

Porto Maravilha, uma década e meia depois

James Shoiti Miyamoto
Claudio Lima Carlos*

Resumo Identificam-se as fragilidades urbanísticas e sociais do projeto de requalificação do tipo waterfront, que integra o projeto Porto Maravilha, RJ. Do ponto de vista teórico, utiliza-se o conceito de “ecótono urbano”, além de documentos prospectados em variadas fontes. Sob a perspectiva empírica, serão observados cenários consolidados, além de consultas recentes à comunidade local que proporcionam novas perspectivas de análise. Busca-se revisitar a região e confrontar as intenções reais - ou pretextos iniciais, - com as realidades efetivamente implantadas. O Porto Maravilha (2009) objetivou criar uma nova centralidade urbana a partir da Zona Portuária carioca propondo intervenções arquitetônicas, paisagísticas e urbanísticas, que colocaram o habitante tradicional em segundo plano. A partir desta premissa, entende-se que foi criada uma área de atrito, um ecótono urbano, em relação às comunidades tradicionais, principalmente as localizadas nos morros da Conceição, do Pinto, da Providência e do Livramento, situadas na área foco do projeto.

Palavras-chave: gentrificação, ecologia urbana, waterfront, ecótono urbano, patrimônio cultural.

Operación Urbana Porto Maravilha, una década y media después

Resumen Se identifican las fragilidades urbanas y sociales del proyecto de recalificación del litoral, que forma parte del proyecto Porto Maravilha, RJ. Desde el punto de vista teórico, se utiliza el concepto de “ecotono urbano”, además de documentos prospectados en diversas fuentes. Desde la perspectiva empírica, se observarán escenarios consolidados, así como consultas recientes con la comunidad local que aporten nuevas perspectivas de análisis. Se comparan entre sí las verdaderas intenciones – o pretextos iniciales- con las realidades efectivamente implementadas. Porto Maravilha (2009) tuvo como objetivo crear una nueva centralidad urbana a partir de la Zona Portuaria, proponiendo intervenciones arquitectónicas, paisajísticas y urbanas, que ponen al habitante tradicional en segundo plano. A partir de esta premisa, se entiende que se creó un área de fricción, un ecotono urbano, en relación con las comunidades tradicionales, especialmente aquellas ubicadas en las colinas de Conceição, Pinto, Providência y Livramento, ubicadas en el área del proyecto.

Palabras clave: gentrificación, ecología urbana, waterfront, ecotono urbano, patrimonio cultural.

Urban Operation Porto Maravilha, a decade and a half later

Abstract The urban and social fragilities of the waterfront requalification project, which is part of the Porto Maravilha project, RJ, are identified. From a theoretical point of view, the concept of “urban ecotone” is used, in addition to documents prospectated in various sources. From the empirical perspective, consolidated scenarios will be observed, as well as recent consultations with the local community that provide new perspectives of analysis. It seeks to revisit the region and confront the real intentions - or initial pretexts, - with the realities effectively implemented. Porto Maravilha (2009) aimed to create a new urban centrality from the Port Zone of Rio de Janeiro, proposing architectural, landscape and urban interventions, which put the traditional inhabitant in the background. From this premise, it is understood that an area of friction was created, an urban ecotone, in relation to the traditional communities, especially those located in the hills of Conceição, Pinto, Providência and Livramento, located in the focus area of the project.

Keywords: gentrification, urban ecology, waterfront, urban ecotone, cultural heritage.

Avaliam-se os conflitos gerados entre as intervenções propostas pela Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio de Janeiro - Projeto Porto Maravilha - e as comunidades tradicionais residentes na sua área foco, denominada Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU). A AEIU abrange toda a Área de Proteção do Ambiente Cultural dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e parte do Centro (APAC-SAGAS), estendendo-se até o início do cais do Caju. Situada em uma área lindeira à Baía de Guanabara (BG), próxima ao centro financeiro da cidade, a Zona Portuária foi por muito tempo estratégica do ponto de vista comercial, militar e portuário.

Utiliza-se como base da análise proposta o conceito de ecótono, oriundo da biologia, que possui o radical grego "oîkos" (eco), presente em "ecologia", que denota o ambiente íntimo - a casa - , acrescido do sufixo grego tonos (ou do latim tonus), que indica tensionamento. Trata-se de uma zona de estresse. Eugene Odum (1913-2002) possuía especial interesse por ecótonos, em função da riqueza biológica, definidos como áreas de transição entre sistemas ecológicos adjacentes (ODUM; BARRETT, 2007), que se tornam visíveis pela mudança brusca dos padrões e das estruturas das comunidades, no que tange aos aspectos biofísicos/climáticos ou antropogênicos (MARFO et al., 2019).

Sob a ótica do urbanismo, o conceito de "ecótono urbano" é utilizado para caracterizar tensões emergentes em ambiente urbano, geralmente de caráter antrópico, em função de aspectos sociais, econômicos e culturais, dentre outros. Sendo assim, o objetivo deste trabalho é ilustrar territorialidades urbanas próximas, destacando seus conflitos limiares, que surgem, nem sempre de forma incisiva em interferências físicas, mas, em manifestações culturais tácitas e sutis.

