

Marlise Sanhotene  
de Aguiar



# LABORATÓRIO DE IDEIAS: ESTUDO COMPARATIVO DE PROPOSTAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA PARA AS ZONAS PORTUÁRIAS DO RIO DE JANEIRO (RJ) E DE VITÓRIA (ES)

pós- | 1

## RESUMO

O presente artigo visa discutir o processo de retomada de zonas portuárias das cidades contemporâneas brasileiras através dos mais recentes projetos de requalificação urbana e identificar razões pelas quais esses projetos são implementados ou engavetados. Desenvolveu-se estudos das propostas para as zonas portuárias do Rio de Janeiro (RJ), *Porto Maravilha*, e de Vitória (ES), *Portal Sul*, visando analisar as atuais perspectivas e os panoramas de implementação de intervenções urbanas. O critério de análise trata-se da comparação e identificação de pontos em comum e divergentes e a metodologia consiste no estudo de casos referência elegendo exemplares reais para se constituir em referências na construção concreta do objeto de conhecimento. O método comparativo permite estabelecer e testar a comunicação entre os interlocutores e, para tanto, foram considerados além do contexto urbano e propositivo, as estruturas administrativas, os atores envolvidos e os marcos normativos. A investigação justifica-se não somente pela originalidade do diálogo estabelecido entre os casos, mas também pela importância de discutir o lastro sobre o qual são ou não são empreendidos os projetos urbanos de grande porte no centro das regiões metropolitanas brasileiras.

## PALAVRAS-CHAVE

Requalificação urbana. Zonas portuárias. Projeto urbano.



[HTTP://DX.DOI.ORG/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2020.150445](http://dx.doi.org/10.11606/ISSN.2317-2762.POSFAU.2020.150445)

Pós, Rev. Programa Pós-Grad. Arquit. Urban. FAUUSP. São Paulo, v. 27, n. 50, e150445, 2020.

LABORATORY OF IDEAS:  
COMPARATIVE STUDY OF URBAN  
REQUALIFICATION PROPOSALS FOR  
THE HARBOUR AREAS OF RIO DE  
JANEIRO (RJ) AND VITÓRIA(ES)

ABSTRACT

This article aims to discuss the resumption process of port areas of contemporary Brazilian cities through the most recent urban requalification projects and to identify reasons why these projects are implemented or shelved. Studies of the proposals were developed for the harbour areas of Rio de Janeiro (RJ), *Porto Maravilha*, and Vitória (ES), *Portal Sul*, in order to analyze the current perspectives and the panoramas of implementation of urban interventions. The criterion of analysis is the comparison and identification of points in common and divergent and the methodology consists in the study of reference cases electing real examples to constitute references in the concrete construction of the object of knowledge. The comparative method allows to establish and test the communication between the interlocutors and, for that, were considered beyond the urban and propositional context, the administrative structures, the actors involved and the normative frameworks. The investigation is justified not only by the originality of the dialogue established between the cases but also by the importance of discussing the ballast on which large urban projects are or are not undertaken in the center of Brazilian metropolitan regions.

KEYWORDS

Urban requalification. Harbour areas. Urban project.

## INTRODUÇÃO

A conjuntura normativa que se estabeleceu no Brasil a partir dos anos 1990<sup>1</sup> buscou viabilizar a competitividade econômica através da exploração privada de zonas portuárias ao mesmo tempo em que se precarizaram as relações de trabalho neste setor. É neste período que o planejamento estratégico começou a ser adotado no campo do Urbanismo para viabilizar grandes intervenções urbanas, tendo como maior exemplo o caso de Barcelona (Olimpíadas de 1992), e rapidamente se espalhou em várias cidades ao redor do mundo. Assim, constata-se que a realização de megaeventos figura como elemento propulsor de intervenções urbanas em zonas portuárias e arredores uma vez que as sedes se comprometem a promover legados, alinhando a recepção desses eventos às políticas de planejamento urbano locais<sup>2</sup>. A existência de expressivos vazios urbanos nessas áreas centrais degradadas, mas de localização privilegiada, de fácil acesso e servidas de boa infraestrutura, complementam os quadros urbano, histórico e econômico.

A proeminente bibliografia sobre os projetos de requalificação urbana em zonas portuárias ainda não possibilita identificar uma conexão ampla o suficiente para permitir a elaboração de um panorama sobre o tema em todo Brasil, o que consiste no objetivo maior do qual faz parte esta investigação. Para tanto, este estudo contribui tomando como metodologia a análise de casos-referência<sup>3</sup> que consiste na adoção de exemplares reais permitindo a construção concreta do objeto de pesquisa a partir do diálogo estabelecido entre os interlocutores de forma comparativa e dedutiva. A relevância científica deste artigo<sup>4</sup> se dá também por meio da originalidade da seleção dos casos referência: Rio de Janeiro/RJ e Vitória/ES uma vez que, usualmente, a produção científica nacional concentra análises pontuais (Arruda, 2003; Cruz, 2010; Zimmer, 2008) sobre zonas portuárias e, ao estabelecer comparações entre diferentes experiências, não aborda diretamente esses municípios<sup>5</sup>.

A eleição da análise comparativa entre as experiências do Rio de Janeiro e Vitória decorre do diálogo fundamental que estabelecem entre si, de forma complementar, a partir de suas aproximações e de seus contrastes. A primeira aproximação é histórica e consiste no fato de que a intenção de intervir nas suas zonas portuárias e frentes marítimas não é de hoje. Talvez um dos planos cariocas mais conhecidos seja o Plano de Melhorias Urbanas do Prefeito Pereira Passos (1903) e em Vitória também ocorreram obras de aterros, renovações e melhorias na sua zona portuária, centro e adjacências nas primeiras quatro décadas do Século XX consistindo na ampliação significativa do seu perímetro urbano (CAMPOS JÚNIOR, 1993, p. 73).

Depois dessas experiências, a ideia de transformar o Porto do Rio de Janeiro ressurgiu mais intensamente no final da década de 1970, em razão da situação de abandono que começava a apresentar. Naquele momento, previa-se a renovação da orla e a transformação da região em um complexo de avançada tecnologia (FIGUEIREDO; LENZI; SANTOS, 2005, p. 110). Entretanto, o marco normativo inicial das suas mais recentes transformações consiste na Lei Complementar nº 105/2009 – que instituiu o Programa Municipal de Parcerias

Público-Privadas (PROPAR) –, na Lei Complementar nº 102/2009 – que criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) – e na Lei Complementar nº 101/2009 – que instituiu a Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio. A OUC da Região do Porto do Rio foi formalizada na revisão do plano diretor municipal ao incorporar os índices urbanísticos da Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto (Vide Anexos VII e VIII do Plano Diretor, Lei Complementar nº 111/2011).

Assim como no Rio de Janeiro, nos anos 1960 em Vitória ocorreu a expansão e diversificação da atividade portuária em área distante do primeiro núcleo portuário da cidade (no caso carioca, o porto de Sepetiba foi estabelecido pelo Decreto Federal nº 77.089 de 1976) e, nas últimas décadas do século passado, a expansão das plantas industriais e áreas retro portuárias capixabas. Já a instauração de uma operação urbana na área central e zona portuária do Município de Vitória estava prevista no Plano Diretor Municipal de 2006 (Vide Mapa do Anexo 3 da Lei Municipal nº 6705/2006), propósito este que se confirmou em dois outros planos: no atual Plano Diretor (Lei Municipal nº 9271/2018) e no Plano Estratégico 2013-2016. Esta consiste na segunda aproximação entre os casos, de cunho normativo, cujo arranjo que fornece condições necessárias para grandes intervenções urbanas no contexto explicitado é sintetizado na OUC.

