

**PORTO MARAVILHA: UMA PROPOSTA DE REINVENÇÃO DO
CENTRO DO RIO PELA ÓTICA DA REQUALIFICAÇÃO DO
ESPAÇO URBANO**

**PORTO MARAVILHA: UNA PROPUESTA DE REINVENCIÓN DEL
CENTRO DE RÍO POR LA ÓPTICA DE LA REQUALIFICACIÓN DEL
ESPACIO URBANO**

**PORTO MARAVILHA: A PROPOSAL TO REINVENT DOWNTOWN
OF RIO BY THE REQUALIFICATION VIEW OF THE URBAN SPACE**

Maria Helena Carmo dos SANTOS

Doutoranda em Comunicação pela UERJ, mestre em Comunicação e Cultura pela ECO-UFRJ, graduação em Relações Públicas pela UERJ e em Letras pela UFRJ. Coordenadora e professora do curso de Relações Públicas das Faculdades Integradas Hélio Alonso.
E-mail: mhcarmo@yahoo.com.br

Ricardo BENEVIDES

Doutor em Letras pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro, mestre em Letras e graduação em Relações Públicas pela mesma instituição. Professor adjunto e chefe do Departamento de Relações Públicas da Faculdade de Comunicação Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FCS-Uerj), onde também é coordenador do departamento do curso de Relações Públicas bem como coordenador da pós-graduação em Pesquisa de Mercado e de Opinião Pública. Também é professor do curso de Relações Públicas das Faculdades Integradas Hélio Alonso.
E-mail: dribene@uol.com.br

RESUMO

Este artigo analisa a discussão que se estabelece em torno da revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro em dois momentos: a construção do porto à época da Reforma Pereira Passos e o Projeto Porto Maravilha, tendo o segundo como destaque do presente artigo. Para isso, por meio da cobertura midiática e de publicidade (Jornal O Globo) e institucional (do próprio projeto), pretende-se 1) conhecer o processo de construção do imaginário do Centro do Rio de Janeiro; 2) estudar como essas ordenações do espaço urbano influenciaram/estão influenciando a representação da cidade do Rio de Janeiro e os impactos na sua imagem; e 3) esquematizar como os textos jornalísticos e publicitários criam/recriam um olhar em relação ao Projeto Porto Maravilha.

Palavras-chave

Porto Maravilha. Reinvenção. Espaço urbano. Cidade. Financeirização.

RESUMEN

En este artículo se analiza el debate que tiene lugar en torno a la revitalización del puerto de Río de Janeiro en dos etapas: la construcción del puerto en el momento de la Reforma Pereira Passos y el Proyecto Porto Maravilha, el segundo como un punto culminante de este artículo. Para ello, a través de los medios de comunicación y publicidad (O Globo) e institucional (del proyecto), se pretende: 1) conocer el proceso de construcción del imaginario del centro de Río de Janeiro; 2) estudiar cómo este tipo de planificación urbana influencia/está influenciando en la representación de la ciudad de Río de Janeiro y el impacto en su imagen; y 3) establecer cómo el periodismo y la publicidad crean/recree una mirada sobre el proyecto Porto Maravilha.

Palabras clave

Porto Maravilha. reinvención. espacio urbano. ciudad. financiarización.

ABSTRACT

This article analyzes the discussion that takes place on the revitalization of Rio de Janeiro port in two moments: the construction of the port at the time of Pereira Passos Reform and Porto Maravilha Project, the latter as the highlight of this article. To do so, by analysing the media coverage and the advertisement (newspaper O Globo) and the corporate narrative of the project, the article aims to 1) know the process of the imaginary construction of downtown Rio de Janeiro; 2) study how these urban orders influenced/have been influencing the representation of the of Rio de Janeiro city and the impact on its image; 3) make an outline on how the print and ad texts create/recreate a point of view about Porto Maravilha Project.

Keywords

Porto Maravilha. Reinvention. Urban space. City. Financialization.

INTRODUÇÃO

Devido às diversas intervenções sofridas no seu espaço físico, o Rio de Janeiro apresenta uma gama de sinais a serem decodificados. Em quase 450 anos de fundação, a cidade do Rio de Janeiro já sofreu diversas intervenções no seu traçado urbano: a construção das Avenidas Rio Branco, a Presidente Vargas, o desmonte do Morro do Castelo, o aterro do Flamengo, e, atualmente, o Porto Maravilha, dentre outras.

A remodelação do Centro, logo no início do século XX, coloca a cidade em destaque frente às rivais platinas (ABREU, 1987). São sinais de novos tempos, de progresso, da metrópole tropical emergente, que revive o cosmopolitismo da *belle époque*. A cidade passa a ter uma avenida digna de sua importância (segundo opinião da época), mas, para isso, é fundamental que se construa o novo em cima de um passado símbolo do retrógrado.

Nesta primeira intervenção, o Rio de Janeiro sofre o primeiro grande impacto social e de destruição de parte de sua história. A expulsão da população carente da região central e o “bota-abaixo” da memória colonial são “justificáveis” do ponto de vista sanitário e urbanístico de embelezamento necessário à metrópole emergente. Segundo Maria Alice Rezende Carvalho (1994), a modernização do Rio de Janeiro ocorreu “na letra dos intelectuais e na prancheta dos engenheiros”, “uma ação da burguesia brasileira para expulsar do espaço urbano a população pobre”¹ que vivia em ruas estreitas que favoreciam o ambiente insalubre; em contrapartida, o novo, com o conceito arquitetônico, de estilos ecléticos, importado da França, facilitaria a circulação de ar, como também o tráfego de bondes e dos primeiros veículos motorizados. Para a execução desta tarefa, dois profissionais se apresentaram como essenciais: o médico sanitário Osvaldo Cruz, ao qual caberia resolver os problemas endêmicos que afetavam a população, e o engenheiro Pereira Passos, responsável por um projeto de remodelação e embelezamento a fim de elevar a cidade do Rio de Janeiro a uma capital moderna, “uma vitrine do progresso” (JAGUARIBE, 2011), tendo a arquitetura francesa como referencial.