Aqui, "ecótono urbano" caracteriza-se pelas tensões entre comunidades tradicionais e operações estatais. A partir da implantação da OUC, identifica-se uma situação de conflito entre os interesses dos grandes grupos corporativos e das comunidades tradicionais, especialmente aquelas localizadas nos Morros da Conceição, Saúde, Livramento, Pinto e Providência, que fazem fronteira com a área submetida a um projeto urbano do tipo de *waterfront*, em área contígua à BG.

Desta forma, o objetivo geral desta investigação é analisar criticamente o desenvolvimento da Zona Portuária do Rio de Janeiro, com foco na implantação da OUC. Dentre os objetivos específicos a serem alcançados, devem ser elencados: de que forma as premissas e justificativas iniciais do projeto urbano se desenvolveram em termos práticos; como se deu a ocupação da região, após tantos investimentos financeiros e; qual é o grau de tensão dos moradores tradicionais em relação as iniciativas do projeto de revitalização do tipo *waterfront*.

James Shoiti Miyamoto é Arquiteto e Urbanista, Professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro, ORCID <<https://orcid.org/0000-0002-4710-4339>>. Claudio Lima Carlos é Arquiteto e Urbanista, Professor do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, ORCID <<https://orcid.org/0000-0001-7868-5132>>.

Assim, busca-se compreender a relação pouco coalescente entre os moradores das comunidades existentes, os visitantes (turistas) e os novos habitantes. A dicotomia urbana, na área de estudo, parece penalizar a parte mais frágil: as comunidades tradicionais. Explora-se bibliografia que é confrontada com trabalhos desenvolvidos no Laboratório de Ecologia Urbana em quase dez anos dedicados aos temas relacionados à Zona Portuária carioca, no âmbito da ecologia urbana.

Antecedentes da região portuária e suas relações com o Centro

Em fins do século XVIII, a região do Valongo concentrava o trânsito marítimo dos escravizados e das mercadorias, atraindo as atividades delas decorrentes, tais como, escritórios de corretores, armazéns-depósitos, dentre outros. Cardoso *et al.* (1987, p.40) destacam que nesta época, o “(...) Valongo tornou-se o grande empório de um comércio malvisto e lucrativo (...)”. Estima-se que de 500 mil a um milhão de escravizados tenham desembarcado na região para serem comercializados. Como consequência dos maus tratos, milhares faleceram na chegada, originando a necessidade de sepultamento imediato em local próximo ao desembarque (PEREIRA, 2007). Os “usos sujos” passaram a caracterizar a região e cercanias, enquanto o desembarque de visitantes e demais atividades consideradas mais nobres, eram realizadas no Cais Pharoux, na Praça XV de Novembro (RABHA, 1985, p. 36). A região do Valongo situava-se num lugar “perto, mas fora do Centro”, escondendo os impactos visuais e ambientais provenientes das atividades econômicas consideradas necessárias para a cidade e o país, especialmente o comércio de escravizados (RABHA, 1994, p. 63).

A região possuía uma estratégica localização litorânea, geografia privilegiada dotada de “enseadas que gozavam de bons ancoradouros, mais abrigados que os dos arredores do Castelo (...)”, aliados à “existência de encostas não muito íngremes, onde a instalação foi mais fácil que na planície embrejada” (BERNARDES *apud* CARDOSO *et al.* 1987, p.19-21).

Em 1808, a corte de D. João VI instalou-se no Paço Real – na própria Praça XV de Novembro – catalisando novos usos e atividades para o local que já se configurava “longe” do Valongo. Por volta de 1830, as atividades de exportação do café substituíram gradativamente os “traficantes e atravessadores” que foram sendo despejados da região do Valongo (CARDOSO *et al.*, 1987, p. 51), devido às pressões econômicas exercidas pela Inglaterra, desde a primeira metade do século XIX, para a abolição da escravidão. O contexto condicionou movimentos do Império brasileiro no sentido de abolir o trabalho escravo e apagar os vestígios de sua incômoda memória na região. A promulgação de duas legislações de proibição do tráfico negreiro, que na prática foram totalmente ineficazes (leis de 1826 e 1831 - “lei para inglês ver”), tentaram mostrar timidamente as intenções do Império de abolição do trabalho escravo.

Em 1843, o Cais do Valongo foi escolhido para recepcionar a Imperatriz Teresa Cristina, passando a ser denominado Cais da Imperatriz, numa clara intenção de apagamento da memória do tráfico negreiro da região, que só seria extinto em 1850 (Lei Euzébio de Queiróz).

A região do Valongo no século XX

No início do século XX, o Prefeito Pereira Passos chefiou a construção do novo porto da cidade, a partir de grandes aterros na região que retificaram seu litoral, criaram uma grande área plana que recebeu as Avenidas Rodrigues Alves e Francisco Bicalho, conectadas à Avenida Central, como um anel viário de ligação do Porto ao Centro. Passos também empreendeu outras transformações na região como, por exemplo, a construção dos Jardins do Valongo, que procurou também maquiagem uma época marcada pela escravidão.

No Centro, Passos promoveu a primeira “intervenção estatal maciça sobre o urbano”, sob novas bases econômicas e ideológicas que não admitiam a “presença de pobres”, - a maioria negros, - na área mais valorizada da cidade, impondo um primeiro processo de gentrificação (ABREU, 1987, p.63). O contingente populacional expulso do Centro buscou abrigo nos morros na região portuária, próximos ao novo e rico Centro. As linhas ferroviárias construídas a partir da segunda metade do século XIX, aliadas à topografia elevada que caracteriza a região, provocaram um certo confinamento e isolamento da Zona Portuária.

