

O Projeto Porto Maravilha e os Impactos da Gentrificação: uma Análise Crítica

*Mauro Henrique Alves de Lima Junior**
*Érico de Carvalho de Souza***

Resumo

Este artigo objetiva elucidar algumas lacunas sobre a presença da família Schramm no Nordeste, e em especial em Sergipe, no século XIX. Essa família teve papel relevante sobretudo no setor econômico e financeiro, mas também em investimentos culturais. Assim, reconstituiremos o percurso dos Schramm no Brasil. Para isso, o texto busca responder os seguintes problemas: Qual a trajetória e a importância dos Schramm para a economia das províncias em que atuaram? Qual a influência dessa família na vida sociocultural onde residiram? Por que os Schramm deixaram o Brasil? Neste sentido, serão examinados jornais, relatórios, cartas, diário, relatos de viagem e registro civil. Estas fontes serão complementadas por bibliografia pertinente para cercar o objeto e lhe dar inteligibilidade.

Palavras-chave: Família Schramm, Trajetória, Século XIX.

* Doutor em Engenharia Civil com ênfase em Petróleo e Gás pela PEC/COPPE/UFRJ e graduado em Engenharia de Civil com ênfase em estruturas pela POLI/UFRJ. Atua como Professor Adjunto no Departamento de Expressão Gráfica da Escola Politécnica da UFRJ.

** Mestrando em Engenharia Urbana pela Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ.

The Porto Maravilha Project And The Impacts Of Gentrification: A Critical Analysis

El Proyecto Porto Maravilha y los Impactos de la Gentrificación: un Análisis Crítico

Abstract

The increase in municipal autonomy through the City Statute provided a more comprehensive and effective intervention by the Public Power in urban planning and development. One of the consequences of these isolated or associated processes of rehabilitation and requalification, which are aimed at altering and enhancing historic centers or even other areas, such as old industrial buildings, was urban gentrification. This article aims to analyze the Projeto Porto Maravilha, a reurbanization initiative in Rio de Janeiro, and its impacts on the gentrification of urban space. Through a bibliographic review and critical analysis, we will examine the main characteristics of the Projeto Porto Maravilha and its role in gentrification, in addition to discussing the possible negative effects of this transformation.

Keywords: Reurbanization, Gentrification, Wonder Port.

Resumen

El aumento de la autonomía municipal a través del Estatuto de la Ciudad ha permitido una intervención gubernamental más integral y eficaz en la planificación y el desarrollo urbano. Estos procesos aislados o combinados de rehabilitación y recalificación, que buscan modificar y realzar el valor de los centros históricos o incluso de otras zonas, como antiguos edificios industriales, han dado lugar a la gentrificación urbana. Este artículo analiza el Projeto Porto Maravilha, una iniciativa de reurbanización en Río de Janeiro, y su impacto en la gentrificación del espacio urbano. Mediante una revisión bibliográfica y un análisis crítico, examinaremos las principales características del Projeto Porto Maravilha y su papel en la gentrificación, así como los posibles efectos negativos de esta transformación.

Palabras clave: Reurbanización; Gentrificación; Porto Maravilha.



Introdução

O projeto Porto Maravilha, lançado em 2009 no Rio de Janeiro, tornou-se um dos casos mais emblemáticos de gentrificação urbana no Brasil. Criado no contexto da preparação da cidade para os megaeventos esportivos, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, o projeto teve como objetivo revitalizar cerca de 5 milhões de metros quadrados da zona portuária, abrangendo os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Essa região era marcada por imóveis degradados, população de baixa renda e grande relevância cultural afro-brasileira, especialmente com a presença do Cais do Valongo, posteriormente reconhecido como patrimônio mundial da UNESCO. A proposta oficial do Porto Maravilha era reestruturar a área, promover melhorias urbanísticas e atrair investimentos privados, turismo e novos empreendimentos imobiliários (Santos Júnior et al, 2020)

Para viabilizar o projeto, o poder público lançou mão de instrumentos inéditos em larga escala, como a Parceria Público-Privada (PPP) firmada com a Concessionária Porto Novo, responsável por obras e serviços por 15 anos, e a Operação Urbana Consorciada (OUC), que utilizou a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) como forma de financiamento. Esses títulos, leiloados na Bolsa de Valores, transformaram o direito de construir em ativo financeiro, conectando diretamente o solo urbano à lógica da especulação imobiliária. Além disso, grandes obras de infraestrutura foram realizadas, como a demolição do Elevado da Perimetral, a abertura de novas vias e túneis, e a construção de equipamentos culturais de alto impacto simbólico, como o Museu do Amanhã (Santos Junior et al, 2020).

