratégia ou um processo de caráter integrador, capaz de provocar iniciativas e projetos de gestão coletiva abordando diferentes projetos urbanos em um único propósito estratégico. Funciona como um plano de desenvolvimento que torna o lugar capaz de atrair investimentos e se transformar continuamente em uma direção de crescimento econômico que altera seu caráter social e cultural. Dessa forma, pensa-se a área de atuação em relação sua área de influência, a cidade, a economia e aos seus potenciais.

A ideia de revitalização pode agregar todos os conceitos anteriores, na medida em que um plano geral estratégico de revitalização pode ser composto de um conjunto de projetos urbanos de diferentes ordens e naturezas a ser desenvolvido a médio e longo prazo. Esse tipo de intervenção não termina com a sua implantação, o lugar vai se transformando continuamente seu caráter e atraindo novos usos e investimentos.

A palavra de ordem é integrar: integrar dimensões de intervenção; integrar funções urbanas; integrar parceiros e recursos. Nesse contexto, a revitalização assenta na implementação de um processo de planejamento 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, atividades e pessoas. (MOURA et AL, 2005, p. 12)

Desse modo, a revitalização não se conforma como um projeto ou programa, mas um planejamento estratégico que busca intervir de forma sustentável com fatores interdependentes como: (1) *performance* econômica e financeira; (2) sustentabilidade física e ambiental; (3) coesão social e cultural. Tem como princípio trabalhar de forma global o local, ou seja, sua atuação não é rígida, considera as condições locais e se adapta a elas, a intervenção se dá sob uma visão sistêmica. Observa e valoriza o potencial público e privado do lugar visando o crescimento econômico.

O processo de revitalização desenvolve-se, a médio e longo prazo, numa perspectiva de sustentabilidade da intervenção, articulando as oportunidades, as vantagens competitivas e um urbano cada vez mais globalizado, de expressão localizada. Baseia-se, sobretudo, nos “*opportunity projects*” na colaboração privado/público (investidores) e na relação com as comunidades. (MOURA et AL, 2005, p. 12)

A revitalização tem três principais objetivos: (1) promover e manter a diversidade e integração econômica e social; (2) promover mudanças no caráter da área geradoras de desenvolvimento a partir de planejamentos estratégicos e (3) acompanhar o processo considerando as oportunidades e problemas. O sucesso de uma intervenção de revitalização depende de três qualidades; (1) atividades e vitalidade do lugar; (2) transações; (3) diversidade, todas associadas às possibilidades econômicas, sociais e culturais.

Os projetos de revitalização como processos estratégicos, se iniciam com o delineamento de um cenário que se pretende alcançar na área após a intervenção. Posteriormente, é traçada a estratégia com base na situação que se encontra o lugar, recursos disponíveis e a alcançar, metas, abordagens e métodos a partir dos objetivos traçados e sua hierarquia.

## 2.2

### Revitalização, Urbanismo da Terceira Geração e Marketing

A instabilidade econômica da década de 1970 traz a decadência do poder dos Estados Nacionalistas, sofrendo forte influência da política neoliberal, que marcou a década de 1980, diminuindo a intervenção estatal e fortalecendo a iniciativa privada. A privatização de empresas e organizações governamentais se torna prática frequente, e mesmo muito discutidas e questionadas, as privatizações se deram sob o argumento da eficiência da iniciativa privada.<sup>7</sup>

As políticas públicas, antes associadas à promoção da identidade nacional e sua modernização e progresso, ou às práticas de cunho social, a partir dos anos 80 passam a estar associadas à imagem da cidade e à revitalização urbana fortemente marcada pela lógica do mercado e pela valorização da imagem, associada a uma política governamental neoliberal.

Fundamentam-se na ideia de reciclagem e valorização de sítios urbanos deteriorados com potencial turístico e imobiliário a partir de “monumentos arquitetônicos” (MASAO, 2009, sem paginação). Trabalha-se com o marketing da cultura aliado ao significado dos lugares, em um processo de re-significação. As áreas de intervenção ganham novos equipamentos associados principalmente à cultura – museus –; objetos arquitetônicos completamente desligados do seu contexto alterando completamente sua dinâmica.

„, a comercialização do produto imobiliário envolve um conjunto de valores (...). Porém, os elementos de projeto mais valorizados envolvem uma forte tendência ao reducionismo das características estéticas do projeto de arquitetura aos seus aspectos mais aparentes e assimiláveis por um determinado público-alvo, em termos de imagem exterior... (RIGHI, 2005, p. 01).

O conhecido urbanismo da terceira geração<sup>8</sup> – caracterizado por intervenções pontuais, respeitando a estrutura da cidade, de caráter estratégico

---

<sup>7</sup> Clark, Política Econômica e Estado. Dossiê (p.207 a 217).

<sup>8</sup> Segundo Portas (op. cit.), a primeira geração surge nos anos 60 com as contribuições do Team X ao final dos CIAM, uma postura que já compreendia a insuficiência de grandes planos. A segunda

envolvendo iniciativa pública e privada, onde a cultura e a história do lugar têm papel preponderante - foi pioneiro neste tipo de intervenção. Sua matriz foi o projeto de revitalização de Los Angeles, sendo difundida a partir da revitalização de Barcelona, para se tornar prática comum em, Bilbao (1992-1997), assim como na Pinacoteca em São Paulo, nos Programas Rio Cidade e Favela-Bairro, nos eventos esportivos – Copa do Mundo e Olimpíadas – e nas propostas de revitalização da Zona Portuária no Rio de Janeiro.

Essas intervenções funcionam como âncoras de desenvolvimento para região. “... coisas “em livre flutuação”, na qual a forma substitui o conteúdo e as características individuais dos objetos são meras construções de marketing” (SPERLING, 2008, p.111).

Desse modo, a produção arquitetônica contemporânea está associada à imagem e à valorização urbana. Seus edifícios são objetos dissociados do contexto ou ambiente local, tendo, intencionalmente, uma relação de contraste visando causar alteração na dinâmica local e estabelecer novas relações e usos. Assim, busca-se integrar o edifício às paisagens naturais e ao mesmo tempo ignorar o ambiente e o contexto urbano negativo existente. Os edifícios funcionam como megarquitecturas, incorporam diversos usos em um só apresentando forma impactante e bem delimitada, com poucos espaços livres.

Muito influenciada pelas culturas de massa, a cultura pós-moderna procura estabelecer um imaginário cultural e trabalhar em cima do senso comum, buscando condições de significação e aceitação para suas ações. “A ciência pós-moderna procura reabilitar o senso comum (...). [Este] faz coincidir causa e intenção (...) reproduz-se colado às trajetórias e às experiências da vida de um dado grupo social e nessa correspondência se afirma fiável e securizante”. (SANTOS, 1996, p.55)

Característica da pós-modernidade, a interdisciplinaridade traz a aplicação e o rebatimento de uma à outra disciplina. A importância dada ao signo e seus significantes, aliada à idéia de senso comum baseada na interpretação e na lógica

---

geração seria marcada pelas intervenções pontuais de reparo das tramas urbanas como o IBA em Berlim e SAAL em Portugal.

das culturas de massas traz o desenvolvimento da comunicação social – o marketing – dando ênfase à imagem, signo, pela sua fácil comunicação e associação óbvia. A analogia do marketing para arquitetura e o espaço urbano trazem a reflexão e a preocupação em relação ao espaço e à sua imagem como representação de uma cultura, uma instituição, uma gestão de governo.

O governo, assim como a iniciativa privada, trabalha com pesquisas acerca do senso comum a fim de estabelecer um conceito a ser aceito dentro da gama de desejos do grupo social. A iniciativa privada busca apreender os sonhos para torná-los mercadorias, utilizando seu signo para vender os paraísos desejados; e o governo busca apreender aos anseios da população usando seus desejos para justificar suas ações e ter o apoio da população.

“(…) a relação do sujeito individual ou coletivo com seu espaço de vida passa por construções de sentido e de significado que se baseiam não somente na experiência direta e na prática funcional ou subversiva que se desdobra (...), mas também no valor simbólico conferido ao ambiente construído pela cultura, relações sociais, pelo jogo de poder (...)” (JODELET, 2002, p.31).

A mídia desempenha forte papel no estabelecimento da imagem do lugar, reforçando sua memória eventual através da repetição exagerada dos fatos; ou comprometendo sua interpretação através da dramatização, omissão de detalhes e muitas vezes de uma apresentação dos fatos sugestionada, causando distorções desejadas e, de certo modo, a manipulação da sua interpretação.

O homem urbano é um consumidor de notícias tanto quanto de outros produtos permanentes ou perecíveis. E a notícia sempre tem uma armadura geográfica, a qual, uma vez desprovida do sucesso que lhe imprimiu a vida passageira do noticiário, recebe um destino que ignoramos. (CASTRO, 1997, p.109 apud ELALI, 2007, p.06).

Na década de 1990 ocorre uma mudança no caráter da prática patrimonial. Se anteriormente ela esteve associada à promoção da identidade nacional e sua modernização, ou às práticas de cunho social, a partir dos anos 90 ela passa a estar associada à imagem da cidade e à revitalização urbana fortemente marcada pela lógica do mercado resultado da influência do marketing, e, portanto, da valorização da imagem, associada a uma política governamental neoliberal. “Amplia-se a série de lugares dignos de observação e exploração turística. Vive-se

cada vez mais num “país de heranças”, onde a noção de passado histórico dá lugar aos mitos”. (FEATHERSTONE, 1995, p.143)

A prática patrimonial então passa a trabalhar com base na reciclagem, utilidade e valorização de sítios urbanos deteriorados. Os objetos arquitetônicos a serem preservados ainda têm como ferramenta de seleção a memória, como um juízo de valor, que confere o grau de importância da edificação na história da arquitetura e das cidades. As intervenções, porém costumam ser radicais e tem um caráter de adaptação a uma nova utilidade, usando a lógica imobiliária reducionista: deixa como memória dos objetos ou dos lugares apenas uma vaga mensagem do que já foram.

... a comercialização do produto imobiliário envolve um conjunto de valores (...). Porém, os elementos de projeto mais valorizados envolvem uma forte tendência ao reducionismo das características estéticas do projeto de arquitetura em seus aspectos mais aparentes e assimiláveis por um determinado público-alvo, em termos de imagem exterior.... (RIGHI, 2005, p. 01).

Trabalha-se agora com o marketing da cultura aliado ao significado dos lugares, em um processo de re-significação do lugar através das estratégias do marketing, visando à valorização do lugar e seu desenvolvimento. Os edifícios históricos ganham novos usos associados ao lazer, à cultura, à habitação ou ao turismo; cidades recebem objetos arquitetônicos completamente desligados do seu contexto alterando completamente sua dinâmica. Essas ações buscam desenvolvimento do lugar, sua valorização e re-significação.

Podem-se citar duas práticas:

*Image Making*: estratégia que usa projeção de imagens urbanas desejáveis mediante intervenções no ambiente construído e renovação de seus aspectos. Para identificar, desenvolver e divulgar uma imagem positiva para um determinado lugar (GOMES, 2006).

*City Marketing*: processo que orienta a política urbana e as necessidades do consumidor enquanto investidor, turista ou morador. Tem origem no *marketing*, apesar de ter crescido fora dele. Abrangem a promoção da imagem e buscam atribuir um incentivo positivo ao que é desejável (SMYTH, 1994, p.2).

Os dois casos exploram uma identidade marcante já presente no lugar, reforçando-a - trabalham principalmente em cima da imagem (de conotação negativa) do lugar em processo de deterioração, modificando sua estrutura e caráter para desenvolver uma imagem forte e de conotação positiva do lugar. O lugar criado passa a ser a propaganda de si mesmo. Ocorre da parceria da iniciativa privada com o governo, de modo que o governo adequa seus interesses às fontes de capital auferindo facilidades e a iniciativa privada apoia com financiamentos.

(...) as prioridades do real são invertidas, e tudo é mediado pela cultura, a ponto de até os níveis político e ideológico inicialmente têm de ser desemaranhados de seu modo primário de representação que é cultural (JAMENSON, 1979, p. 139).  
(...) como frisam Stauth e Turner (1988), deveríamos reconhecer que versões específicas da cultura são transmitidas e manipuladas por vários grupos numa disputa para se apropriar dos signos e usá-los de acordo com seus interesses particulares. (FEATHERSTONE, 1995, p.85).

Esse tipo de urbanização trabalha com novas conexões entre mundo e lugar através de fluxos de informação, pessoas, bens que não se associam ou se relacionam somente com o lugar, mas com o global, suas tendências, modos de operar (LEANDRO, 2006, p. 37). Esse processo leva o mundo para o lugar e abre o lugar para o mundo segundo a sua re-significação. Além das áreas centrais são também as zonas industriais e portuárias, já esvaziadas de suas funções, locais que vem sofrendo intervenções que seguem o propósito das revitalizações urbanas.

## 2.3

### **Casos de Revitalização em Zonas Portuárias**

Os casos de revitalização em zonas portuárias remontam ao período das intervenções já abordadas. O país pioneiro neste tipo de intervenção foi o EUA. O declínio e esvaziamento das zonas portuárias, devido à modernização dos seus procedimentos – utilização de esteiras rolantes e containers e abandono do mercado misto – e a conseqüente transferência das indústrias para outras regiões,

produziu o que Hall (1993)<sup>9</sup> chamou de “soleira de casa abandonada”, com a transformação da área em um vazio.

A resposta a essa situação foi o movimento conhecido como “retorno ao *waterfront*”: a utilização do vazio ou da “soleira abandonada” com outros fins. Segundo Martins (2000)<sup>10</sup>, as novas atividades que variam bastante de natureza – de áreas de entretenimento e lazer até hotéis e centros de estudo – não apresentam qualquer relação orgânica com o caráter marítimo, salvo relações mais superficiais como aquários ou culturais, associadas à temática aquática.

Segundo Hall (1993)<sup>11</sup>, quase todas as cidades americanas desenvolveram projetos de recuperação dos *waterfronts*. Segundo Sales (1999)<sup>12</sup>, as experiências em Boston e Baltimore se tornaram modelos devido ao êxito comercial e foram reproduzidos e aplicados por todo mundo, da Europa à América Latina. Cidades portuárias, como Barcelona, Buenos Aires, Gênova sofreram processos de esvaziamento de suas zonas portuárias em função de características locais, mas apresentam como traço comum o impacto das novas tecnologias nos transportes marítimos e, por consequência, novas necessidades funcionais e espaciais urbanas.

### 2.3.1

#### Inner Harbor – Baltimore, Estados Unidos

O caso de Baltimore, cidade capital do estado de Maryland, EUA, foi pioneiro em revitalização de zonas portuárias. A cidade, tendo desenvolvido grande progresso industrial, apresentava já em 1727 um porto desenvolvido (antes de atingir a categoria de cidade) e ainda conserva estilos típicos do século XIX: neoclássico, neo-gótico e neo-romântico.

---

<sup>9</sup> HALL, Peter. As áreas portuárias: uma nova fronteira urbana. Tradução de Lenimar Gonçalves Rios, 1993. (MIMEO).

<sup>10</sup> MARTINS, Ana Maria Sala Minucci. O Porto de Santos na legislação e propostas de planejamento urbano, no período de 1945 a 1995. São Paulo: FAUUSP, 2000. Dissertação de Mestrado.

<sup>11</sup> HALL, *ibidem*

<sup>12</sup> SALES, Pedro Manuel Rivaben de. Santos – a relação entre porto e cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo. Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP. São Paulo: 1999.

A área do porto de Baltimore, como nos demais casos, sofreu esvaziamento de suas funções sofrendo uma degradação de espaço físico e uma alteração no seu caráter econômico e social, como afirmou Vicente Del Rio “tornar-se uma cidade com um grande passado, mas nenhum futuro” (2010, pg. 25). Na década de 1960 as empresas de turismo já haviam deixado Baltimore. Esse fato, junto à transferência das indústrias para outras regiões, alterou o caráter populacional da área, antes predominantemente de classe média branca, por uma classe menos favorecida negra.

Tal fato se dá no fim da década de 60, em uma época que ficou marcada pela luta dos direitos civis nos EUA de um modo geral e, especificamente nesta cidade que foi palco de grandes atritos entre ativistas e a força policial. O centro antigo da cidade, ocupado predominantemente por negros, era um foco de tumultos e agressões, ficando assim negativamente marcado por seus eventos.

As tentativas para o ressurgimento de Baltimore começam em 1954 com a criação do Committee for Downtown. Um grupo composto de alguns empresários se uniu para enfrentar os problemas da cidade, com o objetivo de discutir e por em prática propostas para a revitalização da área. Criou-se o Comitê da Grande Baltimore. Destaca-se no grupo James Rouse, que não só revitalizou a região dos portos de Baltimore, como também de outras cidades, tais como Nova York, Philadelphia, Boston, St. Louis, New Orleans.

Uma empresa de capital misto, a Charles Center Management Incorporate, sem fins lucrativos, também contribuiu para o fim desejado: revitalização associada urbana e do porto. Finalizado em 1957 – o plano para a área de Charles Center, o primeiro voltado para renovação do coração de uma cidade americana, Baltimore, foi uma das primeiras parcerias público-privadas. A área foi declarada área de renovação, com financiamento federal específico para essa finalidade de interesse especial.

O Inner Harbor, nova atração proposta para área portuária, mesclava diferentes usos: uma grande feira no espaço do antigo cais do porto, que contava com um grande centro de convenções, os teatros de arena Habor Place, o museu Maryland Science Center e outras atrações espetaculares como aquários, marina,

hotéis. Segundo Harvey<sup>13</sup>, “um desenvolvimento à beira-mar que hoje atrai mais pessoas do que a Disneylândia”, mesclando atividades de entretenimento e apoio ao turismo.

O sucesso do empreendimento trouxe a organização de um grupo de empresários locais que contrataram o urbanista David Wallace para elaborar um plano diretor da área. O plano se dividia em duas etapas: (1) a renovação de algumas áreas de negócios no centro; (2) novas propostas para os *waterfronts* adjacentes que ligavam as intervenções da primeira fase por pontes, integrando as áreas de intervenção (DEL RIO, 2001, sem paginação)<sup>14</sup>.

Cabe observar que, malgrado esse sucesso, nas décadas de 60 e 70 os habitantes próximos ao Inner Harbor iam se mudando em direção ao subúrbio, sinal de sua decadência. Em 1979, após o início da renovação urbana, Baltimore ressurgiu forte diante da atenção dos pesados investimentos aplicados na área do porto, revitalizando o centro e bairros vizinhos.

Atualmente, porém, observa-se o contrário. O Inner Harbor foi redescoberto, com um conglomerado de atrações turísticas, hotéis de alta qualidade, excelente comércio e atividades culturais diversas, mistura de usos, sendo a recuperação o grande elo desse sucesso.

A gestão do empreendimento se deu a partir de parceria público-privada. A Empresa privada Charles Center Inner Harbor Development Corporation (CC-IHDC) ficou com a responsabilidade da implementação do plano de gestão da área supervisionada pela prefeitura por meio de um contrato específico.

---

<sup>13</sup> Harvey, 2005, p.90

<sup>14</sup> Vicente Del Rio (arquiteto-urbanista, especializado em planejamento urbano e regional, mestre em desenho urbano e doutor em arquitetura e urbanismo).



Foto 1: Vista do Inner Harbor, a torre do World Trade Center (projeto de I.M. Pei) e o Aquário Nacional, fundamental no sucesso do Inner Harbor ([http://2.bp.blogspot.com/-YJk8QB0GB48/TVqHZ\\_C-p4I/AAAAAAAAABVg/ZJq6upYZkWY/s1600/baltimore2.jpg](http://2.bp.blogspot.com/-YJk8QB0GB48/TVqHZ_C-p4I/AAAAAAAAABVg/ZJq6upYZkWY/s1600/baltimore2.jpg))



Foto 2: Baltimore Inner Harbor, Waterfront Promenade ([www.roamingtimes.com](http://www.roamingtimes.com))



Foto 3: Baltimore: o Harborplace e a histórica fragata de guerra U.S. Constellation ([www.roamingtimes.com](http://www.roamingtimes.com))

Em 2005 foi formado o Waterfront Partnership<sup>15</sup>, e posteriormente, em 2007 foi aprovado o Waterfront Business Improvement District<sup>16</sup>.



Foto 4: Baltimore Inner Harbor Extraída do site [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)

---

<sup>15</sup> Parceria criada para gerenciar, promover e aconselhar, visando limpeza, segurança, manutenção e hospitalidade do *waterfront*.

<sup>16</sup> Business Improvement District é uma organização formada por muitos empresários de uma determinada área, autorizada por lei a operar de forma coordenada com o setor público local, para prestar serviços públicos municipais, com o fim específico de promover a revitalização de área central.

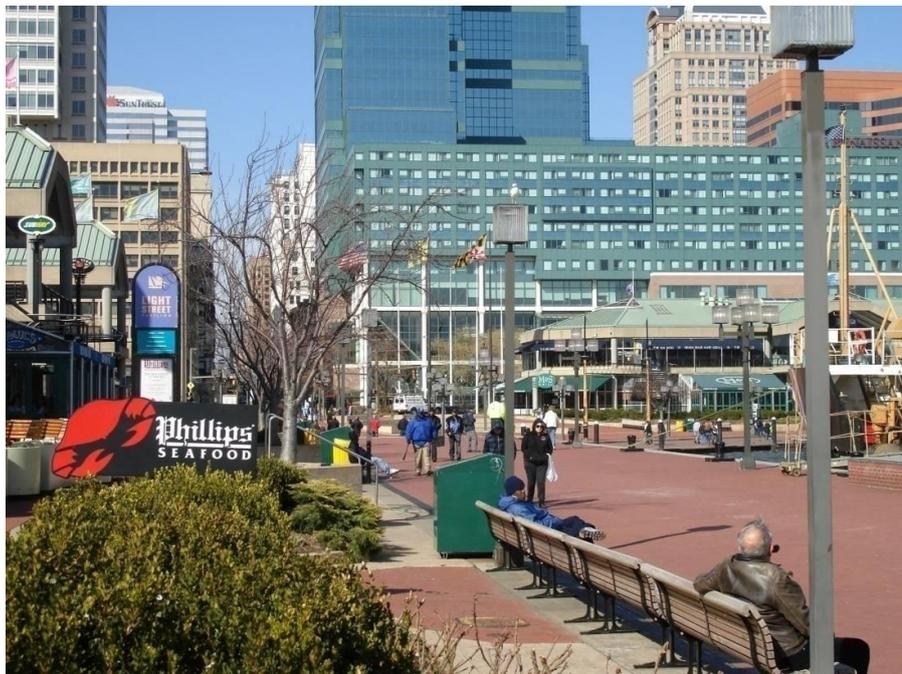


Foto 5: Waterfront promenade e vista do Hotel Renaissance. Extraída do facebook em 04/04/2011

### 2.3.2

#### Port Vell – Barcelona, Espanha

Barcelona, capital da Catalunha é a segunda cidade mais importante da Espanha. Seus habitantes têm determinado carisma que nos fazem sentir mais felizes, aguardando nova oportunidade para visitá-los. A cidade é chic, qual uma dama da nobreza, mas nem sempre foi assim.

Cidade medieval, obviamente murada, se tornou com o passar do tempo demasiadamente adensada e insalubre. No período sanitarista, por meio da competência de urbanistas e administradores, viu a parte desocupada atrás das muralhas redesenhada – sua ocupação chegou a atingir 700 habitantes/ha. Nascia assim a Barceloneta e com ela mais adiante outros problemas.

Segundo Verena Andreatta (2010, pag. 72), em 1859 foi publicado o plano Ildefons Cerdá. Engenheiro decidido a estudar a cidade e os desafios do crescimento ordenado, ele propôs à urbe existente, mediante uma malha regular - quadrícula -, que reunia os planos periféricos.

O Plano de Cerdá, também conhecido como Plano do Ensanche (Expansão), conferiu uma base importante para Barcelona e permitiu a instalação de novas fábricas, habitações e equipamentos culturais para a nova burguesia que enriquecia, num processo acelerado, o conhecido “Renascimento Catalão”.

Esse plano conjugava cidade e porto e teve vida longa, de quase um século, pois somente em 1982 começaram a afluir recursos públicos para as obras de melhoria da cidade – porto para os Jogos Olímpicos de 1992. Já em 1985, haviam sido criadas empresas municipais de capital misto para execução de projetos de infraestrutura, comunicações e transporte.

Segundo Compans (2004, p. 23) foi elaborado em 1986 o plano “Áreas de Novas Centralidades” que planejavam o desenvolvimento de 12 pontos da cidade para posterior implantação das áreas olímpicas. As obras para o evento foram financiadas a partir de parcerias público-privadas, sendo 1/3 financiado pela iniciativa privada. Em 1988 foi elaborado o “Plano Estratégico Econômico e Social de Barcelona” que visava fazer de Barcelona uma referência para Europa.

O porto da cidade, Port Vell, próximo ao centro histórico começou a perder fôlego. Urgia um plano para a cidade, não esquecendo o seu porto. O Plan Especial de Port Vell foi aprovado pelo Conselho de Administração do Porto Autônomo de Barcelona, em março de 1988, com os seguintes objetivos: (1) a reutilização do espaço portuário para usos lúdicos, culturais e turísticos; (2) a integração e dotação de algumas atividades e de alguns equipamentos para o distrito de Cidade Velha; e (3) a abertura da cidade ao mar.