O apogeu do cais do porto, nos anos 1930, associado às atividades industriais, portuárias e à ferrovia, provocou grande atratividade de mão-de-obra, predominantemente negra, consolidando seu perfil social de ocupação. Lá situou-se a “Pequena África”, um centro de cultura afro-brasileira e berço do samba, habitado por Tia Ciata, João da Bahiana, dentre outros, que resiste às históricas tentativas de apagamento. O nome foi cunhado por Heitor dos Prazeres à região que se estendia da antiga Praça XI, nas imediações da Cidade Nova, e o Cais do Porto.

A construção da Avenida Presidente Vargas, no início dos anos 1940, eliminou a Praça XI deixando a região com forte passado escravagista, “Pequena África”, restrita ao bairro da Saúde (nas imediações da Pedra do Sal). O novo logradouro foi projetado para receber edificações com mais de 12 pavimentos, implantadas de forma geminada, ao longo da maior parte de seu percurso com quatro quilômetros de extensão e mais de oitenta metros de largura. Esses edifícios abrigariam, exclusivamente, edifícios de escritórios e sedes de empresas, levando “adiante o processo de expulsão das populações pobres da área central (...)” e contribuindo significativamente para o decréscimo populacional na região. (ABREU, 1987, p.113-114). A sua construção constituiu uma zona de tensão entre uma região com ocupação especializada em usos corporativos e outra caracterizada por pequeno comércio e uso residencial (operários, estivadores, Morro da Providência etc.). Este episódio é representativo das fricções que caracterizam os ecótonos urbanos, pois, no embate entre o capital imobiliário e os segmentos populares, houve a expulsão dos menos favorecidos e o aniquilamento de suas moradias.

Durante grande parte do século passado, as características físico-espaciais da região portuária, seu desenvolvimento e as formas de apropriação pela população, foram fortemente influenciados pelas rodovias e ferrovias. Assim, no período 1950-1960, foi construída a primeira etapa da via elevada da avenida Perimetral, com aproximadamente 5Km de extensão, que acompanhava a orla e conectava a zona sul, - via Aterro do Flamengo, - ao Centro e às principais vias de acesso à região Metropolitana. A região

transformou-se num lugar de passagem, que não era percebido por quem transitava pelas vias expressas elevadas.

A partir dos anos 1970, a intensa atividade do cais da Gamboa entrou em decadência, muito em função do advento do *container* que tornou as atividades mais eficientes e descartou a necessidade de grandes retroáreas, espaços destinados a pátios de manobra, áreas de carga e descarga para atender aos processos alfandegários, armazenagens de mercadorias a granel, dentre outras estruturas outrora necessárias. A demanda por espaços menos fragmentados, mais amplos, que possibilitassem o manejo dos *containers* apontaram para o cais do Caju, mais isolado, extenso e adequado. Com os novos parâmetros funcionais, houve gradual esvaziamento de edifícios localizados na região, evidenciando a degradação da região, agravada pela presença do viaduto da Avenida Perimetral que impactou fortemente a paisagem do lugar.

Durante quase três décadas, houve diversas intenções de implantação de iniciativas de reconhecimento do patrimônio cultural existente na área, como por exemplo, a proteção, via tombamento federal, da antiga Fortaleza da Conceição, que originou uma “área de entorno” (Morro da Conceição - 1983); a criação da APAC-SAGAS, dentre outras. Estas medidas resultaram da pressão exercida pelas comunidades locais por melhores condições de vida, a partir da abertura política e redemocratização do país (MIYAMOTO et al., 2015; LIMA CARLOS, 2018).

Em contraste com as iniciativas de proteção, no mesmo período, surgiram propostas radicais de renovação urbana da região relativa ao Cais da Gamboa, tendo em vista a sua já citada subutilização: Planos de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro (1989); de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992) e de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro (2001) (ROCHA; REIS, 2017). Enquanto as comunidades locais lutavam pelas suas permanências, melhorias de condições de vida e preservação do patrimônio cultural local, grupos econômicos propunham sua completa renovação e verticalização.

Novamente, observou-se um confronto de interesses, com a prevalência dos segmentos econômicos hegemônicos que priorizaram as estratégias de *city marketing* para atração de fluxos de investimentos, mercadorias, eventos e turistas (MONIÉ; SILVA, 2015). Os grandes eventos esportivos e a tentativa de construção do Museu Guggenheim (pelo estrelado arquiteto francês Jean Nouvel) são simbólicos desta fase. Ocorreu assim uma grande pressão para que comunidades tradicionais assentadas em lugares com vínculos com a história da cidade e do Brasil fossem esquecidas e alijadas pelo novo modelo neoliberal de urbanização que emergia na região. Ou seja, um embate caracterizado por tensões entre segmentos sociais distintos no campo da disputa territorial, um ecótono urbano.

A Zona Portuária no século XXI

Atualmente, a cidade do Rio de Janeiro possui 6.211.423 habitantes (IBGE, 2022), o que corresponde a cerca de 40% da população do estado. A região Portuária possui cerca de 35.000 habitantes em viés de decréscimo.