Vale destacar que tal instrumento apareceu muito anteriormente e com outras formulações na revisão do Plano Diretor de São Paulo, durante o período de 1983-1986. Então, a Operação Urbana tinha como objetivo viabilizar a produção de habitação popular, infraestrutura, equipamentos coletivos e acelerar transformações urbanísticas em bairros centrais e periféricos através das parcerias público-privadas. Já na Lei Municipal nº 10.676/1988 que instituiu o referido Plano Diretor foram incorporadas as Operações Urbanas e acrescentadas as Operações Interligadas permitindo a ampliação de propostas e fornecendo subsídios para a aprovação da Lei Municipal nº 11.090/91 que estabeleceu a Operação Urbana Vale do Anhangabaú (NOBRE, 2004). Tal iniciativa significou um marco na trajetória histórica do instrumento, pois, a operação foi aprovada dez anos antes do Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001) lei que definiu em nível nacional o instrumento Operação Urbana Consorciada. Na sequência, também foram aprovadas as operações Faria Lima, Água Branca, Centro e Água Espraiada.

Entretanto, não é nosso propósito aprofundar relações com os casos paulistanos já que nos debruçamos sobre experiências em zonas portuárias. Interessa, portanto, investigar a aplicação da operação urbana consorciada como ferramenta para arrecadar recursos e reunir atributos capazes de realizar transformações urbanas estratégicas especificamente em frentes d'água. Ao comparar os dois casos referência pretendemos avançar na determinação de fatores que estimulam ou não a aplicação desse instrumento visto que Vitória tem como particularidade o engavetamento de parte significativa de suas propostas para a zona portuária, o Projeto Portal Sul, enquanto o Rio de Janeiro conseguiu levar a cabo seu Porto Maravilha. Este é o principal contraste que motivou o estabelecimento do diálogo entre esses municípios.

Outro contraste é determinado pelo fato de que Rio de Janeiro e Vitória constituem o centro de regiões inseridas na dinâmica metropolitana do país em

diferentes escalas, exercendo distintos papéis frente ao território nacional construídos a partir de processos históricos e socioeconômicos específicos. Segundo análise do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) (2008, p. 12-13), o Rio de Janeiro está classificado como “*Metrópole Nacional*” e Vitória como “*Capital Regional A*” ocupando diferentes posições de acordo com a hierarquia dos centros urbanos. Essas diferentes posições frente ao território nacional proporcionaram ao Rio de Janeiro sair na frente na busca por alinhar as esferas de poder a fim de realizar as intervenções urbanísticas.

Ao mesmo tempo, uma aproximação importante consiste no fato de que este estudo apontou Vitória como a região metropolitana litorânea que mais sofre influência direta do Rio de Janeiro, fator definido pela intensidade das relações entre elas em temas situados nos eixos de gestão pública, gestão empresarial e serviços de saúde (IBGE, 2008, p. 140).

Neste cenário, os dois projetos são apresentados nos itens 1 e 2: no plano das ideias, o Projeto Portal Sul/Vitória, que não saiu do papel, e no plano de laboratório, o Projeto Porto Maravilha/Rio de Janeiro que, ao ser implementado, figurou entre os maiores projetos urbanos realizados até então no Brasil, e também o maior do país nessa conjuntura administrativa, normativa e política. Assim, ressalta-se que as fontes utilizadas e as informações discutidas variam de acordo com a experiência apresentada já que os projetos estão em diferentes fases de elaboração.

Além da localização e da área abrangente nos projetos, são apresentados seus objetivos específicos com especial atenção à valorização do uso comercial/múltiplo e às obras de infraestrutura viária que seriam implementadas a partir de contrapartidas provenientes do expressivo desenvolvimento do potencial construtivo. Destacam-se as alterações ocorridas ao longo dos projetos em suas fases de elaboração e execução que, em ambos os casos, incidem sobre as ações de preservação e melhoria do meio ambiente, das condições habitacionais de interesse social e a recuperação do patrimônio histórico e cultural. Estas ações foram as primeiras a serem reavaliadas, subdimensionadas ou até mesmo esquecidas.

O item 3 estabelece um diálogo entre as aproximações e contrastes dos dois casos referência e o aporte teórico de relevantes autores como Tsiomis (2012) e sua noção de mutação, Nobre (2004; 2009) e sua avaliação sobre os limites e possibilidades dos novos instrumentos urbanísticos em São Paulo, em especial a operação urbana consorciada, e Oliveira (2012) com seus estudos sobre a relação entre o legado e a produção de cidade para o espetáculo esportivo.

O confronto e a análise das propostas *Porto Maravilha* e *Portal Sul* considerando o contexto normativo, histórico e urbano acima explicitado permitiram delinear questões repetidamente privilegiadas e preteridas, e inferir sobre eventuais fatores que desestimularam ou postergaram a aplicação do instrumento de OUC no centro de Vitória, ocasionando o engavetamento do projeto Portal Sul, objetivo principal deste estudo. Além disso, foi possível constatar que as últimas alterações normativas de regulamentação do setor portuário por si só não são suficientes para concretizar intervenções urbanísticas expressivas nessas áreas, ainda que tenham ampliado a exploração das atividades portuárias pelo setor privado.

## IDEIAS PROJETO PORTAL SUL

Os estudos urbanos mais recentes na Zona Portuária de Vitória consistem no denominado Portal Sul que abrange a área sul do seu centro histórico. Dos primeiros levantamentos urbanos à proposta preliminar foram divulgados três documentos intitulados Design. Arquitetura. Urbanismo. Sustentabilidade (Daus) (2007a, 2007b, 2008), e organizados em etapas. Devido às limitações deste artigo apresentaremos uma síntese dos três documentos buscando ilustrar as alterações ocorridas no percurso e ao relacionar com o Projeto Porto Maravilha (Item 3 deste artigo: Portal Sul e Porto Maravilha: breves diálogos) identificar questões repetidamente privilegiadas e preteridas nesses processos. A Etapa 1 (DAUS, 2007a) é subdividida em três momentos: (1.1) Levantamento de Dados; (1.2) Projetos de Intervenção Urbana Relacionados; e (1.3) Diretrizes. A Etapa 2 (DAUS, 2007b) revê as principais questões abordadas na etapa anterior e avança sobre o diagnóstico realizando proposições, e é consolidada pela Etapa 3 (DAUS, 2008), que apresenta soluções urbanas mais delineadas.

**Na Etapa 1**, o (1.1) Levantamento de Dados abordou uma análise socioeconômica e físico espacial da situação fundiária, infraestrutura e equipamentos urbanos, com destaque para o zoneamento urbano e instrumentos legais de intervenção urbana; mobilidade e sistema viário. Ainda, reuniu informações da Flexibras TechnipFMC<sup>6</sup>, empresa proprietária do maior terreno desocupado na região e patrocinadora do Projeto Portal Sul.

Quanto ao zoneamento, o polígono que define a área de intervenção do projeto está representado pela linha vermelha na Figura e engloba as seguintes zonas legais: Zona de Proteção Ambiental 2 (ZPA2), Zonas de Ocupação Preferencial 1/01 e 2/01 (ZOP1/01 e ZOP2/01), Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS2/07), Zona de Equipamentos Especiais – Área do Porto de Vitória (ZEE06). Contudo, é importante notar que a informação exposta neste documento é

Figura 1 - Poligonal aproximada do Projeto Portal Sul (cf. Etapa 1 DAUS) sobre Zoneamento Urbanístico de Vitória. Desenho da Autora sobre base cartográfica. Fonte: Anexo 2, Plano Diretor de 2006.