Para gestão do empreendimento foi configurada uma gerência específica denominada Gerência Urbanística Port 2000, que visava planejar, construir e dirigir as obras de remodelação, com poderes decisórios sobre a área, com o intuito de gerenciar e acompanhar concessões a terceiros.

Iniciadas as obras no Port Vell começaram a despontar edifícios novos, o ansiado aquário, diversões variadas, a Rambla del Mar, o belo World Trade Center, e o estudo final sobre o canal diretamente aberto ao mar para evitar possíveis acidentes entre navios e veleiros do porto esportivo. O Antigo bairro dos pescadores foi renovado a partir da mais valia gerada pelo empreendimento do Port Vell.



Figura 1: Barcelona, Port Vell (dazt.wikispaces.com)

O Hotel Vela de Barcelona, que junto com a renovação do cais dos Pescadores e a continuação do Paseo Juan de Borbón até o cais norte, constituem a fase mais recente da implementação do Port Vell. O número considerável de turistas a Barcelona anualmente, muito tem a ver com o significado do Port Vell para essa cidade graciosa da bela Espanha.



Foto 6: Port Vell, novo waterfront de Barcelona ([www.panoramio.com](http://www.panoramio.com))



Foto 7: Port Vell, destaque para o prédio da Autoridade Portuária ([www.soulofamerica.com](http://www.soulofamerica.com))



Foto 8: Port Vell vista panorâmica ( [www.es.wikipedia.org](http://www.es.wikipedia.org))

### 2.3.3

#### **Victoria & Alfred Waterfront, Cidade do Cabo, Africa do Sul**

A Cidade do Cabo tem cerca de 3,4 milhões de habitantes e está situada na península do Cabo, entre Table Mountain e o oceano Atlântico. Antes do período colonial inglês iniciado em 1806, durante um século e meio a África do Sul submeteu-se à administração geral da Cia. Holandesa das Índias Orientais que usufruía da sua baía como ponto de abastecimento de seus navios, fixando assim o primeiro estabelecimento europeu na África.

Jan van Riebeeck, em 1652 fundou uma vila com a finalidade de dar acolhida às embarcações holandesas na rota Europa e Índias Orientais. Assim foi fundado o Cabo da Boa Esperança, o célebre Cabo das Tormentas, onde os oceanos Pacífico e Indico se encontram, e que foi dobrado por Vasco da Gama, pois até então, dizia-se que ninguém conseguiria contorná-lo.

Em 1806, os ingleses passaram a administrar a Cidade do Cabo em lugar dos holandeses, nomeando um governador e todo ritual inerente ao jugo inglês. A interação da Cidade do Cabo com o mar deve-se à sua posição geográfica apreciada desde a época em que as viagens buscavam a rota ideal para a aquisição de especiarias, principalmente.

A história de Waterfront data de 1860 quando o príncipe Alfred, segundo filho da rainha Victoria, colocou a primeira pedra para a construção da barreira nas águas do mar de Cape Town. A cidade, que abriga a sede do Parlamento, ainda hoje é um importante polo comercial e industrial sendo seu porto o principal

do país devido ao seu importante papel no desenvolvimento econômico associado às atividades de exportação – refinação de petróleo, automóveis, indústria química e construção naval.

O desenvolvimento populacional diante da carência de infraestrutura de serviços acarretou problemas como falta d'água, de energia, de habitação e como consequência, a escalada da criminalidade, da poluição ambiental, além de outras mazelas. A população da cidade também esteve bastante envolvida com movimentos e lutas raciais, foi palco de fatos históricos que marcaram o lugar tendo abrigado em sua prisão líderes como Nelson Mandela.

A zona portuária da cidade é composta pelo *Table Bay* e as baías de Victoria e Alfred que constituem junto com as áreas circundantes a parte histórica da cidade. Em 1985 visando melhorias na infraestrutura e crescimento econômico na região, foi criado um Grupo de Trabalho e em 1987 foi proposto que as áreas históricas em torno das docas Victoria e Alfred, fossem reestruturadas para dar origem a um local de uso misto – residencial, comercial e turístico – além da manutenção da função portuária.

Uma série de itens foi proposta pelo Grupo de Trabalho e atendida – inclusive a premissa de que a propriedade dos terrenos portuários deveria estar sob a tutela de uma única autoridade para que o projeto de revitalização pudesse se realizar com liberdade e autonomia. Assim, toda essa área foi doada ao Estado e criada então a empresa Victoria & Alfred Waterfront Company (V&AW), para administrar o programa de revitalização.

Os sócios-proprietários do V&AW são fundos de pensão estatais vinculadas a empresas públicas que atuam na área de transporte em geral. A companhia V&AW opera o empreendimento com funções tais como: locação imobiliária, segurança, limpeza, manutenção, marketing e administração.

Com a bem sucedida V&A Waterfront, lideranças da cidade criaram a Cape Town Partnership, parceria público-privada que deu origem a um Central City Improvement District (CID), outra denominação para o *Business Improvement District* (BID). Dispunha de força legal para receber impostos a serem aplicados na área objeto do BID, impedindo a deterioração do centro da

Cidade do Cabo e tornando o local mais seguro, com as características de uma área requalificada por um BID.

Até a criação da Companhia Victoria & Alfred Waterfront Company, em 1988, o porto atravessou algumas reformas, começando aí sua real revitalização. Buscou-se a dupla finalidade de porto turístico e comercial, embora fosse mantido o escopo do porto comercial atuante. A revitalização da área trouxe um grande desenvolvimento turístico, a ponto de se contabilizar 22 milhões de turistas anuais, incluindo-se os moradores locais que prestigiam e acolhem o porto renovado.



Foto 9: Victoria & Alfred Waterfront, com Table Mountain ao fundo.  
[www.shutterstock.com](http://www.shutterstock.com)



www.shutterstock.com · 64061314

Foto 10: Construção vitoriana, estilo arquitetônico comum no Victoria & Alfred Waterfront.  
www.shutterstock.com

#### 2.3.4

#### **Puerto Madero – Buenos Aires, Argentina**

Buenos Aires, capital da Argentina foi fundada em 1536 por Dom Pedro de Mendoza em um local que servia exclusivamente aos interesses dos seus conquistadores espanhóis na defesa contra possíveis invasões portuguesas. Embora Buenos Aires não tivesse um porto com as características ideais para seu bom desempenho, a cidade deixava-se penetrar através do Cabo Horn, ao sul da Argentina, apesar de ser uma área de difícil navegação.

Entre os séculos XVII e XIX obras foram efetuadas no sentido de permitir o seu desenvolvimento e a partir de 1800 o porto começou a passar por estruturas para se chegar sua configuração atual: o Puerto Madero.

Ao cortar o liame que a unia à Espanha, Buenos Aires se impôs como um exportador de matérias primas e importador de produtos europeus manufaturados. Como consequência, explodiu a imigração, entre 1857 e 1914. Em 1897, com o apoio do governo, o engenheiro Luís A. Huergo e Eduardo Madero, concluíram as obras do então Puerto Madero.

Mas, como os demais portos do mundo, o Madero teve também que ser revitalizado devido à redução de suas atividades e esvaziamento da área. Após diversas tentativas em 1989 sofreu suas primeiras alterações em uma tentativa preparatória para candidatura aos Jogos Olímpicos de 1992, que afinal foi sediada por Barcelona.

O processo para revitalização se inicia com um concurso nacional de ideias organizado pela Sociedade Central de Arquitetos que foi resultado de debates entre a municipalidade e a Junta de Barcelona (GIACOMET, 2008, p. 76). O concurso visava a apresentação de propostas abrindo possibilidades de exploração do potencial da área que iriam gerar as diretrizes para proposta final e normas urbanísticas para região. A partir do concurso se iniciaram novos debates sobre os procedimentos para implantação do projeto.

Em novembro de 1989 o Ministério de Obras e Serviços Públicos, o Departamento do Interior e da Cidade de Buenos Aires assinaram os atos constitutivos para criação de uma sociedade anônima denominada "*Puerto Madero Old Corporation S/A*" que tinha como função a gestão do desenvolvimento da área.

Os governos da Nação e da cidade atuaram como parceiros iguais. O acordo assinado dava a transferência da totalidade da área para a *Puerto Madero Old Corporation SA*, enquanto o governo da cidade ficou encarregado da regulamentação do desenvolvimento urbano.

Em 1992, as obras de reconversão começaram céleres visando os galpões, a recuperação da ferrovia de Buenos Aires e mais uma série de atividades que fariam dessa metrópole o cartão postal para o início de 2000. Como grande parte dos casos, a área revitalizada se constitui de equipamentos de uso comercial, áreas de lazer e entretenimento e áreas de habitação, além de um polo gastronômico associado ao turismo. A valorização do patrimônio e identidade do lugar assim como a valorização fundiária, se deram a partir das obras de reconversão dos galpões, e instalação do mobiliário urbano localizado ao longo do passeio de pedestres, proporcionando espaço de lazer e de passeio, conformando-se uma estratégia de atração e de recuperação dessa área para a cidade.



Foto 11: Puerto Madero, [www.panoramio.com](http://www.panoramio.com)



Foto 12: Puerto Madero, armazéns requalificados fonte: Wikipedia

### 2.3.5

#### Kop Van Zuid – Rotterdam, Holanda

Roterdã, cidade integrante dos Países Baixos na província de Zuid-Holland, fundada em 1340, tornou-se um dos mais importantes centros portuários comerciais quase no final do século XVII por ocasião da abertura de uma considerável via de embarcações transoceânicas e a conseqüente abertura para o mar do Norte, de grande bacia do Reno.

Como conseqüência, nas duas margens do canal navegável Nieuwe Waterweg houve uma simbiose entre as atividades portuárias com a indústria cidadina, destacando-se em setores variados, como: têxtil, petroquímica, madeira, construção naval, químico, alimentício, elétrico e outros que promoveram um crescimento econômico e social da região. Em 1832, com a anexação da Antuérpia à Bélgica e a construção do canal Scheur-Nieuwe Waterweg (1866-1872), Roterdã transformou-se em um dos portos mais importantes do mundo.

Apesar de a cidade ter sofrido bastante, sendo praticamente aniquilada pelos alemães na 2ª Guerra Mundial, Roterdã passou por uma reconstrução, visando retomar sua posição econômica e social. Em 1946, os planos elaborados com ênfase na “urbe” deram nova face à cidade, conservando alguns edifícios remanescentes em Delfshaven, uma área situada na margem direita do rio Nieuwe Maas, que até 1886 era um município independente.

O projeto de sua revitalização não foi modesto, tinha como objetivo principal transformar a área em um polo multifuncional, estendendo sua intervenção na revitalização das áreas circundantes com objetivo de promover a melhoria de toda a sua estrutura social, econômica e física.

No começo da implantação do Masterplan, baseado na boa qualidade do planejamento urbano, o setor da área privada não foi muito favorecido. Porém, à medida que as obras públicas foram evoluindo, a perspectiva de valorização da área foi se mostrando, assim como seu potencial, de modo que os empresários até então omissos, despertaram seu interesse pelos imóveis residenciais e pelos comerciais. O setor público era o principal investidor e *risk taker*.

Finalmente, com a constituição de uma parceria público-público<sup>17</sup>, novas situações se configuraram dando condições para o sucesso do projeto. Essa parceria foi benéfica para o Kop van Zuid, pois atraiu pessoas de nível social elevado – elevando o valor fundiário e o potencial comercial da área – além de não desconsiderar os bairros vizinhos, trazendo melhorias para os moradores locais (de classe econômica menos favorecida) – embora não tenham tido grande melhora no seu padrão de vida, posto que o projeto não foi relevante em termos de geração de novas oportunidades de trabalho e renda para essa população preexistente, abriram-se possibilidades de empregos indiretos a partir de serviços complementares, além da melhoria de seu espaço público.

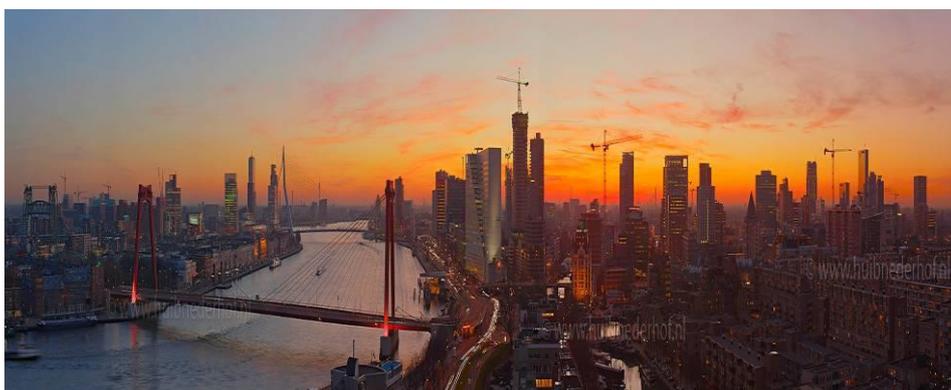


Foto 13: Kop Van Zuid, extraída do site [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

### 2.3.6

#### West Kowloon Reclamation- Hong Kong, China

Hong Kong é uma cidade localizada numa ilha próxima a China, naturalmente voltada para o mar e suas atividades associadas e, sobretudo, para o comércio e exportação. Sua história está ligada à primeira guerra do ópio quando a Inglaterra passou a administrar a ilha. Teve seu território expandido entre 1842 e 1898, devido ao crescimento populacional derivado do estabelecimento industrial, comum nas diversas cidades do mundo.

---

<sup>17</sup> Horizontalmente compreendendo os variados departamentos municipais, e verticalmente entre os mais diversos níveis de governo.

Os novos colonizadores levaram a Hong Kong seu método de crescimento comercial e suas práticas industriais foram se enraizando na cidade. A cidade se manteve sob o domínio inglês até 1997 quando foi devolvida a China. Muito se questionava sobre o destino da cidade e suas atividades após a sua retomada pela China pela divergência de propostas políticas, sociais e econômicas entre culturas tão diferentes.

Diante de uma cidade tão próspera, os dirigentes chineses não alteraram a estrutura que estava dando certo. Receberam Hong Kong em 1987 e procuraram criar melhorias que associassem sua imagem a China e a sua modernização, como por exemplo, por meio de concurso público internacional realizado para o porto em 2002. Foi escolhido o grupo de trabalho para o porto que criaria o West Kowloon Cultural District. A intenção seria preparar área considerável onde seriam desenvolvidos planos culturais e turísticos como a apresentação para o porto Victoria.

Os organizadores do projeto foram unânimes em dotar de espaços culturais o Victoria Harbor, visando uma ocupação da área com novos usos, e sua consequente revitalização.



Foto 14: A ilha de Hong Kong, uma das maiores densidades populacionais do planeta, com mais de 6 mil habitantes por km<sup>2</sup>.

[http://farm5.static.flickr.com/4076/4925450735\\_ca8ba327aa.jpg](http://farm5.static.flickr.com/4076/4925450735_ca8ba327aa.jpg)



Foto15: Hong Kong

[http://farm6.static.flickr.com/5124/5337708239\\_42bf486ac5.jpg](http://farm6.static.flickr.com/5124/5337708239_42bf486ac5.jpg)



Foto 16: Hong Kong: Prédio com 108 andares International Commerce Center

[http://farm6.static.flickr.com/5003/5338323564\\_de8fe4a685.jpg](http://farm6.static.flickr.com/5003/5338323564_de8fe4a685.jpg)

## 2.4

### Considerações sobre Revitalização em Zonas Portuárias

De acordo com o que foi apresentado nos itens anteriores, observa-se que as zonas portuárias estão sempre situadas em local privilegiado nas cidades e dotado de infraestrutura. Com a revitalização dessas áreas observa-se a transformação de centenárias e decadentes regiões, tornadas obsoletas pela velocidade da evolução das técnicas e dos processos de produção de riquezas, em dinâmicos irradiadores de desenvolvimento econômico, social e cultural. O centro da cidade ganha vida nova, com mais oportunidades de moradia, trabalho, transporte e lazer, onde anteriormente deixava de ser atrativa, mesmo dispondo de localização privilegiada.

Para a implantação desses projetos são necessários novos instrumentos urbanísticos, como, por exemplo, a operação urbana consorciada, que possibilita o investimento em infraestrutura com recursos privados. Benefícios fiscais são também oferecidos de forma a atrair investidores necessários ao projeto. Além disso, possibilita inverter o processo de crescimento da cidade mesclando os usos, convivendo harmonicamente o uso habitacional com outras funções de cunho comercial, empresarial, institucional e cultural. Mudanças e melhorias são implementadas às atividades estritamente portuárias, como provam as experiências em Roterdã e Barcelona.

Unem-se as estratégias de fortalecimento econômico, renovação de atrações turísticas, criação e a valorização da beleza natural, como verificamos na experiência da Cidade do Cabo, com sua geografia, e também como superar os desafios sociais e o desafio de receber os Jogos Olímpicos.

### 3

## FORMAÇÃO URBANA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Este capítulo tem como objetivo apresentar a evolução histórica da área, enfatizando sua formação urbana, usos e transformações ao longo do tempo relacionadas às atividades políticas e econômicas do país. Estas transformações foram impulsionadas com a chegada da família real portuguesa em 1808 e consequente abertura comercial dos portos às nações amigas.

Visando melhor entendimento da questão o capítulo foi dividido em cinco partes: (1) origens da ocupação que esclarece as primeiras formas de ocupação e seus motivos; (2) ocupação no Império que apresenta de que forma a região foi efetivamente se transformando em uma área urbana; (3) a República e a instalação do porto e as diversas obras empreendidas; (4) o esvaziamento da zona portuária devido à modernização tecnológica de operação, crise energética e abertura de grandes vias de circulação segregando a área, e (5) iniciativas para a revitalização relatando os diversos Grupos de Trabalho formados dentro da Prefeitura e legislação visando preservação de prédios e ambiência cultural e urbana.



Foto 17: Pier Mauá, fonte: [www.piermaua.com.br](http://www.piermaua.com.br)

### 3.1

#### Origens da Ocupação da Zona Portuária

Desde o início de sua ocupação, a zona portuária já apresentava esse caráter e uso devido às condições geográficas e áreas livres. Segundo Gerson (2000, p. 06) a baía apresentava águas tranquilas o que favorecia a instalação do porto, além da sua localização próxima às áreas de comércio. No período extrativista a produção já era escoada pelos pequenos portos localizados nessa área.

Logo depois da fundação da cidade, as principais atividades comerciais e portuárias se fixaram entre o morro do Castelo e São Bento onde já havia atividade de comércio e povoamento mais seguro. O Porto dos Padres da Companhia, que pode ser considerado o primeiro porto, se localizava atrás da ponta do Calabouço com ancoradouro e armazéns para sal para estocagem de mercadorias.

O centro econômico, religioso e administrativo se expandia ao longo do litoral na direção do Morro de São Bento (ocupado a partir de 1590 pelos beneditinos). Pelo eixo da Rua Direita, ligando a área do Morro do Castelo ao São Bento, era uma expansão dos arrabaldes do Morro do Castelo, que ia se fixando nos vazios entre propriedades religiosas instaladas nos dois morros (FRIEDMAN, 1999).

A ocupação da atual área portuária, no entanto, ainda tinha um caráter rural e somente no século XVIII começou a ser ocupada por chácaras que permitiam uma espécie de fuga do centro e ao mesmo tempo um fácil acesso. Essa ocupação retardou a urbanização da área por apresentar grandes lotes que possibilitavam culturas agrícolas de subsistência, o que dificultava a atividade comercial e mantinha o caráter rural.

O Rio de Janeiro do final do século XVII ao início do século XVIII tinha como principal responsável pelo seu desenvolvimento econômico a mineração. Segundo Sérgio Lamarão (1991) a ligação direta do Estado do Rio de Janeiro com Minas Gerais fez do Rio de Janeiro o ponto de intercâmbio da exportação do minério para Lisboa. O porto do Rio passou a ser ponto de parada dos navios da

metrópole que traziam escravos e gêneros alimentícios e levavam ouro e diamantes. Tal fato fez da cidade capital em 1763 e sede do vice-reinado no final do século, se tornando o principal centro urbano da colônia.

O cais do Valongo se estabeleceu como ponto principal de comércio de escravos e logo ao redor foram se estabelecendo locais de fabricação de objetos de ferro como correntes, objetos de tortura e armazéns para locação temporária dos escravos para posterior comercialização e até mesmo a implantação de um Cemitério e do Aljube, prisão administrada pela Igreja que ficava próxima à Ladeira da Conceição. Ruas começaram a ser abertas, mangues e pequenos rios foram sendo aterrados visando o melhoramento de fluxos e sua ligação com as áreas de comércio da cidade.

A área em questão sempre funcionou como uma área de apoio às atividades principais da cidade, funcionando de forma periférica e com funções pouco nobres associadas aos seus trabalhadores e a uma população mais marginalizada (MELLO, 2003, p. 32; CARDOZO et al, 1987). No entanto, a área apresentava um papel importante na manutenção, infraestrutura, crescimento e no próprio papel da cidade na colônia e metrópole.

O crescimento dos fluxos na cidade e o crescimento populacional aumentavam a circulação de pessoas e mercadorias que tinham a zona portuária como porta de entrada na cidade. Desse modo, a região mostrava-se também permeável à entrada de doenças e epidemias que se instalavam com facilidade devido à insalubridade resultado da concentração e abrigo de população menos favorecida.

### 3.2

#### Ocupação da área no Império

Foi no século XIX que a área de fato se urbanizou e se estabeleceu. Em 1808 a Corte Portuguesa se transferiu para o Rio, trazendo consigo uma parte de sua população e todas as suas necessidades materiais. Segundo Lamarão (1991), a corte trouxe uma população de 15000 pessoas para uma cidade povoada por 50000. Muitas casas foram erguidas, assim como edificações que davam apoio às necessidades de uma população de diferentes hábitos.

A cidade se torna sede do governo português e para atender a esse caráter assim como amenizar o impacto do aumento da população e da implantação das novas atividades foi necessário melhorar a sua circulação interna. Abriram-se ruas e outras receberam melhoramentos. A cidade cresce em direção a Gamboa a partir do surgimento de novos trapiches, depósitos, pontos de atracação, do aumento das atividades de apoio na região e da necessidade de moradia que se estendiam da Prainha e Valongo para a Gamboa e demais praias.

O crescimento da população vem junto aos problemas sociais, urbanos e de saúde pública. É necessária a abertura de ruas, estradas, a melhoria nos transportes públicos, assim como a construção de equipamentos institucionais como prisões, hospitais e cemitérios. A visão sanitarista, científica e humanista europeia reforça a ideia de organização, limpeza e beleza nas cidades.

A incidência de doenças como varíola, febre amarela e cólera está diretamente associada à falta de higiene, de saneamento, das precárias condições de moradia. A instalação da Escola de Anatomia, Cirurgia e Medicina (1808) e da Academia de Belas Artes (1816) propiciou estudos conjuntos para tais edificações, resultando na qualidade sanitária e arquitetônica –, verdadeiros palácios de estilo neoclássico – que fizeram do Rio de Janeiro uma cidade digna de uma capital de Império (SANTOS, 1981).

Com a Carta Régia de Abertura dos Portos às nações amigas de Portugal, de 28 de janeiro de 1808 e o decreto nesse mesmo ano regulamentando os direitos de entrada e reexportação de mercadorias, o Porto do Rio de Janeiro teve um aumento bastante significativo no número de embarcações que frequentavam seu

porto. Em 1807 entraram na Bahia 778 navios sendo apenas um estrangeiro, enquanto em 1811 esse número já superava 5.000 navios (CARDOSO, 1991). Segundo informações extraídas do site [www.piermaua.com.br](http://www.piermaua.com.br), registrou-se:

1810 - 1.214 navios;

1816 - primeiro ano do Brasil-Reino, 1.460 embarcações;

1820, último ano da permanência de D. João VI no Brasil, 1.655 navios de guerra, de comércio e cabotagem de vários países, como Portugal, Inglaterra e Estados Unidos.

Embora a principal atividade econômica do Rio tenha sido a importação e exportação, a cidade não apresentava um porto que atendesse às reais necessidades de tal atividade. Em seu cais só eram capazes de atracar embarcações de pequeno porte, tendo as embarcações maiores que atracar ao largo da Baía da Guanabara. Desse modo, pequenas embarcações eram usadas para fazer o transporte – em etapas – até a zona portuária, o que causava atrasos e perdas.

O crescimento de tais atividades provocou certa especialização espacial. A Prainha, que já havia se convertido em principal entreposto do comércio de madeiras, teve o café como principal fator de dinamização.

O café era transportado em lombo de burro até os portos do fundo da Baía, onde era embarcado em faluas até a Prainha. O produto era depositado em armazéns e trapiches que se multiplicavam entre a Prainha e a Gamboa. Segundo Noronha Santos (1934), o grosso do comércio cafeeiro era feito no perímetro conhecido como Chacrinha, nas imediações da Prainha, da rua nova de São Bento.

Em 1858, com a chegada do trem, as mercadorias que iam e vinham do interior para o porto passavam então a ser transportadas por trem, embarcadas e desembarcadas na estação central. O transporte das mercadorias da estação para os depósitos da chacrinha e mercado (principalmente o café) era feito por carroças. Essa circulação de mercadorias na região fez incrementar o comércio e os serviços, reforçando a vocação da área, onde já eram comuns as oficinas de carroças (conserto e fabricação) que davam manutenção às carroças que faziam o trajeto cais, armazéns - estação.