Em 2009, o Projeto Porto Maravilha foi criado pela Lei Municipal Complementar nº 101/2009, e visou a reestruturação urbana da AEIU com cerca de 5 milhões de Km².

O Projeto propôs a requalificação da região, segundo ambiciosos parâmetros arquitetônicos e urbanísticos, estabelecendo um novo padrão de mobilidade urbana baseada no Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e na conexão rodoviária por túneis subterrâneos. Prometeu a melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, como a sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região (PCRJ, 2009). A nova ambiência preconizada baseou-se na demolição da Perimetral, no tratamento paisagístico de espaços públicos e na construção de equipamentos de cultura e lazer. Cifras elevadas foram investidas na região através de parcerias público-privadas, voltadas a empreender ações que priorizam os visitantes (museus, exposições, eventos etc.) e a atração de novos habitantes.

Os recursos para urbanização e manutenção da AEIU viriam da venda dos Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC), instrumento previsto pelo Estatuto da Cidade. Para sua aplicação, a área foi dividida em setores e subsetores, com diferentes potenciais e parâmetros de construção: a taxa de ocupação, gabarito, coeficiente de aproveitamento etc. A LC 101/2009 "(...) determinou um estoque de CEPAC de 4.089.502 m² e a emissão de 6.436.722 de CEPAC". O montante foi leiloado em lote único adquirido pelo Fundo de Investimentos Imobiliários Porto Maravilha – FIIPM, com recursos do FGTS, administrado pela Caixa Econômica Federal (CEF), que desde então os tem negociado em mercado secundário junto aos desenvolvedores imobiliários (ALVES, 2021a). Foram arrecadados cerca de R\$ 3,5 bilhões. O gerenciamento e a articulação entre os entes públicos e privados passou a ser feito pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP).

Em função da utilização de recursos do FGTS, o uso residencial tornou-se obrigatório, apesar de não previsto inicialmente. No entanto, "a expectativa de venda dos CEPAC não atingiu a meta traçada pela OUC, o que impactou o equilíbrio econômico e financeiro do FIIPM, que declarou iliquidez desde 2016" (ALVES, 2021b). Durante alguns anos, nenhum CEPAC foi comercializado, sendo que "[a]té o final de 2020 apenas 574.899 CEPAC haviam sido consumidos, o equivalente a 8,93% do total" (ALVES, 2021b; LIMA CARLOS, 2020). Em 2021, houve o anúncio da venda de cerca de 23.000 CEPAC, pela primeira vez, desde 2015.

Cabe destacar que a emissão e venda de CEPAC, conforme vem acontecendo em outras cidades brasileiras, se dá sob demanda do mercado. No Porto Maravilha a CEF arrematou todos os títulos estimados com recursos do FGTS, o que originou o problema de iliquidez do FIIPM. Em 2018, a declaração de iliquidez desobrigou o FIIPM de financiar a OUC Porto Maravilha em relação à prestação de serviços públicos municipais na região. Foi a quarta iliquidez do Fundo, conforme site da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ, 2018).

Sobre a AEIU e o viaduto

A AEIU é definida por uma poligonal delimitada pelas avenidas Francisco Bicalho, Rodrigues Alves, Presidente Vargas e Rio Branco, além de um pequeno trecho de orla que inclui a Praça XV e imediações do Arsenal de Marinha, além de um pequeno trecho dos bairros de São Cristóvão e do Caju. Nestes limites, situam-se os morros da Conceição, Livramento, Pinto e Providência.

O Índice de Progresso Social (IPS) da cidade do Rio de Janeiro é de 60,8, enquanto na Zona Portuária, o IPS é de 45,25, um dos mais baixos de toda cidade (PIMENTEL, 2019, s/p). Apesar dos contrastes e desigualdades sociais, o ex-Presidente do Instituto Rio Patrimônio da Humanidade (IRPH) declarou, em 2015, em tom ufanista, que a nova Orla Conde, ao longo da Avenida Rodrigues Alves mudaria “(...) a percepção das pessoas sobre a região, trazendo mais circulação e permitindo fluidez maior entre os espaços culturais já existentes e os que estão em construção”. Na sua opinião, o novo logradouro tem o “potencial de mudar o caráter turístico da cidade, voltando mais atenções à memória do Rio de Janeiro e aos seus equipamentos culturais” (FAJARDO, 2015, s/p).

Um dos questionamentos a ser feito diz respeito à expectativa do Projeto de trazer “mais circulação” que agregaria suposto “potencial de mudar o caráter turístico da cidade”. Acredita-se ser possível implantar um projeto de revitalização mais inclusivo que priorize os direitos e anseios de toda a população residente.

A demolição da Perimetral (2013-2014) marcou simbolicamente a implantação do projeto de requalificação do tipo *waterfront* na Zona Portuária carioca, eliminando a segmentação entre a malha urbana local e a BG. A sua demolição foi, no mínimo, uma ação polêmica, tendo em vista implicar no desperdício de verba pública. De toda forma, as melhorias geradas na paisagem local foram fortes argumentos que as justificaram. O caráter anônimo, a atmosfera decadente e pesada que se experimentava na região não ofereciam esperança de melhores usos e convívios. Havia, entre os defensores da demolição, aqueles que vislumbravam a reconstituição da trama viária que um dia integrou a cidade ao mar. Esta relação foi rompida por razões relacionadas ao utilitarismo rodoviário que prejudicou severamente a ambiência do lugar.