No entanto, para Azevedo (2011), a Reforma Pereira Passos, de esfera municipal, estava associada às obras do porto e incluíam as aberturas da Avenida do Cais - futura Rodrigues Alves -, da Avenida do Mangue - posteriormente Francisco Bicalho - e da Avenida Central, concebidas para constituir um sistema viário destinado a melhor absorver as atividades de distribuição de mercadorias oriundas do porto. Portanto, a Reforma Pereira Passos fora pensada como obra de menor importância, complementar à obra do porto, realizada sob tutela do governo federal de Rodrigues Alves.

As obras de melhoramento do porto eram vistas, portanto, como a “base do sistema”, devendo, além do “saneamento”, aumentar o “comércio”, a “arrecadação das nossas rendas” e as “condições de trabalho”, maneira como se refere à necessidade de resgatar a imagem da cidade, para ampliar a captação de mão-de-obra imigrante. A menção às obras portuárias como “a base do sistema” indica a idéia de que a intervenção urbana federal era pensada como um sistema viário integrado - no caso, as avenidas do Canal do Mangue, a Rodrigues Alves e a Central. (AZEVEDO, 2011, p.13, grifo do autor).

1 De acordo com André Nunes de Azevedo (2013), doutor em História Social da Cultura/PUC-Rio e professor da UERJ.

Para Abreu (1987, p. 59), as obras de responsabilidade do Governo Federal – a construção do porto do Rio de Janeiro e a abertura das avenidas Francisco Bicalho e Rodrigues Alves – foram “menos dramáticas em termos de seus efeitos sociais, já que não exigiram tantas demolições.” No entanto, isso foi fundamental porque “eliminaram vários entraves à circulação de mercadorias, contribuindo, assim, para a integração efetiva do país na nova divisão internacional do trabalho” (ABREU, 1987, p. 59).

Maior porto importador do Brasil à época, a sua modernização representava um papel fundamental no equilíbrio das contas federais. Segundo Abreu (1987, p. 60), “era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto” ao mesmo tempo em que se criava uma nova capital, símbolo do “principal país produtor do mundo”. Mais do que um propulsor do comércio externo, o porto fora projetado para ser a expressão máxima do progresso brasileiro, além de escoar as mercadorias para o centro e zona norte.

Cerca de cem anos mais tarde, a região portuária volta a ser protagonista de uma grande intervenção urbana, a primeira no Centro do Rio de Janeiro no século XXI. Um pouco mais de um século depois da inauguração da Avenida Rio Branco e da obra no porto, a cidade do Rio de Janeiro está se preparando para megaeventos esportivos, principalmente a Copa do Mundo (2014) e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos (2016). Se, no início do século passado, ansiava-se por tornar a capital federal cosmopolita, seguindo o modelo Haussmann de pensar o espaço urbano, hoje a cidade segue uma lógica global, em que governos locais são levados a assumir iniciativas “inovadoras” e “empreendedoras” para atrair o fluxo de capitais e negócios. Nesse contexto, o discurso de revitalização do Centro emerge como fundamental, tendo, como princípio, as parcerias público-privadas e um planejamento urbano empresarial. Assim, surge o Projeto Porto Maravilha, uma área de cinco milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho, três das vias planejadas nas duas obras realizadas entre 1903 e 1906, ou seja, novamente o perímetro que sofre intervenção, em busca de uma “nova” zona portuária, muito semelhante aquele idealizado à época de Pereira Passos e de Rodrigues Alves.

DO PORTO AO PROJETO PORTO MARAVILHA

Devido aos megaeventos que a cidade irá sediar até 2016 criou-se, por meio da Lei Municipal 101/2009, a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbano da Região Portuária do Rio de Janeiro com a justificativa de atrair investimentos para o financiamento das obras, inclusive com um conjunto de isenções fiscais que “une estratégias de fortalecimento econômico, criação ou renovação de atrações turísticas e a valorização da beleza natural da paisagem carioca, no intuito de inscrever o Rio no rol das cidades que promoveram viradas urbanísticas e imprimiram nova marca às suas frentes marítimas” (ANDREATA, 2010, p. 225). Em resumo, o Projeto Porto Maravilha, uma parceria das esferas municipal, estadual e federal, com colaboração da iniciativa privada tem

o objetivo de revitalizar a região portuária e reintegrá-la à cidade, considerada, até aquele momento, uma área degradada.

2 Cf. Projeto Porto Maravilha. (RIO DE JANEIRO, 2013).

3 O IDH compara indicadores de países nos itens riqueza, alfabetização, educação, esperança de vida, natalidade e outros, com o intuito de avaliar o bem estar de uma população, especialmente das crianças [] Países com IDH de até 0,499 são considerados de desenvolvimento humano baixo, e os com índice entre 0,50 e 0,799 são considerados de desenvolvimento humano médio, segundo Jorge Luiz de Souza (2008).