A autodeterminação garantiu ao município sua independência administrativa, legislativa e financeira em relação a qualquer autoridade estadual ou federal no desempenho de suas atribuições exclusivas. O Governo Municipal não é mais subordinado ao Estado e a Federação. Sua vontade legislativa deve prevalecer sobre o Poder Legislativo Estadual e Federal, inclusive sobre a Constituição Estadual, em caso de conflito ou diferença legal. Recentemente, esse

processo de aumento da autonomia municipal foi ampliado com a promulgação da Lei Federal 10.257, de 10/07/2001, denominada Estatuto da Cidade. Sua grande novidade está na elaboração de ferramentas que possibilitam uma intervenção mais abrangente e efetiva do Poder Público no planejamento e desenvolvimento urbano.

Esses processos de reabilitação e requalificação isolados ou associados, que visam à alteração e nobilitação de centros históricos ou mesmo outras áreas, como antigos prédios industriais, tem como uma das consequências a gentrificação urbana. Ela é parte do processo de transformação do espaço urbano abrangendo a execução de obras de conservação, recuperação e readaptação de edifícios e de espaços urbanos, com o objetivo de melhorar as suas condições de uso e habilidades. A requalificação tem sido, usualmente, aplicada a espaços públicos degradados ou disfuncionais. Trata-se, sobretudo, de intervenções públicas na melhoria dos espaços, dotando-os de condições para novos espaços coletivos de recreio e lazer (Martins, 2020).

378



Sendo assim, a gentrificação tem se tornado um tema relevante nas discussões sobre desenvolvimento urbano e transformação de espaços urbanos. Ela se refere a um processo de valorização e reabilitação de áreas urbanas anteriormente degradadas, que resulta na expulsão ou deslocamento de comunidades de baixa renda e no influxo de uma população de maior poder aquisitivo (Lees, 2003). O Projeto Porto Maravilha, iniciado em 2009, tem sido apontado como um exemplo emblemático desse fenômeno. Neste artigo, analisaremos as etapas do projeto, suas intervenções urbanísticas e as implicações socioeconômicas resultantes.

A região portuária da cidade do Rio de Janeiro foi um local de operacionalização portuária que estava degradada pelo abandono e o tempo, deixando-a subutilizada. A área portuária foi alvo do projeto, abrigo obras de arquitetos renomados, trapiches, manifestações da cultura afro-brasileira, casas dos anos 1900, dentre outros exemplos. Todos estes patrimônios históricos são preservados pela Lei que criou uma Área de Proteção ao Ambiente Cultural nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, região do nascimento do samba, em que se manifestam atividades artísticas de todo tipo (Santos Junior et al, 2020).

A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) implantou na região o Programa Porto Maravilha Cultural. Os recursos dela advindos foram usados com a finalidade de restaurar bens tombados, em ações de iniciativa do Poder Público em parcerias com as sociedades civis e a iniciativa privada, com o intuito de valorizar o patrimônio da região. Os principais objetivos foram à preservação e valorização da memória e das manifestações culturais, além da inclusão e desenvolvimento social.

O Projeto Porto Maravilha é fruto de uma Operação Urbana Consorciada (OUC) que visa à revitalização urbana da Região Portuária do Rio de Janeiro. As OUCs são intervenções pontuais realizadas pelo Poder Público Municipal envolvendo a iniciativa privada, sejam empresas prestadoras de serviços públicos, ou mesmo moradores e usuários locais, que buscam transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2009). Ela foi idealizada como uma forma de resolver problemas pontuais que dificilmente seriam solucionados pelo Plano Diretor Estratégico do Município.

Com prazo de 30 anos para sua conclusão e custo total estimado em R\$ 8 bilhões, o projeto consistiu na revitalização da chamada Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio de Janeiro. A área possui 5 milhões de metros quadrados, tendo como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho, englobando parte dos bairros do Caju, Gamboa, Saúde, Santo Cristo e parte do Centro da cidade (Santos Junior et al, 2020).

A implantação do projeto tinha como objetivo declarado preparar a região para a Copa do Mundo FIFA de 2014 e dos Jogos Olímpicos de Verão de 2016, bem como desenvolvê-la economicamente, além de criar novas oportunidades de emprego, moradia, transporte, cultura e lazer para a população local. A Prefeitura do Rio de Janeiro (PCRJ) esperava instalar no local, vilas de mídia e de árbitros, além de algumas unidades administrativas, como o centro de tecnologia e logística e o centro de mídia não credenciado. A previsão é que seriam construídas cerca de 8 (oito) mil unidades habitacio-



nais para inicialmente receber jornalistas e árbitros, mas que após o evento seriam convertidas em moradias.