A intensificação das atividades de serviços e comércio gerou a desvalorização dos terrenos residenciais na área, surgindo assim, as primeiras habitações coletivas da cidade, além da implantação de cortiços e estalagens que surgiam de grandes terrenos desmembrados.

Por outro lado, grupos capitalistas disputam a compra de terrenos para construir e explorar os cais, armazéns, ramais ferroviários, e equipamentos de apoio às atividades do porto. Entre 1853 e 1875 são elaborados diversos projetos de intervenção na costa da cidade, incluindo as áreas da Prainha e Gamboa. Segundo Mello (2003, p. 77):

Os mecanismos de financiamento destas obras passavam pela constituição de Companhias que, a partir de projetos de melhorias e de infraestrutura urbanas, negociavam concessões com o Poder Público para exploração por um determinado período, remunerando os investidores, a época denominados capitalistas, frequentemente pessoas próximas aos estamentos decisórios, ou vinculadas às instituições financeiras internacionais, como bancos e seguradoras. Além dos grupos privados interessados nestes mecanismos, havia dentro do próprio governo questões relativas à melhor forma de se gerirem os investimentos públicos.

Em 1852 instituiu-se uma comissão para alinhamento entre cais da marinha e da guerra e para a construção da Doca da Alfândega com instalação de um ramal ferroviário e dique de reparação de navios. Em 1870 instituiu-se a Companhia Docas D. Pedro II. O transporte de mercadorias, no entanto ainda era feito por carroças, o que tornava o percurso estação - ferroviária - docas, muito lento, deixando a estação abarrotada de mercadorias esperando por transporte.

Ainda em 1870, visando sanar o problema do transporte das cargas, foi inaugurado o Canal Marítimo da Estrada do Ferro que partia da Estação Central seguindo até a Gamboa. A Comissão de Melhoramentos da Cidade do Rio de Janeiro apresenta em 1874 uma série de estudos para melhoria urbana em 11 pontos da cidade, entre eles a zona portuária. A implantação da companhia Docas D. Pedro II na Saúde e da Estação Marítima, na Gamboa solidificaram a vocação portuária da área.

Do que seria o primeiro plano urbanístico da cidade do Rio de Janeiro pouco foi realizado em curto prazo (LAMARÃO, 1991, p. 27) apesar das autorizações concedidas para o arrasamento do morro do Senado e aterro de

grandes áreas (KESSEL, 2001, p. 27). Novos equipamentos de apoio à atividade do porto foram edificados em uma arquitetura refinada, glamourosa e detalhada em ornamentos. Com a implantação de infraestrutura na área, torna-se possível também a instalação de fábricas e moinhos, trazendo consigo toda a sua classe operária.

A urbanização da área possibilitou uma melhor circulação a partir de sua ligação com a área central, da extensão do transporte público por bondes até a região, abertura de ruas, aterros, construção de pontes e a abertura de túneis de ligação da zona portuária com o sistema ferroviário.

### 3.3

#### **A República e a Instalação do Porto**

Em 1889 se inicia o período republicano marcado pela necessidade de se romper com o passado e pela ideia de modernização e progresso. O início do século XX evidencia um forte movimento nacionalista mundial derivado do estabelecimento da república. O Estado, enquanto representante da nação, passa a ter grande responsabilidade na formação, bem-estar e manutenção dos seus indivíduos, desenvolvendo um senso de coletividade dentro de suas nações.

No início do século XX, mais precisamente em 1903, a Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil é comprada com a ação do governo federal. A empresa até então estava sob a administração do Engenheiro Paulo de Frontin, que em 1890 recebera concessão para a construção de um cais de atracação com 3.500 metros de extensão para grandes navios, na Saúde e na Gamboa. Da sua administração resultaram intervenções no porto, com o objetivo de firmá-lo comercialmente no mercado marítimo internacional.

Em 1903 foi liberada a verba para a construção do porto pela Comissão de Obras do Porto seguindo o projeto elaborado pela Empresa Industrial de Melhoramentos do Brasil na Saúde e Gamboa onde já proliferavam trapiches. O cais seria contínuo do Arsenal da Marinha até o Caju, setorizado em duas áreas; (1) para serviço de navegação internacional ou de longo curso; (2) denominado cais sanitário para embarcações de cabotagem. O projeto original seguia a

sinuosidade da orla foi alterado demandando grandes áreas de aterro e demolições.

O projeto dessa área e sua execução foram pensados de forma associada às grandes obras nas áreas centrais. O aterro realizado se fez com a terra proveniente do arrasamento do morro do Senado e parte do morro do Castelo, com objetivo de implantar uma malha viária e a Avenida Central.

Para a construção do dique Gamboa, foi necessário o aterro de um extenso e sinuoso trecho do litoral, de mais de 5 km de extensão, onde outrora se sucediam enseadas, pontões, praias, ilhas e falésias. Desapareceriam assim, entre outros, a Prainha, o Valongo, Valonguinho, Saco do Alferes, Saco da Gamboa, Praia Formosa, Ilha dos Melões, das Moças e do Ferreiro além de vários monumentos históricos, como o Aljube e a estação das barcas da Prainha, que modificaram bastante a paisagem do local.

Segundo Mello (2003, 34), “Entre o cais projetado e a orla da praia, a distância variava entre aproximadamente 25 e 400 metros, sendo que a faixa de 100 metros de largura a partir do cais seria ocupada da seguinte forma: (1) 25 metros para o cais onde seria a atracação e para os guindastes elétricos e os trilhos da Central do Brasil e Melhoramentos; (2) 25 metros para 17 grandes armazéns, casa de máquinas, guardamoria e edifícios administrativos; (3) 50 metros para uma avenida (Av. do Cais ou Rodrigues Alves), com construções dando de frente para o mar”.

Um primeiro trecho do cais do porto, denominado Cais da Gamboa, é iniciado em 1904 e concluído em 1906. Porém, o trecho totalizando 2.500 metros de extensão, entre a Praça Mauá e o canal do Mangue, se dá somente em 1910. Nesse trecho, aterrou-se superfície de 175.000 m<sup>2</sup>, que se somaria a aterros anteriores. Ao longo do aterro, é construída a Av. Rodrigues Alves e são instalados 18 armazéns internos, 96 armazéns externos voltados para a importação e exportação, além de 90 guindastes elétricos.

A primeira etapa da instalação do porto entre a área do Arsenal de Guerra da Marinha e as Docas Nacionais foi concluída em 1911. Apesar de ter inaugurado oficialmente em 1910, as obras de instalação do Cais foram concluídas somente em 1924 com a construção da sua segunda etapa que contava

com mais 1.500 metros de extensão, fazendo parte de conjunto de intervenções realizadas na Cidade com o objetivo de “modernizá-la”.

Nesse período, o porto do Rio de Janeiro concorria com os portos sul-americanos de Montevideo e Buenos Aires além do porto de Paris – que se mostrava como modelo de cidade da época. Cabe ressaltar que a construção do porto do Rio de Janeiro não sanava a demanda, que já havia crescido 50% em relação à estimativa original.

A conclusão das obras da linha do novo cais dá início ao processo de ocupação do grande trecho aterrado com a setorização das atividades portuárias entre: as de carga no novo cais e as de passageiros na Praça XV. Parte dessa área criada passou a ser utilizada como retroárea das atividades portuárias, e a parte restante foi sendo gradativamente preenchida por usos institucionais em função de necessidades operacionais e de atendimento à população do então Distrito Federal. O espaço resultante contrastou com os usos e com a morfologia existente no tecido limítrofe, isto é, nos Bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Sob a administração de Prado Júnior a cidade passa pelo plano de intervenção de Alfred Agache entre 1926 e 1930 que tinha como objetivo: remodelação, extensão e embelezamento. Seguiu o modelo europeu da Beaux Arts de Paris e dos modelos urbanísticos da época que faziam analogia ao funcionamento do organismo humano, e trabalhavam principalmente o zoneamento e a legislação urbanística. O plano consolidou as funções já desenvolvidas na área e sua espacialidade e acrescentou outras atividades associadas às negociações, ao intercâmbio e abastecimento.

Segundo estudos elaborados pela Secretaria Municipal de Urbanismo da cidade<sup>18</sup> (SMU), a zona portuária do Rio de Janeiro era ocupada até a década de 30 principalmente por armazéns públicos e privados de estocagem de produtos importados e por escritórios de firmas importadoras. Já nas décadas de 30 e 40 se estabeleceram na área prédios públicos, das esferas federal e estadual – Polícia

---

<sup>18</sup> Em 11 de maio de 1993 foi criado um Grupo de Trabalho instituído pelo Decreto 12.065 formado por representantes de diversos setores da administração municipal que buscaram atingir as metas que nortearam sua instituição, como também estabelecer bases para um processo de ação que efetivamente promovesse a revitalização da Zona Portuária.

Federal, Alfândega e Hospital dos Servidores do Estado; o Píer Mauá destinado ao movimento de passageiros e o Cais de São Cristóvão e Caju, destinados ao movimento de cargas, atendendo a setorização prevista.

O intenso crescimento da cidade para as zonas sul e norte até a década de 50 trouxe um adensamento dessas áreas que provocou um enorme crescimento populacional e de veículos congestionando as vias intraurbanas. As áreas periféricas nesse momento passam a fazer parte do centro urbano da cidade. Como consequência na década de 60 a questão rodoviária e as intervenções urbanas foram o foco.

Em 1963, o governador do Estado da Guanabara (criado em 1960)<sup>19</sup> contrata a firma Doxiadis Associates para elaboração e execução de um plano urbanístico para a cidade baseado exclusivamente na ideia de eficiência. O plano se apresenta como um plano diretor, baseado em análises e projeções a partir de instrumentos técnicos. Sua principal intervenção para a zona portuária foi o projeto para a construção do elevador da Avenida Perimetral e o prolongamento do túnel Catumbi-Laranjeiras até a Avenida Rodrigues Alves. Posteriormente a Avenida Perimetral foi responsável ainda pela ligação com a Ponte Rio-Niterói, Linha Vermelha e indiretamente com a Via Dutra e a rodovia Washington Luis.

A abertura da Avenida Central e a construção da Avenida Perimetral provocaram um isolamento da zona portuária que se dissociou do centro da cidade, sendo limitada por vias de circulação de veículos. Do mesmo modo, as vias expressas reduziram o fluxo na área, já que esta já não era mais o acesso para outras regiões.

O antigo Departamento Geral do Patrimônio Cultural (D.G.P.C.), atual Subsecretaria de Patrimônio Cultural, Intervenção Urbana, Arquitetura e Design (GP/SUBPC), do Gabinete do Prefeito, realizou inventário arquitetônico que identificou diferentes grupos estilísticos no conjunto edificado da Área Portuária.

---

<sup>19</sup> Único caso de cidade-estado no Brasil, criado em 1960, cujo governador eleito, Carlos Lacerda, exerceu o cargo até 1965. Com a Lei Complementar 20 de 01 de julho de 1974, decidiu-se pela fusão do Estado da Guanabara, com o Estado do Rio de Janeiro, a partir de 15 de março de 1975, mantendo-se a denominação de estado do Rio de Janeiro.

Esses grupos foram associados cronologicamente a fatos políticos e econômicos ocorridos na Cidade e no país, conforme abaixo:

Em 1907, é aprovada a extensão do cais do porto entre o canal do Mangue e o Caju, cujas obras só se iniciam em 1924 e foram concluídas em 1932. Com o nome de cais de São Cristóvão, este trecho do cais do porto, com 2 mil metros, receberia futuramente a Avenida Rio Branco. Posteriormente, completando o sistema portuário, construiu-se de 1949 a 1952, mediante aterro, o Píer da Praça Mauá. Em 1962, foi a vez da construção do cais do Caju, ou cais dos Minérios, um prolongamento sobre o aterro, da Ponta do Caju, sob a Ponte Rio-Niterói, esta construída de 1968 a 1974.

### 3.4

#### **O Esvaziamento da Zona Portuária**

A exacerbação do nacionalismo e o estabelecimento dos governos totalitários em todo o mundo levaram ao extremo os poderes governamentais em nome do bem-estar da nação. O fim da segunda guerra e a extinção gradual dos governos totalitários traz grande reflexão acerca do poder do Estado e suas práticas. A crise energética da década de 70, o alto nível de desemprego e o corte de ações sociais associados às longas jornadas de trabalho e ao crescimento do consumo, reduzem o poder e a crença no Estado.

A cidade do Rio de Janeiro sempre teve como principal atividade econômica, a atividade portuária, valorizada devido a sua posição de capital do país. Mesmo diante do ciclo do ouro, extraído principalmente no interior de Minas Gerais, ou do ciclo do café, principalmente produzido em Minas Gerais e São Paulo, a cidade mantinha suas atividades e o seu status devido à obrigatoriedade da passagem dos produtos comercializados por seu porto.

A transferência da capital do país para Brasília reduz consideravelmente o volume e a movimentação no porto da cidade do Rio de Janeiro, além de um esvaziamento político, econômico e administrativo. A realização de novas e significativas ligações viárias na cidade (túneis e viadutos) sobre eixos já

existentes acarretaram impactos sobre a área portuária e tem na construção do complexo viário da Perimetral seu exemplo mais significativo.

O crescimento para as áreas sul e norte também causam um esvaziamento das áreas centrais, que no caso da zona portuária, se torna ainda mais significativo devido à segregação espacial após a abertura de grandes vias de circulação. Do mesmo modo, a transferência das atividades industriais para o subúrbio modificou significativamente o caráter e a dinâmica da área.

Outro fator que causou grande impacto na área foi a modernização nos processos tecnológicos do sistema operacional portuário. O sistema de esteiras rolantes e containers modificava toda a operação portuária – seus equipamentos e sua espacialidade, necessitando de grandes pátios descobertos e não mais dos armazéns fechados. Desse modo, os terminais portuários se estenderam na direção do Caju, onde havia áreas livres que possibilitavam a implantação dos pátios para movimentação dos containers.

Inicia-se o processo de degradação física da retroárea da Zona Portuária em função da troca de atividade, antes predominantemente importadora, para exportadora e também pela inadequação de seu sistema operacional para as novas demandas. Consequentemente, vemos de forma gradativa a perda da competitividade com outros portos do país e do mundo;

A instabilidade econômica da década de 1980 traz a decadência do poder dos Estados Nacionalistas, sofrendo forte influência da política neoliberal, que marcou esta década, diminuindo a intervenção estatal e fortalecendo a iniciativa privada. “Como memória coletiva da depressão, desemprego em massa e privação começam a desaparecer, o Estado se mostra mais como um problema do que como solução”. (GARLAND, 2001: 94). Cresce o pessimismo e a ideia de que nada funciona – *nothing works*. Prática corrente, a privatização vai se tornando prática corrente no país.

A “Década Perdida” da economia brasileira, trouxe em seu bojo a redução de importância do estado brasileiro, seja nas funções de investidor de obras e equipamentos de infraestrutura, seja como gestor das funções de segurança, saúde e educação. A área de estudo reflete de forma crua esta questão quando se

verifica o estado de abandono das estruturas físicas existentes devido a uma falta de interesse de investidores por todas as razões já comentadas.

### 3.5

#### **Iniciativas para a Revitalização da Zona Portuária**

Diante do esvaziamento da área de suas funções, o governo começa a intervir buscando incentivar o uso da área, trabalhando ainda com base no caráter já estabelecido na área, comércio e economia internacional. Na década de 70, foi implantado o Centro Internacional de Comércio com o objetivo de manter viva a atividade portuária na área. Esta proposta ignorava completamente o conjunto edificado local, bem como a realidade sócioeconômica existente nos bairros limítrofes.

O isolamento e a estagnação da zona portuária trouxeram a preservação de muitos dos seus edifícios pela própria falta de transformações na área. Ainda hoje encontram-se no local exemplares desde a arquitetura colonial ao moderno. No entanto muitos de seus exemplares arquitetônicos já haviam sido demolidos nas intervenções urbanas anteriores.

A prática patrimonial, que já se desenvolvia desde 1937 visando preservar exemplares arquitetônicos de relevância na produção brasileira, intervém na área, visando manter também a sua memória. A atividade de preservação de edifícios arquitetônicos de relevância histórica, hoje classificados como Patrimônio Histórico e Cultural, pode ser dividida em três momentos (MEDEIROS: 2005): (1) estabelecimento do SPHAN e preservação centrada em edifícios e monumentos; (2) ampliação, entre as décadas de 60 e 90, de sua atuação inserindo-se na política urbana e em políticas inclusivas; (3) implementação de processos de revitalização associados à lógica do mercado, valorização de culturas locais, associação ao desenvolvimento turístico.

Desse modo, na década de 80, foi criada a Área de Preservação do Ambiente Cultural dos Bairros Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro. A lei municipal 971/87, ou Projeto SAGAS, tinha como objetivo preservar as características urbanas: malha viária e o conjunto edificado da área e não só o

objeto arquitetônico. O limite desta APAC excluiu, quase totalmente, a área de aterro referente à Zona Portuária, regulamentada, posteriormente, pelo Dec 7351/91.

Foi na década de 90 que a questão da revitalização foi de fato discutida e algumas medidas legais foram adotadas por parte do governo visando trazer novos usos que viabilizassem a ocupação da área novamente, como segue abaixo:

- Extinção da PORTOBRÁS, órgão de gerenciamento de todos os portos brasileiros. A administração do Cais do Porto passou a ser de competência da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), assumindo posicionamentos contraditórios na forma de conduzir a revitalização e modernização de suas instalações.

- Decreto 10.057 de 13/03/91 – regulamentou o Grupo de Trabalho criado com o objetivo de estudar e definir parâmetros de uso e ocupação do solo para a revitalização e desenvolvimento da Área Portuária do Rio de Janeiro.

- Decreto 10.381 de 17/08/91 – Criou a Câmara Técnica com o objetivo de formular legislação específica de ocupação da Área. Como resultado, chegou-se a uma legislação urbana que tentou em vão compatibilizar os diversos interesses das entidades públicas e privadas representadas na Câmara Técnica. Foram selecionadas e encaminhadas para tombamento onze edificações identificadas como de importância histórica e cultural para a área, além da definição por consenso de uma área prioritária para intervenção.

- Decreto 11.860 de 23/12/92 – delimita a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Zona Portuária, que permite a aplicação de legislações especiais para implantação de novas atividades e usos.

- Decreto 12.065 de 11/05/93 – regulamenta novo Grupo de Trabalho com o objetivo de fornecer subsídios para elaboração de parâmetros de uso e ocupação do solo para a revitalização e desenvolvimento da Área Portuária.

- Protocolo de Intenções assinado, em 20/07/93, pela CDRJ e Prefeitura – constitui o Núcleo Básico de Coordenação para o desenvolvimento da Zona Portuária da Cidade do Rio de Janeiro.

- Documento assinado em 1/12/93 pelo Presidente da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) em conjunto com o Ministro dos Transportes – estabelece que a seleção dos projetos a serem executados dentro do Programa de Revitalização de Áreas Portuárias (REVAP) caberá a Prefeitura.

- Audiência Pública, em 12/01/94, convocada pela CDRJ – para implementação do Projeto de Revitalização do Porto do Rio de Janeiro (Projeto Pier Mauá). Nesta ocasião a Prefeitura, por meio do Conselho Municipal de Desenvolvimento Econômico (COMUDES) apresentou proposta de implantação do Centro Oceânico no Pier Mauá, desenvolvido pelo grupo francês Jacques Rougerie Architect – Cofrepeche – Arcora – Sodeg.

- Convênio de Cooperação entre a Cidade do Rio de Janeiro e a Região de “Île-de-France” assinado em 17/02/1994 pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e o Institut D’Áménagement ET Urbanisme de La Région d’Ile-de-France (IAURIF).

- Missão de Cooperação Internacional de 07 a 11/03/1994. Encontro do Grupo de Trabalho para a Revitalização da Área Portuária com os técnicos do IAURIF – arquiteto Jean Pierre Palisse, geógrafo Iuli Nascimento, COMUDES e Grupo do Plano Estratégico. Como resultado, foi proposta pelo IAURIF a criação de uma missão de pré-figuração encarregada de: garantir o desenvolvimento do projeto e sua formulação (programa, planos e regras de ordenamento), preparar os estatutos da sociedade ordenadora e sua organização técnica, e assegurar a promoção do projeto e a busca de parceiros e investidores.

- Apresentação ao Prefeito de então, Dr. Cesar Maia, em 21/03/1994, do Anteprojeto da Cidade Oceânica (anteriormente denominado Centro Oceânico) no Pier Mauá. O projeto pretendia impulsionar a revitalização da área com a criação de um local de exposição de conhecimentos sobre o mar, encontros técnicos, turismo e lazer. Este empreendimento seria o primeiro do gênero a ser implantado na América Latina.

- Missão de Cooperação Internacional, de 02 a 06/05/1994. Encontro do Grupo de Trabalho para a Revitalização da Área Portuária com a técnica do IAURIF – Helene Lovorel e COMUDES.

Como se pode notar com as medidas adotadas pelos governos, a revitalização da zona portuária segue o modelo de revitalização desta época conhecido também como urbanismo da terceira geração que tem como principal objetivo revitalizar áreas degradadas – como centros urbanos, áreas industriais e portuárias – por meio das intervenções pontuais com potencial para transformar a área, implantando novas atividades e usos que modifiquem o caráter do lugar.

A área é mapeada e analisada de modo a serem selecionados edifícios e conjuntos de edificações a serem mantidos, pontos de maior relevância, possíveis usos, legislações, novos equipamentos associados a uma visão global da área. Toda proposta é pensada com objetivos definidos, metas e parcerias, núcleos de interesse, sistema viário e setores prioritários de intervenção. Comumente são implantados edifícios associados às práticas culturais como museus, de caráter icônico que alteram a dinâmica do lugar.

## 4

### SITUAÇÃO ATUAL

#### 4.1

##### Estudos Quantitativos e Observação de Campo

De acordo com o zoneamento urbano determinado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 9 de março de 1962, pelo Decreto 898, instituiu-se a Região Administrativa da Zona Portuária que corresponde a uma área de 308,37 ha, ou o correspondente a 22,78% da área total do Município. A área se situa na costa leste do município e é limitada ao norte pela baía de Guanabara e ao sul pelos morros da Conceição, São Bento, Livramento e Providência – que tem seu conjunto edificado e características urbanas preservados pela lei Municipal 971/87 (Projeto Sagas).



Foto 18: Cibrazém,

Fonte: U/CGPU/1ª GPL

Os bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo fazem parte como um todo, do projeto SAGAS criado pela Lei 971/87 que preserva as características urbanas do conjunto edificado, como tipologia de edificações que são marcos tradicionais e lhes conferem características ambientais de grande relevância para a manutenção dos aspectos históricos, arquitetônicos e culturais da cidade.

A zona portuária se constitui dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju. O bairro da Saúde abriga o Moinho Fluminense, o Jardim Suspenso do Valongo, o Observatório Nacional do Valongo, conjunto residencial e comercial do Largo da Prainha, escadarias de pedra talhada da Pedra do Sal, Largo João da Baiana, a Fortaleza do Morro da Conceição, Sítio Quilombola da Pedra do Sal, o prédio da Polinter, a igreja N. Sra. da Saúde. O comércio e a tortura de escravos marcaram muito a história do bairro. O grande número de escravos pobres e doentes, por exemplo, contribuiu para a inauguração do primeiro hospital da cidade, chamado de Nossa Senhora da Saúde. O bairro da Gamboa abriga o Conjunto Habitacional dos Marítimos, o Hospital da Gamboa, a Cidade do Samba, Vila Olímpica, Cemitério dos Ingleses e apresenta um caráter predominantemente residencial devido à presença de grande conjunto de habitações. O bairro do Caju abriga a Casa de Banho de D. João VI, o do Santo Cristo abriga algumas atividades de pequeno comércio. Ainda assim apresenta uma população considerável devido à presença da favela localizada no morro da Providência.

A área pode ser entendida em duas partes considerando suas características urbanas e arquitetônicas: a parte mais antiga que se localiza próxima aos morros e áreas que contornavam o antigo desenho da costa conformada por um traçado colonial de ruas estreitas e pequenos lotes com sobrados e a parte nova construída a partir das obras de modernização do porto em 1903 com os armazéns, galpões e indústrias conformada por grandes lotes.

Tabela 1: População da cidade do Rio de Janeiro, ano 2000.

Fonte: site do Armazém de Dados

**Bairro: Saúde**

- Área Territorial (2003 ):	<b>36,38</b>	ha
- Total da População (2000 ):	<b>2.186</b>	
- Total de Domicílios (2000 ):	<b>706</b>	
- RA:	<b>I - Portuária</b>	
- Bairros da RA:	<b>Caju , Gamboa , Santo Cristo , Saúde .</b>	

**Bairro: Gamboa**

- Área Territorial (2003 ):	<b>111,29</b>	ha
- Total da População (2000 ):	<b>10.490</b>	
- Total de Domicílios (2000 ):	<b>3.190</b>	
- RA:	<b>I - Portuária</b>	
- Bairros da RA:	<b>Caju , Gamboa , Santo Cristo , Saúde .</b>	



### Bairro: Santo Cristo

- Área Territorial (2003 ):		<b>168,47</b>	Há
- Total da População (2000 ):		<b>9.618</b>	
- Total de Domicílios (2000 ):		<b>2.969</b>	
- RA:	<b>I - Portuária</b>		
- Bairros da RA:	<b>Caju , Gamboa , Santo Cristo , Saúde .</b>		



### Bairro: Caju

- Área Territorial (2003 ):		<b>534,75</b>	ha
- Total da População (2000 ):		<b>17.679</b>	
- Total de Domicílios (2000 ):		<b>5.259</b>	
- RA:	<b>I - Portuária</b>		
- Bairros da RA:	<b>Caju , Gamboa , Santo Cristo , Saúde .</b>		



A área portuária durante o período de intensa atividade industrial teve grande parte ocupada por edificações residenciais associadas à classe proletária que trabalhava nas atividades portuárias e industriais da região. Desse modo, se configura, desde essa época, por uma população predominantemente de baixa renda.