4 Aeroporto Internacional, Porto Operacional, Rodoviária Novo Rio, Futuro Terminal do Trem de Alta Velocidade, Terminais de Ônibus, Futura Estação do Metrô, Central do Brasil, Terminal marítimo de passageiros, Aeroporto Santos Dumond. (RIO DE JANEIRO, 2013)

5 Cf. Declaração de Eduardo Paes (2011), prefeito da cidade do Rio de Janeiro.

6 Tânia Andrade Lima, arqueóloga do Museu Nacional em entrevista à Editora Abril.

A revitalização delimita-se a três bairros completos:² Santo Cristo, Gamboa e Saúde; e a três setores de bairro: São Cristóvão, Centro e Cidade Nova. Abrange uma área total de aproximadamente 5 milhões de metros quadrados que possui cerca de 32 mil habitantes e Índice de Desenvolvimento Humano (IDH)³ de 0,775, um dos menores do Rio de Janeiro, sendo o 24º lugar no *ranking* das 32 regiões administrativas do Grande Rio. A localidade foi escolhida pela prefeitura para execução do projeto de forma estratégica, por ficar próximo aos principais modais de transporte⁴ da cidade e de diversas empresas, assim como de sítios e Patrimônios Históricos, como o edifício “A Noite”, o Mosteiro de São Bento, o Morro da Conceição, a Igreja de São Francisco da Prainha, galpões ferroviários da Gamboa e o Palacete de Dom João VII (RIO DE JANEIRO, 2013). A obra possui duas fases, sendo a primeira etapa financiada com recursos públicos com apoio dos Governos Estadual e Federal e a segunda, com recursos do setor privado oriundo de uma Operação Urbana Consorciada. (CONCESSIONÁRIA PORTO NOVO, 2013)

A revitalização (ou melhor, “requalificação”, como podemos observar nas peças publicitárias do projeto) da zona portuária pretende seguir o modelo de diversas cidades como São Francisco, Buenos Aires, Baltimore, Cidade do Cabo, Barcelona, entre outras, que revitalizaram suas áreas portuárias criando novas alternativas econômicas e sociais. “Valorizar o patrimônio local e integrar moradores são dois de nossos principais desafios”, segundo o prefeito do Rio de Janeiro Eduardo Paes.⁵

A área que abrange o projeto possui importância histórica. Em 2011, durante as obras de drenagem do projeto de urbanização do Porto Maravilha na Avenida Barão de Tefé, uma das principais vias da região, foram encontrados pavimentos do Cais do Valongo e da Imperatriz. Soterrado por 168 anos, o Cais do Valongo, um marco importante na história da presença negra no Brasil, era a porta de entrada no Brasil para os africanos entre 1811 e 1831. Já o Cais da Imperatriz foi construído sobre o do Valongo com o intuito de formar um novo local para navios ancorarem e receber Teresa Cristina, que se casaria com Dom Pedro II, tornando-se a Imperatriz do Brasil.

Aquela região, mais do que o cais, era um complexo de escravos, que incluía o lazareto, para onde os negros que chegavam doentes iam se curar ou morrer, o Cemitério dos Pretos Novos e os armazéns de engorda e venda dos escravos, que se concentravam na Rua do Valongo, a atual Camerino. (LIMA apud RIBEIRO, 2013).⁶

Mas qual seria a relação entre as obras do porto do início do século e o Projeto Porto Maravilha? E por que isso se constitui um objeto de pesquisa? A primeira “pista” de que há textos a serem decodificados em uma análise comparativa entre essas duas intervenções urbanísticas é a fala do prefeito Eduardo Paes:

Naquele momento, não por acaso, o porto do Rio sofria uma imensa obra de aterro, urbanização e modernização que, ao ser concluída em 1910, o transformaria na instalação portuária mais moderna

da América Latina e uma das mais modernas do mundo. [...] Mais de cem anos se passaram e hoje, em 2010, o porto do Rio está prestes a se transformar em um novo paradigma para o país, dessa vez, integrado ao movimento das cidades mundiais. (ANDREATTA, 2010, p. 5).

7 Texto retirado de folheto do Projeto Porto Maravilha.

Esse “novo paradigma” também surge no discurso do projeto Porto Maravilha, descrito como uma operação urbana que prevê a promoção de mudanças que “beneficiem os moradores e frequentadores da região e, ao mesmo tempo, preserve sua identidade cultural e arquitetônica.”⁷ O Porto Maravilha deve garantir, então, que “a população se beneficie da requalificação para melhorar sua qualidade de vida, sem sair da área”, ou seja, diferente de obras anteriores, essa intervenção urbana poderia ser percebida como inclusiva, a que considera a população local como parte do processo de ordenamento do espaço público, diferente do ocorrido quando da abertura da Avenida Rio Branco e das obras do porto. Nessa “reconversão da zona portuária, a ideia de ter edificações não apenas residenciais, mas que mesclam habitações com outras funções de cunho comercial, empresarial, cultural, etc”. (ANDREATTA, 2010, p. 223).

Nessa nova operação urbana na área da área portuária, há uma recuperação do antigo, expondo-o como vestígio do passado; a invenção do novo, simbolizado pelo Museu do Amanhã, projetando uma visão para o futuro; e o Museu do Rio, na Praça Mauá, projetado em um antigo edifício do século XIX acoplado a um novo edifício do século XXI. Além de toda uma vertente cultural, com a construção e estímulo à divulgação de projetos culturais da região, o projeto “Porto Maravilha” inclui a derrubada do perimetral, a construção de edifícios de escritórios e moradia e a polêmica obra do pier em Y, criticada pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil, que por meio de Luiz Fernando Janot, membro do Conselho Superior do IAB, chegou a dizer que o “projeto ignora a cidade” (O PROJETO..., 2013).