Baseado em princípios de sustentabilidade, o programa básico consistiu na reurbanização de vias, recuperação e ampliação da infraestrutura, implantação do veículo leve sobre trilhos (VLT), construção de túneis, além da implantação de mobiliário urbano e redes de ciclovias. O projeto Porto Maravilha também realizou a valorização do patrimônio histórico e a promoção do desenvolvimento social e econômico da região. Em conjunto com a transformação da área, veio à tafeza de preservar a identidade e as características da região (Monteiro, 2023).

O projeto visa elevar a qualidade de vida para a população residente por meio da requalificação. Juntos, os programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural complementam a operação urbana, mostrando que é viável recuperar os espaços urbanos degradados para construir uma cidade que respeite cultura, história e o meio ambiente e que seja cada vez mais justa para todos os seus cidadãos (Angotti et al, 2019).

1. *Desenvolvimento*

1.1 *Revisão de Literatura*

No projeto do Porto Maravilha, vários instrumentos de Direito Urbanístico foram empregados. A Lei Municipal nº 101/2009 estabeleceu uma AEIU, no qual incidiria a OUC prevista para o projeto. Por AEIU, entende-se o trecho determinado pelo Estudo de Impacto de Vizinhança, como manda o Estatuto da Cidade, que define em qual área será submetido ao regime urbanístico específico, relativo à implementação de políticas públicas de desenvolvimento urbano e de formas de controle que prevalecerão sobre os controles definidos para as Zonas e Subzonas que a contêm. Isto é, trata-se da área destinada a projetos específicos de estruturação ou reestruturação, renovação e revitalização urbana, como que aconteceu no caso da região portuária do Rio de Janeiro.

As OUCs são intervenções pontuais realizadas pela Administração Pública Municipal envolvendo a iniciativa privada, que buscam

transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental de tal forma que o Plano Diretor Municipal não seria capaz de fazê-lo. Além desses institutos, em seu modelo financeiro, o projeto Porto Maravilha se valeu dos Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC) que aumentaram o potencial de construção permitido aos imóveis na região Portuária Carioca, com o objetivo de atrair investidores do setor imobiliário para projetos comerciais e residenciais ao local. Trata-se de uma mitigação ao ditame dado pelo Município no que toca ao limite de gabarito, chamado de instituto da outorga onerosa do direito de construir, desde que apresentada à contrapartida, em capital, referente à concessão desse direito (Abascal & Bilbao, 2021).

Este formato traz benefícios tanto ao particular, elevando a área de construção permitida, bem como ao Poder Público, vez que promove a exploração imobiliária do local e reverte o valor dos títulos no custeio das operações urbanas para requalificação da região. Esta Lei, portanto, autoriza a construção além dos limites atuais, com exceção das áreas de preservação, de patrimônio cultural e arquitetônico, permitindo a transformação dessa região para Zona de Uso Misto, aquela em que pode ser construído qualquer equipamento na região, seja comercial ou residencial (Santos Junior et al., 2020).

A partir desses alicerces, o projeto buscou alcançar seu objetivo principal, ou seja, a revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro. Nessa empreitada, promoveu novos projetos culturais, como a construção de museus, e revitalizou o patrimônio histórico do local com o devido tombamento dos prédios históricos. Na zona portuária utilizou também com outros da requalificação urbana, tais como a ressignificação simbólica do lugar e o acionamento da cultura para fins de regeneração. A própria escolha do nome do projeto Porto Maravilha para a OUC está em sintonia ao resgatar uma alcunha que há décadas exalta elementos culturais e naturais da cidade (Monteiro, 2023).

Para administrar toda a área mapeada foi criada uma empresa estatal, de controle exercido pelo Município do Rio de Janeiro, a CDURP, cujo principal objetivo é promover a articulação entre os



demais órgãos públicos e privados e a concessionária Porto Novo. Este consórcio foi o vencedor da licitação da Parceria Público-Privada (PPP) na modalidade concessão administrativa, na qual se transfere ao particular a execução de atividades típicas do poder público. O objeto do projeto foi licitado na modalidade de concessão administrativa, pelo valor de R\$ 7,6 bilhões com prazo de 15 anos (Santos Junior et al., 2020).

No caso do Porto Maravilha, quanto à remuneração do ente privado, esta advém da venda dos CEPACs. Em síntese, as ferramentas da legislação urbanística permitiram que o Porto Maravilha se concretizasse, possibilitando a revitalização da Região Portuária. O projeto básico foi subdividido em projeto urbano; projeto de infraestrutura, que engloba sistema de abastecimento de água, sistema de esgotamento sanitário, sistema de drenagem urbana, sistema de iluminação pública e distribuição de energia, sistema de telecomunicações e sistema de distribuição de gás; e projetos estruturais.