Com o aumento da demanda habitacional foram construídos conjuntos habitacionais e eram comuns cortiços e “cabeças de porco”. Posteriormente surgiram favelas que perduram até hoje como no morro da Providencia. As edificações residenciais se concentram na parte antiga da área. Esse caráter ainda

perdura, segundo dados do censo, 65% das famílias aí residentes viviam em 1980 com até 5 (cinco) salários mínimos mensais, segundo IPLANRIO<sup>20</sup>.

O esvaziamento da área de suas principais atividades econômicas trouxe também um esvaziamento populacional ainda corrente na área portuária como em outras regiões centrais e industriais, em contraposição ao crescimento populacional em áreas como a zona oeste e toda a Área de Planejamento 4, principal vetor de crescimento da cidade que vem conformando uma nova centralidade, originada com a ocupação da Barra da Tijuca, como mostra a tabela 2, a seguir:

Tabela 2 - População residente, segundo as Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas - 1991/2000  
Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Censo Demográfico 1991 e Base de informações por setor censitário do Censo Demográfico 2000

Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas	População Residente	
	1991	2000
<b>Total</b>	<b>5 480 768</b>	<b>5 857 904</b>
<i>Área de Planejamento 1</i>	306 867	268 280
<b>I Portuária</b>	<b>44 085</b>	<b>39 973</b>
II Centro	49 095	39 135
III Rio Comprido	82 344	73 661
VII São Cristovão	83 532	70 945
XXI Paqueta	3 257	3 421
XXIII Santa Teresa	44 554	41 145
<i>Área de Planejamento 2</i>	1 033 595	997 478
IV Botafogo	251 668	238 895
V Copacabana	169 680	161 178
VI Lagoa	177 072	174 062
VII Tijuca	194 483	180 992
IX Vila Isabel	197 800	186 013
XXVII Rocinha	42 892	56 338
<i>Área de Planejamento 3</i>	2 321 828	2 353 590
X Ramos	145 198	150 403
XI Penha	179 578	183 194
XXXI Vigário Geral	135 403	135 311
XII Inhaúma	138 748	130 635
XIII Méier	419 834	398 486
XIV Irajá	210 889	202 967

<sup>20</sup> Rendimento Familiar na Cidade do Rio de Janeiro IPLANRIO 1986.

XV Madureira	373 753	374 157
XX Ilha do Governador	197 158	211 469
XXII Anchieta	141 587	154 608
XXV Pavuna	180 273	197 068
XXVIII Jacarezinho	41 079	36 459
XXIX Complexo do Alemão	63 127	65 026
XXX Maré	95 201	113 807
<i>Área de Planejamento 4</i>	<i>526 302</i>	<i>682 051</i>
XVI Jacarepaguá	389 302	469 682
XXIV Barra da Tijuca	98 791	174 353
XXXIV Cidade de Deus	38 209	38 016
<i>Área de Planejamento 5</i>	<i>1 292 176</i>	<i>1 556 505</i>
XVII Bangu	371 172	420 503
XVIII Campo Grande	380 942	484 362
XIX Santa Cruz	254 500	311 289
XXVI Guaratiba	60 774	101 205
XXXIII Realengo	224 788	239 146

Comparativamente, segundo o site do Armazém de Dados<sup>21</sup>, a população residente na zona portuária (tabela 2961), é de 48.664, correspondendo a 15.771 domicílios particulares. Esse fato já mostra que a revitalização da área, mesmo antes de concluída, já está trazendo impactos desejados na área.

Reflexo das grandes intenções e poucas ações a zona portuária ainda revela um quadro desolador. Ruas largas, generosos corredores viários que viabilizam o acesso à cidade e a circulação na área, sem pedestres para dar vida ao bairro ou atividades que dinamizem esse espaço.

O tráfego intenso diurno de grandes eixos de circulação contrapõe-se ao isolamento e o vazio noturno. Edificações maltratadas e mal conservadas, predominantemente constituídas de galpões e armazéns na zona portuária, aumentam a insegurança da área, já que a maioria das edificações é fechada para o exterior. Ruínas e terrenos vazios completam a paisagem desoladora.

Pouco mais da metade de sua área edificada pertence aos governos federal e estadual e a empresas públicas<sup>22</sup>. O fato de a área ser constituída principalmente por imóveis pertencentes à União, vazios, subutilizados ou abandonados,

<sup>21</sup> atualizado em 05/05/2011 pelo censo de 2010

<sup>22</sup> Segundo levantamento de campo da Prefeitura.

remanescentes das áreas de aterro, dificultou bastante o processo de revitalização devido à dificuldade de se trabalhar legalmente a questão da ocupação do solo, ainda enraizada a antigas legislações engessadas, que impossibilitavam ou dificultavam novas ocupações.

Segundo Neves (1996), podem-se considerar os principais motivos para a estagnação da área: (1) a legislação restritiva; (2) remanescências de antigas intervenções urbanas que fragmentam a área; (3) superposição de poderes, dificultando resoluções jurídicas para ocupação e (4) crescimento da cidade para a zona sul e posteriormente para zona oeste junto à valorização dessas áreas, deslocando os investimentos.

Sem renovação construtiva, ou das atividades, o espaço público indica o pouco investimento na manutenção e conservação das ruas, calçadas, arborização, jardins e praças.

## 4.2

### **A Proposta do Grupo de Trabalho formado em 2001**

Em 2001, um Grupo de Trabalho foi formado no âmbito da Secretaria municipal de Urbanismo e Instituto Municipal Pereira Passos, que apresentou em agosto de 2001 o “PORTO DO RIO - Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro” que tem como principal intenção a reinserção da área objeto do projeto no tecido urbano da cidade, rompendo o caráter de isolamento dos bairros portuários além de atrair novos empreendimentos privados.

Nesse trabalho foram adotados os seguintes pressupostos básicos visando à realização do projeto que permeiam a atual proposta:

- **Tratar a área como um espaço estratégico de desenvolvimento**, incrementando seus potenciais latentes para promoção de núcleos econômicos, sociais e culturais da cidade;

- **Tornar a região atrativa para novos empreendimentos privados**, com ênfase nas atividades de serviços, comércio, lazer cultural e como espaço privilegiado de moradia para camadas médias da população;
- **Romper o caráter de isolamento dos bairros portuários**, articulando-os entre si, com o tecido urbano do Centro e com as principais vias de comunicação do conjunto da cidade, através do maior número possível de meios de locomoção: a pé, de bicicleta, em veículos motorizados, em sistemas de transportes alternativos, como bondes e barcas. Promover maior acessibilidade e atenuar seu atual papel de zona de passagem;
- **Reintegrar a área à paisagem e ao uso da Baía de Guanabara**, através de diversas finalidades como lazer, esporte, contemplação;
- **Valorizar o patrimônio arquitetônico e urbano local** colocando em destaque seus elementos mais significativos;
- **Criar uma política que vise ao reaproveitamento de imóveis de valor histórico** para fins habitacionais, comerciais ou de serviços;
- **Investir em melhorias pontuais de locais emblemáticos**, para sinalizar a disposição governamental de aportar novos valores e quebrar a inércia que envolve toda a área; **da região portuária** que congregue os principais agentes locais, transformando-os em parceiros com amplos poderes para decidir e realizar os
- **Instituir um órgão gestor para o desenvolvimento** de empreendimentos necessários à implantação do Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária. A modelagem desse órgão poderia se basear no que foi feito para Puerto Madero em Buenos Aires: a Prefeitura do Rio de Janeiro, a Cia. Docas do Rio de Janeiro e a Rede Ferroviária Federal.

A partir dos pressupostos foram traçadas diretrizes para a efetiva revitalização, ocupação com novos usos e crescimento da área:

- **Aprovar um programa claro de intenções**, acordado entre representantes do poder municipal e federal, para a realização de um plano global de desenvolvimento e revitalização da área.
- **Promover a integração das atividades portuárias**, que deverão permanecer localizadas na orla do cais da Gamboa, às novas formas de uso que acontecerão nos trechos a renovar;
- **Alterar as atuais condições de utilização e ocupação do solo** na área, adequando-a para implantação de atividades e formas de uso misto e/ou de comércio e de serviços;
- **Estabelecer novos marcos espaciais e núcleos funcionais** que promovam a descentralização de investimentos, a multiplicidade de funções e a maior variedade possível de concepções arquitetônicas, que ajudem a marcar a implementação dos processos de transformação;
- **Selecionar localizações estratégicas que funcionem como meios indutores da requalificação** ambiental e urbana, pela implementação de projetos especiais que valorizem bens tombados, eixos históricos de circulação, áreas de convívio e lazer da população, terminais de transportes, etc.;
- **Solucionar conflitos viários e ambientais**, desestruturadores da imagem do bairro, como vias privadas e bloqueadas, da poluição atmosférica, do cerceamento da visão da baía de Guanabara;
- **Promover significativa melhoria dos serviços** e equipamentos urbanos para os atuais moradores, fiéis depositários da memória e cultura dos bairros portuários;
- **Incrementar a apropriação do espaço público** através do desenvolvimento de programas de incentivo ao uso residencial e, ampliação das atividades comerciais;
- **Valorizar antigas formas arquitetônicas**, indicando-as para preservação, mas induzindo seu aproveitamento alternativo, criando campo propício ao desenvolvimento de projetos voltados à reciclagem das edificações, como

os chamados *lofts* e alternativas habitacionais para camadas com renda mais baixas;

- **Fomentar o crédito e o apoio às atividades econômicas de pequena escala** existentes nos bairros, dotando-as de capacidade de competição num mercado reaquecido e de maior potencial de concorrência.

Desse modo, pode-se observar o posicionamento na prefeitura sobre principal intenção a reinserção da área objeto do projeto no tecido urbano da cidade, a requalificação ambiental e urbana criando áreas públicas de convivência, rompendo o caráter de isolamento dos bairros portuários, e intenção de incentivar atividades econômicas.

### 4.3

#### A Proposta de uma Nova Estrutura Urbana

Seguindo a prática adotada em grandes cidades, a modernização e reconversão para implantação de grandes equipamentos voltados ao lazer, à cultura e ao comércio, são realizadas nos galpões e armazéns com objetivo de reciclar esses edifícios sem uso e imprimir marcas da paisagem portuária no novo empreendimento. Esta também é a orientação da atual proposta carioca.

Para que a proposta tenha sucesso, torna-se necessário combinar o uso das formas edificadas com as novas funções, dotando o espaço urbano de padrões de qualidade e tratamento ambiental. Com esse objetivo, foram identificados núcleos de interesse ao longo dos três quilômetros e meio do Cais da Gamboa.

O critério de seleção desses núcleos baseou-se em localizações que reúnem possibilidades de combinação dos eixos transversais com o corredor viário da orla marítima (Avenida Rodrigues Alves) ao longo da qual estão os dezoito armazéns. A intenção seria criar pontos estratégicos para potencializar as intervenções.

Destaca-se a reabilitação do Morro da Conceição, colina situada na extremidade da Praça Mauá, que vem sendo realizada pela Prefeitura, visando beneficiar o existente uso residencial em área de inegável valor histórico que foi escolhido como ponto de partida das obras de implantação do projeto Porto Maravilha. Com um orçamento previsto de cerca de R\$ 8 milhões apenas para

recuperação das ladeiras históricas, as obras também reunirão melhorias no calçamento, na iluminação pública e na pavimentação, o que garantirá ainda mais qualidade de vida para os quatro mil habitantes da região. Também serão recuperados o Jardim do Valongo, a Casa da Guarda, o sanitário público, a Pedra do Sal (conhecida por Pequena África, pois era ali onde os escravos desembarcavam dos navios negreiros), e restaurada a Igreja de São Francisco da Prainha.

Também devemos destacar a Unidade de Polícia Pacificadora (UPP), instalada no conjunto de favelas da Providência, no Centro do Rio de Janeiro, e os dois teleféricos ligando as favelas ao Centro e à Zona Portuária da cidade. Um deles vai fazer a conexão entre a Cidade do Samba, na Gamboa, e a Central do Brasil. O outro vai ligar a Praça Mauá à Avenida Francisco Bicalho, na Leopoldina, passando por outros morros da região, como Conceição, Livramento e o Morro do Pinto.

O Pier apresenta-se como o local mais emblemático para a requalificação de caráter físico com a implantação do museu do Amanhã, projeto do renomado arquiteto espanhol Santiago Calatrava que tem como objetivo se tornar um ponto turístico para cidade, sendo possível prever muitas alternativas de aproveitamento do seu entorno imediato, como por exemplo, equipamentos de apoio às atividades do museu.

Em dois outros trechos, as atividades comerciais e de serviços foram privilegiadas. Correspondem às interseções da Avenida Rodrigues Alves com as Avenidas Barão de Tefé e Professor Pereira Reis, a primeira em frente ao armazém 3 e a última, aos armazéns 13 e 14.

Os outros núcleos propostos encontram sua personalidade no aproveitamento dos galpões, segundo formas de utilização ditadas pela própria configuração das retroáreas. Beneficiados pelo dispositivo da lei que criou o projeto Porto Maravilha, que diz que 3% dos recursos obtidos com os CEPACs<sup>23</sup> têm que ser destinados à recuperação e preservação do patrimônio cultural da região, os antigos galpões ferroviários da Gamboa, com 3.600 m<sup>2</sup> cada, estão

---

<sup>23</sup> Certificados de potencial adicional de construção.

sendo recuperados para serem destinados a atividades culturais, a um custo de R\$ 8 milhões.

A valorização da paisagem natural do Morro da Saúde e da antiga igreja que deu nome ao bairro comanda a intenção de geração de um marco de valor ambiental e paisagístico na orla portuária, o único que não está reforçado por um eixo transversal. O espaço aberto a ser criado, em parque público, irá valorizar a encosta, tornando efetivo o uso da orla do cais, que nesse trecho não tem construções e poderia contar com a proximidade da ilha de Santa Bárbara para promover uma atração adicional ao desenvolvimento de um futuro projeto.

A implantação do programa de ocupação do antigo pátio ferroviário, projetado pela Prefeitura com uso habitacional, indica outro possível destaque na altura do armazém 10. O acréscimo do número de residentes na área atrairá usos complementares, sendo possível propor para o local a instalação de equipamentos educacionais aliados a um complexo esportivo junto à base da encosta.

Para a Avenida Francisco Bicalho, com intensa circulação de veículos, estaria reservada uma articulação de diferentes modalidades de transporte, visando otimização na circulação dos coletivos e ampliação das alternativas de transporte, incluindo-se uma linha de barcas no armazém 18.

Como se pode notar, o plano de intervenção na área segue os principais pontos das propostas de revitalização mais recentes, trabalhando a partir de propostas pontuais que têm como objetivo a potencialização de usos, atividades, economia da região como um todo. Essa visão estratégica possibilita um planejamento do crescimento da área como um todo de forma gradual, originando-se da própria experiência do uso do lugar, sendo assim uma resposta à intervenção.



Foto 19: O Gasômetro e o Porto  
Fonte: U/CGPU/1ª GPL

## OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS

Como já dito, a zona portuária do Rio de Janeiro vem sendo estudada há anos quanto às suas possibilidades de revitalização, esbarrando sempre em complicadas questões fundiárias e dificuldades orçamentárias. Seguindo o exemplo de diversas cidades no mundo, a proposta elaborada em 2001 pelo Novo Grupo de Trabalho da Prefeitura busca planejar a área mesclando incentivos públicos aliados a iniciativas privadas.

Visando à viabilização da proposta e sua implantação efetiva, a Prefeitura optou por aplicar no projeto de revitalização do Rio de Janeiro, uma operação ainda pouco aplicada no Brasil, apesar de mais explorada no exterior denominada Operações Urbanas Consorciadas. Essa operação está prevista no artigo 34 da seção X – Operações Urbanas Consorciadas, do Estatuto da Cidade (Lei 10.257/2001) e promove a valorização da área através da concorrência de empreendedores para utilização da área.

Funcionam da seguinte maneira: são emitidos certificados de potencial adicional de construção (CEPACS) que seriam concessões para usos especiais da área, ou seja, uma espécie de autorização do Município para implantação de atividades que diferem dos usos originais além de uma extensão dos limites previstos nas legislações urbanas, otimizando o aproveitamento de terrenos e o adensamento na área, o que traz conseqüentemente um aumento na margem de lucro dos empreendedores. Os recursos captados pelo governo através da venda das CEPACS seriam então reinvestidos nas áreas públicas da região envolvida.

Novidade no Rio de Janeiro com a aplicação no Porto Maravilha, essas operações já vêm sendo adotadas em outros países como a Alemanha que após quase 30 anos de ocupação comunista na parte oriental de Berlim, tem a partir de 1989, após a ansiada queda do Muro, uma revitalização da parte oriental gerenciada pelo governo e sua conexão com o lado ocidental, visando vencer o hiato na relação entre as partes e seu entrelaçamento a partir de uma visão estratégica.

O estudo da área e a proposta aplicada, um grande projeto urbanístico, nasceram da simbiose entre governo, engenheiros e a participação da população. A proposta previa a reorganização do abastecimento de energia, transporte e moradia – anteriormente coletivos devido ao regime comunista – que adaptasse tais questões ao regime capitalista. O custo dessa revitalização não foi pequeno, nem sem sofrimento, mas o resultado final trouxe como compensação: (1) o aumento das oportunidades de emprego, reduzindo os índices de desemprego; (2) melhorias na infraestrutura, transporte e circulação no país; (3) trabalho conjugado do Departamento da Juventude, da Polícia e grupo do governo pela conscientização dos professores; (4) crescimento socioeconômico da região e inserção no novo regime.

A proposta foi viabilizada pela parceria público-privada por meio de Operações Urbanas Consorciadas. Dessa parceria resultou o investimento do setor privado de 2/3 do compromisso financeiro total do projeto. A cidade de Berlim hoje é pujante apresentando ainda áreas com potencial de crescimento que vem despertando o interesse de novos investimentos da iniciativa privada, possibilitando o crescimento e valorização de novas áreas, além do ganho social.

No Brasil os primeiros casos aplicados se dão em São Paulo, cidade responsável por 12% do PIB nacional, mesmo antes da regulamentação desse tipo de operação em 2001. A ideia de incentivo a uma “nova centralidade globalizada” além da encontrada na Avenida Paulista, trouxe a implantação do projeto da Operação Urbana Faria Lima que visava à valorização imobiliária das áreas localizadas nas margens do rio Pinheiros.

Apesar dos benefícios econômicos e orçamentários óbvios, muitos pesquisadores fazem críticas à forma como muitas vezes as operações urbanas consorciadas são aplicadas como no caso de São Paulo. Os dois principais pontos são:

- (1) A inversão dos papéis do setor público e privado, gerando uma operação que vai ao encontro dos interesses dos empreendedores, atendendo a demandas do setor imobiliário principalmente e não da coletividade por depender de seus investimentos. Desse modo os investimentos se concentram em áreas de interesse do capital imobiliário,

já que os CEPACS não teriam liquidez em áreas periféricas mais carentes que não apresentam características que despertem o interesse do setor privado.

(2) A aplicação dos CEPACS incentiva uma homogeneização de classes sociais nesses espaços, elevando o valor imobiliário o que conseqüentemente limita a ocupação da área por uma população mais abastada. Desse modo, muitas vezes a dinâmica dessas operações é segregadora e intensifica o problema habitacional de baixa renda.

A operação em si não pode ser classificada entre positiva ou negativa para a cidade ou região, essa avaliação é sempre relativa, pois depende também do modo de gestão do empreendimento, arranjos entre poderes e interesses e da possibilidade de participação da população envolvida como previsto no Estatuto da Cidade. A mobilização dos envolvidos “expulsos” tem se mostrado eficiente na cobrança pelo direito de permanecer nas áreas de intervenção.

Além disso, a possibilidade de sediar grandes eventos ou usufruir de grandes investimentos privados muitas vezes parece justificar qualquer tipo de intervenção na cidade independente de suas conseqüências sociais. Apesar dessa visão otimista, o argumento de que as operações se pagam é também relativo, pois a parceria funciona na situação de sucesso ou fracasso, ou seja, há participação no caso de lucro ou prejuízo para as duas partes envolvidas, em um negócio que pode ser arriscado. O adensamento da área por outro lado também traz o aumento da demanda de infraestrutura na área o que significa a necessidade conjunta do investimento público.

## 5.1

### **Operações Consorciadas no Brasil**

Como já mencionado, no Brasil também vem sendo aplicada a Operação Urbana Consorciada, mas o caso aplicado em São Paulo é o mais conhecido, embora não deva servir como exemplo, devido a sua ênfase no lucro empresarial e imobiliário, em contraposição aos benefícios coletivos, tendo como conseqüência o agravamento de problemas sociais na área de intervenção.

Dois casos bastante conhecidos de aplicação em São Paulo são: (1) Água Espraiada – construção de uma ponte estaiada sobre o rio Pinheiros, prolongamento da Avenida Roberto Marinho, unidades de habitação popular e melhorias no transporte público que teve como potencial construtivo adicional 3,5 milhões de metros quadrados, arrecadando mais de 740 milhões de reais<sup>24</sup>, (Figuras 2 e 3) (2) Faria Lima – reurbanização da Avenida Juscelino, alargamento da Rua Gomes de Carvalho e da Via Funchal, passagem na Avenida Rebouças que teve como adicional construtivo 1,3 milhões de metros quadrados arrecadando 1.02 bilhões de reais<sup>25</sup>.

	
<p>Figura 2 – Água Espraiada, São Paulo Fonte: <a href="http://www.mdeie.gouv.qc.ca">www.mdeie.gouv.qc.ca</a></p>	<p>Figura 3 – Faria Lima Fonte: <a href="http://www.mdeie.gouv.qc.ca">www.mdeie.gouv.qc.ca</a></p>

Um interessante caso bem sucedido é o da Zona Sul de Porto Alegre para implantação de um *shopping center*. Como seriam necessárias desapropriações no local para liberação de uma grande área que abrigaria o empreendimento, foi feita a proposta de transferência dos moradores para outra região da cidade mais distante. No entanto, em contrapartida a mudança, os empreendedores ofereceram como compensação equipar a área a ser ocupada com infraestrutura necessária, prevalecendo a concordância entre moradores locais e empreendedor.

A primeira menção a esse tipo de operação na História do Brasil<sup>26</sup> foi na Constituição Federal de 1988, onde se incluiu um capítulo específico para a

<sup>24</sup> Fonte: [www.mdeie.gouv.qc.ca](http://www.mdeie.gouv.qc.ca) Acesso em 21/01/2012.

<sup>25</sup> Fonte: [www.mdeie.gouv.qc.ca](http://www.mdeie.gouv.qc.ca) Acesso em 21/01/2012.

<sup>26</sup> A Constituição de 1934, em seu artigo 125, referia-se apenas à usucapião; a Constituição de 1937 reproduziu em seu artigo 148 os termos da Constituição anterior. A Constituição de 1946 apresenta duas importantes alterações, aumentando o trecho de terra para 25 hectares e assegurando ao ocupante não mais o domínio, mas sim a *propriedade* da terra.

política urbana que previa instrumentos para a garantia, na esfera de cada município, do direito à cidade, da defesa da função social da cidade e da propriedade e também a democratização da gestão urbana, os quais estão inseridos no Título VII, que trata da “Ordem Econômica e Financeira” nos artigos 182 e 183 (COELHO, 1990, p. 33).

O movimento de “Reforma Urbana” evidencia um grande avanço em relação ao passado empenhando-se desde os anos 1960 a estabelecer um marco regulatório no âmbito do desenvolvimento urbano. Essa intensificação do debate e das tentativas de regulamentação urbana surge da necessidade de resolução de conflitos sociais a partir da institucionalização do planejamento urbano e organização de associações de moradores. Segundo Franklin Dias Coelho (in COELHO, 1990, p. 33), “a valorização política da questão urbana surgiu, na década de 70, em função do quadro de intensas desigualdades sociais e degradação das condições de vida no interior das grandes cidades”.

Faltava, porém, um Estatuto que fosse capaz de suprir esta lacuna. Objeto de discussões parlamentares desde sua proposição pelo Poder Executivo no Projeto de Lei n. 775/83, “primeira tentativa de disciplinar sistematicamente a cidade nos três níveis de interesse – o federal, o estadual e o municipal – sem esquecer a realidade metropolitana, cuja presença é inegável”, como realça o Prof. Ricardo Pereira Lira (1997, p. 173), o Projeto de Reforma Urbana veio afinal à lume, após mais de dez anos de discussões parlamentares, com a aprovação da Lei n. 10.257, de 10/07/2001, conhecida como Estatuto da Cidade, para regulamentar os dispositivos constitucionais acima citados e estabelecer as diretrizes gerais da política urbana.