A princípio, no entanto, o projeto Porto Maravilha tem um discurso “politicamente correto”, de respeito ao local – seja a população, sejam as manifestações culturais, seja o patrimônio da região, de outro -, e parece estar em sintonia com uma lógica da cidade globalizada: intervenções urbanas mediadas pelo Estado, parceria público-privada e a cidade como produto de e para consumo global. Como sugere a denominação “Porto Maravilha”, o discurso aponta para uma operação urbana ímpar, “maravilhosa”, que resgata memória, cultura e articula essa memória com a requalificação de um espaço que resolverá as mazelas dos dias de hoje e irá melhorar a acessibilidade ao Centro do Rio de Janeiro, mas, agora, respeitando-se uma identidade local, com sustentabilidade e planejamento de trânsito.

Em resumo, o controle do espaço urbano é o elo entre essas duas intervenções centro do Rio de Janeiro e Zona Portuária. De qualquer maneira, as representações sobre a cidade do Rio de Janeiro passam, necessariamente, pelos discursos oficiais e a percepção em relação à forma que se intervêm no Centro, em como ele se constrói e se reconstrói, se inventa, se reinventa, em como vira um produto que, independente da época, propõe “novas” soluções para os problemas urbanos.

PORTO MARAVILHA NA MÍDIA

Importante destacar que, neste artigo, analisamos a narrativa construída sobre o Porto Maravilha tanto nas próprias mídias do projeto (*site*, folhetos e revistas) quanto no veículo O Globo (nesse caso, em matérias publicadas entre junho de 2012 e julho de 2013).

Para uma discussão sobre o discurso midiático, retomamos Debord (1997). Ele sugere que o discurso midiático gera o quase-real, resultado da simulação mediada por imagens as quais se tornam mais reais que o mundo real, sendo a publicidade um estímulo para o consumo de valores, ideias que destoam da realidade, mas que, graças a essa ferramenta, têm adquirido status de verdade. Na mesma linha, Kellner (2001) sinaliza que os textos da mídia seduzem, fascinam, comovem e influenciam o público. Se analisarmos os discursos publicitários e jornalísticos, além do institucional, elaborados pelo consórcio responsável pelo projeto podemos supor, então, que eles apresentam representações sobre o Projeto Porto Maravilha e, conseqüentemente, articulam um imaginário da cidade do Rio de Janeiro, tendo o perímetro urbano da área central como fundamental para a construção de uma imagem de cidade global.

Se a imprensa é um agente histórico, mediadora na construção do imaginário da cidade, acreditamos que a interpretação das pistas deixadas ao longo do tempo, a partir da leitura e da narrativa no jornal selecionado, estão entrelaçadas ao presente e ao futuro, como sugere Barbosa (2009) e lançam novas perspectivas de análise e de investigação sobre o objeto.

Outro conceito que “dialoga” com a “narrativa” é o de acontecimento e quais reverberações que este pode suscitar. Segundo Quéré (apud COELHO, 2013, p.17), o acontecimento revela, significa, provoca experiências, instaura um passado, um contexto que o torna possível de descrição e de compreensão. O acontecimento gera, portanto, uma narrativa que deixa “pistas” que podem ser “rastreadas” pela pesquisa histórica, por exemplo, ao mesmo tempo em que podem contribuir para a construção de representações, tendo como base a cobertura midiática.

Seguindo essa lógica de raciocínio, as definições de acontecimento de Rebello e Charau-deau (apud COELHO, 2013) corroboram a opção pelos jornais e revista institucional como fontes de coleta de dados. Para Rabello, o acontecimento tem potencial de atualidade, de relevância e de pregnância. Complementando, Charaudeau (apud COELHO, 2013, p. 71) introduz o conceito de “acontecimento midiático”, construído segundo os critérios de atualidade, expectativa (necessária à captação da atração) e sociabilidade (tratar daquilo que surge no espaço público e deve receber visibilidade).

Em nossa pesquisa, o Porto Maravilha é um tema atual, para o qual o governo municipal⁸ e o consórcio⁹ chamam atenção frequentemente, com obras de melhorias (“requalificação”) e de grande impacto, valorização imobiliária¹⁰ da área e transtornos no trânsito¹¹, o que já exemplifica a relevância desse acontecimento. O mesmo ocorreu nas Reformas Pereira Passos e do porto do Rio de Janeiro no início do século XX, quando jornais da época cobriram a execução das obras e escritores da literatura brasileira se posicionaram em relação às intervenções, principalmente em relação à abertura da Av. Central. Ambos os

8 Como o lançamento de unidades residências. Vide G1 Rio de Janeiro (2013a).

9 São várias as iniciativas do consórcio, tais como o site <<http://portomaravilha.com.br/>>, com informações atualizadas, como eventos, como a sala de exposição Meu Porto Maravilha, localizada na Rua Barão de Tefé, projetos para a comunidade, fases da obra, clipping etc, folhetos do projeto distribuídos em pontos da cidade, como livrarias.

10 A exemplo da matéria vide Rohde (2012).

11 Vide matéria G1 Rio de Janeiro (2013b).

acontecimentos caíram no espaço público e pelo impacto que trouxeram/trazem à cidade tornaram-se “midiáticos” e, provavelmente, “públicos em potencial” (COELHO, 2013, p. 72), já que envolvem o(s) público(s) e o Estado – no caso do porto do século XX, a esfera municipal e federal e, no Porto Maravilha, as esferas municipal, federal e as parcerias público-privada.