Na gestão do Prefeito Luiz Paulo Conde (1997-2000), houve certa especulação sobre a viabilidade de demolição da Perimetral, mas foi apenas na gestão do Prefeito Eduardo Paes (2009-2016) que o viaduto foi demolido (2013). Em termos paisagísticos, foi uma intervenção positiva. Sua eliminação viabilizou a visualização do conjunto arquitetônico localizado ao longo da Avenida Rodrigues Alves, especialmente o dos arredores da Praça Mauá. No entanto, a intervenção torna-se bastante contraditória quando é associada ao gabarito proposto para a antiga retroárea do Porto, 30 a 50 pavimentos. A medida tornará a bela vista da BG quase que exclusiva dos novos prédios que poderão surgir no local. (LIMA CARLOS, 2010).

O tensionamento entre os mundos corporativos e as comunidades locais parece incontornável, em claro detrimento do segmento mais tradicional e popular. O projeto urbano do tipo *waterfront* gerou mais uma zona de tensão na cidade, um ecótono urbano.

Descaso com o patrimônio material da Zona Portuária

A despeito da recente e grave recessão econômica do país – o PIB do Brasil oscilou entre um índice negativo de 3,5% a um índice positivo pífio de 1,2%, entre os anos de 2015 e 2019, com “pico” de 1,8% em 2018, - e da retração de atividades em função da pandemia do COVID-19 a partir de 2020, o Porto Maravilha se expandiu através da idealização de diferentes estratégias no âmbito da mobilidade urbana, incluindo

a construção de túneis (Túnel Rio 450 e Túnel Marcello Alencar) e a demolição da Perimetral; tratamento paisagístico da Orla Conde e da Praça Mauá; infraestrutura urbana (água, esgoto e drenagem); acabamentos dos calçamentos e itens de mobiliário urbano; equipamentos de cultura como o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, dentre outros aspectos.

Grandes torres corporativas, com fachadas espelhadas, começaram a surgir na região, juntamente a empreendimentos imobiliários residenciais (recentemente) emergentes, viabilizados pelos CEPAC, que possuem escala monumental, do ponto de vista de suas dimensões e ocupações. Esse tipo de estratégia de ocupação visa a construção de uma nova imagem para a região, reconhecível e vendável mundialmente. A nova paisagem torna-se assim, insumo para uma indústria midiática que absorve e sintetiza também as mais variadas e complexas manifestações culturais locais (LIMA CARLOS, 2020, p.3).

Para análise das questões que se relacionam aos conflitos ambientais e sociais que configuram um “écotono urbano”, alguns pontos centrais serão priorizados. Esta pesquisa centra-se em duas formas de patrimônio cultural: o imaterial e o material. Ainda que se reconheça que são temas, em geral, imbricados. Deve-se esclarecer que aqui são considerados patrimônio imaterial as manifestações de culturas populares associadas aos cotidianos mais singelos das comunidades: modos de vida, vivências do trabalho e do entretenimento, expressões artísticas e religiosas, datas comemorativas, dentre tantas presenças, que marcam determinadas comunidades.

Deve-se sublinhar a ameaça que paira em relação aos conjuntos arquitetônicos preservados pela APAC. A Lei Complementar 101/2009 destaca apenas a conservação de monumentos, não citando as centenas de edificações modestas que compõem os conjuntos arquitetônicos protegidos que caracterizam a paisagem urbana da área. Cabe citar a Convenção para Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (UNESCO, 1972), que considera como patrimônio cultural, além dos “monumentos” e os “locais de interesse”, os “conjuntos”, assim definidos: “grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência”. Entretanto, pouca importância tem sido dada às comunidades tradicionais que habitam a região em casas modestas que contrastam com a opulência das novas edificações. Daí, a importância da conservação dos conjuntos arquitetônicos que caracterizam a paisagem da APAC-SAGAS, não apenas pelo importante papel social do caráter funcional que muitas habitações podem desempenhar, mas também pela manutenção de um valioso trecho urbano para a memória cultural da cidade. Até o momento, apenas o patrimônio de grande escala que abriga equipamentos culturais (e recreacionais), foi conservado. São os casos do Museu de Arte do Rio – MAR, Centro Cultural José Bonifácio e Aquário do Rio (AquaRIO).

A eliminação do trânsito de veículos, como automóveis, ônibus e caminhões, e a significativa melhoria da caminhabilidade é incontestável. A Orla Conde e a remodelação de uma árida e fragmentada Praça Mauá representaram avanços paisagísticos. No entanto, também deve ser considerado que todo este aparato priorizou atender o turismo. São escassos os espaços de lazer infantil público e gratuito, assim como lugares para convívio de idosos, sombreados e com mobiliário urbano adequado. O AquaRio (um aquário marinho), o *Yup Star* (uma roda-gigante) e mesmo os museus

são formas de lazer e cultura direcionadas ao visitante com maior poder aquisitivo. A falta de participação popular nas sugestões de rumo para a região propiciou estas distorções que talvez pudessem ser evitadas.