A fim de dar efetividade a estas diretrizes a lei fixou vários instrumentos, alguns já consagrados para a implementação das políticas urbanas, como afirma Ermínia Maricato (2001, p. 95), “Não foi por falta de planos e leis que nossas cidades tomaram o rumo que tomaram... mesmo antes da aprovação do Estatuto da Cidade havia instrumentos para cumprir a promessa de todo o Plano Diretor, de garantir um desenvolvimento urbano equilibrado, harmônico, sustentável”. Neste sentido, o Estatuto funciona como uma “caixa de ferramentas” para a administração municipal, podendo ser ou não aplicados.

Estes instrumentos de política urbana podem ter variada natureza: administrativa, tributária e jurídico-política, sendo alguns, inclusive, de índole constitucional, por se tratarem sempre de intervenções em áreas públicas que interferem na ocupação, uso e dinâmica das cidades. Por outro lado, Castellar (p. 4) afirma que os ditos instrumentos que funcionam como indutores do desenvolvimento urbano podem ser divididos em três conjuntos:

- Instrumentos que procuram coibir a retenção especulativa de terrenos e os que consagram a separação entre o direito de propriedade e o potencial construtivo dos terrenos atribuídos pela legislação urbana;
- A regularização fundiária de áreas ocupadas e não tituladas da cidade; 8
- A participação direta dos cidadãos nos processos decisórios.

As “operações urbanas consorciadas” se constituem num destes instrumentos e estão previstas como tal no artigo 4º, inciso V, que estabelece, ademais, depender de lei municipal para sua efetiva concretização, estando associada a planos diretores. Desse modo, o Estado permite e facilita a participação da iniciativa privada, mas prevê a adequação de suas propostas de uso do solo a um objetivo maior e estratégico de crescimento da cidade, proposto e gerenciado pelo Estado.

O artigo 32 da Lei Federal 10.257 de julho de 2001 define Operações Consorciadas Urbanas como: “o conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental” prevendo e autorizando “a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente” além da “regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente”.

## 5.2

### Operações Urbanas Consorciadas: Conceituação e Objetivos

As diferenças entre as Operações Urbanas e as Operações Urbanas Consorciadas dizem mais respeito à terminologia do que ao funcionamento do mecanismo em si. Na realidade tratam basicamente do mesmo instrumento que prevê flexibilização urbanística em uma área delimitada da cidade considerada como área de interesse especial, ou seja, área com potencial para o desenvolvimento urbano e econômico da cidade.

Em conformidade com um “guia” para implementação do Estatuto da Cidade pelos municípios e pelos cidadãos, foi publicado pela Câmara dos Deputados logo em seguida à sua entrada em vigor. A demanda pelo estabelecimento deste novo instrumento de política urbana, segundo o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001, p. 82) tem origem em quatro pontos simultâneos ocorridos na década de 80:

- A falta de recursos públicos para realizar investimentos de transformação urbanística de determinadas áreas;
- A convicção de que investimentos públicos geram valorização imobiliária que pode ser captada pelo poder público;
- A crítica às estratégias correntes de controle de uso e ocupação do solo, no sentido de sua incapacidade de captar singularidades e promover redesenho ou, em outras palavras, urbanismo”.

Ainda segundo o referido guia, este tipo de operação está “voltada para a transformação estrutural de um setor da cidade e envolve, simultaneamente, o redesenho deste setor (tanto seu espaço público como privado), havendo, outrossim, a combinação de investimentos privados e públicos para sua execução e a alteração, manejo e transação dos direitos de uso e edificabilidade do solo e obrigações de urbanização” (BRASIL, 2001, p. 80).

Como se vê, trata-se de um “projeto urbano (e não apenas da atividade de controle urbano) para uma determinada área da cidade, implantado por meio de parceria entre proprietários, poder público, investidores privados, moradores e

usuários permanentes” (BRASIL, 2001, p. 80). Mais do que a aplicação de um projeto, é um planejamento de crescimento de cidades associado à competitividade das cidades.

Trata-se de um instrumento legal, já que sua consecução depende de lei aprovada pela Câmara de Vereadores, permitindo como se vê do § 2º, incisos I e II, do artigo 32 do Estatuto, “(I) a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações de normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrentes e (II) a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente”. A iniciativa pública faz concessões e adapta a legislação local, possibilitando a implantação de usos e atividades novas, em condições mais atraentes para iniciativa privada.

Assim, utiliza-se nas operações urbanas consorciadas, entre outros, o conceito de solo criado que segundo Ricardo Pereira Lira (ano 1997, p. 165) seria o solo artificial, aquele que é gerado além do que é permitido pelas legislações urbanas “é o excesso de construção (piso utilizável) superior ao limite estabelecido pela aplicação do coeficiente único de aproveitamento” que por outro lado, obriga o beneficiário a retornar à comunidade melhorias na infraestrutura local, sejam urbanas, ou por meio da implantação de equipamentos públicos como escolas e postos médicos financiados.

Essa contraposição se justifica pelo fato do empreendedor estar sobrecarregando a infraestrutura existente no local, prevista para um menor número de usuários. Essa operação possibilita a obtenção de “recursos financeiros a partir da outorga onerosa do direito de construir adicionalmente em relação às restrições impostas pela Lei de Zoneamento, ou seja, a legislação que estabelece as normas de uso e ocupação do solo” (SANDRONI, 2005, p.607).

Na esteira do que afirmam avaliações do Estatuto, um dos fatores que alimentou a recepção bem sucedida da proposta de operações urbanas está na possibilidade desta “representar uma alternativa para as amarras da legislação modernista/funcionalista, uma possibilidade de flexibilização da legislação contra esse ‘engessamento’. Essa possibilidade desejada há décadas vem permitindo a transformação e a dinamização de vazios urbanos, apesar de seus contrapontos.

A necessidade de tratamento específico a determinadas áreas ou bairros da cidade, a importância do envolvimento da sociedade na manutenção e no controle urbanístico, a flexibilização de regras muito rígidas que desconheciam rotinas diárias, a monotonia e a administração impessoal, o esvaziamento e a deterioração de bairros inteiros, foram alguns dos motivos para a demanda por novos instrumentos legais e novos procedimentos na gestão urbana” (BRASIL, 2001, p. 81).

### 5.3

#### **Distorções Verificadas**

Josep Roca, urbanista catalão, argumenta não ser possível que a mão invisível do mercado se constitua num “instrumento mágico capaz de solucionar problemas urbanos” (2000, p.07) decorrentes do desenvolvimento urbano desordenado, do crescimento difuso e do desperdício de infraestruturas. Segundo este autor, é falacioso o raciocínio de que “a livre competição, por si, se encarregaria de regular estas disfunções, tendendo, em última instância, a alocar recursos da forma mais eficaz possível” (2000, 09), posto que há um fenômeno determinante na área do urbanismo: os bens fora de mercado, aos quais não é possível a atribuição de um preço .

Por esse motivo, o autor defende que devem ser desenvolvidos planos urbanísticos com o objetivo de “otimizar o valor da cidade”, reconhecendo, porém, ser muito difícil esta tarefa, em virtude inexistência de “procedimentos alternativos de avaliação que ponham em evidência a natureza complexa do valor social dos espaços” (2000, p. 09) . O impacto e as transformações no caráter social do lugar não são passíveis de avaliação, assim como as suas consequências em um processo que tem direções e resultados imprevisíveis.

Entre os estudiosos que se dedicaram a verificar o possível êxito em atingir as diretrizes gerais do Estatuto da Cidade, e os mandamentos constitucionais que os inspiraram, no sentido “ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem estar dos seus habitantes” (2010, sem paginação), está o Prof. Dr. Eduardo Nobre que após conferir dados obtidos através de pesquisa e

análise de várias operações urbanas na cidade de São Paulo, chegou a algumas conclusões:

- “As operações urbanas” funcionam onde já existe interesse do mercado imobiliário, fazendo com que os investimentos se concentrem nas regiões onde eles já estão concentrados, aumentando, assim, as disparidades intraurbanas (exclusão e segregação sócio-espacial).
- A falta de um programa de atendimento social faz com que ela funcione como um instrumento que aumenta a exclusão social na medida em que haja expulsão da população residente na área de intervenção.
- Um dos seus objetivos é fazer com que o investimento privado custeie, através da outorga onerosa, o programa de obra proposto, porém muitas vezes o Poder Público tem gasto mais que o arrecadado, em detrimento das regiões carentes da cidade.
- A falta de um projeto urbanístico que norteie as operações urbanas faz com que o seu resultado seja apenas imobiliário, sem que haja uma melhoria efetiva dos espaços urbanos que ela pretende reorganizar através da criação de novos espaços públicos, equipamentos sociais, áreas verdes e permeáveis” (2010, sem paginação),

Em outro estudo sobre o instrumento, este realizado por Daniela Cota e Geraldo Costa (2009, sem paginação) acerca das operações urbanas havidas nas cidades de São Paulo e de Belo Horizonte, conclui-se que “a forma de aplicação do instituto no nível municipal não permitiu, ainda, atuar eficazmente na resolução de problemas sociais, o que é essencial para a consolidação da democracia”. Neste sentido, “parece que a democracia no Brasil, enquanto espaço da política, ainda está longe de se constituir numa condição da sociedade civil e, por isso, há longos caminhos a serem trilhados”.

Para os autores citados (2010, sem paginação), estas operações “enquanto um dos instrumentos de aplicação da parceria entre os setores público e privado vêm contribuindo para a apropriação privada dos benefícios”. Salientam eles que “os recursos públicos sempre sustentaram e continuam servindo de suporte à atividade privada”, deixando claro que há um favorecimento conferido pelo

Estado ao capital imobiliário que muitas vezes não vem acompanhado de beneficiamento ao coletivo.

Afirmam ainda que “o grande risco dessas parcerias está na forma como é detalhado o instrumento nos Planos Diretores Municipais, nas leis específicas e na forma de gestão das parcerias”, concluem que a “falta de diretrizes legais quanto aos reais interesses públicos, a ausência de um acompanhamento durante a implementação da operação e a falta de representação da população diretamente afetada são fatores que podem contribuir para a não efetivação do caráter redistributivo do instrumento”. Uma parceria efetiva entre o Governo, moradores locais e iniciativa privada contribuiria para uma aplicação mais igualitária.

A fim de que se possa implementar uma operação desta natureza prevê o artigo 32, § 2º, do Estatuto, a adoção das seguintes medidas, entre outras:

I – a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerando o impacto ambiental delas decorrentes;

II – a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

Esses benefícios, no dizer de Maricato e Whitaker Ferreira (2002, p.7) “têm caráter de exceção, e sua autorização deve ser feita mediante a cobrança de ‘contrapartida a ser exigida dos proprietários, usuários e investidores privados”. Ou seja, de medidas compensatórias para a população local e a região de intervenção em troca das facilidades recebidas do Estado.

## 5.4

### Audiências Públicas

Atendendo o disposto no artigo 43, inciso II da Lei 10.257 de 10 de julho de 2001 foram realizadas audiências públicas necessárias e que inserem a população na Operação Urbana Consorciada construindo a participação popular na implementação do projeto Porto Maravilha. As audiências já realizadas foram muito importantes, uma vez que discutiram questões tais como caracterização da área, decidindo colocar uma área a mais ampla possível, visando também

acelerar o processo de revitalização do Centro; o projeto do trem de alta velocidade, o VLT; o Morro da Conceição, com relação à preservação do patrimônio histórico e suas condições de infraestrutura urbana; o palacete D. João VI, já aprovado como Museu MAR; os galpões ferroviários; a demolição do viaduto da Av. Perimetral; habitação, com demolição de casas em áreas de risco e construção de prédios do tipo Minha Casa Minha Vida; meio ambiente, cultura e entretenimento.

#### **5.4.1**

##### **Comissão Especial do Plano Diretor**

Audiência Pública Realizada em 11/9/2009 (DCM de 06/10/09)

Nos termos do Precedente Regimental nº 43/2007, item 1 e subitens 1.1,1.2,1.3 e 1.4, foi dada por aberta a Audiência da Comissão Especial do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, de que trata o art. 346 do Regimento Interno da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, com o tema “Projetos de Revitalização da Zona Portuária”.

Foram debatidos, em especial, o Projeto de Lei Complementar nº 25/2009, que “Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências”, e o Projeto de Lei nº 260/2009, que “Concede isenção de impostos municipais para os imóveis relativos à Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio” na forma que menciona.

A realização dessa Audiência Pública visou atender ao disposto no pº 4º do art. 4º do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257 de 10/7/2001), que determina a realização de processo participativo na elaboração do Plano Diretor e na tramitação de projetos que promovam sua alteração.

### **5.4.2**

#### **Primeira audiência do projeto Porto Maravilha**

Em 23/12/2009 foi publicado pelo Gabinete do Prefeito, no Jornal O Dia, pg 3 seção Classificados o anúncio da Audiência Pública a ser realizada no dia 15/01/2010, às 9:00 hs , no auditório da Prefeitura, na Rua Afonso Cavalcanti, 455, com o objetivo de iniciar o processo licitatório visando à contratação, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa, no serviço de gestão da AEIU do Porto do Rio.

Na data marcada foi explicado o projeto Porto Maravilha, as bases legais do projeto e sobre o mecanismo da Parceria Público-Privada em regime de concessão administrativa.

Após as exposições do projeto, foi aberta a seção para perguntas dos ouvintes. Dentre os questionamentos apresentados podemos citar: 1) quanto à manutenção das atividades portuárias após a revitalização; 2) se as comunidades carentes poderiam ser retiradas da região; 3) se haverá investimento para os imóveis protegidos; 4) comercialização de imóveis; 5) demolição de parte da Av Perimetral.

### **5.4.3**

#### **Relatório entregue na Audiência Pública realizada no Ministério Público Federal**

Dossiê organizado por diversos especialistas ligados ao Fórum Comunitário do Porto detalha em 46 páginas uma série de violações de direitos, especialmente à moradia, cometidas na região portuária do Rio de Janeiro. O “Relatório de Violações de Direitos e Reivindicações” foi entregue ao Ministério Público Federal antes da audiência realizada em 21 de junho de 2011. A audiência foi convocada para esclarecer sobre remoções e ameaças de despejos relacionados às obras para a Copa e as Olimpíadas. Na região central, o projeto Porto Maravilha, de “revitalização“ da área portuária, estaria entre os que prometem

garantir “legados” dos jogos para a cidade. No entanto, os relatos de moradores mostram que hoje o projeto não traz esperança, mas desconfiança e medo.

Além desse documento os moradores levaram para apreciação do Ministério Público outras provas de que têm sido tratados à margem da lei. Podemos citar como exemplos vídeos, propostas de indenização e convocações irregulares de cadastro por parte de técnicos da Secretaria municipal de Habitação. Segundo a arquiteta e urbanista Rossana Tavares, ainda não se sabe oficialmente a abrangência das atitudes que o MPF pode tomar diante das denúncias. No entanto, para a arquiteta, a audiência pública foi importante na medida em que abriu espaço para os moradores fazerem suas denúncias diante da Secretaria Municipal de Habitação e na presença do Ministério Público como mediador. (fonte: [www.fase.org.br/v2](http://www.fase.org.br/v2) em 06/7/2011).

O secretário municipal de Habitação Jorge Bittar admitiu a possibilidade de ter havido certas arbitrariedades. O subprocurador geral de Justiça, Leonardo de Souza, que representou o MP Estadual, afirmou que a prática da SMH de marcar as casas ameaçadas de despejo com spray remontava ao que os nazistas faziam em relação às casas dos judeus.

De acordo com Rossana, um dos argumentos utilizados pelo secretário para explicar possíveis irregularidades é atuação inadequada das subprefeituras – o que exime de responsabilidade a Secretaria municipal de Habitação. Diante disso, entre os encaminhamentos citados na audiência está a identificação da prática das subprefeituras. Outro encaminhamento é a identificação das famílias atingidas ou ameaçadas pelos despejos para que o MPF possa atuar mais diretamente.

## **O relatório**

Para os autores falta “vontade política” para resolver os problemas em curso na Zona Portuária do Rio de Janeiro, já que há leis e regulamentos que reconhecem a função social das propriedades e o direito à moradia digna. Eles analisam que as situações mais graves e urgentes são relativas ao Morro da Providência e às ocupações com os endereços 182, 184, 186, 207, 209, 211 da

Rua do Livramento, bem como à ocupação Machado de Assis, na mesma rua. Apesar dos casos serem distintos, um problema comum é a falta de informações. Os moradores não sabem o motivo de sua possível saída, os responsáveis, os prazos e o futuro da comunidade.

São frequentes relatos de que os agentes da prefeitura não se identificam e informam de modo confuso. Muitas vezes, dizem que vão “cadastrar” os moradores e dias depois chegam preparados para destruir as casas. Também são comuns as marcações da Secretaria municipal de Habitação (SMH) ao longo da região portuária, principalmente no Morro da Providência, mesmo que os moradores não saibam sobre o destino de suas casas. Os autores do relatório não conseguiram quantificar com precisão o número de remoções previstas, mas a partir das numerações pichadas puderam supor que entre 300 a 400 devem vir abaixo no Morro da Providência. Na Pedra Lisa, a própria SMH afirma que cerca de 300 residências são consideradas áreas de risco – que justifica remoção.

O documento também denuncia que as quase 7 mil acomodações que serão construídas para as Olimpíadas na região estão fora do perfil geralmente praticado para habitação de interesse social. Não há previsão de moradias populares, e nenhuma das unidades foi destinada como legado social e urbano dos jogos, como prevê decreto de 2010. O fato indica a intenção de mudar a perfil dos moradores da região. Para quem pode ser removido é oferecido aluguel social ou apartamentos do programa Minha Casa Minha Vida na Zona Oeste, em locais onde muitas vezes faltam serviços básicos adequados, como transporte. Entre as preocupações dos ameaçados está ficar longe do trabalho e de serviços públicos, como a escola dos filhos e hospitais, e também a perda de vínculo com a comunidade, família, amigos.

## 5.5

### **Algumas Considerações**

Pode-se reconhecer que as “operações urbanas consorciadas” terão o condão de prosperar apenas em áreas urbanas onde nem o Poder Público nem a iniciativa privada, isoladamente, dariam conta de dar tratamento urbanístico

eficiente, seja valorizando socialmente a área ou fomentando atividades rentáveis aos cofres públicos por meio de arrecadação tributária que possibilitassem a geração de lucro pelo Estado e um retorno a área.

No entanto, a modificação de índices, a flexibilização de normas edilícias e a regularização de edificações que estejam em desacordo com a legislação vigente representam sério risco à dialética democrática, que em nosso País padece de critérios mínimos que satisfaçam “a exigência de que todos os membros [da sociedade] estejam igualmente capacitados a participar das decisões sobre sua política”, no dizer de Robert Dahl (2009, p. 49) . Desse modo, incentiva a participação efetiva, ou seja, a possibilidade de conhecimento e discussão igualitária de propostas e consequências através de uma transparência do processo.

Segundo Maricato, (2009, p.2) o ilustre e saudoso jurista Raimundo Faoro chama a atenção para o patrimonialismo que certas leis geravam e reforça que no caso de São Paulo, a decepção e a insatisfação se deram por questões que vão muito além de um problema técnico, mas pela forma obscura que o processo foi realizado e o projeto implantado, impossibilitando a discussão e a participação da população.

Não devemos esquecer que o professor Celso Furtado se insurgia contra a nossa tendência de buscar em outras latitudes – Paris, Barcelona, Madrid, Londres, New York – o modelo para as nossas realizações, defendendo que era necessário olhar para a nossa situação específica, nossas características, cultura, de modo a propor algo que fosse de encontro com a nossa realidade e nossas necessidades, além de uma valorização da nossa identidade.

Precisamos dar atenção às nossas peculiaridades que não são semelhantes às de outros países. Atendamo-las, quando se observa que a operação urbana gratifica cidades, tanto na Europa, como a já citada Berlim, bem como nos Estados Unidos que nos deslumbram em Baltimore, com Fells Point, e o Pier 17 em New York e se adapta, ou seja, é mediada pelas suas características e cultura, se tornando significativa para a população local, que desse modo, se apropria desses novos lugares.

O Brasil apresenta alguns entraves associados à falta de transparência e muitas vezes casos de corrupção em meio aos processos públicos que dificultam a desejável aplicação e implantação de certas melhorias coletivas. Também a falta de informação e de um posicionamento mais crítico de grande parte da população permite que esses problemas venham se repetindo.

Por outro lado, já vemos em alguns casos uma maior participação da população como aconteceu no caso da revitalização da área da Faria Lima em São Paulo em que os moradores locais insatisfeitos com o resultado da implantação do projeto e a segregação da comunidade local que teve suas casas desapropriadas e foram deslocados para outra região, ingressaram em Juízo reivindicando seus direitos. Ao fim de uma luta judicial solicitando o seu retorno a área revitalizada, empreendedores foram obrigados a realojar os moradores nas novas unidades habitacionais construídas na área.

Por tais razões, deve o indicado instrumento ser utilizado com muita parcimônia pelo Poder Público, exercendo-se rigorosíssimo controle acerca do seu desenvolvimento, a fim de evitar que o capital imobiliário especulativo se sobreponha aos aspectos sociais e culturais que teriam primacialmente justificado e legitimado sua implantação.

No caso do Rio de Janeiro, a implantação do projeto Porto Maravilha é o primeiro caso de aplicação de operações urbanas consorciadas na cidade. Apesar de anunciado como uma parceria público-privada, os CEPACS foram comprados pelo Fundo de Investimento Imobiliário do Porto, controlado pela caixa Econômica através de recursos do FGTS com ônus de cerca de 3,5 bilhões.

Apesar de a zona portuária ser considerada um vazío urbano, essa denominação se dá associada as suas atividades econômicas e usos, já que a região abriga certa de 30 mil moradores concentrados em antigos conjuntos habitacionais, modestos sobrados com características coloniais e na primeira favela da cidade localizada no morro da Providencia. A presença da população de baixa renda na área, não é um estímulo a sua valorização, fato que já está sendo trabalhado.

Apesar da demolição de algumas casas antigas, de valor histórico e da insatisfação de alguns moradores que terão que ser deslocados de suas casas, o

governo garante a realocação dos moradores em áreas próximas. Como grande parte dessa região é propriedade pública não será difícil implantar unidades de habitação do Programa Minha Casa, Minha Vida, com empreendimentos já aprovados, sendo alguns deles aprovados pela autora.

No Morro da Providência está sendo instalado um teleférico que terá ainda as estações da Central do Brasil e Cidade do Samba conformando um complexo turístico. A área da Providência já sofre intervenções nos moldes das comunidades Santa Marta visando transformar a comunidade em mais um ponto turístico. Esse fato é fundamental na valorização fundiária e na segurança do lugar dependendo disso o sucesso do empreendimento.

No item anterior foram apresentadas algumas audiências públicas realizadas onde foram debatidos os diversos assuntos pertinentes a implementação do projeto Porto Maravilha. Veremos no Capítulo V, subseção 3.9, Projetos aprovados do tipo “Minha Casa Minha Vida”, vêm ao encontro dos anseios da população residente na área, e que se sente ameaçada de ser forçada a sair de suas casas, sendo que muitas moradias estão situadas em área de risco.

Outro assunto bastante polêmico tem sido a derrubada de parte do elevado da Perimetral. Conforme vinha defendendo o então Secretário de Desenvolvimento e Comércio e Presidente do Instituto Pereira Passos, Dr. Felipe Góes, “que a Perimetral desvaloriza aquela região, porque evita o contato do bairro com o mar” (audiência pública realizada em 11/9/2009. Mas a derrubada de parte da Perimetral já faz parte do escopo da denominada fase 2.

O próximo capítulo pretende abordar os projetos implantados na zona portuária do Rio de Janeiro, evidenciando seus objetivos, modo de aplicação e implantação, benefícios, pontos negativos e projetos aprovados e em processo de avaliação na região.

## 6

# DESENVOLVIMENTO DO PROJETO NA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Este capítulo pretende apresentar as propostas inseridas consequentes à implementação da Lei Complementar no plano de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro por meio de operações urbanas consorciadas, evidenciando o processo – proposição da ideia, escolha dos projetos, avaliação, aprovação e os critérios usados para tanto que evidenciam os anseios da Prefeitura para a área.

Os projetos escolhidos e aprovados têm em comum a premissa de promover o desenvolvimento urbano e econômico através de novos usos, trabalhando as conexões das áreas fragmentadas, a preservação do patrimônio e a aplicação de princípios sustentáveis.

O capítulo foi dividido em quatro partes: (1) o Porto Maravilha apresentando os principais objetivos; (2) Concurso Porto Olímpico; (3) projetos aprovados e (4) projetos em avaliação, visando traçar a partir das escolhas e critérios de aprovação alguns atributos desejados para a área e seu desenvolvimento.

### 6.1

#### O Projeto Porto Maravilha

O Projeto Porto Maravilha é uma Operação Urbana Consorciada, nos termos do Estatuto das Cidades e da Lei Complementar 101 de 23 de Novembro de 2009, e envolve um conjunto de ações urbanísticas e financeiras que visam promover a requalificação urbana e o desenvolvimento social, ambiental e econômico da região portuária.

A Operação Urbana Consorciada tem por finalidade promover a reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico, AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da

região, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.

As obras de renovação urbana do Projeto Porto Maravilha serão financiadas em parte com a contrapartida dos investidores e dos grandes proprietários de imóveis interessados no desenvolvimento da Região Portuária do Rio de Janeiro advinda das CEPACs.