Nora (apud COELHO, 2013) é outro autor que ratifica a decisão de optar pelos jornais como fontes de coleta de dados para a pesquisa histórica, por considerar que, nas sociedades contemporâneas, é através dos meios de comunicação, e só através deles, que o acontecimento nos toca e não pode evitar-nos. Se isso ocorre de fato, pensar a história na comunicação é identificar as múltiplas articulações entre história, meios de comunicação e narrativa, quer dizer como essas articulações acontecem em determinados tempo e lugar, tendo os meios como mediadores das práticas e processos comunicacionais. Considerando que o acontecimento se constitui através de uma circulação de discursos e de imagens, constituindo quadros espaço-culturais de um mundo comum (ARQUEMBOURG apud COELHO, 2013), a cobertura midiática poderia, sim, ter um impacto nas representações que se fazem em relação às cidades, por exemplo.

Tomando como ponto de partida que o Projeto Porto Maravilha é um acontecimento que nos atinge por suas reverberações, impactos no dia-a-dia da região portuária do Rio de Janeiro e tem, conseqüentemente, uma repercussão midiática, percebemos que os assuntos mais abordados pelos jornais podem ser divididos em:

1) Resgate do passado: descobertas arqueológicas, revitalização de áreas degradadas, como nas matérias “Viagem ao passado com as cores da revitalização” (2012, p. 38); “Porto Maravilha - Expresso do futuro sai da Zona Portuária – conclusão do projeto de revitalização devolverá aos cariocas uma área esquecida, equivalente a uma Copacabana”. (2012, p. 37); “O outro túnel que surge no Porto: o do tempo – Espaço que será inaugurado hoje levará o público a conhecer o passado da área e o futuro das obras de revitalização” (MAGALHÃES, 2012b, p. 24);

2) Recuperação do patrimônio histórico: “Jóias lapidadas – Igreja de São Francisco da Prainha, galpões da Gamboa e centro cultural são recuperados”. (BASTOS, 2012b, p. 12);

3) Novo pólo cultural: “O Rio ganha novo pólo cultural” (O RIO..., 2013, p. 4); “Novas cores no Porto – Prédio perto da Praça Mauá ganha grafite de 2.1 mil metros quadrados, o maior da cidade” (2013, p. 15); “Museu, que será inaugurado hoje, é o primeiro prédio a ficar pronto na Zona Portuária” (2013, p. 23) ; “Artistas participam da abertura do MAR e falam de um novo marco para a história da cidade” (2013, p. 5);

4) Impactos no trânsito: “O Rio engarrafado – Interdições para obras na Zona Portuária causam transtornos da Zona Norte à Zona Sul” (COSTA.; SCHMIDT; BORGES, 2013, p. 8); “Revitalização do Porto. Mais obras no caminho”. (BASTOS, 2012a, p. 7);

5) O “lugar” para negócios: “Porto seguro para os negócios” (2013, p. 39); “Maravilha de cenário – Região do Porto vai abrir espaço para 50 mil oportunidades de negó-

cios” (AMORIM, 2012, p. 1); “Terreno do Gasômetro, no Porto, será vendido à Prefeitura. Na região, poderão ser construídos prédios de até 50 andares [...] o terreno será repassado ao Fundo Imobiliário Porto Maravilha, administrado pela Caixa Econômica Federal”. (O Globo, 13/2/13, p. 13); “Docas dará armazéns em troca de píer [...]. O acordo que está sendo debatido permitiria uma maior integração do projeto Porto Maravilha com a Zona Portuária ao liberar espaços para a empresa Píer Mauá construir restaurantes, casas noturnas e hotéis, disse Arraes” (Jorge Arraes é subsecretário municipal de Concessões e Parcerias Público-Privadas). (MAGALHÃES, 2012c, p. 15)

Para Jaguaribe (2011), a revalorização do passado, presente no discurso oficial do Projeto Porto Maravilha bem como na cobertura midiática, exemplificaria o conceito *local color*, isto é, uma estratégia que confere a centros históricos ou locais que estão em processo de requalificação urbana apelos mercadológicos, transformando-os em produtos de consumo local.

Quanto ao perímetro urbano capaz de atrair grandes negócios e, portanto, um forte argumento para os investimentos igualmente proporcionais na região – “Pacote de R\$ 8 bilhões para as novas obras do Porto. Intervenções viárias vão preparar a região onde número de veículos deve triplicar até 2020” (VASCONCELLOS, 2012) – demonstra o processo de financeirização do solo da região.

A FINANCEIRIZAÇÃO DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

Segundo Fix (2011), a desregulamentação realizada principalmente a partir da década de 1980 coloca a aproximação do imobiliário com o mercado de capitais em outro patamar de especulação¹², o que significa dizer que há uma expansão da lógica financeira no espaço urbano que acontece de acordo com vários agentes, como as políticas setoriais (habitação e infraestrutura e a regulamentação dos setores financeiro e imobiliário, como podemos perceber na nota de Flávia Oliveira:

Incentivos no Porto do Rio foram prorrogados. Nova lei dá mais três anos para empreendimentos da região pedirem isenção de IPTU, ITBI e ISS à prefeitura [...] R\$ 798 milhões – foi o valor dos serviços de construção civil movimentados na área do Porto no 2º semestre de 2012. É a cifra que está sujeita à isenção de ISS. Foi equivalente a 12,8% do movimento do setor na cidade. (OLIVEIRA, 2013, p. 26).