Por uma outra perspectiva, o VLT representou, a princípio, um novo modal mais moderno, eficiente e seguro e menos poluente que ajudaria a região a prescindir de muitos coletivos rodoviários. Ocorre que a nova configuração de ruas eliminou muitas linhas de ônibus e desassistiu uma grande parcela da população que vive na região. Esta é uma queixa recorrente, pois a capilaridade das linhas de VLT é pequena, apurada em consultas populares em duas ocasiões, em outubro/novembro de 2020, - durante a pandemia COVID-19, - e novamente em junho/junho de 2022¹. Agora, há mais baldeações ou deslocamentos a pé dos moradores para que possam viabilizar seus deslocamentos. Não há dúvida que, em um sistema de mobilidade urbana eficiente e moderno, devam ser previstos diferentes modais. Entretanto, a equalização de diferentes tipos de transporte poderia estar refletida em um planejamento que atendesse às populações locais, antes de favorecer quase que exclusivamente o turista. Mais uma vez, anseios antagônicos acabam por gerar fricções de interesses e a beneficiar segmentos mais privilegiados da sociedade.

Até certo ponto, os recentes empreendimentos imobiliários significam um alento em relação à diversidade de uso, pois finalmente predominam usos residenciais. Isso contrasta com a série de edifícios corporativos que prevaleciam como produção imobiliária. Como se sabe, o entorno de agrupamentos residenciais tende a atrair outras funções retroalimentadoras, como comércio e serviços, que acabam por catalisar uma utilização mais diversificada e ampla do espaço público. No entanto, ainda que seja um avanço que se descola de um modelo imobiliário meramente corporativo, deve-se sinalizar que todas as iniciativas que surgiram até aqui estão concentradas em um segmento de classe média ou classe média baixa em enclaves quase autônomos, do tipo condominial. Neste caso, tensionamentos entre os novos moradores dos edifícios (que podem chegar a 50 andares) e os habitantes dos antigos sobrados possivelmente acontecerão. As formas de moradia de cada um desses grupos são bastante diferentes, contrapondo tipologias distintas: condomínios altos mais “introvertidos”, com milhares de pessoas; e edificações singelas mais “extrovertidas”, de uso familiar e sociabilidade comunitária (nas ruas pacatas da região). A “aproximação” (ou o afastamento) dos respectivos moradores será limitada pelos muros, cercas e câmeras que cerceiam convivências. Desta forma, os espaços segregadores, homogeneizadores e fragmentados devem restringir a convivências entre os grupos (CALDEIRA, 2000). É possível que os interesses, comportamentos e ideais dos moradores dos novos condomínios e as populações tradicionais, inclusive sob o ponto de vista do conceito de espaço público, sejam tão diversos que as rusgas sejam inevitáveis. Teresa Caldeira (2008) alertava, em Cidade de Muros, sobre a fragmentação do espaço público e o fortalecimento da tendência à desigualdade social, como consequência inicialmente provocada pela violência urbana (que trazem uma nova configuração para as cidades brasileiras), que estimulam formas de discriminação e segregação de aglomerados urbanos.

Em relação à Habitação de Interesse Social (HIS), a recorrente LC 101/2009 atesta que, dentre as diretrizes da OUC, há o “apoio da regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social”; “a [promoção da] Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação”; [a realização

¹ Foram realizadas duas consultas populares, através de questionários devidamente submetidos na Plataforma Brasil e aprovados no Comitê de Ética em Pesquisa do Hospital Universitário Clementino Fraga Filho (CEP-HUCFF/UFRJ). A primeira, em novembro/dezembro de 2020, em que foram entrevistadas cerca de 65 moradores de um universo de aproximadamente 620 domicílios existentes no Morro da Conceição. As perguntas eram relacionadas ao impacto da OUC Porto Maravilha no cotidiano dos moradores. A segunda, em junho/julho de 2022, em que foram entrevistadas 63 pessoas de diferentes segmentos (21 moradores; 40 trabalhadores e passantes e dois turistas) que transitavam pela rua Sacadura Cabral, Centro, Rio de Janeiro, RJ. O objetivo era levantar problemas e oportunidades de melhoria da qualidade físico-espacial, incluindo aspectos relacionados à infraestrutura de mobilidade urbana, acessibilidade etc., da rua Sacadura Cabral, da região da “Pequena África” e da Praça da Harmonia.

de melhorias] “nas áreas de especial interesse social e seu entorno, com implantação de infraestrutura e regularização fundiária”; e ainda “a provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da população residente atingida pelas intervenções urbanísticas em áreas de especial interesse social”. Mas, passados todos estes anos, a HIS não parece ser nem de longe uma prioridade, - mesmo que se considere exclusivamente a necessidade funcional de novas habitações, - pois não se verifica nenhuma ação neste sentido, particularmente, com o apoio da administração pública.

Deve-se considerar que não partirá da iniciativa privada o interesse em liderar decisões relacionadas à HIS. Cabe ao poder público agir com urgência para reger este processo. Novos conjuntos podem ser erguidos, sob outras bases: “habitações baseadas em aluguéis sociais ou em sistemas de cooperativas de autogestão têm sido considerados como algumas das mais eficazes respostas contra a expulsão de extratos sociais menos elevados de suas áreas de origem” (MIYAMOTO; ORIOLI, 2017).