A Lei Municipal Complementar n° 101/2009 autoriza o aumento do potencial construtivo na região, ou seja, a construção de edifícios mais altos do que os limites anteriormente permitidos, com exceção das áreas de preservação e patrimônio cultural e arquitetônico e dos prédios destinados aos serviços públicos.

Os Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPAC são títulos mobiliários, regulados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM), cujo registro da Distribuição foi aprovado em 20/5/2011. Após terem sido negociados no mercado, por meio de leilões, dão direito a seus adquirentes de se explorar o novo potencial construtivo.

Em 13/06/2011 os CEPACs foram arrematados em lote único pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, criado pela Caixa Econômica Federal com recursos do FGTS. O Fundo adquiriu cerca de 6,4 milhões de títulos pelo valor de R\$ 3.508.013.490,00, ao preço unitário de R\$ 545,00, que poderão agora ser revendidos.

Os valores arrecadados com a venda dos CEPACs serão totalmente investidos na Região Portuária conforme previsto pela [Lei Complementar n° 101](#). A Prefeitura aplicará esses recursos na realização das obras necessárias para transformar a região num marco de desenvolvimento urbano e na porta de entrada do Rio de Janeiro.

### **6.1.1**

#### **Localização do Empreendimento**

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio abrange uma área aproximada de cinco milhões de metros quadrados na cidade do Rio de

Janeiro (Figura 2), situada na latitude de 22°53'39"O. Localiza-se próximo a grandes eixos de circulação (Linha Vermelha, Avenida Brasil e Avenida Francisco Bicalho) e à área central da cidade, com frente para a Baía de Guanabara.



Figura 4 – Área abrangida pela Operação Urbana Consorciada da região do Porto Maravilha

Fonte: Google Earth

### 6.1.2

#### Caracterização do Empreendimento

A intervenção baseia-se na Área de Especial Interesse Urbanístico da Zona Portuária – Decreto Municipal nº 20.658/2001, revogado pelo Decreto 6.852/2006, que cria a Área de Especial Interesse da Região Portuária do Rio de Janeiro, envolvendo parte dos Bairros da Saúde/Santo Cristo/Gamboa//Centro.

Além da área citada acima, objeto da Carta de Interesse em 29/09/06, áreas limdeiras passam a ser incluídas como novas vertentes, com intervenções urbanísticas e de infraestrutura necessárias ao desenvolvimento da Operação Urbana Porto Maravilha.

### 6.1.3

#### **Delimitação da Área de Intervenção**

A área delimita três bairros completos (Santo Cristo, Gamboa e Saúde) e três setores de bairros (São Cristóvão, Centro e Cidade Nova). Desta forma, a delimitação da área da Operação Urbana Consorciada é a seguinte:

Do entroncamento da Av. Alfred Agache com a Av. Presidente Vargas seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até a Rua Visconde de Itaboraá; por esta, incluída, até a Rua Visconde de Inhaúma; por esta, incluída, até o cais do 1º Distrito Naval; seguindo por este, incluído, até a Praça Mauá; por esta incluída, até a Avenida Rio Branco; por esta, incluindo apenas o lado par, até a Avenida Presidente Vargas, por esta, incluindo apenas o lado par, até o Canal do Mangue; por este, incluído, até a Rua Francisco Eugênio; por esta, incluído apenas o lado par, até a Rua Melo e Souza; por esta, incluído o lado ímpar, até encontrar a Av. Pedro II. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a divisa dos imóveis do Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR-EX) e do Hospital Frei Antônio, excluídos. Deste ponto por uma linha reta até encontrar a Praça Mário Nazaré; por esta, incluída, até encontrar a Rua São Cristóvão; por esta, incluindo apenas o logradouro, até encontrar a Rua Figueira de Melo. Deste ponto, retornando pela Rua São Cristóvão, incluindo apenas o logradouro, até a Av. Brasil; seguindo por esta, incluindo apenas o lado par, até encontrar a Rua Sá Freire. Deste ponto, retornando pela Av. Brasil, incluindo apenas o logradouro, até a Rua Ver. Odilon Braga; seguindo por esta até encontrar a Av. Rio de Janeiro. Deste ponto por uma reta, perpendicular ao Cais do Porto, até a Baía de Guanabara. Deste ponto por uma linha costeira junto ao Cais do Porto, incluído, até o Pier Mauá, incluído. Deste ponto seguindo por uma linha costeira junto ao cais do 1º Distrito Naval até o ponto de partida.

### 6.1.4

#### Setorização da Área de Intervenção

Os 14 setores e subsetores<sup>27</sup> da Operação Urbana Consorciada foram definidos com base em propriedades da morfologia urbana existente, como grau de consolidação e usos predominantes, áreas com interesse de preservação da ambiência histórica e características sociais.

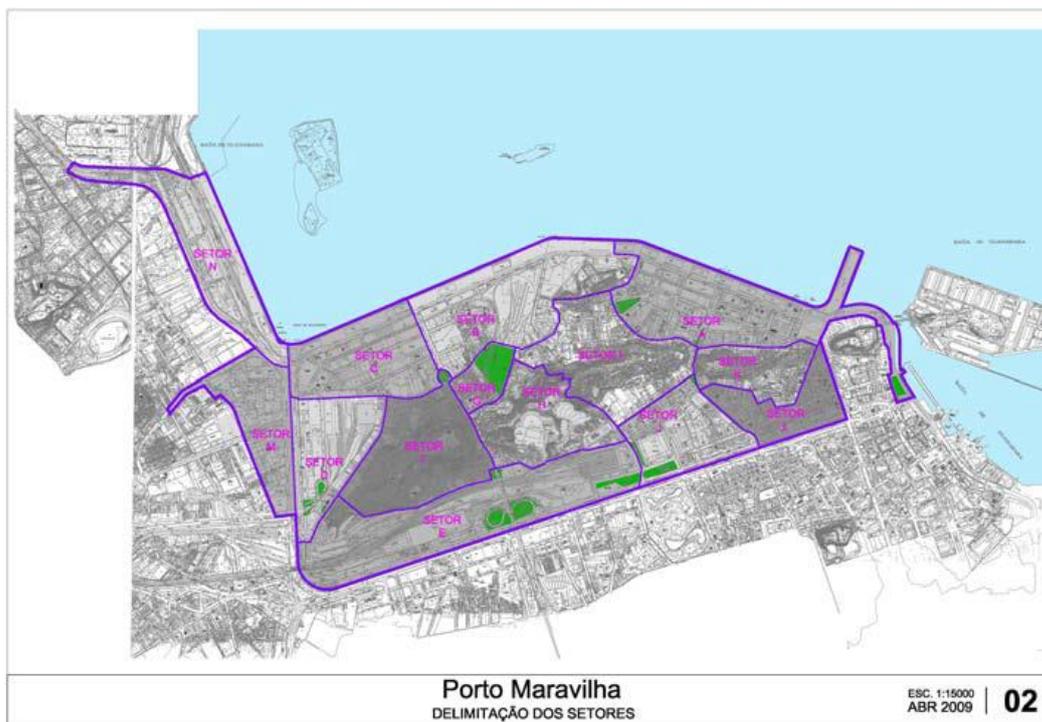


Figura 5: Delimitação dos setores do Porto Maravilha

Fonte: sites:

<http://www.portomaravilhario.com.br/cdurp>, <http://www.portomaravilhario.com.br/cepacs/>  
<http://www.portomaravilhario.com.br/media/eiv>

<sup>27</sup> Descritos na LC 101/2009, disponível nos Anexos IV e V.

### 6.1.5

#### Objetivos Específicos

Para estimular o desenvolvimento econômico e social da Região Portuária e revitalizar o patrimônio histórico e ambiental do local, a Operação Urbana Consorciada pretende:

- Atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, sedes de empresas, estabelecimentos hoteleiros, equipamentos culturais e de lazer, especialmente para a Zona Portuária;
- Fomentar a economia local por meio de financiamentos em diversas escalas;
- Alterar o fluxo viário da região e a acessibilidade da área;
- Valorizar a área central do Rio;
- Criar novos espaços públicos e novas áreas verdes, aumentando a arborização do local;
- Reurbanizar os morros da região, com nova infraestrutura e com sua ambiência preservada como a legislação específica para a área preconiza;
- Romper o isolamento dos bairros, melhorando suas condições de circulação e acesso;
- Gerar emprego e renda na cidade;
- Dar melhores condições de moradia à sua população, com a recuperação de unidades existentes ou com a construção de novas unidades;
- Reforçar a vocação residencial, recuperando prédios antigos, ocupando terrenos vazios e requalificando áreas de ocupação informal;



Foto 20: Vista do cais com novo parque, com a substituição do Elevado da Perimetral por via expressa, novos empreendimentos, com o terminal de passageiros ao fundo

Fonte: Rio Prefeitura

### 6.1.6

#### Fases da Operação Urbana

Na Operação Urbana, são consideradas duas etapas para execução das intervenções, a saber:

**Fase 1:** Nesta primeira fase, o prazo previsto é de aproximadamente dois anos. As intervenções propostas são:

- Revitalização da Praça Mauá;
- Calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral;
- Implantação do trecho inicial do Binário do Porto;
- Reurbanização do Morro da Conceição (vias locais, enterramento de rede elétrica, restauração de patrimônio histórico – Jardim do Valongo e Pedra do Sal);
- Demolição da alça de subida do viaduto da Av. Perimetral;
- Construção de garagem subterrânea na Praça Mauá para 900 veículos.

No último trimestre de 2010 iniciaram-se as obras do Museu do Amanhã, aconteceu o lançamento do concurso Porto Olímpico e tiveram início os estudos para a implantação do VLT. Houve também a aprovação de leis que permitem a utilização de imóveis do poder público para viabilizar o Porto Maravilha. Foi também assinado o maior contrato de Parceria Público-Privada (PPP) do país, com a Concessionária Porto Novo, no valor de R\$ 7,6 bilhões com prazo de 15 anos.

A PPP se dá na modalidade de concessão administrativa para realização de obras e serviços visando à revitalização da região portuária, cuja concessionária está ativa desde 5 de junho de 2011 e financia as obras. A PPP permite ainda ao Município obter ganhos com a valorização da região além do controle de qualidade na prestação de serviços e realização das obras.

**Fase 2:** Nesta segunda fase, o prazo previsto é de, no mínimo, quatro a cinco anos de obras, como mostra o cronograma na figura 3. Escopo das obras via PPP

- Construção do Museu do Amanhã
- Conservação e manutenção da infraestrutura viária
- Conservação de áreas verdes e praças
- Iluminação pública
- Manutenção e reparo dos passeios
- Manutenção da rede de drenagem
- Suporte à rede de transporte
- Manutenção de galerias universais
- Instalação e operação de bicicletários
- Manutenção e conservação de pontos e monumentos turísticos
- Sinalização de informações históricas e geográficas da região
- Atendimento ao cidadão

### **Resumo das Obras**

- Construção de 4 km de túneis
- Execução de 70 km de vias e 700 km de redes de infraestrutura urbana
- Execução de 650 mil m<sup>2</sup> de calçadas
- Implantação de 17 km de ciclovias
- Plantio de 15 mil árvores, como mostra a tabela 3
- Construção de 3 estações de tratamento de esgotos

- Demolição do Elevado da Perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Av. Francisco Bicalho.

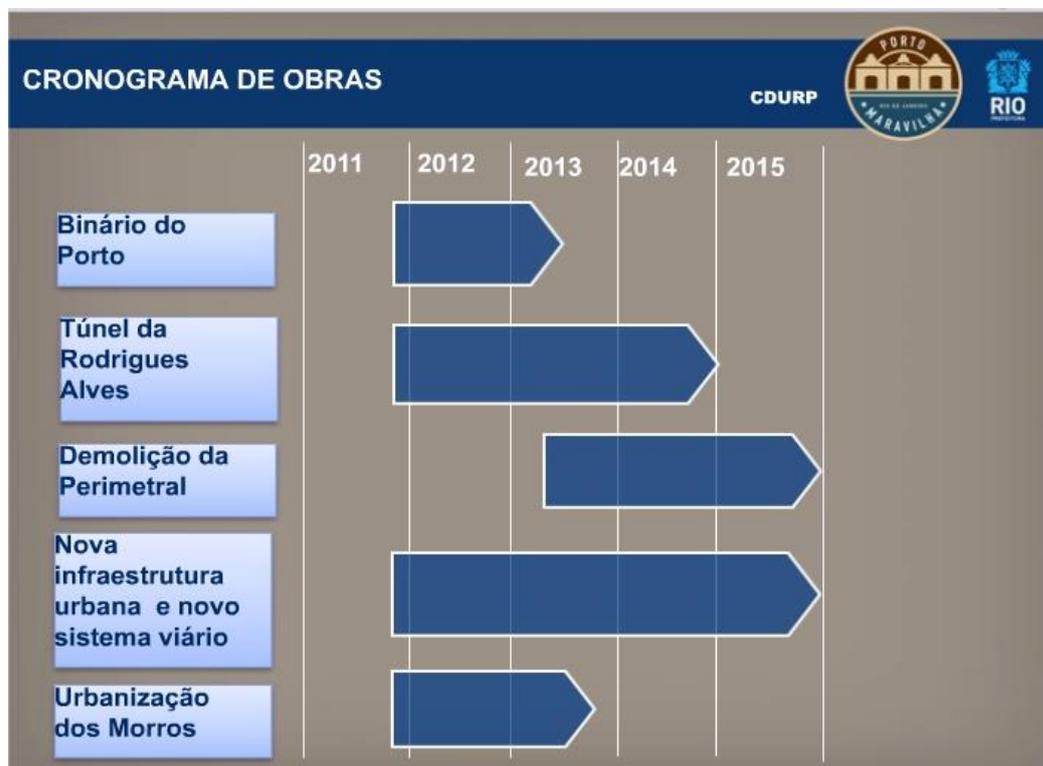


Figura 6: Cronograma de obras

Fonte: [www.portomaravilhario.com.br/media/eiv](http://www.portomaravilhario.com.br/media/eiv)

Tabela 3: Levantamento de áreas verdes existentes e propostas por setor

SETOR	Área Total	Áreas Verdes Existentes	% do Setor	Áreas Verdes Propostas	% do Setor	Total Áreas Verdes	% Total
A	552.157,05	10.193	1,85	145.612	26,37	155.805	28,22
B	538.154,37	7.192	1,34	102.441	19,04	109.633	20,37
C	350.451,32	16.697	4,76	52.948	15,11	69.645	19,87
D	287.527,64	12.768	4,44	12.830	4,46	25.598	8,90
E	672.473,89	33.643	5,00	7.705	1,15	41.348	6,15
F	410.919,04	24.876	6,05	-	-	24.876	6,05
G	88.007,21	-	-	-	-	-	0,00
H	316.872,16	-	-	85.000	26,82	85.000	26,82
I	410.512,32	212	0,05	-	-	212	0,05
J	266.662,68	13.104	4,91	-	-	13.104	4,91
K	180.611,05	1.013	0,56	-	-	1.013	0,56
L	190.914,42	-	-	-	-	-	0,00
M	265.966,98	-	-	9.490	3,57	9.490	3,57
N	362.632,88	767	0,21	-	-	767	0,21
<b>Total</b>	<b>4.893.863</b>	<b>120.465</b>	<b>2,46</b>	<b>416.026</b>	<b>8,50</b>	<b>536.491</b>	<b>10,96</b>

Como se pode notar, o empreendimento é dividido por etapas que estabelecem prioridades da execução do plano geral. As primeiras intervenções são aquelas que funcionam como âncoras de desenvolvimento como os museus MAR e do Amanhã, por exemplo, acelerando assim o retorno do capital a ser investido novamente na área. Do mesmo modo, têm prioridade algumas providências urgentes para implantação do empreendimento, como a urbanização dos morros que garante a segurança no local para execução de obras e para o próprio uso das edificações, além de melhorias no entorno dos empreendimentos e algumas demolições que abrem espaço para a construção dessas primeiras edificações.

Na segunda etapa concentram-se obras de manutenção, melhoria e apoio que não são essenciais para viabilização das primeiras edificações, como a manutenção das áreas públicas, praças, vias, mobiliário urbano, iluminação, transporte, drenagem entre outros.

### **6.1.7**

#### **Projeto Especial VLT**

O Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) é um transporte de média capacidade, alta tecnologia, baixa interferência urbana e ambiental, presente em grandes centros históricos de cidades na Europa, cujo projeto se encontra em desenvolvimento numa parceria com o BNDES.

É um sistema limpo, silencioso e seguro que se utiliza preferencialmente de vias secundárias e de pedestres, com velocidade média de 20 a 40 km por hora, e capacidade de transporte de 10 a 30 mil passageiros por sentido e por hora. Sua implantação irá contribuir para a consolidação do conceito de rede de transporte integrada, permitindo a captação e distribuição dos usuários atendidos pelo metrô, trens metropolitanos, barcas, BRT's, rede de ônibus convencionais e aeroporto.

O sistema de VLT contemplará não só a região do Porto como também a área central, abrangendo pontos de grande circulação, como a Av. Rio Branco, a Praça XV e o Aeroporto Santos Dumont. O novo binário da Zona Portuária

aproveitará o eixo da Rua Equador neste trecho e servirá aos deslocamentos internos dos bairros requalificados (Foto 22).

A implantação do sistema VLT é mais uma intervenção que se dá de modo ecológico no sentido mais amplo da palavra, ou seja, a partir de uma visão sistêmica que trabalha pontualmente, mas faz parte de um plano maior visando um desenvolvimento integrado do sistema de transportes da cidade, de tal forma a possibilitar que as pessoas possam se movimentar com maior eficiência, privilegiando o acesso à área revitalizada, assim como a outras áreas de intensa circulação como o Centro da cidade.



Foto 21: Vista do binário do porto

Fonte: <http://www.portomaravilhario.com.br/media/eiv>

### 6.1.8

#### Programa Porto Cultural

O Programa Porto Cultural tem como objetivo principal a valorização do Patrimônio Material e Imaterial, incluindo-se a restauração dos galpões da Gamboa através da aplicação de 3% do valor total da venda dos CEPACs. Os recursos poderão ser utilizados em ações diretas da Prefeitura e em apoio às iniciativas da sociedade civil que tenham como intuito a conservação em si do patrimônio, a produção de conhecimento sobre a memória da região e inovação na

sua exploração sustentável, a produção de publicações sobre o patrimônio material e imaterial da região portuária, além da exploração econômica do patrimônio desde que respeitem os princípios de integridade e sustentabilidade do patrimônio, e inclusão e desenvolvimento social;

### **6.1.9**

#### **Programa Porto Cidadão**

O Programa Porto Cidadão promoverá melhorias habitacionais, urbanização do Morro da Providência, capacitação e requalificação profissional, promoção do empreendedorismo e educação para a cidadania, produção de conhecimento sobre o processo de transformação social da região portuária, incentivo à inovação tecnológica para sustentabilidade, integração e inclusão social, além da absorção da população ao mercado de trabalho. Juntos os programas Porto Cultural e Porto Cidadão são parte responsável da sustentabilidade social da proposta do Porto Maravilha.

### **6.1.10**

#### **Lei 5.128/2009 de Incentivos Fiscais**

A Lei 5.128/2009 concede benefícios fiscais relacionados com a Operação Urbana Consorciada, com objetivo de incentivar a ocupação e investimentos na área, tais como:

- Isenção de IPTU por 10 anos para novas construções que obtenham o “habite-se” no prazo de até 36 meses.
- Isenção de ITBI para as transações de imóveis onde sejam erguidas novas construções, desde que obtenham o “habite-se” no prazo de 36 meses.
- Isenção de ISS às atividades de construção civil pelo prazo de 36 meses.
- Redução de alíquota de ISS de 5% para 2% para atividades de hotelaria, educação e entretenimento.

- Remissão de dívidas de IPTU passadas para imóveis de interesse histórico, cultural ou ecológico, desde que restaurados no prazo de 36 meses.

Cabe observar que a referida Lei está em estudo para sua alteração junto à Secretaria municipal de Fazenda, quanto aos seguintes aspectos:

1. “Artigo 6º: Ficam isentos do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana–IPTU os imóveis situados na área delimitada da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto em que sejam erguidas novas construções, desde que as obras estejam concluídas e tenham recebido o “habite-se” no prazo improrrogável de trinta e seis meses a contar do primeiro dia do mês seguinte ao da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único: A isenção de que trata este artigo será válida pelo período de dez anos a contar do exercício seguinte ao da concessão do referido “habite-se”.

Como o objetivo da Operação Consorciada é a revitalização da área, não necessariamente essa ocupação depende de uma de construção nova que precise do “habite-se”. Desse modo, a alteração diz respeito à possibilidade de concessão de obras de recuperação, reconversão, modificação com ou sem acréscimo de área, ou retrofit, visando à ampliação dos benefícios e o incentivo à reciclagem de edifícios antigos. A renovação dos edifícios além de se mostrar como uma prática sustentável, evitando demolições e consumo de materiais não renováveis, valoriza a memória do lugar, sua morfologia, identidade, além de minimizar possíveis impactos negativos associados à interferência de novas edificações e sua relação com o contexto.

2. “Art. 7º: Ficam isentas do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis e de Direitos a Eles Relativos, Realizada Inter Vivos, por Ato Oneroso–ITBI as operações de aquisição da propriedade ou do direito real de superfície, uso ou usufruto, relativas aos imóveis situados na área delimitada da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto, em que sejam erguidas novas construções, desde que as obras estejam concluídas e tenham recebido o “habite-se” no prazo improrrogável de

trinta e seis meses a contar do primeiro dia do mês seguinte ao da data de publicação desta Lei.

Parágrafo único. “Não implementada a condição de que trata este artigo, o imposto será cobrado com os devidos acréscimos legais, como se o benefício nunca tivesse sido concedido.”

A segunda alteração diz respeito aos prazos para usufruto do benefício, visando ajustar ou descontar o atraso no processo em si dos leilões do prazo dado aos empreendedores e beneficiários. Como o leilão dos CEPACs ocorreu em junho de 2011, portanto, após 18 meses da aprovação da Lei, até que aconteça a aquisição do terreno, e a obra esteja concluída, dificilmente o “habite-se” se dará até 01 de janeiro de 2013.

## 6.2

### **Concurso Porto Olímpico**

A união dos três níveis de governo e do presidente do Comitê Olímpico Brasileiro (COB), com o apoio da mídia, permitiu ao prefeito Eduardo Paes propor ao Comitê Olímpico Internacional (COI) a transferência de alguns equipamentos esportivos da Barra da Tijuca para a área do Porto. Com a concordância parcial da proposta, foi lançado o Concurso Porto Olímpico em novembro de 2010, uma iniciativa da Prefeitura e do Instituto dos Arquitetos do Brasil, IAB. O Concurso teve o resultado a seleção dos melhores projetos para a revitalização da Região Portuária divulgado em 28 de junho de 2011.

A implantação do projeto Porto Olímpico irá beneficiar a cidade como um todo, inclusive os bairros carentes do subúrbio, pois, localizado próximo das cinco linhas de transporte público sobre trilhos (as linhas 1 e 2 do metrô e as linhas de trens da Central, da Auxiliar e da Leopoldina), terá influência na modernização do eixo olímpico Deodoro – Engenheiro – Maracanã - Sambódromo.

Sugere Sergio Magalhães<sup>28</sup>, que esse eixo deverá ser modernizado, com composições seguras, confortáveis, estações protegidas do sol e da chuva, e dotadas de aplicações de acessibilidade a todo cidadão, será um belíssimo legado, se efetivado até 2016.

O Porto Olímpico cumpre vários papéis para a cidade. Com a construção da Vila Olímpica, estimulando a habitação e novos edifícios de serviços e escritórios, o Centro será reforçado como lugar de serviços, comércio e moradia. Segundo Sergio Magalhães, “O Porto Olímpico estabelecerá um vínculo de grande simbolismo para o futuro da cidade, entre os Jogos de 2016 e a recuperação do Centro do Rio” (*Artigo publicado originalmente no jornal O Globo de 02/07/2011*)

O projeto Porto Olímpico, com uma área total construída de 850 mil m<sup>2</sup>, prevê a construção da Vila dos Árbitros, Vila de Mídia, Centro de Convenções de médio porte, integrado a um hotel padrão 5 estrelas, com 500 quartos e equipamentos olímpicos temporários em duas grandes áreas, sendo uma onde anteriormente estava localizada a Usina de Asfalto e outros imóveis, com 43.000 m<sup>2</sup>, e a outra denominada Praia Formosa, com 107.000 m<sup>2</sup>.

### 6.2.1

#### Sustentabilidade

O projeto deverá promover ações que visem proteger e poupar recursos naturais e garantir o bem estar dos cidadãos, ou seja, envolve a redução da emissão de CO<sub>2</sub>, a conservação de energia e a adoção de novas formas limpas de gerá-la, preservando também a saúde e segurança das pessoas de alguma forma estiverem envolvidas com os trabalhos e seus usuários

---

<sup>28</sup> Sergio Magalhães: arquiteto e urbanista, ex- Secretário Municipal de Urbanismo e Presidente do IAB em palestra concedida na PUC para a turma do Curso de Mestrado de Engenharia Urbana e Ambiental dia 15/12/2010, intitulada "Arquitetura e Urbanismo no Brasil".

### **6.2.2**

#### **Vila da Mídia e Vila dos Árbitros**

A Vila da Mídia abrigará jornalistas, fotógrafos e cinegrafistas de todo o mundo, que virão cobrir os Jogos Olímpicos.