[...] e na mudança de gabarito residencial: “Porto terá o maior prédio residencial da cidade – edifício de 40 andares e 1.330 apartamentos fará parte do conjunto que será construído para as Olimpíadas.” (FELIPE, 2012, p. 17, grifo do autor).

Essa lógica de financeirização do espaço urbano fica mais explícita com a criação e venda de fundos imobiliários:

12 Para Fix (2011), o caso norte-americano é exemplar da tendência de transformação da terra em ativo financeiro puro e este foi (e continua sendo) modelo para novos arranjos institucionais no Brasil

Os primeiros fundos imobiliários para varejo foram constituídos apenas em 1999, como o *Shopping Pátio Higienópolis* e o *JK Financial Center*. A oferta para varejo estava relacionada ao saturamento do mercado de flats que ocorreu na época. Os pequenos investidores, os mesmos que participam da incorporação de flats, poderiam ser atraídos pelos fundos, de acordo com depoimentos de agentes econômicos envolvidos. (FIX, 2011, p. 152).

No Projeto Porto Maravilha o financiamento da obra seguiu o mesmo passo do *Shopping Pátio Higienópolis* e *JK Financial Center*. Por meio da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp) e operação financeira articulada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, foi criado o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), especialmente para a negociação dos Cepacs¹³. De acordo com o site Porto Maravilha¹⁴, em 13 de junho de 2011, os 6,4 milhões de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) foram arrematados em lote único, o que garantiu recursos para todas as obras e serviços da operação urbana Porto Maravilha nos 5 milhões de metros quadrados da Região do Porto do Rio de Janeiro por período de 15 anos. Isso exemplifica a influência do capital financeiro no desenvolvimento do espaço urbano:

A máquina imobiliária de crescimento local mobilizou-se para a produção de bases hospedeiras para o capital financeiro e pressionou o Estado a capturar fundos públicos nas chamadas parcerias público-privadas. A combinação entre fundo público e massas de capital concentradas transformou, ainda que parcialmente, o padrão de urbanização brasileiro nas últimas décadas. (FIX, 2011, p. 243).

A Caixa Econômica Federal entrou no negócio como gestora do Fundo Imobiliário Porto Maravilha, que tem a exclusividade para vender os Cepacs. De acordo com a mesma matéria “as duas primeiras Trump Towers começam a ser erguidas no segundo semestre de 2013, com previsão de conclusão até os Jogos Olímpicos de 2016. As outras três torres serão construídas *conforme a demanda do mercado*” (MAGALHÃES, 2012a, grifo nosso).

Esse uso do solo urbano, cada vez menos público e mais privado, aparece claramente na cobertura midiática. Na matéria de O Globo (ROCHA; PONTES; MAGALHARES, 2013, p. 9), “Contra tudo e todos – Docas despreza opinião de urbanistas sobre impactos de píer em Y e anuncia início das obras”, afirma-se que “com seis vagas para cruzeiros dispostos de forma que causa grande impacto na paisagem, a obra visa atender a compromissos internacionais assumidos para as Olimpíadas de 2016”, o que parece justificar o projeto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De acordo com Gomes (1994), a percepção do urbano dá-se através de dois processos integrados: o de desmontagem e o de remontagem. Enquanto em um primeiro momento, a cidade se comporta como que em vários fragmentos, desorganizados, espalhados, confusos, logo em seguida há como organizá-los e entendê-los a partir dos mesmos significados.

13 Certificado de Potencial Adicional de Construção, o CEPAC é um instrumento de captação de recursos para financiar obras públicas. Segundo o site do BMF Bovespa, “o investidor interessado compra, do poder municipal, o direito de construir além dos limites normais em áreas que receberão ampliação da infraestrutura urbana”. (BOVESPA, 2013).

14 Cf. Porto Maravilha (2013).

Assim, acontece com o Projeto Porto Maravilha: embora fragmentado, espalhado em uma série de narrativas, há como desvendar seus significados a partir da análise que podemos fazer a partir dos jornais e peças publicitárias sobre o projeto. Podemos, por exemplo, perceber-se que há uma clara aproximação dos interesses do Estado e da iniciativa privada, o que torna nebulosa a fronteira entre o público e o privado, se é que ela existe. Observa-se também que a lógica do planejamento urbano do século XXI se dá a partir de uma política de cidade empreendedorista, quase uma gestão público-privada do espaço urbano – gestão essa que, por meio de Cepacs, “garante” o financiamento da exploração do solo ao mesmo tempo em que aponta para um “Rio em transformação” no qual até pequenos comerciantes da zona portuária esperam expandir seus negócios com a revitalização da região. O Globo Projetos de Marketing, em uma nova era para o Rio, com o Porto Atlântico *Business Square*, “um complexo multiuso com salas comerciais de alto padrão; 2 hotéis da rede Accor com as renomadas bandeiras internacionais Ibis e Novotel; uma torre com amplos espaços para escritórios padrão triple A; e um *mall* de lojas em um espaço integrado” (INFORME..., 2013, p. 8). Enfim, empreendedores corporativos e individuais da região podem ser beneficiados por uma área que potencialmente atrai investimentos.