A primeira fase consistiu na urbanização do Pier Mauá, revitalizando a Praça Mauá, bem como a instalação de calçadas, iluminação pública, escoadouros de águas pluviais e no plantio de árvores dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral. Ainda era previsto para esta fase a implantação do trecho inicial do Binário do Porto, reurbanização do Morro da Conceição, através da instalação de vias locais, soterramento da fiação elétrica, restauração do patrimônio histórico, como o Jardim do Valongo e Pedra do Sal, demolição da alça de subida do elevador da perimetral e a construção de garagem subterrânea na Praça Mauá para quase mil veículos. O ícone da requalificação da área é a construção do Museu do Amanhã. Na Praça Mauá também foi inaugurado em 2013, o Museu de Arte do Rio (MAR).

A segunda fase consiste em reurbanização de aproximadamente 40 km de vias com instalação de pavimento, drenagem, sinalização, iluminação, plantio de vegetação nas calçadas e canteiros, implantação de novas ciclovias, de novas redes de saneamento básico, energia elétrica, telefonia e gás encanado, de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue, de mão dupla interna, paralela à Rodrigues Alves (binário do porto), demolição do elevador



da perimetral no trecho entre a Praça Mauá e a Avenida Francisco Bicalho, construção de túnel entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves com aproximadamente dois quilômetros de comprimento (nos dois sentidos), construção de duas rampas ligando o Viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo, ampliação do atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis, implantação de mobiliário urbano (abrigo de automóveis, pontos de ônibus, lixeiras, totens, painéis informativos, bicicletários, etc.) e de veículos leves sobre trilhos (VLT), com estações integradas à rede de metrô.

Ao todo serão reurbanizadas mais 5 milhões de metros quadrados, 70 quilômetros de vias, reconstruídas 700 quilômetros de redes de infraestrutura urbana (água, esgoto, iluminação, drenagem e telecomunicações), além da implementação de 17 quilômetros de ciclovias e o plantio de 15 mil mudas (Santos Junior, et al., 2020).

A viabilização econômica do projeto é decorrente da ampliação do potencial construtivo da Região Portuária por meio da comercialização de CEPACs que são vendidos pela Comissão de Valores Mobiliários em leilões. Os CEPACs são valores mobiliários emitidos pela Prefeitura do Município utilizados como meio de pagamento de contrapartida para a outorga onerosa do direito de construir dentro do perímetro de uma OUC. Cada um equivale a um valor de metro quadrado a ser utilizado na área adicional de construção ou na modificação de um terreno ou de um projeto (Santos Junior et al., 2020).

A Lei autorizou a construção além dos limites de gabarito atuais, com exceção das áreas de proteção ambiental, de patrimônio cultural e arquitetônico, uma vez que a área atraía a atenção de investidores do setor imobiliário para projetos comerciais e residenciais. A totalidade do valor arrecadado devia ser empregada no projeto e pelo menos 3% devia ser utilizada na recuperação do patrimônio material e imaterial da região e em programas de desenvolvimento social para os moradores e trabalhadores.

Para que os compromissos sociais do projeto sejam colocados em prática, serão oferecidos estímulos como a criação de residên-



cias de interesse social, construção de creches, Unidades de Pronto Atendimento (UPAs), escolas que atendam a densidade populacional prevista, integração entre os diversos meios de transportes públicos a fim de facilitar a acessibilidade do local com outras áreas, recuperação da qualidade de vida ambiental da área, geração de postos de trabalho diretos e permanentes na região, regularização e formalização das atividades econômicas, formação profissional, além de apoio a incentivos de desenvolvimento comunitário.

Com tais estímulos, espera-se que haja o aumento da população para 100 mil habitantes em 10 anos, o aumento da área verde de 2,46% para 10,96%, aumento de 50% na capacidade do tráfego na região, redução da poluição do ar e a sonora, aumento da permeabilidade do solo e o aumento da melhoria e da qualidade da oferta de serviços públicos.

384

Os moradores da região também receberão incentivos fiscais como perdão de dívidas, isenção do Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) por 10 anos, isenção do Imposto de Transmissão de Bens Móveis por Ato Oneroso (ITBI) e redução do Imposto sobre serviços de qualquer natureza (ISS). Ainda assim, aquele que tiver de restaurar imóveis de interesse histórico e cultural em 36 meses também poderá solicitar o perdão de suas dívidas.

Conforme o artigo 33, inciso V do Estatuto da Cidade, a operação urbana começa com o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), no qual se dimensiona a área calculada em m² que será adicionada à AEIU. Tal estudo tem por objetivo avaliar os impactos causados por empreendimentos e atividades urbanas e a partir deste é possível ver a pertinência da implantação do empreendimento ou atividade no local indicado. O EIV deve preceder qualquer edificação e mesmo obra de infraestrutura no espaço urbano que envolva mudanças paisagísticas e ou de fluxos, a ponto de interferir de algum modo no entorno (Brasil, 2008).