A Vila dos Árbitros abrigará residências para árbitros, oficiais técnicos, organizadores do evento.

### **6.2.3**

#### **Hotel e Centro de Exposições**

Deverão abrigar atividades temporárias, tais como setores operacionais e administrativos, o Centro de Mídia não Cadastrada; o Centro Operacional de Tecnologia/TOC, o Centro Principal de Operações/MOC, o Centro principal de Credenciamento/MAC, o Centro de Credenciamento e Distribuição de Uniformes/UAC.

Serão observados os requisitos de sustentabilidade, acessibilidade universal, qualidade de desenho e diversidade de usos residencial, comercial e de serviços, cujos espaços públicos constituam um elemento polarizador das atenções de sua comunidade, favorecendo a convivência e interação social e marcando o conjunto urbano. A valorização do caráter misto das edificações quanto ao seu uso pretende incentivar a implantação de atividades e serviços que possam ser estendidos à comunidade, além de facilitarem uma dinamização da região.

O projeto deverá prever ciclovias confortáveis e seguras, conectadas com os modais, assim como bicicletários.

Parte da concepção das edificações deverá prever economia de energia, com uso de aquecimento solar, assim como a possibilidade de sistemas limpos de sua geração. A implantação dos prédios e sua organização interna, os elementos de cobertura e fachadas, deverão minimizar a insolação excessiva. A iluminação e a ventilação natural deverão ser privilegiadas.

#### 6.2.4

### Edificações do Porto Olímpico

As edificações, previstas no projeto Porto Olímpico, têm como principal diretriz a flexibilidade para que possam ser adaptadas posteriormente a unidades habitacionais, seguindo assim o seu programa arquitetônico. Além disso, devem seguir princípios sustentáveis. Tais edificações são:

- Hospedagem em prédios residenciais e estabelecimentos de hotelaria com 10.600 quartos
- Centro de Exposições/Convenções
- Hotel cinco estrelas com 500 quartos

Nos **edifícios para hospedagem**, os quartos destinados ao COB deverão ficar em edificações a serem construídas e posteriormente comercializadas, esperando-se que as adaptações correspondam a mínimas intervenções ou reformas. Desse modo, serão valorizados projetos que apresentem alguma adaptação ou flexibilidade para tal fato ocorra.

Para posterior comercialização, o projeto de cada unidade incluirá sala, cozinha, área de serviço e varanda, e os quartos deverão ser projetados com área mínima de 12 metros quadrados e banheiro privativo.

De acordo com a avaliação de mercado, as edificações residenciais deverão ter unidades com 2 ou 3 quartos, na proporção de 2 para 1, com área entre 50 e 70 m<sup>2</sup>, excluindo-se as varandas. As unidades com 1 ou 4 quartos e tipologias diferenciadas poderão existir em número não muito significativo.

A disposição dos cômodos deverá permitir o uso individualizado de quartos e salas otimizando o uso durante o evento olímpico. É estimada a implantação de 1 vaga para estacionamento por unidade habitacional.

Conforme noticiado em 04/6/2012 no jornal O Globo, o conjunto de sete prédios de alturas variadas, de doze a trinta e cinco pavimentos, com 1330 apartamentos de dois e três quartos, será adquirido preferencialmente por servidores públicos, cujo fundo de pensão (Previ-Rio) deverá aplicar R\$ 500 milhões em empréstimos. Durante as Olimpíadas as unidades serão usadas para

abrigar a mídia não credenciada e os árbitros das competições. Os compradores receberão os apartamentos em 2017.

Garantindo a diversidade de usos no Porto Olímpico, é considerada a construção do edifício denominado **Hotel Temporário** que deve se configurar como um edifício com salas comerciais que poderá funcionar como hotel durante o evento e a seguir passará ao uso comercial previsto. As unidades comerciais deverão possuir área útil mínima de 23 m<sup>2</sup>, mais sanitário e copa, e com estacionamento de uma vaga por unidade comercial.

O **hotel** será construído para abrigar turistas ou visitantes a trabalho de alto poder aquisitivo, sendo previsto para oferecer serviço cinco estrelas, e irá dispor de pelo menos 500 quartos.

O **Centro de Exposições** destinado também a feiras e convenções de médio porte será associado a um bom hotel. O Centro de Convenções deverá ser pensado e projetado com arquitetura adequada para conviver com seu entorno, as antigas instalações industriais.

Deverá ser previsto ainda um estacionamento compartilhado para atender Hotel e Centro de Exposições/ Convenções, incluindo espaço para pelo menos 30 ônibus.

As edificações propostas, considerando o número mínimo de 10.600 quartos solicitados pelo COB, deverão atender ao seguinte programa com as devidas áreas estimadas:

**Moradias: estimado mínimo de 5000 apartamentos**

Edifícios Residenciais/Áreas de Lazer	285.000 m <sup>2</sup>
Comercio e Serviços de Apoio	20.000 m <sup>2</sup>
Estacionamento	140.000 m <sup>2</sup>
<b>Hotel 200 Quartos/4 estrelas</b>	7.500 m <sup>2</sup>
Estacionamento	500 m <sup>2</sup>
<b>Apart-hotéis 500 quartos</b>	18.000 m <sup>2</sup>
Estacionamento	7.500 m <sup>2</sup>

<b>Edifício com 200 salas comerciais/Hotel</b>	8.000 m <sup>2</sup>
Estacionamento	5.700 m <sup>2</sup>
<b>Centro Empresarial</b>	45.000 m <sup>2</sup>
Estacionamento	19.000 m <sup>2</sup>
<b>Hotel 500 Quartos/cinco estrelas e Centro de Exposições/ Convenções</b>	
Hotel	29.000 m <sup>2</sup>
Área de Exposições/Feiras	40.000 m <sup>2</sup>
Convenções e Áreas operacionais	15.000 m <sup>2</sup>
Estacionamento compartilhado	54.000m <sup>2</sup>

Fonte: site [www.concursoportoolimpico.com.br](http://www.concursoportoolimpico.com.br)

### 6.2.5

#### Projetos Vencedores

Muito discutido e contestado, o concurso para o projeto Porto Olímpico teve como resultado quatro projetos vencedores que poderão ser utilizados em parte, podendo ter a sua implantação de forma mesclada, conjugando soluções de diversos projetos. Ao projeto vencedor, a Prefeitura garante a execução mínima de 40% da sua proposta, podendo ser os outros 60% uma mescla de soluções. O concurso contou com a participação de mais de mil arquitetos, e os quatro vencedores receberam prêmios em dinheiro.

O Concurso teve como objetivo a seleção de quatro propostas para as instalações de apoio aos Jogos Olímpicos, as Vilas da Mídia e de Árbitros e setores operacionais. A área proposta para intervenção se localiza nos bairros São Cristóvão e Santo Cristo, em ambos os lados da Avenida Francisco Bicalho, como mostra a figura 28.



Foto 22: Demarcação onde será o Porto Olímpico

Google Maps fonte: [www.concusoportoolimpico.com.br](http://www.concusoportoolimpico.com.br)

O concurso para o projeto Porto Olímpico teve como vencedor, dentre os 83 concorrentes, o arquiteto João Pedro Backheuser, que apresentou o seu projeto da seguinte forma:

O nosso projeto é de longo prazo e oferece a possibilidade de desdobramentos. Queremos ir além das Olimpíadas, queremos tratar da revitalização da cidade: pegar um local degradado e transformá-lo em uma área de sucesso, onde a população vai querer morar", Segundo o arquiteto, o projeto vai ajudar a valorizar bairros vizinhos, além da Região Portuária, como São Cristóvão e Maracanã.

(fonte:

<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/detalheNoticia.aspx?id=79110a6a-57b7-4874-aa2b-8d4bb76c2ab4>)

A proposta do arquiteto vencedor transforma a Avenida Francisco Bicalho na porta de entrada da cidade a partir da sua configuração como eixo monumental e requalificação que trazem uma humanização e funcionalidade. A morfologia configurada pela proposta entrelaça áreas públicas – ruas e praças – e privadas – áreas residenciais, comerciais e de serviços – através do desenho.

A flexibilização dos usos, obtida pela configuração dos edifícios, projetados com um módulo em sua base e alturas variáveis, é um ponto importante no projeto, sendo também uma das justificativas de sua escolha para o primeiro lugar. O uso de atividades mistas em áreas residuais, aplicada no terreno

leste, também foi um ponto bastante valorizado devido a sua eficiência na desejada dinamização de atividades e usos.

Os edifícios de caráter público foram propostos nas principais vias, facilitando seu acesso e as residências nas vias de menor movimento e nos pátios internos das quadras com maior tranquilidade. No terreno oeste se localizam as edificações de caráter monumental visando uma relação satisfatória com a escala do contexto. O projeto propõe também maior unidade, minimizando as fragmentações presentes na área, remanescentes de antigas intervenções, ao mesmo tempo em que trata o espaço urbano com dimensões humanas adequadas ao pedestre.

O edifício de maior gabarito é o hotel, com 45 andares, que funciona como um farol para a região, que seria assim facilmente identificada mesmo de pontos distantes da cidade. Todas as edificações atendem a uma linguagem contemporânea e se utilizam de princípios de sustentabilidade como captação de energia e uso de ventilação natural entre outros.



Fotos 23 e 24: Projeto vencedor do Concurso Porto Olímpico

O projeto que obteve a segunda colocação foi o do arquiteto Roberto C. dos Santos Aflalo Filho, que trabalhou a área em duas subáreas: a leste, com grande parte do comércio e unidades de habitação e a parte oeste que abriga o centro de convenções, centro empresarial e hotéis junto a Avenida Francisco Bicalho. Desse modo, o arquiteto propõe duas áreas de caráter e identidade diferentes, reforçando esse aspecto, uma residencial a ser ocupada futuramente por moradores de classe média e outra como um centro associado às principais atividades da metrópole.

Um ponto forte desse projeto é a consideração das preexistências e elementos marcantes do entorno, evidenciadas por eixos visuais e de ligação com essas áreas. Apesar de se mostrar como proposta mais econômica sob alguns aspectos, a segregação da área em duas sub-regiões de caráter diverso é uma proposta que vai de encontro aos anseios do governo para a revitalização da área.



Foto 25: Projeto classificado em 2º. lugar no Concurso Porto Olímpico  
Autor Roberto C.dos Santos Aflalo Filho - S.P.

O terceiro projeto colocado foi o do arquiteto Francisco Spadoni, que apresentou como principal premissa do seu projeto a tentativa de criar uma proposta que se mantivesse sustentável no decorrer do tempo. Buscando alcançar esse objetivo a proposta identifica pontos de vulnerabilidade e visa eliminá-los a partir de equipamentos indutores da revitalização.

Para superar esses pontos vulneráveis, o arquiteto propôs: qualidade e racionalidade dos sistemas construtivos, a correta relação do solo com as águas, o desempenho sustentável das edificações e, finalmente, arquiteturas inovadoras. O setor leste abrigou as unidades de habitação e hotéis e o setor oeste concentrou os demais equipamentos de caráter público, visando ser um conjunto expressivo, âncora para as transformações desejadas. No entanto, a fragmentação em dois setores se apresenta como ponto negativo do projeto.



Foto 26: Projeto colocado em 3º. lugar no Concurso Porto Olímpico  
Autor: Francisco Spadoni – S.P.

O quarto colocado foi o arquiteto Jorge Jauregui que apresenta como premissa estabelecer conectividades através de intervenções nas vias e espaço público. A configuração da área se mostra como uma conjugação entre o desenho de edifícios e avenidas, com objetivo de promover áreas de céu aberto satisfatórias e eco-eficientes.

Os edifícios do hotel e centro de convenções são marcas da região podendo ser vistos de longas distâncias. Os edifícios residenciais com unidades de 3 e 4 quartos têm um partido horizontal e acesso para pátios internos, parques e avenidas, enquanto os de dois quartos se configuram por torres. A proposta apresenta como negativo um alto orçamento, além de propor uma ocupação com menor densidade que as demais propostas.



Foto 27: Projeto classificado em 4º. lugar no Concurso Porto Olímpico

Autor: Jorge Mauro Jauregui – R.J.

### 6.3

#### **Empreendimentos Aprovados na Área do Porto Maravilha**

Os empreendimentos submetidos à avaliação têm como critérios de aprovação a recuperação de imóveis com importância para o patrimônio cultural; propiciar a criação de equipamentos públicos, área de lazer, bem como destinar espaço físico multidisciplinar para apoio de infraestrutura e logística para atividades de grupos culturais e atendimento das demandas de cidadania da região; incentivar a recuperação de imóveis ocupados para melhoria das condições de moradia da população residente; estimular as atividades de geração de trabalho e renda existentes na região; incentivar a restauração e reconversão, para usos compatíveis com seus objetivos, de imóveis de valor histórico e/ou relevante interesse como o Palacete D. João VI, limitar o desperdício energético e de água, estimular o uso de energias limpas (solar, eólica ou célula combustível) e promover o aproveitamento das condições naturais de iluminação e ventilação, “telhados verdes” ou reflexivos de calor, o reaproveitamento de águas pluviais e servidas, a utilização preferencial de insumos ambientalmente certificados; visando a sustentabilidade ambiental e a redução da emissão de gases de efeito estufa (GEEs).

A seguir é apresentada uma seleção de obras aprovadas, no âmbito da Secretaria municipal de Urbanismo, algumas pela autora desta dissertação, com

seus respectivos processos de licenciamento, atendendo os pressupostos para licenciamento.

### 6.3.1

#### Av. Venezuela 43

Projeto de requalificação e retrofit, desenvolvido pelo Arquiteto Ruy Rezende, para a edificação composta de 8 pavimentos, em nome de São Carlos Empreendimentos Imobiliários. Aprovado em 11/03/2011 pela autora, pelo processo 02/300234/2010, com previsão de término da obra em 8 meses visando à certificação LEED.



Foto 28: Fonte: [www.exame.abril.com.br](http://www.exame.abril.com.br) 03/05/2011  
Av. Venezuela 43



Foto 29: Av Venezuela 43, simulação após obras de requalificação



Foto 30: Ambas cedidas por Ruy Rezende Arquitetura

### 6.3.2

#### AquaRio

O Aquário Marinho do Rio de Janeiro, ou AquaRio, foi projetado para ser o maior aquário da América Latina, e o segundo maior do mundo. Com 25.000 m<sup>2</sup> de área construída e 5,4 milhões de litros d'água, o Aquário Marinho possuirá 12.000 animais de 400 espécies, em exposição.

Projeto a cargo do arquiteto Alcides Horácio de Azevedo inclui a manutenção de fachadas frontais preservadas pelo Patrimônio Histórico e situar-se-á no armazém da ex-CIBRAZÉM. O empreendimento tem valor estimado em R\$ 65 milhões e será construído pela iniciativa privada em parceria com a Prefeitura, que cederá a área na Avenida Rodrigues Alves 379.

Licenciado em 22/01/2010 pelo processo 02/270.111/2008, o projeto do Aquário do Rio de Janeiro é o primeiro empreendimento privado a participar do "Porto Maravilha".

“O AquaRio, além de se tornar uma atração permanente do projeto Porto Maravilha, será um expressivo testemunho de que preservação e modernidade podem e devem caminhar juntas na revitalização da Zona Portuária do Rio de Janeiro”, afirma o arquiteto que já foi várias vezes premiado pela elaboração de projetos de recuperação de patrimônios históricos.

#### *Benefícios Ambientais:*

1 – Reciclagem: O implantação do AquaRio prevê a reciclagem dos materiais utilizados e descartados. Latas de lixo específicas e placas educativas estarão disponíveis para orientar o público visitante.

2 – Reutilização: O AquaRio reutilizará ao máximo o principal recurso disponível – a água do mar. Após a captação total da água a ser utilizada nos aquários, na Baía de Guanabara, o aquário necessitará de 10% do volume total a cada mês para renovação da água e seus nutrientes minerais.

3 – Captação da água de chuva: O AquaRio terá um sistema de captação de água de chuva para ser utilizado nas instalações hidráulicas sanitárias.

4 – Energia Solar: O AquaRio deverá instalar os equipamentos necessários para obter a energia solar a ser utilizada para atender parte de suas necessidades.

5 – Educação e Responsabilidade Ambiental: O AquaRio junto com o Instituto Ecológico Aqualung terá permanentemente campanhas educativas e de atuação nas áreas de proteção, recuperação e preservação da fauna marinha. O Projeto Tubarões do Brasil será um deles.



Foto 31: <http://www.flickr.com/photos/portomaravilha> AquaRio

### 6.3.3

#### Museu do Amanhã

O Museu do Amanhã com sua construção já em andamento no Pier Mauá, foi uma das primeiras obras de vulto aprovada após a edição da LC 101/09. Licenciado em 31/5/2010 pelo processo 02/270.028/2010 em parceria com o escritório do premiado arquiteto Ruy Rezende, é uma iniciativa da prefeitura do Rio e a Fundação Roberto Marinho, com o Banco Santander como patrocinador master e apoios dos governos estadual e federal. Sua construção foi incluída no pacote de obras a cargo da Concessionária Porto Novo, com gerenciamento da Cdurp. O empreendimento, de R\$ 215 milhões, será pago pela venda de Cepacs.

Projetada pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava, eleito em 2005 pela revista americana Time como uma das cem pessoas mais influentes do planeta, a obra que faz parte do projeto de revitalização da Zona Portuária, deverá ter sua conclusão e inauguração em 2014. O Museu será construído com material reciclável, e conforme frisou Calatrava “O projeto prevê um museu totalmente autossuficiente. E vamos usar somente materiais recicláveis na construção” (site g1.globo.com em 21/06/2010), por ocasião da apresentação do projeto.



Foto 32: Bernardo Tabak/G1

Santiago Calatrava posa diante da maquete do Museu do Amanhã.

Na apresentação, Calatrava usou de lapiseira, pincel e tinta guache para desenhar esboços do Museu do Amanhã. “O visitante não vai apenas apreciar o museu. Ele também vai ter a experiência da luz, da vida, da natureza” (site [g1.globo.com](http://g1.globo.com) em 21/06/2010), ressaltou o arquiteto, para explicar que o projeto vai permitir a reflexão da luz solar para parte interna do piso inferior do Museu do Amanhã. “Do interior do museu, o público vai poder contemplar, entre outras paisagens, o Dedo de Deus” (site [g1.globo.com](http://g1.globo.com) em 21/06/2010), destacou Calatrava, referindo-se à montanha símbolo da cidade de Teresópolis, localizada a cerca de 90 quilômetros do Centro do Rio, na Região Serrana.

Uma foto computadorizada mostra como deve ficar o Centro do Rio depois de pronto o Museu do Amanhã.



Foto 33: Simulação do Museu do Amanhã no Pier Mauá.

Fonte: [http://www.dcomercio.com.br/especiais/dcmidia/2010\\_rio\\_museu.html](http://www.dcomercio.com.br/especiais/dcmidia/2010_rio_museu.html)

“O grande destaque do projeto, no entanto, é a parte externa. Na fachada, o prédio terá grandes estruturas dinâmicas, que se movimentam e servem não só para oferecer sombra, mas também para a colocação de placas fotovoltaicas. Dependendo da hora do dia, o edifício pode ter sua aparência exterior alterada, já que os coletores se ajustarão para melhorar a captação de energia solar” (site [g1.globo.com](http://g1.globo.com) em 21/06/2010).

Calatrava também criou um espelho d'água ao redor do prédio, que servirá não só para mimetizar o museu com as águas da Baía de Guanabara, como também para mostrar como funciona um sistema de filtragem da água do mar. Além disso, a água vai gerar um microclima mais ameno em volta do Museu. O projeto ainda aproveita, ao máximo, a ventilação natural e a ventilação cruzada, sempre que possível.

A proposta do museu é criar uma experiência da passagem do ontem para o amanhã em que o presente opera como um portal. Um dos eixos, ao longo do

qual se estruturará a construção, é o da polaridade entre as ciências cósmicas e as terrestres.

*Principais características e desempenho que o projeto apresenta até o momento, no que se refere à sustentabilidade ambiental das soluções apresentadas:*<sup>29</sup>

- Sistema de geração de energia através de painéis fotovoltaicos
- Sistema de climatização misto, com resfriamento através da troca de calor com as águas da Baía de Guanabara
- Sistemas de reuso de águas cinzas e captação de águas
- Sistema de tratamento e purificação das águas da Baía de Guanabara

#### **6.3.4**

##### **Museu de Arte do Rio (Pinacoteca)**

O Museu MAR foi a primeira obra importante de retrofit aprovada após a edição da LC 101/09. Aprovado pela autora deste em 05/02/2010, pelo processo 02/300167/2010, o projeto propôs a transformação do Palacete D. João VI, construído em 1916, em Museu que contasse a História do Rio e desse visibilidade às principais coleções de arte da cidade.

Tombado e desativado há 10 anos, as obras se encontram em plena execução, com sua inauguração prevista para o final do primeiro semestre de 2012. É o primeiro empreendimento a sair do papel pela revitalização da zona portuária da cidade, com um investimento de R\$ 43 milhões da prefeitura e realização da Fundação Roberto Marinho.

---

<sup>29</sup> Estudo Preliminar Greenbuilding Relatório 227-EP-GRB-RL 002-R01 12/07/2010.



Foto 34: Extraída do site [www.skyscrapercity.com](http://www.skyscrapercity.com)

Após a aprovação do projeto surgiu uma idéia ambiciosa: unir dois edifícios esteticamente antagônicos, um deles tombado, de arquitetura neoclássica e o outro, modernista dos anos '40, onde funcionava um hospital da Polícia Civil, cedido pelo governo do estado.

A idéia desse espaço integrado com diferentes funções é instigante, sob o ponto de vista da arquitetura, com os prédios interligados por passarelas e uma estrutura que, imitando o movimento das ondas do mar, cobre os prédios. O espaço destinado a exposições ficará no Palacete também conhecido como Mauá e, a Escola do Olhar ocupará o prédio modernista, que terá suas paredes da fachada demolidas e possuirá enormes vãos, permitindo a instalação de grandes obras de arte. Um teleférico levará os visitantes ao Morro da Conceição.

Atrás dos dois edifícios, a marquise da primeira rodoviária do Rio, também tombada, teve que ser preservada e abrigará serviços do museu, como uma loja. O projeto ficou a cargo do escritório de Thiago Bernardes e Paulo Jacobsen.

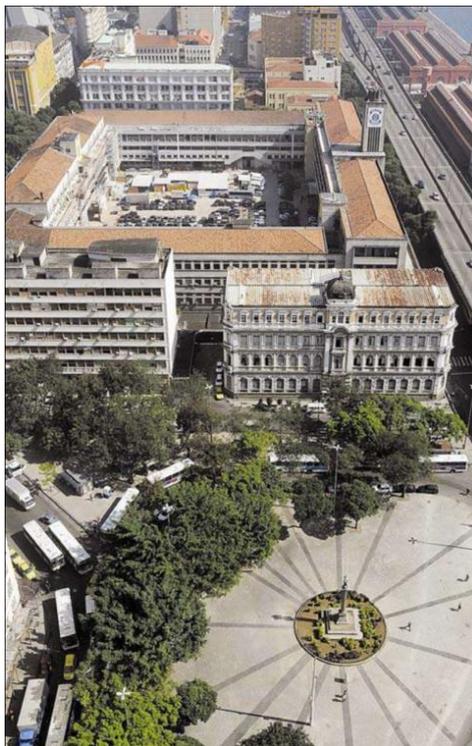


Foto 35: Extraída do site <http://www.skyscrapercity.com>  
Palacete D. João VI e o Hospital da Polícia Civil

### 6.3.5

#### Edifício Corporativo da TISHMAN SPEYER

Na onda de aprovação de prédios de arquitetura exuberante foi licenciado em 22/10/2010, pelo processo 02/001547/2010, com pagamento de outorga onerosa, o edifício comercial incorporado pela Empresa americana Tishman Speyer. O edifício ficará situado na Av. Rio de Janeiro 555, no Caju, será dotado de 22 lojas e 204 salas comerciais distribuídas em dezoito pavimentos com 47.657,77 m<sup>2</sup> de área total construída (ATC).

O prédio será construído segundo as normas internacionais de sustentabilidade, com a sua conclusão prevista para 2013. O projeto Port Corporate será um edifício de alto desempenho ambiental, chamado de *green building*. Visará uma alta *performance* de conforto ao usuário, o uso racional de recursos energéticos, além da longevidade do empreendimento, com vistas à capacidade de adaptação às demandas futuras.

*Localização*

- Seleção do local em área previamente urbanizada, adensada e com fácil acesso ao transporte público.
- Vagas preferenciais para veículos movidos a combustíveis alternativos.
- Maximização de áreas abertas e ajardinadas.
- Sistema de retardo para água de chuva.
- Reutilização de água de chuva e de condensação do ar condicionado para irrigação e torres de resfriamento.
- Utilização da vegetação e de pintura refletiva para redução do efeito da ilha de calor.
- Controle de poluição luminosa provocada pelo empreendimento.
- Elaboração de manual com orientações para os futuros locatários e ocupantes.

#### *Materiais e Recursos*

- Implantação de sistema de coleta e disposição de materiais recicláveis, durante todo o período de construção e previsão de áreas específicas para utilização da administração predial.
- Utilização de materiais reciclados durante a construção.
- Utilização de materiais produzidos na região do empreendimento durante a construção.
- Utilização de madeira certificada.