No entanto, uma leitura mais atenta à cobertura midiática, principalmente, sinaliza para um cenário dicotômico: se em Puerto Madero, Buenos Aires, a revitalização fez com que a região ficasse restrita aos ricos e há risco de que se repetir os erros do passado, em que houve uma concentração de imóveis comerciais na região central do Rio de Janeiro, por outro lado, a revitalização da zona portuária trouxe mais movimento para os bares do Morro da Conceição, o que também pode ocasionar uma inflação imobiliária. O desafio, portanto, continua o mesmo de cem anos atrás: como reinventar, de fato, a região central da cidade e não reproduzir o mesmo paradigma das intervenções anteriores, qual seja, o de que interesses privados prevaleçam aos públicos.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. de A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IphanRio, 1987.

AMORIM, M. Região do Porto vai abrir espaço para 50 mil oportunidades de negócios. **O Globo**, Caderno Economia Boa Chance, Rio de Janeiro, 14 out. 2012. Disponível em <<http://oglobo.globo.com/emprego/regiao-do-porto-vai-abrir-espaco-para-50-mil-oportunidades-de-negocios-6394113>>. Acesso em: 1 out. 2013.

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

ARTISTAS participam da abertura do MAR e falam de um novo marco para a história da cidade. **O Globo**, Coluna Gente Boa, Rio de Janeiro, 3 mar. 2013.

AZEVEDO, A. N. de. A Reforma urbana do Rio de Janeiro pelo Presidente Rodrigues Alves: o progresso como forma de legitimação política. SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA – ANPUH, 24., São Paulo, 2011. **Anais...** São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.snh2011.anpuh.org/resources/anais/14/1300854212_ARQUIVO_ComunicacaodeAndre-Azevedoparanapuh2011.pdf>. Acesso em: 4 jul. 2013.

_____. **Da reforma urbana de Pereira Passos à cidade olímpica de 2016:** tradição, modernização urbana e antigos desafios ainda em questão. Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa, 2013. (Palestra proferida em 24 de maio 2013).

BARBOSA, M. Comunicação e História: presente e passado em atos narrativos. **Comunicação, Mídia e Consumo**, São Paulo: v. 6, n. 16, p.11-27, jul. 2009. Disponível em <http://www.revistas.univerciencia.org/index.php/comunicacaomidiaeconsumo/article/viewFile/6845/6181>. Acesso em: 15 maio 2013.

BASTOS, I. Revitalização do Porto. Mais obras no caminho. **O Globo**, Rio de Janeiro, p. 2-7, 17 set. 2012.

BASTOS, I. Joias lapidadas – Igreja de São Francisco da Prainha, galpões da Gamboa e centro cultural são recuperados. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 ago. 2012b. Disponível em: <<http://br.vlex.com/vid/joias-lapidadas-394918710>>. Acesso em: 1 out. 2013.

BOVESPA. **Certificado de potencial adicional de construção (Cepac)**. Disponível em <http://www.bmfbovespa.com.br/pt-br/mercados/fundos/cepacs/cepacs.aspx?idioma=pt-br>. Acesso em: 30 set. 2013.

CARVALHO, M. A. R. **Quatro vezes cidade**. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1994. 145p.

COELHO, M. P. **O acontecimento público Satiagraha, entre o Estado e a Mídia**. 2013. 325 f. Tese (Doutorado)- Faculdade de Biblioteconomia e Comunicação, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2013.

CONCESSIONÁRIA PORTO NOVO. **Quem somos**. Disponível em: <<http://www.portonovosa.com/index.php/quem-somos/>>. Acesso: 23 set. 2013.

COSTA, A. C.; SCHMIDT; S.; BORGES, W. O Rio engarrafado – Interdições para obras na Zona Portuária causam transtornos da Zona Norte à Zona Sul. **O Globo**, Rio de Janeiro, 9 jul. 2013. Disponível em: < <http://br.vlex.com/vid/rio-engarrafado-448002830> >. Acesso em: 1 out. 2013.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

EXPRESSO do futuro sai da Zona Portuária – conclusão do projeto de revitalização devolverá aos cariocas uma área esquecida, equivalente a uma Copacabana. **O Globo**, Rio de Janeiro, p. 37-39, 19 out. 2012.

FELIPE, E. Porto terá o maior prédio residencial do Rio. **O Globo**, Rio de Janeiro, p. 17, 4 jun. 2012.

FIX, M. de A. B. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário do Brasil**. 2011. 288 f. Tese (Doutorado)-Instituto de Economia, Unicamp, Campinas, 2011.

G1. RIO DE JANEIRO. **Obras do Porto Maravilha causam congestionamento no Rio**. 8 jul. 2013b. Disponível em:< <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/transito/noticia/2013/07/obras-do-porto-maravilha-causam-congestionamento-no-rio.html>. Acesso: 20 set. 2013.

G1. RIO DE JANEIRO. **Prefeitura lança conjunto residencial do Porto Maravilha, no Rio**. 20 maio 2013a. Disponível em:< <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2013/05/prefeitura-lanca-conjunto-residencial-do-porto-maravilha-no-rio.html>. Acesso: 20 set. 2013

GOMES, R. C. **Todas as cidades, a cidade**. Rio de Janeiro: Rocco, 1994.

INFORME publicitário. **O Globo**, Rio de Janeiro, mar. 2013.

JAGUARIBE, B. Imaginando a “cidade maravilhosa”: modernidade, espetáculos e espaços urbanos. **Revista FAMECOS: mídia, cultura e tecnologia**, v. 8, n. 2, p. 327-347, maio/agosto 2011. Disponível em: <<http://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/revistafamecos/article/view/9054/6557>>. Acesso em: 30 set. 2013.