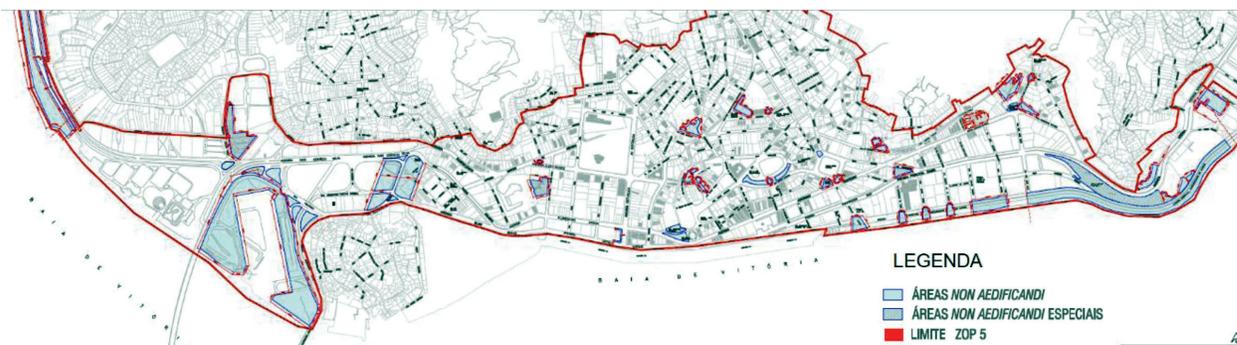
O polígono mais recente, além de excluir as zonas críticas de Especial Interesse Social e de Proteção Ambiental, situa-se em uma área cujo zoneamento foi alterado pelo último Plano Diretor (2018), passando de ZOP2/01 para ZOP5. Essa alteração consistiu, por um lado, na ampliação e flexibilização de índices urbanísticos como o Coeficiente de Aproveitamento de edificações com uso não residencial (passando de 2,4 para 2,8) e a liberação da taxa mínima de permeabilização (que antes era de 10% para Não Aplicável). Por outro lado, a altura máxima que antes era isenta passa a ser especificada, variando de 13,5 a 25,5 metros nos locais mais baixos onde estão edifícios institucionais como o Centro Cultural Carmélia Maria de Souza, Escola de Samba Novo Império, Clube Náutico e Junta de Serviço Militar, e de 37,5 a 55 metros nas áreas mais altas no entorno do Terminal Rodoviário e da Ilha do Príncipe. Essa delimitação pretende concentrar as obras não residenciais mais altas em área mais próxima ao leito do Rio Santa Maria tirando partido do apelo visual e paisagístico dos lugares à beira d'água.

Um detalhe importante nesse processo é que embora estivesse prevista a Área Especial de Intervenção Urbana do Centro Histórico de Vitória já no Plano Diretor de 2006 (Cap. III, Art. 114) e a intenção fosse reafirmada na revisão do Plano Diretor de Vitória de 2018, quando foi determinado que a Zona de Especial Interesse Urbanístico do Centro (Zei 1) deveria estar dentro da Zona de Ocupação Preferencial 5 (ZOP5), ainda assim, o perímetro da OUC não chegou a ser definido e promulgado por lei municipal até hoje.

No processo da revisão do último Plano Diretor foi destacado que a ZOP5 (Figura ) se trata de uma zona muito grande, com características heterogêneas, e tem sido “objeto de grandes conflitos com a sociedade civil: a estação da luz é um exemplo” (VITÓRIA, p. 38). Foi defendido inclusive que as zonas de operações consorciadas deveriam coincidir com as áreas mais recentes da cidade que são o Portal Sul e esplanada Capixaba.

Retomando a análise dos documentos anteriores, após a etapa prévia de levantamento de dados e diagnóstico da Etapa 2 Daus (2007b), foi definido um programa básico para intervenção e ocupação de áreas livres existentes, análise das possibilidades de localização de novas atividades, considerando principalmente a localização das novas instalações requeridas pela Flexibras TechnipFMC e a implantação do sistema de transporte de passageiros por meio

Figura 3 ZOP5. Fonte: Plano Diretor de Vitória, 2018. Anexo 10, mapa 03.



de veículos leves sobre trilhos (VLT), definição de diretrizes gerais para o projeto de circulação urbana e implantação de equipamentos públicos, levando em conta o uso e ocupação do solo, o adensamento populacional, o sistema viário, o transporte coletivo e de carga voltado para as áreas industriais e portuárias.

Quanto às questões de **mobilidade**, a proposta da Companhia de Desenvolvimento de Vitória da Prefeitura Municipal de Vitória de implantação de uma linha de VLT que cruzaria a região a partir de São Torquato, acessando a Área Central via Ponte Florentino Ávidos, parece não ter ultrapassado a fase de avaliação da viabilidade técnico-econômica por pressões do setor de transporte coletivo (cf. FARIA, 2010) e ainda provavelmente por sacrificar o trânsito de automóveis em grandes avenidas da capital.

A propósito, com relação ao trânsito de automóveis, a maior problemática do município é o estrangulamento dos acessos principais devido ao atual volume de tráfego da Ponte do Príncipe – para melhorar as condições operacionais é levantada a hipótese da construção de uma nova ponte, reforçando políticas rodoviaristas em vez de estimular o uso de outros meios de transporte coletivo que possam inclusive fomentar intervenções nas frentes d'água como os transportes aquaviários.

Como alerta Eduardo Nobre (2009, p. 214) a respeito da Operação Água Espriada, este projeto reforça “uma das características mais negativas” das operações urbanas em vigor em São Paulo que consiste na “ênfase no transporte individual em detrimento do transporte coletivo”. Cabe sublinhar ainda que as obras viárias de mobilidade têm especial destaque frente as outras propostas, não somente por serem contempladas por um item inteiro dentro do Daus, mas também por outras ações do Governo do Estado como o contrato de financiamento assinado com o BNDES para destravamento das obras do Portal do Príncipe<sup>7</sup>.

Os (1.2) Projetos de Intervenção Urbana Relacionados avigoram o relevo das obras de mobilidade já que consistem especialmente no Plano de Mobilidade Urbana, com implementação de nova via expressa entre Vitória e Cariacica, revisão e ampliação de estacionamentos na região central, e promoção de acessibilidade universal através do Projeto Calçada Cidadã, além da requalificação praças, da Ponte Florentino Ávidos e do Mercado da Vila Rubim, nova solução arquitetônica para o Centro Esportivo Tancredo Neves, de um conjunto de obras em 36 bairros carentes de condições urbanísticas, e da recuperação de dois imóveis importantes: a antiga sede da Capitania dos Portos e a Secretaria Municipal de Cultura. No conteúdo final da proposta são ignoradas as intervenções nos bairros mais carentes, a restauração e conservação dos prédios da antiga Capitania dos Portos<sup>8</sup> e da Secretaria de Cultura, entretanto, se avança nas proposições para o sistema viário e nas questões de articulação de empreendimentos locais associando as iniciativas pública e privada.

A situação fundiária definida, regularizada e devidamente inscrita no Cadastro Imobiliário Municipal e a presença de áreas grandes (acima de 1.500,00 m<sup>2</sup>) e sobretudo do terreno da empresa Flexibras TechnipFMC (cerca de 18.800 m<sup>2</sup>)

facilita o levantamento e articulação de propostas a fim de alcançar as intervenções pretendidas, o que não ocorre nos bairros vizinhos (Santa Clara, Caratoíra, Vila Rubim e Ilha do Príncipe) onde predominam os terrenos menores (inferiores a 300 m<sup>2</sup> de área). Essas terras podem ser mais facilmente negociadas já que envolvem menor número de proprietários, atrair grandes incorporadores e, por consequência, significativos investimentos. Completando o quadro fundiário, existe “*ainda alguns terrenos livres ou passíveis de renovação em poder do estado, do município ou de empresas públicas*” (DAUS, 2007b, p. 8) podendo servir para a alocação de novas atividades urbanas. Sendo assim, o contexto urbano apresenta parte importante das condições necessárias para implementação de um projeto urbano de tal porte.

Quanto às (1.3) Diretrizes do Projeto, também houve alterações significativas do primeiro para o último documento. As premissas que compõem o programa geral da proposta são as que dizem respeito à localização de novos empreendimentos e à circulação urbana, ao controle de acesso dos veículos de transporte de carga ao Porto de Vitória e à Flexibras TechnipFMC, e também à otimização do acesso de veículos de transporte de passageiros das linhas de carreira ao Terminal Rodoviário. Inicialmente se previam diretrizes gerais não só de mobilidade, mas também cultural e lazer, meio ambiente e natureza, habitação e indústria, estas que foram abandonadas no decorrer da proposta.