No caso da Região Portuária do Rio de Janeiro, houve a previsão de uma mescla de ocupação residencial (53%) e comercial (47%), claramente visando a ocupação da região. Tal previsão tem como escopo aumentar a população local para 100 mil habitantes, no mínimo.

A municipalidade procura garantir o cumprimento de todo processo de reestruturação em contrato único. A prestação de serviços públicos, como limpeza urbana, coleta de lixo e operação de trânsito é financiada com os recursos oriundos da CEPACs. A prefeitura estabeleceu plano da operação urbana de longo prazo, ajustado anualmente em função da evolução das obras. Dentro das despesas também está previsto que 5% dos valores dos CEPACs se destinarão à CDURP, como remuneração da gestão da operação, e 3% para a recuperação do patrimônio histórico da região, como já mencionado anteriormente (Santos Junior et al., 2020).

Dentre os serviços administrados pelo consórcio Porto Novo, está a conservação e manutenção do sistema viário, das praças, das áreas verdes, da iluminação pública, das calçadas e da sinalização de trânsito. Além disso, serão implantados a coleta seletiva de lixo e bicicletários para incentivar, junto com a ciclovia instalada, o deslocamento por meio de bicicletas. A manutenção e conservação de locais e monumentos turísticos, históricos e geográficos também serão realizadas pelo consórcio, que manterá um regular serviço de atendimento ao cidadão.

Os custos do Porto Maravilha em junho de 2011 totalizaram R\$ 8 bilhões de reais. Para garantir que o plano de reestruturação urbana não tenha risco de interrupção, a prefeitura optou por ofertar todo o estoque de CEPACs em lote único, por meio de leilão. Assim, em 2011 foi decidida a realização do leilão dos CEPACs em um lote único e indivisível, tendo como premissa a transferência do risco do mercado imobiliário para o adquirente dos certificados, garantido o recurso para a execução de todas as obras (Limonad, 2022).

Ficou consignado que para vencer o leilão, o comprador do estoque deveria se responsabilizar pelo pagamento das despesas da operação urbana ao longo de 15 anos, respeitando o cronograma de pagamentos do contrato de PPP. No caso do porto carioca, se fossem feitos vários leilões de CEPACs e a contratação fosse realizada de forma separada, provavelmente não se teria um modelo com um cronograma bem definido e também haveria dificuldade no controle de custos das obras o que poderia gerar aditivos, bem como atrasos nas entregas.



O Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), fundo administrado pela Caixa Econômica Federal, venceu o leilão. Ele tem a obrigação de pagar as despesas da operação urbana, o FGTS tem a responsabilidade de investir visando aumentar seus recursos e cumprir obrigações frente aos trabalhadores. Nesse sentido, o FGTS ao investir nas operações urbanas, passa a financiar os processos de urbanização de alta complexidade, uma vez que o fundo é atualmente a maior fonte de recursos, necessários para reestruturações urbanas que exigem altos aportes de recursos financeiros. No plano definido pela Prefeitura do Rio de Janeiro, grande parte da valorização imobiliária gerada pela requalificação urbana é apropriada pelo FGTS por meio do FIIPM (Santos Junior, et al., 2020).

A Caixa Econômica Federal transferiu os CEPACs e os terrenos adquiridos no leilão, ao FIIPM. O Fundo negocia as CEPACs com o mercado imobiliário. O FIIPM tem como responsabilidade, devolver os recursos investidos pelo FGTS com o acréscimo de 6% ao ano, somado ao Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA). O FIIPM adquiriu grande quantidade de imóveis na região, ampliando suas condições de geração de negócios (Limonad, 2022).

Desde o início, uma das estratégias do fundo tem sido, em vez de apenas vender os títulos no mercado mobiliário, negociar sua troca por uma participação em empreendimentos imobiliários que ainda nem saíram do papel, visando principalmente lucrar com o aluguel de imóveis comerciais ou com a venda destes para investidores. Assim, o FIIPM usou a permuta como estratégia para valorizar os CEPACs.

As transações de empreendimentos imobiliários e os novos lançamentos praticamente inexisteram na região portuária antes do Projeto. A partir de 2012, logo após o leilão dos CEPACs, novos lançamentos na região do Porto Maravilha foram surgindo no mercado imobiliário, sendo essa área, hoje, mais relevante em termos de imóveis licenciados do que outras classicamente mais valorizadas.