Em relação ao morro da Providência, destaca-se a falta de iniciativas em relação à infraestrutura e à segurança, que tornam a situação da população local dramática. Em termos mais pragmáticos, o teleférico construído para facilitar a mobilidade dos moradores está abandonado, materializando a desatenção das gestões públicas com aquela que é considerada a primeira favela da cidade.

Pergunta-se: quais melhorias foram sentidas diretamente pelas populações locais, a partir do Porto Maravilha? Ou melhor, houve melhorias específicas nos lugares onde vivem as populações tradicionais locais, em função da OUC? Esta investigação não é refratária ao reconhecimento de que houve uma requalificação urbana de determinadas áreas. Busca-se assim, dentro das frágeis limitações da autocrítica, se posicionar de forma “pouco” tendenciosa. As pesquisas criteriosamente aplicadas no Morro da Conceição pelo Laboratório de Ecologia Urbana (LEUr-PROURB-FAU/UFRJ) constataram que benefícios contextuais, como um uso intenso da Zona Portuária, representaram um ganho social qualitativo importante para os moradores de assentamentos populares já existentes na região.

Patrimônio imaterial em perigo

Em função das consequências da OUC Porto Maravilha, constata-se que as tradicionais populações socialmente vulneráveis residentes nos morros da Conceição, Livramento e Pinto demandam especial atenção. Nesta seção, destaca-se a importância imaterial cultural e histórica desta região. Nestes morros, predominam as edificações baixas, ruas tranquilas, calçadas estreitas e pavimentação em paralelepípedos. Nestas comunidades, vive uma população tradicional com laços comunitários de convivência, onde o comércio é local e o trânsito de veículos é reduzido, com características quase interioranas, embora a violência venha se tornando crescente. A APAC-SAGAS, reforça sua importância cultural, protegendo a diversidade e riqueza de patrimônios, principalmente, dos socialmente oprimidos (LIMA CARLOS, 2020, p.14).

Vale sublinhar que o texto da LC 101/2009, dentre outros pontos, destaca os “princípios que nortearão o planejamento, a execução e a fiscalização da OUC”, a saber: “promover ações que assegurem a sustentabilidade da população residente”; “promover as ações necessárias para o reconhecimento e a regularização das comunidades tradicionais”.

No seu artigo 29, é previsto ainda que o “o Poder Público desenvolverá um programa que garanta o atendimento à população de baixa renda atingida pelas intervenções urbanísticas previstas na Lei Complementar, em conjunto com os órgãos municipais, estaduais e federais competentes” e ainda no parágrafo 1, do Artigo 29 é destacado que: “[a] implantação de unidades habitacionais de interesse social poderá ocorrer em todos os setores da Operação Urbana Consorciada”.

O problema não é a quantidade de propostas de intervenções de requalificação da região, mas suas inadequações qualitativas. Neste sentido, Borghezán (2015, p.91-92) observa que “[e]m um curto espaço de tempo (...) foram propostos quatro projetos de urbanização para o Morro da Providência, concebidos de modo incompleto e sem a participação da população residente no morro nas decisões projetuais”.

Cabe destacar o texto do Estatuto da Cidade, quando estabeleceu que a gestão democrática da cidade depende da “participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade na formulação, execução e acompanhamento de planos, programas e projetos de desenvolvimento urbano” (BRASIL, 2001, p.15). No entanto, é frequente que decisões do tipo *top-down* ignorem reivindicações populares e imponham medidas e intervenções. O amadurecimento em relação aos estudos na região cada vez mais ratificam o entendimento sobre as implicações contraditórias da OUC. Nascimento (2019, p.50) questiona se realmente “ao final, todos os envolvidos serão beneficiados” a partir de melhorias financiadas por parcerias público-privadas, a custo zero para o governo, com garantias de retornos financeiros graças ao aumento do potencial construtivo e ainda pela valorização especulativa da terra.

Parece necessário algum equilíbrio e ponderação para analisar a região à luz do projeto Porto Maravilha. Muitas das objeções feitas ao projeto, principalmente pelo meio acadêmico, parecem ser absolutamente legítimas. Azevedo e Pio (2016, p.195) observam que o “discurso oficial do poder municipal busca caracterizar essa região apenas como uma região decadente, sem levar em conta a historicidade e a espacialidade que ela representa”, bem como seu tecido social pré-existente. Por outro lado, “as dimensões de experiência no tempo e no espaço dessa área da cidade são desconsideradas”, pois o importante é a caracterização dessa zona como “decadente”, sendo, por isso, passível de intervenção do poder público visando sua revitalização. O termo “resgate da região” é constantemente utilizado pela propaganda oficial, insinuando que a área não é parte da cidade formal.

O descuido do poder público em relação à historicidade e a espacialidade em muitas situações é fato. A utilização do termo “revitalizar” é também controversa, pois pode ser interpretado como a “inexistência de vida”, antes da “triumfal” implantação da OUC. Revitalização pode também ser interpretada como um ato de insuflar uma nova vida que, certamente, não inclui as populações residentes, restringindo-se à priorização de ações de conservação de monumentos protegidos legalmente e à construção de projetos âncora de grandes equipamentos culturais, especialmente museus, que assumem importância estratégica, contribuindo para o apoio e o entusiasmo da população da cidade não residente na área (LIMA CARLOS, 2020, p.3), o que se configura como mais um caso de “ecótono urbano”.