Em suma, o Projeto Portal Sul de Vitória consiste em um plano geral com proposições para problemas de circulação urbana local e para ocupação da área de propriedade da Flexibras TechnipFMC e os demais terrenos compreendidos no polígono de projeto (DAUS, 2008)<sup>9</sup>.

A área é compreendida por aterros realizados ao longo do último século e contém grandes equipamentos urbanos como o Sambão do Povo, o Parque Tancredo Neves e o Terminal Rodoviário de Passageiros e possui ainda uma grande oferta de áreas livres, tanto públicas quanto privadas. Os bairros que a conformam se constituíram predominantemente por parcelamentos irregulares determinando um padrão de assentamento irregular, com ruas estreitas e tortuosas que buscam vencer os aclives, muitas vezes bastante acentuados, das ocupações situadas nas encostas dos morros do maciço central e Ilha do Príncipe.

Além das modificações já mencionadas, em resumo, a Etapa 3 aprofunda as propostas iniciais reunidas no item sobre projetos de intervenção urbana da Etapa 1: apresenta os estudos de realocação dos equipamentos urbanos definindo o conjunto das instalações da Flexibras TechnipFMC, da estação do VLT e do anexo de comércio e serviços; ordenamento viário; ordenamento e ocupação urbana; distribuição de fluxos e organização de espaços públicos e edifícios.

É importante ressaltar que nenhum dos documentos prevê o orçamento necessário para execução do projeto, entretanto, desde sua primeira etapa foram antecipadas formas de viabilizar as obras. O primeiro documento considera a articulação entre os diversos agentes envolvidos com a questão urbana: “*proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados*” (DAUS, 2007a, p. 3) e o prognóstico aponta para a realização de uma operação urbana através da compra ou desapropriação de terrenos por

interesse público considerando o valor relativamente baixo do preço da terra neste local (DAUS, p. 18).

O terceiro documento reafirma o contexto da operação urbana específica para toda área e admite a possibilidade de “*readequação das disposições urbanísticas no interior do polígono do projeto, já que o mesmo passaria a ser objeto de uma aprovação específica pela Câmara Municipal de Vereadores da Cidade*” (DAUS, 2008, p. 21). A operação urbana inclui como forma de financiamento alterar e estimular o potencial construtivo através de compensações financeiras, como os Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepac), vide item 2, “*pagas diretamente pelo município ou por meio da transferência de parte da diferença de potencial construtivo dos terrenos envolvidos na permuta*” [sobre o processo de realocação da Flexibras TechnipFMC] (DAUS, 2008, p. 21).

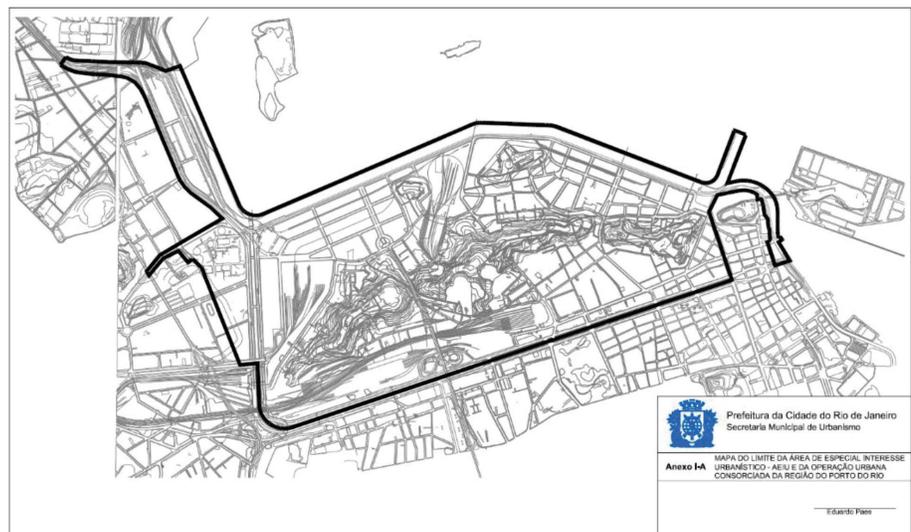
O mesmo documento considera também que as áreas passíveis de funcionarem como receptores desses índices serão definidas futuramente por estudos mais detalhados, entretanto, essas áreas ainda não foram determinadas. O método abarca também outras articulações de empreendimentos locais associando as iniciativas pública e privada (DAUS, 2008, p. 36). Em suma, o projeto de reurbanização da área busca sua viabilização na necessidade de ampliação das instalações de diversas empresas privadas relacionadas com a exploração do petróleo.

pós- | I I

## LABORATÓRIO. PROJETO PORTO MARAVILHA

A área onde foi implementado o Plano de Revitalização e Reestruturação da Zona Portuária/Projeto Porto Maravilha de 2009 é delimitada por três bairros: Santo Cristo, Gamboa e Saúde e imediações de São Cristóvão, Centro e Cidade Nova, compreendendo aproximadamente cinco milhões de metros quadrados contidos na Área de Especial Interesse Urbanístico implementada pela Lei Complementar nº 101/2009 (Figura 4).

Figura 4 – Limite da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio  
Fonte: Site da Câmara. Lei Complementar nº 101/2009. Anexo 1-A.



Dentre os objetivos específicos, destaca-se a recuperação de um milhão de metros quadrados de infraestrutura urbana, do sistema de transportes e do meio ambiente da região. As metas consistiam no desenvolvimento de potencial construtivo de até cinco milhões de metros quadrados, preservação e melhoria do meio ambiente com arborização de calçadas, novas praças e parques, e limpeza do Canal do Mangue (DAUS, 2008). Contudo, o potencial adicional construtivo consumido até 2016 figurava apenas 8% conforme planilha estoque divulgada na página do projeto<sup>10</sup>. A arborização de calçadas e a limpeza do Canal do Mangue foram ações bastante pontuais.

Propunha ainda melhorar as condições habitacionais da população recuperando imóveis contemplados e licenciados pelo Programa Novas Alternativas (PNA), o que não ocorreu. A proposta pretendia atrair novos moradores para a região, número que cresceria de 20 mil para 100 mil habitantes, uma população com poder aquisitivo suficiente para consumir o espaço urbano reelaborado. Não se tratava de estimular a oferta de habitações de interesse social.

A região se tornaria um Polo Turístico com a recuperação do patrimônio histórico e cultural já existente e a implantação dos equipamentos culturais e de entretenimento já mencionados. Complementando as intervenções urbanas de cunho turístico, era prevista a instalação da unidade de polícia pacificadora (UPP) no Morro da Providência. E encerrando a série de objetivos, o Projeto Porto Maravilha aspirava atrair grandes empresas de tecnologia e inovação, modernizar e incrementar a atividade portuária de carga e de turismo marítimo, a fim de gerar impostos na ordem de R\$ 200 milhões (DAUS, 2008). Dos usos previstos, eram incentivados os comerciais e turísticos e mantido o residencial (DAUS, 2008, p. 17).

Os projetos arquitetônicos anunciados consistiam em obras âncoras como a nova sede do Banco Central, objeto de um projeto de lei complementar exclusivo (RIO DE JANEIRO, 2011); os equipamentos culturais AquaRio, Museu de Arte do Rio construído onde seria a Pinacoteca do Rio, e Museu do Amanhã construído no Píer Mauá; a recuperação do Edifício A Noite e o restauro da Igreja São Francisco da Prainha; a Escola de Restauração Carioca e a Escola do Audiovisual Carioca (previstas nos dois galpões que pertenciam à Rede Ferroviária Federal, onde atualmente funciona a Vila Olímpica da Gamboa); o novo prédio da Polícia Federal; a estação do Metrô Cidade Nova e a UPP do Morro da Providência e um estacionamento subterrâneo, além da reurbanização do Bairro da Saúde e do Morro da Conceição (DAUS, 2008, p. 18-19).