1.2 Situação Atual

A opção de conceber o projeto Porto Maravilha alinha-se aos pressupostos de um modelo consagrado em várias cidades do mundo nas últimas três décadas de transformar antigos bairros portuários obsoletos e desvalorizados em novos espaços de consumo, ressignificados por meio de instalações culturais e de entretenimento. Por essa razão, as antigas zonas portuárias acabam sendo alvos privilegiados de projetos de regeneração, por um lado, por disponibilizarem amplos espaços vazios e subutilizados, passíveis de acolher grandes edificações e outras amenidades de lazer e entretenimento, e, por outro, porque a interface entre espaços urbanos e os *waterfronts* produzem um fascínio de contemplação historicamente explorado e valorizado em diversas culturas. Se uma das principais características dos projetos de turistificação tem sido a vigilância dos espaços públicos requalificados, com o objetivo de garantir a segurança e o conforto dos visitantes, essa tentativa de enquadramento é refutada pela população local, que transformou o *waterfront* em espaço de lazer. O Porto Maravilha hoje conta com forte ocupação de pessoas reais, moradores de baixa renda da zona portuária, que se apropriam do espaço mediante usos populares (Monteiro, 2023).

Os ganhos culturais também se deram em nível arqueológico. Foram encontrados, durante as escavações das obras, vários fragmentos de objetos do período colonial e imperial. Um dos achados é o Cais do Valongo e o Cais da Imperatriz descobertos na revitalização da Rua Barão de Tefé, que remetem ao passado escravagista brasileiro, visto que eram locais de desembarque de escravos africanos.

Atualmente, 90% dos títulos estão parados ou foram permutados por participação em empreendimentos imobiliários que não saíram do papel, devido à crise financeira no país que levou o mercado imobiliário à recessão. O objetivo principal da concepção do Projeto Porto Maravilha era a revitalização da Região Portuária carioca sem o dispêndio de recursos municipais. Através da modelagem financeira proposta e colocada em prática, isso foi conseguido (Abascal & Bilbao, 2021).

Em suma, o resultado já mostrado foi a devolução para o tecido urbano da cidade de uma área 5 (cinco) milhões de metro quadrados, que se incorpora definitivamente a urbe, permitindo que a população carioca e os turistas desfrutem de uma região histórica do Rio de Janeiro, que antes, gerava despesas tanto financeiras quanto sociais, e atualmente, passa a auferir divisas para o município, seja em arrecadação de impostos, seja em geração de posto de trabalho.

1.3 Estudo de Caso

A compreensão do fenômeno de gentrificação nos leva à necessidade de explicar as transformações da oferta da propriedade e das práticas dos produtores do espaço urbano, por meio do estudo dos atores econômicos, das instâncias financeiras e das instituições políticas. A interpretação desse fenômeno exige uma análise do processo histórico de desvalorização do capital. Essas tendências apresentam posicionamentos políticos distintos: os argumentos baseados na cultura e no consumo têm sido usualmente utilizados por aqueles que, de alguma forma, comemoraram a chegada da gentrificação, que justificaria os custos sociais envolvidos, enquanto os argumentos baseados na economia e na produção têm sido utilizados por aqueles que se situam na perspectiva de uma teoria social crítica (Smith, 1996).

A gentrificação ocorre quando a depreciação dos imóveis é significativa, e o diferencial de renda é suficientemente amplo para que empreendedores possam adquirir estruturas muito baratas, pagando os custos de construir e lucrar com a reabilitação, os juros sobre os empréstimos pessoais e os empréstimos de construção; e enfim vendê-los como produto final de maneira que haja um retorno satisfatório para o empreendedor.

A literatura acadêmica aponta que o Porto Maravilha reproduz diversos elementos típicos da gentrificação. Em primeiro lugar, houve forte atração de capital privado e valorização do solo urbano por meio de obras públicas e incentivos fiscais, buscando trazer moradores de classe média e alta para uma região historicamente popular. Em segundo lugar, ocorreu a reconfiguração da imagem

da cidade, alinhada à lógica do “marketing urbano”, em que a zona portuária passou a ser divulgada como símbolo de modernidade e de inserção do Rio no circuito das chamadas “cidades globais”. Outro traço central foi o deslocamento indireto: ainda que não tenha havido remoções em massa na mesma escala observada em outras intervenções, o aumento dos preços de imóveis e aluguéis expulsou gradualmente moradores antigos de baixa renda. Paralelamente, houve o apagamento de práticas e identidades locais, sobretudo afrodescendentes, num território onde a memória cultural estava fortemente ligada ao tráfico negreiro e à formação das primeiras comunidades negras livres da cidade (Nascimento, 2019).

A gentrificação é um processo intrinsecamente ligado ao Projeto Porto Maravilha. A requalificação da região portuária atraiu investimentos e valorizou o mercado imobiliário, resultando em um aumento dos preços dos imóveis e na expulsão de moradores de baixa renda. Essa transformação espacial foi acompanhada por uma mudança na composição social, com a substituição das comunidades tradicionais por uma população de maior renda e padrão de consumo (Smith, 1996).