KELLNER, D. **A cultura da mídia**. Bauru: EDUSC, 2001.

MAGALHAES, L. E. Docas dará armazéns em troca de píer. **O Globo**, Rio de Janeiro, 15 dez. 2012c. Disponível em:< < <http://br.vlex.com/vid/docas-dara-armazens-em-troca-pier-411077134>>. Acesso em: 1 out. 2013.

MAGALHÃES, L. E. Grupo de Donald Trump anuncia investimento bilionário no Rio. **O Globo**, Rio de Janeiro, 18 dez. 2012a. Disponível em: < <http://oglobo.globo.com/rio/grupo-de-donald-trump-anuncia-investimento-bilionario-no-rio-7085404>>. Acesso em: 1 out. 2013.

MAGALHAES, L. E. O outro túnel que surge no Porto: o do tempo. **O Globo**, Rio de Janeiro, 1 jul. 2012b. Disponível em:< <http://br.vlex.com/vid/outro-tunel-surge-porto-do-tempo-382513478>> Acesso em: 1 out. 2013.

MAGALHÃES, L. E. Terreno do Gasômetro, no Porto, será vendido à Prefeitura. **O Globo**, Rio de Janeiro, 13 fev. 2013. Disponível em:< <http://br.vlex.com/vid/gas-metro-no-porto-vendido-prefeitura-419778714>>. Acesso em: 1 out. 2013.

MUSEU, que será inaugurado hoje, é o primeiro prédio a ficar pronto na Zona Portuária. **O Globo**, Rio de Janeiro, 1 mar. 2013.

NOVAS cores no Porto – Prédio perto da Praça Mauá ganha grafite de 2.1 mil metros quadrados, o maior da cidade. **O Globo**, “ Rio de Janeiro, 1 fev. 2013.

O PROJETO ignora a cidade’, diz especialista sobre píer em Y. **O Globo**, Rio de Janeiro, 15 maio 2013. Disponível em:< <http://oglobo.globo.com/rio/o-projeto-ignora-cidade-diz>

especialista-sobre-pier-em-y-8392246#ixzz2nl23sJMg>. Acesso em: 1 out. 2013.

O RIO ganha novo pólo cultural. **Globo Projetos de Marketing**, Rio de Janeiro, 26 maio 2013.

OLIVEIRA, F. Incentivos no porto do Rio foram prorrogados. **O Globo**, Rio de Janeiro, Caderno negócios e Cia, p. 26, 10 jan. 2013. Disponível em: <http://portal.newsnet.com.br/portal/certisign/pdf.jsp?cod_not=489300>. Acesso em: 1 out. 2013.

PAES, E. Porto Maravilha, preservando a história, a arquitetura e a cultura da Região Portuária. **Porto Maravilha**, Rio de Janeiro, n. 4, abr, 2011. Disponível em: <<http://portomaravilha.com.br/conteudo/revistas/Boletim%20do%20Porto%204%20web.pdf>> Acesso: 23 set. 2013.

PORTO MARAVILHA. **Cepacs, dois anos depois**. Disponível em <<http://portomaravilha.com.br/materias/cepacs/c.aspx>> Acesso: 30 set. 2013.

PORTO seguro para os negócios. **O Globo**, Rio de Janeiro, 26 maio 13.

RIBEIRO, F. **Saiba tudo sobre o Cais do Valongo - o local por onde entravam os africanos escravos no Brasil no século XIX**. Disponível em: <<http://guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/saiba-tudo-cais-valongo-local-onde-entravam-africanos-escravos-brasil-seculo-xix-731373.shtml>>. Acesso em: 23 set. 2013.

RIO DE JANEIRO. Prefeitura Municipal. **Projeto Porto Maravilha**. Disponível em: <http://www2.rio.rj.gov.br/smu/compur/pdf/projeto_porto_maravilha.pdf>. Acesso: 22 set. 2013.

ROCHA, C.; PONTES, F.; MAGALHÃES, L. E. Docas despreza opinião de urbanistas sobre impactos de píer em Y e anuncia início das obras. **O Globo**, Rio de Janeiro, 15 maio 2013. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/docas-despreza-opiniao-de-urbanistas-sobre-impactos-de-pier-em-e-anuncia-inicio-das-obras-8392208>>. Acesso em: 1 out. 2013.

ROHDE, B. Porto do Rio: moradores antigos estão preocupados com valorização excessiva da região com obras de melhorias. **O Globo**, Rio de Janeiro, 23 dez. 2012. Disponível em: <<http://extra.globo.com/noticias/rio/porto-do-rio-moradores-antigos-estao-preocupados-com-valorizacao-excessiva-da-regiao-com-obras-de-melhorias-7122488.html>>. Acesso em: 1 out. 2013.

SOUZA, J. L. de. O que é? IDH. **Desafios do desenvolvimento**, Rio de Janeiro, Ano 5 . Edição 39, 25 jan. 2008 Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&view=article&id=2144:catid=28&Itemid=23>. Acesso: 22 set. 2013.

VASCONCELLOS, F. As novas obras do porto. **O Globo**, Rio de Janeiro, 18 ago. 2012. Disponível em: <http://www.sinduscon-rio.com.br/sindusletter/sindusletter_220812/n5.htm>. Acesso em 1 out. 2013.

VIAGEM ao passado com as cores da revitalização. **O Globo**, Rio de Janeiro, Caderno Especial, 19 out. 2012. Disponível em:< http://www.ademi.org.br/article.php3?id_article=50615> Acesso em: 1 out. 2013.