Os investimentos totais saltaram dos iniciais 3 bilhões para a marca de 8 bilhões, sendo R\$ 400 milhões administrados pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) e R\$ 7,6 bilhões por contratos de Parcerias Público Privadas (PPP) (SILVA, 2015). Na apresentação do projeto<sup>11</sup> consta o objetivo geral correspondente à *“revitalização completa da região, a ser financiada na fase 1 com recursos públicos e, na fase 2, com recursos privados oriundos de uma Operação Urbana Consorciada”* (RIO DE JANEIRO, 2009a, p. 16). Entretanto, cabe sublinhar que os recursos provenientes da venda do potencial construtivo

adicional não resultaram de investimentos privados como previu e anunciou a Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro (PCRJ), mas de investimentos públicos oriundos do Fundo de Garantia de Tempo de Serviço da Caixa Econômica Federal.

No que diz respeito aos instrumentos jurídicos utilizados, destacam-se a Operação Urbana Consorciada (OUC), a PPP, e o Certificado de Potencial Adicional construtivo cuja articulação é prevista pelo Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257 de 10/07/2001. A criação da Cdurp completou o quadro jurídico-administrativo. A OUC constituiu a base jurídica do Projeto Porto Maravilha conforme a Lei Complementar nº 101/2009 (RIO DE JANEIRO, 2009b), o que permitiu delimitar geograficamente uma área, apropriando-se de um caráter de excepcionalidade e criando regras próprias.

A (PPP), tem sido repetidamente utilizada em intervenções urbanísticas de grande porte por representar uma forma de captação de recursos quando estes são insuficientes dentro das administrações municipais. O Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas (PROPAR-Rio) foi estabelecido pela Lei Complementar nº 105/2009, que define PPP como “o contrato administrativo de concessão na modalidade patrocinada ou administrativa”<sup>12</sup>. As PPPs favorecem a ocupação e a valorização imobiliária e influenciam diretamente no êxito de uma OU que, conforme Maleronka (2010, p. 68), “[o êxito da OUC] *está condicionado à adesão imediata dos parceiros privados*”. Como resultado da nova lógica da relação entre o Estado e o mercado, é evidente que o espaço urbano produzido se dá para gerar sua própria valorização.

A possibilidade de cobrança de outorga para a construção acima do índice de aproveitamento básico via emissão de Cepac complementa o aparato de instrumentos jurídicos. Esses títulos devem ser utilizados na própria área para o pagamento da construção que supere os padrões estabelecidos no Plano Diretor, até o limite fixado pela lei que cria a OUC correspondente. Neste contexto, é importante salientar que a transferência de titularidade da União para o Município de 70% das terras que configuram a área do Porto Maravilha possibilitou a ampla aplicação desses instrumentos.

Por fim, a empresa responsável pela implementação e por gerir as concessões de obras e serviços públicos na região, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto é a Cdurp, instituída pela Lei Complementar nº 102/2009 (RIO DE JANEIRO, 2009c)<sup>13</sup>.

Se inicialmente o processo de atração de investimentos no Porto Maravilha deu certo, entretanto, o mercado de prédios comerciais no Rio de Janeiro desacelerou após anos de forte crescimento (AGUIAR; CUSTÓDIO, 2018, p. 17). No primeiro trimestre de 2013, o índice de ocupação nesse mercado teve o seu maior declínio em quase uma década de acordo com a CBRE Group Inc.<sup>14</sup>. Soma-se a isso o fato da aplicação de Cepac ser preferencialmente vinculada ao uso comercial (AGUIAR; CUSTÓDIO, 2018), o que agrava a situação. Assim, apesar dessas áreas constituírem-se em locais nobres, com possibilidade de uma grande valorização com a requalificação do espaço, os investidores não têm buscado essa fatia do mercado.

## PORTAL SUL E PORTO MARAVILHA: BREVES DIÁLOGOS

As cidades contemporâneas assumem novas configurações, no curso da verdadeira radicalização na velocidade das transformações, o que Tsiomis (2012, p. 12) denomina “mutações”:

*Hoje fala-se de crise. A respeito do espaço, as mudanças são tais que se trata com certeza de mutação, e tudo indica que será impossível retomar o antigo passado urbano ou rural, e isso independe de escalas. Retomamos hoje consciência de um fenômeno inquietante desde o início do século XX: as dimensões desmesuradas das cidades consolidadas que se tornaram megalópoles como México, Paris, Shangai, São Paulo... Os problemas que elas produzem (demografia: adensamento para certas cidades e dispersão para outras; mobilidade para todas; desaparecimento das antigas funções; mutações econômicas; catástrofes ambientais; indagações sobre as novas relações a estabelecer com a “natureza”, problemas de moradia...) fazem com que se fale de globalização.*

O autor alerta para a irreversibilidade das transformações urbanas que vivenciamos das quais podemos citar a destruição de recursos que não podem ser substituídos e que causam degradação ambiental que, neste caso em análise, é representada pelos seguintes motivos: a tipologia dos edifícios propostos representa alto custo energético para construção e manutenção, a concentração do uso comercial intensifica os deslocamentos e as obras viárias privilegiam o transporte individual privado, decisões que agravam os problemas de mobilidade.

A intenção de promover obras rodoviaristas dentre as políticas de mobilidade, como no caso a proposição de uma nova ponte em Vitória, corrobora com o que já alertava Nobre ao estudar as Operações Urbanas (OP) paulistanas: os projetos implementados através de OP reforçam uma das características mais negativas do urbanismo moderno e contemporâneo: “a ênfase no transporte individual em detrimento do transporte coletivo” (2009, p. 214).

No caso do Rio de Janeiro, a situação não é diferente. Ainda que o Projeto Porto Maravilha tenha construído linhas de VLT e Teleférico para estimular o transporte coletivo, notadamente o público alvo dessas melhorias sempre foi o turista. O Teleférico da Providência está desativado desde 2017 tendo funcionado por menos de três anos, em um período coincidente ao da Copa do Mundo de 2014 até pouco além da realização dos Jogos Olímpicos de 2016 (SANTOS, 2019). No caso capixaba, a implementação da linha de VLT que conectaria Vila Velha ao Centro da capital através da Ponte Florentino Ávidos esbarrou nos conflitos de interesse dos atores envolvidos e a ideia foi abandonada no decorrer do processo projetual.

Ressalta-se que os novos “consensos” na concepção e implementação de projetos urbanos constatados nos casos analisados (como a liberação de gabaritos para viabilização de infraestrutura urbana através de contrapartidas) são alcançados através da articulação projetual e normativa, fundamentada na operação urbana consorciada, que na referência carioca foi assegurada pela combinação entre entes locais, estaduais, federais e internacionais. Como resultado, temos outra *mutação* que é a invisibilidade ou destruição de ícones e monumentos que aniquilam a memória de um povo, o que pode ser

acarretado pela multiplicação de torres no horizonte dessas paisagens como é o caso dos novos edifícios corporativos do porto Maravilha. Dentre eles, destacam-se os edifícios Vista Guanabara, Port Corporate Tower, Aqwa Corporate, e Novocais do Porto que encobrem a visualização dos morros da Conceição e da Providência, fundamentais para a história de ocupação da cidade. Assim, os processos de urbanização configuram parte dessas mutações, pois, redefinem a morfologia urbana das cidades contemporâneas.

Ao mesmo tempo em que brotam novas torres, constata-se que o “consenso” na concepção de espaços urbanos se deu também a partir do “esquecimento” das demandas públicas em favor dos interesses privados, gerando ou propondo espaços em que comandam as premissas do mercado. Foram abandonadas as obras de interesse coletivo e público como a recuperação de edifícios históricos, a promoção de habitação de interesse social e a construção de equipamentos públicos, medidas que ressignificam as paisagens de frentes d’água.