As críticas ao projeto concentram-se justamente na exclusão social e no caráter seletivo de seus benefícios. Embora houvesse previsão de construção de habitação de interesse social, na prática a produção desse tipo de moradia foi quase inexistente, o que limitou a permanência da população original. A revalorização do espaço, ao contrário, abriu caminho para empreendimentos de alto padrão e para a financeirização da terra urbana. O modelo adotado também gerou problemas financeiros: a desvalorização dos CEPACs após a crise econômica comprometeu o equilíbrio do projeto e deixou a Caixa Econômica Federal com grande déficit, revelando os riscos de atrelar políticas urbanas a mecanismos especulativos. No plano simbólico, a intervenção priorizou a criação de uma “vitrine urbana” para turistas e investidores, em detrimento da valorização efetiva da memória e das práticas culturais locais.

O modelo explicativo do diferencial de renda apoia-se na análise dos dados de desinvestimento e de reinvestimento no ambiente construído: num primeiro momento, ocorre à fuga de capitais para



a periferia, provocando uma degradação dos imóveis nos centros das cidades, a ausência de manutenção e um crescimento de habitações vazias. Segundo essa perspectiva, a gentrificação é o produto estrutural dos mercados fundiários e imobiliários cujo principal interesse não são as pessoas, mas a produção do capital para as áreas centrais (Smith, 1996).

O projeto Porto Maravilha gerou uma expressiva valorização do preço do metro quadrado na zona portuária do Rio de Janeiro, especialmente nos anos iniciais após a sua implantação. Houve um aumento de cerca de 300% no valor da área desde o lançamento do projeto, movimento explicado pela magnitude das intervenções urbanas, pela criação de novas infraestruturas e pela entrada de capital privado. No entanto, essa valorização não ocorreu de maneira homogênea. No segmento corporativo, por exemplo, o preço pedido para escritórios no Porto Maravilha chegou a R\$ 87,38/m² no segundo trimestre de 2021, acima da média da cidade, que girava em torno de R\$ 77/m², embora em queda em relação aos patamares mais altos de 2018. Já em empreendimentos de alto padrão, como o AQWA Corporate e o Vista Guanabara, os preços ultrapassaram a marca dos três dígitos por metro quadrado, evidenciando a seletividade do mercado. No setor residencial, lançamentos recentes mostram apartamentos de cerca de 30 m² sendo vendidos por R\$ 289 mil e unidades de 65 m² ultrapassando R\$ 649 mil, o que revela valores por metro quadrado bastante elevados e distantes da capacidade financeira da população tradicional da região (Nascimento, 2019).

Essa elevação nos preços do solo urbano é um dos mecanismos centrais do processo de gentrificação, pois a valorização imobiliária, estimulada por obras públicas e políticas urbanas, não apenas atrai investidores e novos moradores de maior poder aquisitivo, mas também pressiona os antigos moradores com o aumento de aluguéis e impostos. No caso do Porto Maravilha, a lógica da financeirização, materializada nos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs), transformou o direito de construir em ativo negociado no mercado financeiro, conectando o território diretamente à dinâmica especulativa. O resultado foi a produção de um



espaço urbano voltado prioritariamente para atender às demandas do capital e dos fluxos turísticos, em detrimento das necessidades da população residente (Da Silva & Lodi, 2023).

Do ponto de vista acadêmico, a valorização do metro quadrado no Porto Maravilha pode ser entendida como expressão concreta da chamada “cidade de exceção”, no qual grandes projetos urbanos e megaeventos justificam a flexibilização de normas e o redirecionamento de políticas públicas para atender interesses privados e corporativos (Arantes et al, 2002). A elevação abrupta dos preços imobiliários, longe de significar apenas progresso econômico, promoveu a exclusão social e o deslocamento indireto de famílias de baixa renda, além de ameaçar a permanência de comunidades com forte enraizamento histórico e cultural, como a herança afrodescendente vinculada ao Cais do Valongo.

Assim, o aumento do preço do metro quadrado no Porto Maravilha não pode ser visto apenas como um indicador de dinamismo imobiliário, mas deve ser interpretado como uma das engrenagens do processo de gentrificação induzido pelo Estado, que promoveu a transformação da região em vitrine global e espaço de especulação, ao custo da marginalização e do enfraquecimento do direito à cidade para seus habitantes originais.

Embora o Projeto Porto Maravilha tenha trazido melhorias visíveis na infraestrutura e na qualidade urbana, é importante destacar os efeitos negativos da gentrificação (Zukin, 2010). A expulsão de comunidades tradicionais e o aumento dos preços dos imóveis contribuíram para a exclusão socioespacial, gerando desigualdades e perda de identidade cultural (Lees, 2003). Além disso, a gentrificação pode ter consequências no acesso à moradia, serviços básicos e empregos para as populações de baixa renda.