#### *Qualidade do Ambiente*

- Atende aos requisitos mínimos quanto à qualidade do ar, estabelecidos pela norma ASHRAE 62.1.
- Implantação de sistemas de monitoramento da qualidade do ar interno.
- Adoção de medidas de proteção dos dutos de ar durante a construção.
- Garantia de iluminação natural e linha de visão à maior parte dos usuários.
- Diferenciais de uso da água
- Redução de consumo de água potável.
- Irrigação exclusivamente com água de reuso.

### *Energia e Atmosfera*

- Implantação de procedimentos de recebimento e comissionamento das instalações elétricas e de ar condicionado.
- Atende ao desempenho mínimo estabelecido pela norma ASHRAE 90.1.
- Não utilização de gás CFC nos sistemas de ar condicionado.
- Otimização do uso de energia elétrica no edifício.
- Adoção de procedimento de comissionamento avançado e independente.
- Seleção de equipamentos de ar condicionado de longo ciclo de vida que minimizam a emissão de gases de efeito estufa.
- Implantação de sistema de automação para medição individual dos consumos de eletricidade e ar condicionado.
- Iluminação de alta eficiência.



Foto 36: Com simulação cedida pela Tishman Speyer

### *Demolição do Moinho Marilu*

Licenciada pelo processo 02/002882/2010, a demolição do Moinho Marilu foi finalizada com implosão utilizando-se 250 kg de dinamite, ocorrida em

26/06/2011, para dar lugar ao prédio a ser construído pela Tishman Speyer. Grande parte dos resíduos da demolição será utilizada na construção do novo prédio.



Foto 37: Extraída do Google imagens Moinho Marilu



Foto 38: Extraída do site [www.uol.com.br](http://www.uol.com.br) em 26/06/2011 Implosão do Moinho

### 6.3.6

#### Banco Central

Aprovado pelo processo 02/002.192/1998, o prédio de uso exclusivo do banco foi licenciado em 28/01/2010, na Rua Rivadávia Correa 45. A obra de construção está prevista para durar dois anos e meio aproximadamente, e será utilizada tecnologia de ponta para minimizar seu impacto no meio ambiente.



Banco Central

Foto 39: [www.portomaravilhario.com.br/projetos/banco-central](http://www.portomaravilhario.com.br/projetos/banco-central)

### 6.3.7

#### INEA

Licenciada a construção da sede do INEA, na Av. Venezuela 57, pelo processo 02/002267/2010, em 01/12/2010.

### 6.3.8

#### Moinho Fluminense

Licenciado pelos processos 02/13/000381/2011 e 02/13/000382/2011, para a Rua Sacadura Cabral, 280 e 290.



Foto 40

Fonte: <http://www.flickr.com/photos/portomaravilha/4677781156/in/photostream/lightbox/>

### 6.3.9

**Polícia Federal** - Av. Rodrigues Alves 1, processo 02/301202/2009. Licenciada de modificação e acréscimo de 15mil m<sup>2</sup>, totalizando 45.073 m<sup>2</sup>

### 6.3.10

**ITCERJ** - Instituto de Terras e Cartografia do Estado do Rio de Janeiro – foi licenciada a modificação e acréscimo pelo processo 02/300959/2010.

### 6.3.11

**COMLURB** - Rua Audomaro Costa 235, licenciado galpão de coleta seletiva com área construída de 1914 m<sup>2</sup> pelo processo 02/000100/2011. A Central de Triagem vai ter energia solar e reuso de água de chuva.

### 6.3.12

**Projetos Aprovados do tipo MINHA CASA MINHA VIDA Segundo a Lei Complementar 97/2009**

O programa do governo federal Minha Casa, Minha Vida, em parceria com estados, municípios, empresas e movimentos sociais tem como caráter atender a

demanda habitacional para camadas mais populares com renda até R\$ 1.600,00, oferecendo 860 mil unidades e 1.140 mil unidades para pessoas com renda familiar até R\$ 5.000,00. Para faixa salarial até R\$1.600,00, a prestação mensal do financiamento corresponde a 10% da renda familiar, sendo a parcela mensal mínima de R\$50,00. Não existe taxa de inscrição e a primeira parcela será cobrada quando o imóvel estiver pronto, com prazo de até 10 anos para pagar. Para a faixa até R\$5.000,00, poderá ser financiado 100% do imóvel, até 30 anos para pagar, com taxa de juros reduzida, podendo ser utilizado os recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), e no caso de se ter perdido o emprego, a CAIXA refinancia até 36 meses. (Fonte: [www1.caixa.gov.br/popup/home](http://www1.caixa.gov.br/popup/home))

### **Projetos aprovados em área de preservação, segundo o Decreto 7351/91, e a LC 97/2009:**

Rua Alexandre Mackenzie 64 – área total construída 584,26m<sup>2</sup> com nove apartamentos – processo 02/003853/2010.

Rua da Gamboa 111 – área total construída 4.870,14m<sup>2</sup> com sessenta e dois apartamentos – processo 02/002695/2010.

Rua do Livramento 174 – área total construída 2.373,93m<sup>2</sup>, com dois blocos, com duas lojas e trinta e dois apartamentos – processo 02/002694/2010.

Rua Senador Pompeu 133 – área total construída 825,49m<sup>2</sup>, com uma loja e onze apartamentos – processo 02/003104/2010.

### **Projetos do tipo MCMV aprovados pela autora desta dissertação:**

Rua do Livramento 93 – área total construída 578,69m<sup>2</sup> com duas lojas e seis apartamentos – processo 02/326020/2003.

Rua do Livramento 73 – área total construída 1203,44m<sup>2</sup> com duas lojas e vinte e três apartamentos - processo 02/326019/2003.

Rua do Livramento 146 – área total construída 619,83m<sup>2</sup> com oito apartamentos - processo 02/326310/2003.

Rua do Livramento 186 – área total construída 699,68m<sup>2</sup> com uma loja e dez apartamentos - processo 02/326183/2003.

Rua do Livramento 141 – área total construída 1318,40m<sup>2</sup> com vinte e dois apartamentos - processo 02/326018/2003.

Rua Sacadura Cabral 143 - área total construída 816,10m<sup>2</sup> com uma loja e quatorze apartamentos - processo 02/326009/2000.



Foto 41: Rua do Livramento 93 e 95.

Fonte: SMH - Gerência Novas Alternativas

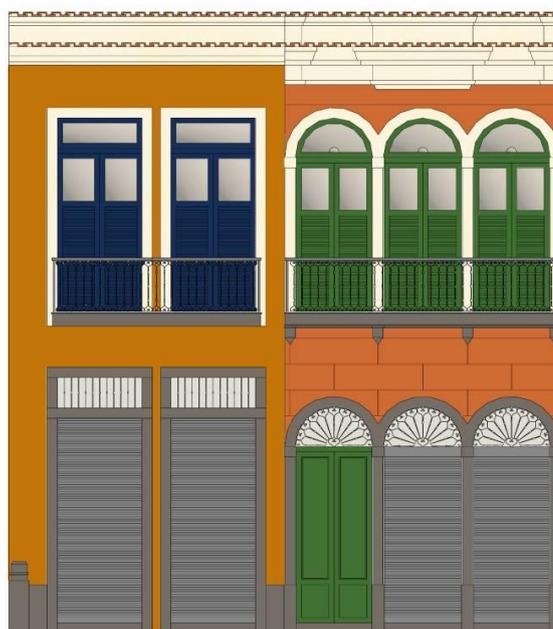


Foto 42: Fachada projetada para a Rua do Livramento 93 e 95

Fonte: SMH – Gerência Novas Alternativas



Foto 43: Rua Sacadura Cabral 143  
Fonte SMH – Gerência Novas Alternativas

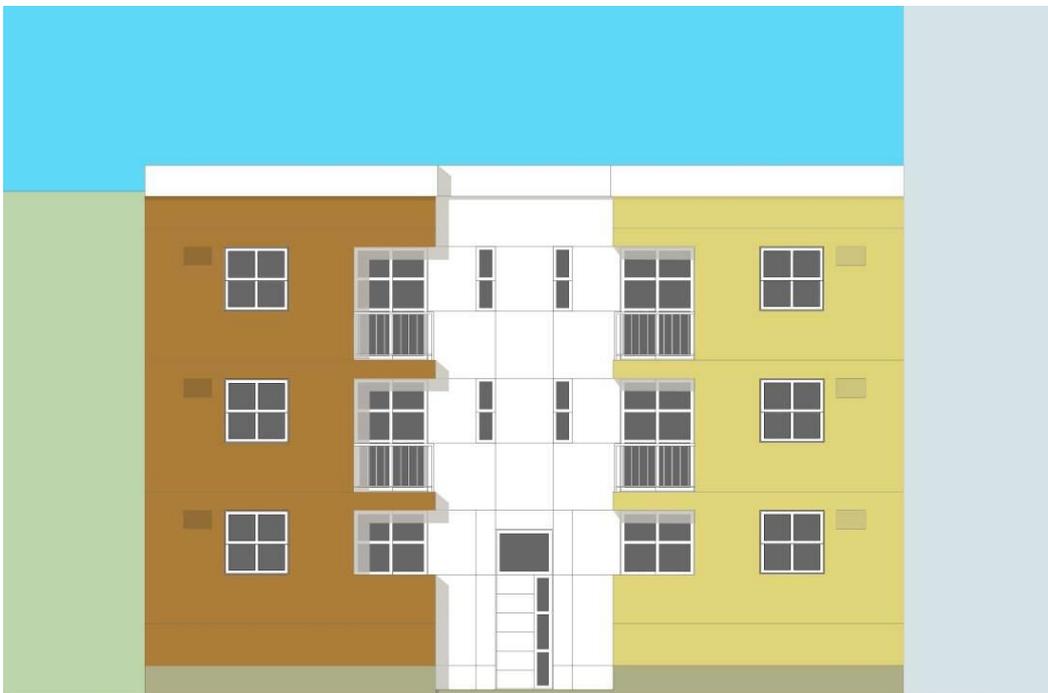


Foto 44: Fachada projetada para a Rua Sacadura Cabral 143  
Fonte SMH: Gerência Novas Alternativas



Foto 45: Rua do Livramento 75

Fonte: SMH – Gerência Novas Alternativas



Fonte 46: Fachada Projetada Rua do Livramento 75

Fonte SMH – Gerência Novas Alternativas

O Programa Novas Alternativas, da Secretaria municipal de Habitação, atua na reabilitação, recuperação e construção de imóveis em vazios urbanos infra-estruturados localizados no Centro do Rio. A área, dotada de redes

de infraestrutura urbana e serviços, é o foco principal de atuação do Programa. Buscando desenvolver ações de desenvolvimento econômico e social, a Gerência do Programa Novas Alternativas promove principalmente a construção de moradias de uso misto, com prédios associados a comércios e serviços, em sítio histórico. O Programa recuperou o primeiro cortiço no Brasil que foi comercializado através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) da Caixa Econômica Federal para a população de baixa renda. Situado na Rua Senador Pompeu 34, área do projeto SAGAS, o casarão – com cerca de 120 anos e tombado pelo Patrimônio Cultural do Município – foi recuperado mantendo as suas características arquitetônicas. No local, foram construídas 23 moradias.

## **6.4**

### **Casos em Análise Visando o Licenciamento**

A seguir serão apresentados alguns casos em análise para aprovação. Vale esclarecer que os prédios de iniciativa privada, em sua maioria, se encontram na dependência de comercialização das CEPACs adquiridas em lote único pela Caixa Econômica.

#### **6.4.1**

##### **CAND - Centro de Avaliação Não Destrutiva**

O Centro de Avaliação Não Destrutiva é um órgão que executa ensaios e capacita profissionais especializados para análises não destrutivas de equipamentos e estruturas industriais. As avaliações não destrutivas são capazes de analisar a integridade dos objetos e indicar a necessidade de reparos ou substituição de peças sem que haja danos ao material observado, utilizando técnicas de radiografia computadorizada.

A Eletronuclear e a PUC-Rio fundaram o CAND que atualmente está sediado no campus da PUC-Rio, visando uma economia de U\$ 100 milhões por ano em importações para realização dessas análises.

## **CAND Arte**

Outro foco do Centro de Avaliação, sediado no campus da PUC-Rio, diz respeito à inspeção de elementos ligados à arte, como edifícios tombados, museus, esculturas, quadros, múmias e afins. A aplicação de avaliações não destrutivas em estudos arqueológicos e de conservação e restauração de obras de arte é prevista pelo CAND Arte.

[http://www.finep.gov.br/imprensa/noticia.asp?cod\\_noticia=1190](http://www.finep.gov.br/imprensa/noticia.asp?cod_noticia=1190)

Toda essa tecnologia em breve estará disponível em uma edificação no Porto Maravilha, em terreno oferecido pela Prefeitura, na Av Venezuela 340, que se encontra em fase de aprovação pelo processo 17/000009/2009.

### **6.4.2**

**SAIRA** – Av. Cidade de Lima, 185, processo 02/270149/2008, construção de prédio comercial composto de lojas e salas.

### **6.4.3**

**CHL** – Av. Venezuela, 174, processo 02/270016/2010, construção de prédio comercial composto de lojas e salas.

### **6.4.4**

**Fundação Bento Rubião** – Rua da Gamboa 357, 385, processo 02/300710/2010, construção de prédio residencial multifamiliar.

### **6.4.5**

**Armazéns Gerais Reis** – Rua Pedro Alves, 76, processo 02/301111/2009, transformação de uso industrial para residencial.

### **6.4.6**

**Antonio Ferreira** – Rua Barão de São Felix, 132, processo 02/301431/2010, construção de estação de tratamento de águas servidas.

**6.4.7**

**CDURP** – Rua Sacadura Cabral, 127, processo 02/000185/2011, construção de sede.

**6.4.8**

**CORREIOS** – Rua Santo Cristo 258 e Av. Cidade de Lima, 181, processo 02/000644/2011, galpão.

## 7

### CONCLUSÕES

Para a viabilidade da implementação do Projeto Porto Maravilha utilizou-se um instrumento inédito na cidade do Rio de Janeiro, as operações urbanas consorciadas, parceria público-privada, com aquisição dos certificados de potencial adicional de construção, as CEPACs. Os objetivos do projeto estão divididos em quatro áreas: habitação, cultura/entretenimento, comércio e indústria, visando à revitalização completa da região. A extensa área de abrangência do projeto, ou seja, Saúde Gamboa e Santo Cristo e parte de São Cristóvão, um pedaço da Cidade Nova e parte do Centro foi estratégica sob o ponto de vista de acelerar o processo de revitalização do Centro.

A estratégia de se contratar um arquiteto de peso como Santiago Calatrava, para projetar o Museu do Amanhã, assim como as obras aceleradas do Palacete Dom João VI para se instalar o Museu MAR, ambos em parceria com a Fundação Roberto Marinho, demonstram a vontade política de implementação do Projeto Porto Maravilha, visando à conclusão das obras de infraestrutura até 2015, de acordo com o cronograma de obras. Os diferentes equipamentos de usos residenciais, institucionais, comerciais projetados incentivam a revitalização da área, seguindo as tendências do urbanismo de multiplicidade de usos, visando redução de deslocamentos.

O Programa Porto Cidadão promoverá melhorias habitacionais, urbanização do Morro da Providência, empreendedorismo, incentivo à inovação tecnológica e vem valorizar a mão de obra local. Junto com o Programa Porto Cultural, de valorização do patrimônio material e imaterial, serão partes responsáveis na proposta de sustentabilidade social do Porto Maravilha.

O Porto Digital, uma iniciativa da Secretaria de Ciência e Tecnologia, quando implantado, passará a absorver incubadoras e outras empresas que queiram atuar. Centros Vocacionais Tecnológicos serão implantados dentro da área do porto direcionada para atividades portuárias, tanto na parte de turismo até mesmo como operador portuário, revitalizando os imóveis que pertencem à Docas, em estado de degradação.

O Projeto Especial VLT (Veículo Leve sobre Trilho) fará integração do Porto Maravilha ao Centro da Cidade, rompendo o modelo de inacessibilidade da área portuária, melhorando a combinação de modais de transporte.

Como se depreende os projetos aprovados, em sua maioria de prédios institucionais, são ícones para a revitalização pretendida e se utilizam de mecanismos visando à sustentabilidade atendendo aos preceitos da Lei Complementar 101/2009. Quanto aos prédios corporativos, comerciais e residenciais, com aquisição das CEPACs, é permitido o aumento da altura da edificação, podendo chegar a 50 pavimentos nos setores correspondentes às Av. Francisco Bicalho (M), Praia Formosa (C), contrapondo às alturas das edificações existentes. Apesar de o prédio corporativo a ser construído na Av. Rio de Janeiro 555, Caju, no terreno do antigo Moinho Marilu, portanto fora e contígua à área da LC 101/2009, é a primeira licença de construção concedida na área do Porto, o que demonstra que o bairro do Caju será beneficiado pela requalificação da Área Portuária.

Quanto à polêmica demolição do viaduto da Av. Perimetral, o entendimento da maioria é o de que o viaduto desvaloriza a região. À exemplo do que foi feito em Barcelona com os trilhos dos trens junto à orla, a derrubada da Perimetral devolverá o contato do bairro com o mar, promovendo um impacto extremamente positivo na Praça XV, apesar de causar um transtorno aos seus usuários, por ocasião da obra que, caso efetivada será parte da operação urbana consorciada, ou seja, parceria público-privada. Os projetos habitacionais já aprovados e a serem aprovados do tipo Minha Casa, Minha Vida estão destinados à população local, principalmente aos moradores situados em área de risco, minimizando o fenômeno de gentrificação.

No quesito Meio Ambiente, além das 15 mil mudas de árvores a serem plantadas, estão sendo previstas três unidades de tratamento em tempo seco nos três rios que hoje desaguam no Canal do Mangue. A implementação da Lei Complementar promoverá a remissão dos territórios contaminados.

A conclusão da primeira fase das obras prevista para o final do primeiro semestre de 2012 corrobora com o sucesso e credibilidade do Projeto.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALL, Peter. **As áreas portuárias: uma nova fronteira urbana**. Tradução de Lenimar Gonçalves Rios, 1993. (MIMEO).

BOSI, A. (editor). Dossiê Nação/Nacionalismo in Estudos Avançados 62. São Paulo. Revista Quadrimestral da USP. 2008.

CARDOSO, Elizabeth Dezouart et al. **Saúde, Gamboa, Santo Cristo**. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Editora Index, 1987. (História dos Bairros).

CASTELLAR, João Carlos. Operações Urbanas Consorciadas e Estado de Exceção. Revista de Direito da UNIGRANRIO, vol3, no.2, <http://publicacoes.unigranrio.edu.br/index.php/rdugr/article/viewFile/1111/662>.

COMPANS, Rose. Intervenções de recuperação de zonas urbanas centrais: experiências nacionais e internacionais. In: COMIN, Alvaro e SOMEKH, Nadia. **Caminhos para o centro: estratégias de desenvolvimento para a região central de São Paulo**. São Paulo: EMURB, 2004. pg 23-60.

ELALI, Gleice Azambuja. Imagem Sócio-Ambiental de Áreas Urbanas: Um estudo na Ribeira, Natal-RNBrasil. **Revista Eletrônica Internacional de la Unión** n. 10, 2007. Disponível em <<http://www.psicolatina.org/10/imagen.html>> Acesso em 12 jul. 2007.

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura de Consumo e Pós-Modernismo**. São Paulo: Studio Nebel, 1995.

FRIDMAN, Fania. **Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Garamond, 1999.

HARVEY, David. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2005.

GIACOMED, Luciane. **Revitalização portuária: o caso do Puerto Madero**. Porto Alegre: URRGS, 2008. Dissertação de Mestrado.

GARLAND, David. **The Culture of Control: crime and social order in contemporary society**. Chicago: The University of Chicago Press, 2001.

KESSEL, Carlos. **A vitrine e o espelho: o Rio de Janeiro de Carlos Sampaio**. Rio de Janeiro: Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 2001.

JAMESON, Friederich. **Pós-Modernismo – A lógica cultural do capitalismo Tardio**. São Paulo: Ática, 1979.

JODELET, Denise. A Cidade e a Memória. In: Del Rio, Duarte & Rheingantz. **Projeto do Lugar**. Rio de Janeiro: Contracapa, Proarq, 2002.

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

LEANDRO, Aldo Gomes. **O Turismo em João Pessoa e a Construção da Imagem da Cidade**. João pessoa: UFP, 2006. Dissertação de Mestrado.

MARTINS, Ana Maria Sala Minucci. **O Porto de Santos na legislação e propostas de planejamento urbano, no período de 1945 a 1995**. São Paulo: FAUUSP, 2000. Dissertação de Mestrado.

MASAO, João. **A catedral do século XXI: o caso do novo MIS**. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.115/3>. Acesso em 13/04/2012

MEDEIROS, Ana Elizabeth de Almeida. Patrimônio Cultural, Ensino de Projeto e Profissão de Arquiteto: Caso ou Acaso? In **Anais PROJETAR 2005**. PROARQ / FAU UFRJ.

MELLO, Fernando Fernandes de. **A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas**. IPPUR - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003. Dissertação de Mestrado.

MOURA, Dulce; GUERRA, Isabel; SEIXAS, João; FREITAS, Maria João. **A Revitalização Urbana - Contributos para a Definição de um Conceito Operativo**. Disponível em [http://home.fau.utl.pt/~fs/FCT\\_2009/URB%20REHABILITATION/PAPER%2004%20%202006\\_RevitalizacaoUrbana.pdf](http://home.fau.utl.pt/~fs/FCT_2009/URB%20REHABILITATION/PAPER%2004%20%202006_RevitalizacaoUrbana.pdf). Acesso em 10/04/2012.

NORONHA SANTOS, Francisco Agenor. **Meios de transporte no Rio de Janeiro**. Vol. 1. Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1934.

Org. ANDREATTA, Verena. **Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

Philip Kotler, Donald H. Haider, Irving J. Rein. **Marketing Places: attracting investment, industry, and tourism to cities, states, and nations**, Free Press, ISBN 0-02-917596-8, (1993)

PINHO, Ana Claudia da Costa. **Conceitos e políticas Europeias de Reabilitação Urbana** – análise da experiência portuguesa dos Gabinetes Técnicos Locais. Lisboa: LNEC, 2009.

PORTAS, Nuno. Urbanismo e Sociedade: construindo o futuro. In Cidade e Imaginação. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996, p. 33

RIGHI, Roberto et al. A edificação como produto imobiliário no desenvolvimento da arquitetura contemporânea em São Paulo, Brasil. In **Anais PROJETAR 2005**. PROARQ / FAU UFRJ.

SALES, Pedro Manuel Rivaben de. **Santos – a relação entre porto e cidade e sua (re)valorização no território macrometropolitano de São Paulo.** Tese de Doutorado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo – USP. São Paulo: 1999.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Um discurso sobre as ciências.** Porto: Edições Afrontamento, 1996.

SANTOS, Paulo. **Quatro Séculos de Arquitetura.** Rio de Janeiro: IAB, 1981.

SILVEIRA, Raquel Dias. Os processos privatizadores nos Estados Unidos, Europa e América Latina: tentativa de compreensão do fenômeno das privatizações como política econômica do modelo neoliberal no Brasil. **Revista de direito público de economia – RDPE**, Belo Horizonte, ano 2, número 7, p.207-224, jul/set 2004

SOUTINHO, Alcino. in **2º Encontro dos Programas Urban e Reabilitação Urbana**, 1998.

SPERLING, David. **Espaço e Evento: considerações críticas sobre a arquitetura contemporânea.** São Paulo: FAUUSP, 2008. (Tese de doutorado em arquitetura).

## ANEXOS

- Algumas licenças concedidas pela autora para os projetos tipo Minha Casa Minha Vida
- Lei 971/1987 - institui a APA SAGAS
- Decreto 7351/1991 - Regulamenta a Lei 971/87
- Decreto 10057/1991- cria o GT do Porto
- Decreto 10381/1991 – cria Câmara Técnica para apresentar PEU PORTO
- Decreto 11860/1992 – cria AEIU da Zona Portuária
- Decreto 12065/1993 – cria GT para fornecer subsídios para elaborar texto legal
- Decreto 20658/2001 – cria AEIU do PORTO
- Decreto 26852/2006 – cria AEIU da Região Portuária
- Lei Complementar 101/2009 de 23/11/2009 – modifica o Plano Diretor e o autoriza Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada e da Região do Porto do Rio
- Lei Complementar 102/2009 - cria a CDURP
- Lei Complementar 105/2009 – institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas-PROPAR-RIO
- Decreto 33364/2011 de 19/01/2011 – altera o art 1º.do Dec 32.666/2010
- Decreto 32266/2010 – abre crédito suplementar ao Orçamento Fiscal da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
- Lei Federal 10257/2001 – regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal (Operações Urbanas Consorciadas)
- Lei Federal 11079/2004 – institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública

- Lei Complementar 111/2011 – dispõe sobre a Política Urbana e Ambiental do Município, institui o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro
- Lei Municipal 5128/2009 – concede benefícios fiscais relacionados com a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio
- Lei Federal 12348/2010 – dispõe sobre o limite do endividamento de Municípios em operações de crédito destinadas ao financiamento de infraestrutura para a realização da Copa do Mundo Fifa 2014 e dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016
- Convite do Seminário Porto Maravilha: Desafios e Problemas
- Cópia do Certificado de participação no Seminário Porto Maravilha: Desafios e Problemas, realizado em 17/05/2011
- Críticas ao Projeto