Voltando às questões que contribuem para a implementação de intervenções urbanas em zonas portuárias, soma-se que a elaboração de planos metropolitanos estratégicos nesses casos estudados data do mesmo período que o caso Barcelona, por exemplo. O caso catalão elaborou um processo de empresariamento e empreendedorismo urbano capaz de promover recuperação e embelezamento de espaços públicos e melhoria de serviços de infraestrutura, método que se transformou em modelo/marca<sup>15</sup> para outras cidades. O Rio de Janeiro lançou em 1995 o I Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Sempre Rio – na gestão de César Maia. Já em Vitória, foi lançado em 1996 o Vitória do Futuro: plano estratégico da cidade 1996–2010, na gestão de Paulo Hartung. Tratavam-se desde já de estratégias urbanas para buscar reverter o quadro de decadência das áreas centrais dessas capitais.

Das propostas iniciais do Porto Maravilha, o levantamento e mapeamento realizado dentro do Programa Novas Alternativas não avançou na recuperação de prédios e na produção de habitação de interesse social. Outras obras sequer foram iniciadas, como a construção das escolas técnicas de audiovisual e restauro, a recuperação do Edifício A Noite, a construção da Pinacoteca do Rio, o estacionamento subterrâneo e o novo prédio da Receita Federal devido ao erro de projeto que consistiu na incompatibilidade das fundações com o túnel 450 anos.

Já no conteúdo final do Portal Sul, são ignoradas igualmente questões sociais como as intervenções nos bairros mais carentes, e de interesse coletivo como a restauração e conservação dos prédios da antiga Capitania dos Portos e da Secretaria de Cultura. Premissas culturais e de lazer, meio ambiente e natureza, habitação e indústria também foram “esquecidas”. Ao mesmo tempo, avança-se nas proposições para o sistema viário e nas questões de articulação de empreendimentos locais associando a iniciativa pública e privada. Estão assim definidas questões privilegiadas e preteridas.

É evidente que as obras de maiores lucros teriam maior fôlego para serem concluídas já que o processo de implementação de transformações urbanas nessas duas cidades se apoia na parceria com o setor privado. O Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, e a liberação das obras de mobilidade em

Vitória<sup>16</sup> constituem os maiores exemplos. Vale pontuar que o Museu do Amanhã projetado por Santiago Calatrava, foi concluído e inaugurado em 2015 (17/12/2015) pelo custo de R\$ 280 milhões (FINEP, 2016). Se o projeto anterior do Museu Guggenheim para o mesmo local não foi levado adiante pelo alto custo da obra representar a supervalorização do local agravando a situação habitacional [no caso, aproximadamente R\$ 350 milhões para uma obra de maior envergadura (GONÇALVES FILHO; SAINT-CLAIR, 2003), o que mudou para que tenha sido implementado o Museu do Amanhã pelo custo equivalente em proporções? Tal fato reforça a ideia de que o Projeto Porto Maravilha se apropriou do período pré-megaevento para orquestrar, configurar e aprovar a regulamentação necessária à essas intervenções, medida que não foi possível no caso capixaba.

Desde a Carta Olímpica de 2003 são separados os custos reais do Comitê Organizador dos Jogos (COJO) dos demais, decorrentes das despesas com a reestruturação urbana e instalações esportivas. E então, o compromisso olímpico com o legado, que representa as obras de instalações e infraestrutura, meio ambiente, etc., tem sido utilizado como justificativa para a implementação dessas obras e “para a corrida das cidades aos megaeventos, como se a palavra [legado] sempre tivesse existido dentro do campo” (OLIVEIRA, 2012, p. 135).

Nessa conjuntura, uma boa localização somada a um apelo histórico e simbólico de alteridade são condições indispensáveis para a promoção de intervenções urbanas desse porte. Assim, constatamos que ambos projetos possuem localização estratégica, pois estão situados em um nó metropolitano. No caso do Rio de Janeiro, a área é equidistante de aeroportos, Rodoviária Novo Rio, Terminal Marítimo de Passageiros; enquanto que em Vitória é anexa aos dois principais acessos: Cinco Pontes e Segunda Ponte. As duas áreas centrais contêm terrenos vazios e subutilizados assim como possuem diversas empresas. No caso carioca, são elas: Multiterminais, Libra, Triunfo, Metrô Rio, Cia. Docas do Rio, Píer Mauá, INT, INPI, Light, Embratel, Lojas Americanas, Moinho Fluminense, Socicam e outras no caso do Rio de Janeiro (RIO DE JANEIRO, 2009, p. 5). Já o maior exemplo de Vitória é a presença da Vale do Rio Doce.

A relevância histórica dessas áreas é também incontestável já que exibem consideráveis bens culturais como o Mosteiro de São Bento, Palácio Episcopal, Armazém do Sal, Arsenal da Marinha, o Edifício A Noite, a Estação de Passageiros, o Palacete D. João VI no Rio de Janeiro; e o Palácio Anchieta, Escadaria Maria Ortiz (antiga ladeira do Pelourinho), Escadaria São Diogo, Forte São João e as praças Costa Pereira e Oito de Setembro em Vitória.

Entretanto, outra particularidade do Rio de Janeiro pesa a seu favor. No caso carioca, a origem da posse dos terrenos e o alinhamento das esferas de poder possibilitou concentrar as terras sob poder municipal viabilizando a exploração privada de terras públicas. A situação é agravada pela amplitude da vigência dos contratos de PPP celebrados no âmbito da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (instituída pela Lei Complementar nº 101/2009) que alcançam o período de quinze anos. Já no caso capixaba, a presença de muitos terrenos privados de múltiplos proprietários dificultou as negociações e impossibilitou a ampla incorporação dos Cepac ainda que o ordenamento entre os poderes estivesse garantido na criação da Codesa.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao compararmos os dois casos referência, é fundamental construirmos algumas considerações finais. Ainda que as duas regiões portuárias estejam inseridas em áreas estratégicas por sua localização central em escala metropolitana e por ofertar muitos vazios urbanos em áreas com infraestrutura, tal conjuntura, junto à construção normativa que estimulou a exploração privada de zonas portuárias e o alinhamento das esferas de poder, não são suficientes para promover grandes projetos urbanos. Se o município do Rio de Janeiro aproveitou a conjuntura dos megaeventos para reunir e orquestrar os instrumentos jurídicos necessários para concretizar suas intervenções urbanísticas, Vitória não teve a mesma sorte ainda que tivesse se lançado juntamente às bases do Planejamento Estratégico. Em período de crise econômica mundial, as intervenções urbanas articuladas com a realização de megaeventos são implementadas segundo uma lógica própria que articula os legados à exploração turística das culturas locais. Além de não ter sido sede de megaeventos, a capital capixaba tem sofrido particularmente com a crise do petróleo agravada pelas disputas políticas dos últimos anos – esta pode ser considerada uma das principais causas do engavetamento do Projeto Portal Sul. O crescimento econômico do final do século XX que estimulou projetos urbanos em grande escala perdeu fôlego no começo do século XXI e a crise dos últimos anos resultou em períodos de estagnação.