Considerações finais

O Projeto Porto Maravilha apresenta um caso emblemático de gentrificação, que trouxe transformações significativas para a região portuária do Rio de Janeiro. Através de uma parceria público-privada e investimentos em infraestrutura, houve uma valoriza-



ção imobiliária e uma mudança na composição demográfica, com a expulsão de comunidades de baixa renda. Embora tenha havido melhorias visíveis, é importante considerar os impactos negativos desse processo, como a exclusão socioespacial e a perda de identidade cultural. É necessário um olhar crítico sobre a gentrificação, buscando políticas e estratégias que possam mitigar seus efeitos adversos, promovendo uma cidade mais inclusiva e justa para todos.

Assim, o Porto Maravilha pode ser interpretado como um exemplo claro de gentrificação induzida pelo Estado em articulação com grandes agentes privados. O poder público assumiu o papel de criar as condições legais, urbanísticas e financeiras para a reconfiguração do território, ao passo que o capital privado se beneficiou da valorização imobiliária. O resultado foi a transformação de uma região historicamente popular e estigmatizada em espaço estratégico para a cidade espetáculo, reforçando desigualdades, promovendo deslocamentos indiretos e priorizando interesses globais e corporativos em detrimento do direito à cidade de seus moradores originais.

392



Referências

- ABASCAL, Eunice Helena S.; BILBAO, Carlos Abascal. **Em busca da escala local: Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, atualidade e perspectivas.** ESTUDOS AVANÇADOS 35 (102), 2021. p. 95-110. DOI: 10.1590/s0103-4014.2021.35102.006
- Angotti, F. B., Rheingantz, P. A., & Pedro, R. M. L. R. **Performações e múltiplas realidades do Porto Maravilha: entre consensos, resistências e controvérsias na zona portuária do Rio de Janeiro.** urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 11, 2019. e20180081. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180081>
- BRASIL. **Estatuto da Cidade.** 3. ed. Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de Edições Técnicas, 2008. 102 p.
- DA SILVA, A. M. M. ., & LODI, M. D. de F. **Porto Maravilha: uma análise da lc 101 sob a ótica do marketing territorial.** REVISTA FOCO, 16(3), 2023. e1386. <https://doi.org/10.54751/revistafoco.v16n3-098>
- LEES, Loretta. **Super-gentrification: The case of Brooklyn Heights, New York City.** Urban Studies, 40(12), November 2003, p. 2487-2509. DOI: <https://doi.org/10.1080/0042098032000136174>

LIMONAD, Ester. **Contra o urbanismo inóspito**. Desconstruindo o porto maravilha. Revista electrónica de recursos en internet sobre geografia y ciencias sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1578-0007. Vol. XXVI. Núm. 265. 1 de abril de 2022. DOI: <https://doi.org/10.1344/ara2022.265.39293>

MARTINS, Solismar Fraga. **Turismo, gentrificação urbana e (des) alojamento local na cidade de Lisboa - Portugal**. Geografia, Ensino & Pesquisa, 23, e39, 2020, pg. 1-19. ISSN: 2236-4994. DOI: <https://doi.org/10.5902/2236499437424>.

MONTEIRO, João Carlos Carvalhaes dos Santos. **Turistificação e regeneração urbana: o caso do projeto Porto Maravilha na zona portuária do Rio de Janeiro**. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, v. 25, e202303, p. 1-27, 2023. DOI: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202303>

NASCIMENTO, Bruno Pereira do. **Gentrificação na zona portuária do Rio de Janeiro: deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana**. *Caderno Prudentino de Geografia*, 1(41), 45-64. 2019. <https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716>

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. **Modifica o plano diretor, autoriza o poder executivo a instituir a operação urbana consorciada da região do porto do rio e dá outras providências**. Lei Municipal Complementar 101 de 2009.

SANTOS JUNIOR, O., Werneck, M. e Ramos Novaes, P. **Contradições do experimento neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro**. Revista de Urbanismo, 42, 1-16. 2020. <https://doi.org/10.5354/0717-5051.2019.54265>

SMITH, Neil. **The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City**. 1st Edition. Routledge, 1996.

ARANTES, Otilia. VAINER, Carlos. MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos** /. - Petrópolis, RJ : Vozes, 2000. ISBN 85.326.2384-0 1. Planejamento estratégico 2. Planejamento urbano 3. Política urbana 4. Urbanismo L Arantes, Otilia F. IL Vainer, Carlos B, IH. Maricato, Ermínia.

ZUKIN, Sharon. **Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places**. Oxford University Press. 312 p. ISBN-10: 0199794464. ISBN-13 : 978-0199794461. 2010.