pós- 17

## NOTAS

- <sup>1</sup> As discussões suscitadas pela promulgação da Lei de Modernização dos Portos (BRASIL, 1993) e marcos normativos posteriores (BRASIL, 2013, 2017) enquadraram a questão portuária sob nova ótica promovendo mudanças na gestão e no planejamento das atividades portuárias. As possibilidades de exploração de terminais portuários públicos pela iniciativa privada foram ampliadas a partir da flexibilização das relações de trabalho, dos processos de licitações e simplificação de estudos de viabilidade técnica. Novas interfaces foram estabelecidas tendo como elo cadeias logísticas de meios de transporte e buscando a definição de uma “política nacional de enfoque regional que priorize as relações porto/cidade/região” (BRASIL, 2002).
- <sup>2</sup> A exemplo do projeto olímpico do Rio de Janeiro que incluiu três cadernos de legados (BRASIL, 2009). Sobre a inserção do legado no conteúdo da Carta Olímpica, vide o item 3.2.6 de Oliveira (2012). Conferir também Sarue (2016).
- <sup>3</sup> Caso-referência consiste na eleição de um caso exemplar real para se constituir em referências na construção concreta do objeto de conhecimento. Sobre a metodologia, ver Cavallazzi (1993).
- <sup>4</sup> Investigação fomentada pela Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (Capes) e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq).
- <sup>5</sup> O modelo catalão de reconversão do Port Vell em Barcelona (Jogos Olímpicos de 92) tornou-se referência para cidades como Lisboa, Londres e Rio de Janeiro. Vide Andreatta (2010) Capel (2005) Fauth (2015). O Projeto Porto Antico de Gênova foi implementado no período de 1988-1992 em razão da comemoração dos 500 anos da descoberta da América pelo navegador genovês Cristóvão Colombo, evento também denominado Expo '92. Vide Aguiar (2014).
- <sup>6</sup> A TechnipFMC (2018) é uma empresa francesa resultante da fusão de duas companhias de óleo e gás e é líder global em tecnologias submarinas, *onshore*, *offshore* e de superfície que incluem a fabricação e instalação de tubos e poços submarinos de alta pressão e construção de plataformas fixas e flutuantes. Também produz instalações para as cadeias de óleo e gás, de petroquímicos e de outras atividades não-petroleiras.
- <sup>7</sup> Vide jornal *A Gazeta*. Reportagem intitulada “Governo faz contrato com BNDES para ‘destravar’ obras de mobilidade”, de 09/2018. Disponível em: <https://bit.ly/37WXR0c>. Acesso em: 18 set. 2018.

<sup>8</sup> Felizmente, a antiga Capitania dos Portos (atual Casa Porto das Artes Plásticas) foi restaurada anos mais tarde, em 2012, por iniciativa do Conselho Municipal de Política Cultural.

<sup>9</sup> No mesmo período foi elaborado um programa mais amplo de reestruturação urbana da capital intitulado Planejamento Urbano Interativo do Centro de Vitória tendo como objetivos “*integrar o governo e as comunidades por meio de prioridades, fortalecer a identidade do Centro e propor políticas de gestão centradas em metas já estabelecidas e definidas por profissionais habilitados em ciências diversas. [...] Entre as ações estão a reforma de prédios antigos, que terão fachadas recuperadas e adequação de publicidade*” (DAUS, 2008, p. 2-3). Esse plano continha ações para o centro como um todo não se referindo de maneira específica à zona portuária. 8

<sup>10</sup> Vide: Planilha estoque. Disponível em: <https://bit.ly/2YiuUJB> Acesso em: 29 abr. 2020.

<sup>11</sup> Documento divulgado no site da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, atualmente indisponível. Acervo pessoal da autora.

<sup>12</sup> A mesma lei estabelece a criação de um Conselho Gestor do Propar-Rio (CGP) ao qual cabe, dentre outros, elaborar o Plano Municipal anual de PPPs – que exporá os objetivos, as áreas, os serviços prioritários e definirá as ações de governo; aprovar projetos de PPPs, editais, contratos; autorizar a abertura de procedimento licitatório e propor procedimentos para contratação de PPP. Tal lei também institui as condições para a inclusão de projetos no Plano Municipal de Parcerias Públicas, para o estabelecimento dos contratos de PPP, da contraprestação e das obrigações da Administração Pública. Cf. Lei nº 105/09, art. 3º; art. 7º, I, II e VI; art. 8º (RIO DE JANEIRO, 2009d).

<sup>13</sup> A Cdurp é uma empresa de economia mista à qual cabe a articulação entre os demais órgãos públicos e privados e a Concessionária Porto Novo – que executa obras e serviços na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Região do Porto do Rio. Conforme Art. 3º da Lei Complementar nº 102/2009: § 1º Poderão participar do capital da Cdurp a União, o Estado do Rio de Janeiro, bem como entidades da Administração Direta e Indireta da União, do Estado do Rio de Janeiro e do Município, ou ainda investidores privados, desde que o Município mantenha, no mínimo, a titularidade direta da maioria das ações com direito a voto, observado o disposto no § 2º deste artigo. § 2º A Cdurp poderá assumir a forma de companhia aberta, com valores mobiliários admitidos à negociação em bolsa ou mercado de balcão, desde que resguardado ao Município direito de veto em determinadas matérias relevantes de competência do Conselho de Administração ou da Assembleia Geral.

<sup>14</sup> Disponível em: <https://bit.ly/2CEmluD>. Acesso em: 24 jun. 2020.

<sup>15</sup> Vide Aguiar (2015); Andreatta (2010); Capel (2005); e Fauth (2015).

<sup>16</sup> Vide jornal *A Gazeta*. Reportagem intitulada “Governo faz contrato com BNDES para ‘destravar’ obras de mobilidade”, de 09/2018. Disponível em: <https://bit.ly/31c8gUN>. Acesso em: 18 set. 2018.

## REFERÊNCIAS

- AGUIAR, Marlise Sanhotene. *Dimensões materiais e simbólicas do patrimônio em zonas portuárias: Gênova e Rio de Janeiro, diálogos complementares*. 2014. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014.
- AGUIAR, Marlise Sanhotene; CUSTÓDIO, Jaqueline. *construções normativas e morfologia urbana nas paisagens público-privadas: o Cais Mauá em Porto Alegre e o Porto Maravilha no Rio de Janeiro*. *Thésis*, Rio de Janeiro, n. 4. 2018. p. 1-20.
- ANDREATTA, Verena. (org.). *Porto Maravilha: Rio de Janeiro: 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.
- ARRUDA, Euler Santos. *Porto de Belém do Pará: origens, concessão e contemporaneidade*. 2003. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003
- ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DE SÃO PAULO. *Média mensal da cotação do dólar comercial para venda*. São Paulo: ACSP, 2020. Disponível em: <https://bit.ly/3bMWjY8>. Acesso em: 29 abr. 2020.
- BRASIL. *Carta de Brasília*. Brasília, DF: Câmara dos Deputados, 2002. Disponível em: <https://bit.ly/35aWcCN>. Acesso em : 27 abr. 2020.

BRASIL. *Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013*. Regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília, DF: Presidência da República, 2013. Disponível em: <https://bit.ly/2VLziZ>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BRASIL. *Decreto nº 9.048, de 10 de maio de 2017*. Altera o Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que regulamenta o disposto na Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013, e as demais disposições legais que regulam a exploração de portos organizados e de instalações portuárias. Brasília, DF: Presidência da República, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3ePiFKu>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BRASIL. *Lei nº 8.630, de 25 de fevereiro de 1993*. Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 1993. Disponível em: <https://bit.ly/35855xx>. Acesso em: 27 abr. 2020.

BRASIL. *Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: <https://bit.ly/2W7lpup>. Acesso em: 27/04/2020.

BRASIL. Ministério do Esporte. *Rio 2016*. Brasília, DF: Ministério do Esporte, 2009. Disponível em: <https://bit.ly/2xl9vEO>. Acesso em 27 abr. 2020.

CAMPOS JÚNIOR, Carlos Teixeira de. *O capitalismo se apropria do espaço: a construção civil em Vitória*. 1993. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

CAPEL, Horácio. *El modelo Barcelona: um examen crítico*. Barcelona: Ediciones del Serbal, 2005.

CAVALLAZZI, Rosângela Lunardelli. *A plasticidade na teoria contratual*. 1993. Tese (Doutorado em Direito) – Faculdade de Direito, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

COMPANS, Rose. *A emergência de um novo modelo de urbanismo no Rio de Janeiro: O "Urbanismo de Resultados"*. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 4., 1992, Brasília. *Anais [...]*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1992. p. 215-223.

CRUZ, Patrícia Steltzer da. *Territórios da mobilidade urbana na metrópole portuária da grande Vitória (ES): escalas, velocidades e conflitos*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Centro de Artes, Universidade Federal do Espírito Santo, Vitória, 2010.

DAUS. *Portal Sul Vitória\_ES: Etapa 1*. Vitória: Daus, 2007a. Disponível em: <https://bit.ly/2zDS9Ux>. Acesso em: 27 abr. 2020.

DAUS. *Portal Sul Vitória\_ES: Etapa 2*. Vitória: Daus, 2007b. Disponível em: <https://bit.ly/2Yah3oU>. Acesso em: 27 abr. 2020.

DAUS. *Portal Sul Vitória\_ES: Etapa 3*. Vitória: Daus, 2008. Disponível em: <https://bit.ly/2KCweiq>. Acesso em: 27 abr. 2020.

FAUTH, Gabriela. *Crisis urbana y derecho a la ciudad: el espacio urbano litoral de Barcelona*. 2015. Tese (Doutorado em Dret Públic) – Department de Dret Públic, Universitat Rovira i Virgili, Tarragona, 2015.

FARIA, Willis de. VLT em Vitória: veículo leve sobre trilho: audácia ou utopia? *De Olho na Ilha*, Vitória, 21 out. 2010. Disponível em: <https://bit.ly/3aNviCK>. Acesso em: 28 abr. 2020.

FIGUEIREDO, Cláudio. *O porto e a cidade: o Rio de Janeiro entre 1565 e 1910*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005. v. 1.

FINEP. *Museu do Amanhã*. Rio de Janeiro: Finep, 9 dez. 2016. Disponível em: <https://bit.ly/3aPTQe6>. Acesso em: 29 abr. 2020.

GONÇALVES FILHO, Antonio; SAINT CLAIR, Clóvis. *Museu da discórdia. Época*, Rio de Janeiro, 17 jun. 2003. Disponível em: <https://glo.bo/2BAsNHY>. Acesso em: 25 jun. 2020.

HARVEY, David. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2000.

IBGE. *Regiões de influência das cidades*: 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. Disponível em: <https://bit.ly/3clZBf8>. Acesso em: 24 abr. 2020.

LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2011.

- MALERONKA, Camila. *Projeto e Gestão na Metrópole Contemporânea: um estudo sobre as potencialidades do instrumento 'operação urbana consorciada' à luz da experiência paulistana*. 2010. Tese (Doutorado História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo), – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo 2010.
- MENDES, Izabel Cristina R. *Programa favela-bairro: uma inovação estratégica? Estudo do Programa Favela-Bairro no contexto do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro*. 2006. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2006.
- MOREIRA, Clarissa da Costa. *A cidade contemporânea entre a tabula rasa e a preservação: cenários para o porto do Rio de Janeiro*. São Paulo: Ed. Unesp, 2004.
- MOREIRA, Fernando D.; SOARES, Eliana M. A. S. *Preservação do patrimônio cultural e reabilitação urbana: o caso da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro*. *Da Vinci*, Curitiba, v. 4, n. 1, p. 101-120, 2007.
- NOBRE, Eduardo A. C. Novos Instrumentos Urbanísticos em São Paulo: limites e possibilidades. *In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DA LATIN AMERICA REAL ESTATE SOCIETY, 4., 2004, São Paulo. Anais [...]*. São Paulo: Lares, 2004. p. 1-8.
- NOBRE, Eduardo A. C. Quem ganha e quem perde com os Grandes Projetos Urbanos? Avaliação da Operação Urbana Consorciada Água Espraiada em São Paulo. *Cadernos IPPUR/UFRJ*, Rio de Janeiro, v. 23, p. 203-219, 2009.
- OLIVEIRA, Nelma G. *O poder dos jogos e os jogos de poder: os interesses em campo na produção de uma cidade para o espetáculo esportivo*. 2012. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Apresentação do projeto Porto Maravilha*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal, 2009a.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009*. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2009b. Disponível em: <https://bit.ly/3aHnYIE>. Acesso em: 27 abr. 2020.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009*. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – Cdurp e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2009c. Disponível em: <https://bit.ly/2BE9vRY>. Acesso: 18 set. 2018.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Lei Complementar nº 105, de 22 de dezembro de 2009*. Institui o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas – Propar-Rio, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2009d. Disponível em: <https://bit.ly/35IEcGB>. Acesso em: 27 abr. 2020.
- RIO DE JANEIRO (Município). *Projeto de Lei Complementar nº 47/2011*. Define os parâmetros urbanísticos para a área que menciona, inserida no bairro da Gamboa, I RA – Portuária e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2011.
- SANTOS, Ana P. Moradores do Morro da Providência estão sem teleférico há mais de dois anos. *G1*, Rio de Janeiro, 20 maio de 2019. Disponível em: <https://glo.bo/3bK99q6>. Acesso em: 29 abr. 2020.
- SARUE, Betina. Os capitais urbanos do Porto Maravilha. *Novos Estudos CEBRAP*, São Paulo. v. 35, n. 2, p. 79-97, 2016. Disponível em: <https://bit.ly/2VLRUzm>. Acesso: 27 abr. 2020.
- SIGAUD, Márcia F.; PINHO, Cláudia M. M. *Morro da Conceição: da memória o futuro*. Rio de Janeiro: Sextante, 2000.
- SILVA, Alberto. De onde vem o dinheiro do Porto Maravilha? *Porto Maravilha*, Rio de Janeiro, 28 jul. 2015. Disponível em: <https://bit.ly/2VQWufl>. Acesso em: 29 abr. 2020. TECHNIPFMC. About us. Houston: TechnipFMC, 2018. Disponível em: <https://bit.ly/2SgO3be>. Acesso em: 28 abr. 2020
- TSIOMIS, Yannis. Projeto urbano, embelezamento e reconquista da cidade. *In: MACHADO, Denise B. P.; VASCONCELLOS, Eduardo M. (Org.) Cidade e Imaginação*. Rio de Janeiro: UFRJ/FAU/PROURB, 1996. pp. 24-29.
- VASCONCELOS, Flávia N. *O desenvolvimento da interface cidade-porto em Vitória (ES) do período colonial ao início do Século XXI: uma cidade portuária?* Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Departamento de Ciências Sociais, Pontifícia Universidade Católica, São Paulo, 2011.

VASCONCELOS, Flávia N. A voz da cidade portuária: a presença do porto urbano em Vitória/ES. *Interseções*, Rio de Janeiro, v. 16 n. 2, p. 409-424, 2014. Disponível em: <https://bit.ly/2YjKogt>. Acesso em: 30 maio 2018.

VITÓRIA. Secretaria de Desenvolvimento da Cidade. *Ata de reunião*: encontro da cidade, de 14 de agosto de 2017. Vitória: Câmara Municipal, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/3f69Zjh>. Acesso em 28 abr. 2020.

VITÓRIA. *Lei nº 6.705/2006*, de 13 de outubro de 2006. Institui o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória e dá outras providências. Vitória: Câmara Municipal, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/31hS2K4>. Acesso em: 09 jun. 2020.

VITÓRIA. *Lei nº 9.271/2018*, de 22 de maio de 2018. Aprova o Plano Diretor Urbano do Município de Vitória e dá outras providências. Vitória: Câmara Municipal, 2017. Disponível em: <https://bit.ly/2YvllBx>. Acesso em: 09 jun. 2020.

ZIMMER, Henrique G. *Eixo Econômico*: portos. Vitória: Agenda Vitória, 2008. Disponível em: <https://bit.ly/3aMwBS9>. Acesso em: 27 abr. 2020.

### **Nota da Autora**

Agradecimento especial à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001 pelo apoio financeiro essencial para a realização dessa pesquisa.

pós- | 21

### **Nota do Editor**

Data de submissão: 20/09/2018

Aceite: 20/01/2020

Revisão: Tikinet

---

### **Marlise Sanchotene de Aguiar**

Universidade Federal do Rio de Janeiro. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Prédio da Reitoria, Av. Pedro Calmon, nº 550 - 5º andar - Cidade Universitária da Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro - RJ, 21941-901

Universidade Estácio de Sá. Curso de Especialização em Projeto de Edificações Sustentáveis e Cidades Sustentáveis.

Estrada Doutor Plínio Casado, 1466, Centro – 26220-099 – Nova Iguaçu – RJ.

ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-7850-6488>

[marlise.aguiar@uol.com.br](mailto:marlise.aguiar@uol.com.br)