No entanto, “resgatar` toda a cidade através da ação reformadora nessa região” é uma afirmação que beira o falacioso. Havia uma decadência urbana, mas considerar que, agora, esta centralidade seja capaz de desestabilizar positivamente toda a cidade parece enganoso. De fato, a falta de lugares e oportunidades de encontros na região era nítida. O entardecer representava o momento do recolhimento, ruas desertas, limitada vitalidade e frágil identidade comunitária, que, apressava o retorno das pessoas para suas casas. O convívio era raro e acontecia de forma pulverizada até que a luz do sol se esvaísse e a insegurança predominasse. Atualmente, as possibilidades de contato social; os horários de lazer e ócio; a qualidade da ambiência no âmbito da arquitetura, do urbanismo e do paisagismo; os espaços de esporte e conversas se ampliaram significativamente. Entretanto, são situações relativamente pontuais sem abrangência maior, pelo menos no momento.

Outra crítica comum dos moradores da região, constatada na já citada consulta popular, é a transformação do comércio local. Pequenas vendas como quitandas, mercadinhos e “botecos do tipo pé-sujo” deram lugar a bares e restaurantes que, uma vez mais, objetivam atender o turista/visitante. Por falar em espaços segregadores e fortificados, sabe-se que um centro comercial (do tipo *shopping center*) deverá ser erguido na região, agravando o distanciamento dos grupos sociais e fragilizando ainda mais a esperança dos habitantes originais em verem reabilitados os pequenos comércios populares.

Sob o testemunho da Associação de Moradores e Amigos do Morro da Conceição (AMAMCO)², dezenas de turistas se deslocam pelas ladeiras do Morro da Conceição e com invasiva curiosidade se debruçam sobre os peitoris das casas e lançam olhares para seus interiores, transformando ameaçadoramente o cotidiano dos moradores.

Inicialmente, a PCRJ externara o interesse em instalar a Vila da Mídia, dedicada aos árbitros e jornalistas que participariam dos Jogos Olímpicos, na Zona Portuária. As obras foram inclusive iniciadas, mas abandonadas em 2014. Situação que permanece até hoje. Provavelmente, perdeu-se uma oportunidade de ocupação residencial na região, em benefício do forte *lobby* do mercado imobiliário da Barra da Tijuca.

A maneira pela qual o programa de requalificação urbana do tipo *waterfront* foi conduzido propicia a manutenção destas diferenças que inviabilizam a coexistência de universos antagônicos em suas essências. Mais uma vez, há um tensionamento. Moradores e comerciantes do Morro da Conceição observam, passivamente, os novos e vistosos centros de cultura e lazer, hotéis, edificações espelhadas que surgem em ritmo intenso e, por vezes, pretensioso (MIYAMOTO; ORIOLI, 2017).

O aumento dos aluguéis tem sido desproporcional à média da cidade, segundo relatos das comunidades locais, e tem afugentado antigos inquilinos, em um perigoso processo de gentrificação. Nascimento (2019, p. 61) desenvolveu importante estudo sobre a supervalorização dos imóveis na região, a partir da comparação da evolução do valor do metro quadrado antes da implantação do Porto Maravilha na relação direta com tempos mais recentes (anteriores à pandemia), em que alerta para o forte processo de gentrificação. Conclui que “nas novas paisagens (...) há elevadíssima desigualdade no consumo” de imóveis, havendo no seio deste processo de encarecimento fundiário, uma intensa produção de paisagens urbanas para que

²Desde 2017, a Associação de Moradores e Amigos do Morro da Conceição (AMAMCO) sempre teve participação ativa no projeto de extensão “Ecologia Urbana: waterfront no Rio de Janeiro”, aprovado no âmbito da Pró-Reitoria de Extensão da UFRJ. Trata-se da primeira iniciativa que deu início às atividades de ensino, pesquisa e extensão desenvolvidas na região da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro pelo Laboratório de Ecologia Urbana.

as classes médias e médias altas possam consumir. Acrescenta que esta etapa é posterior à expulsão de grupos relacionados aos movimentos sociais de sem-teto e de moradores em situação de rua.

É imperativo que sejam (re)discutidos métodos, processos e prioridades da OUC. Parece tardio reivindicar o direito à participação popular, mas é plausível acreditar que ainda há tempo hábil. Afinal, uma cidade é um organismo vivo e, em geral, em constante processo de mutação. Evidentemente, melhor seria que este processo já estivesse em maior sincronia e convergência, desde o início da implantação do programa. Pelo menos, em teoria, a Lei Complementar 101/2009 prevê a participação das comunidades locais.

As indicações de usos (baseadas em setorizações), densidades, taxas de ocupação e espacialidades etc. poderiam ter sido conduzidas de maneira mais democrática, participativa e integrada. Especificamente sobre a espacialidade, deve-se lembrar que ela nunca foi apresentada de forma transparente, mas sempre em tendenciosas e parcas simulações virtuais convenientemente fotogênicas.

Uma condicionante pouco contestada, fruto da OUC, é a possibilidade de construção de edificações de 30 a 50 pavimentos em determinadas áreas da região. Os conceitos de entorno e identidade estão sendo fortemente impactados pela diferença de escala entre estes novos edifícios e o casario de casas e sobrados ou edifícios singelos erguidos há décadas ou mesmo há centenas de anos. A característica de simplificar ou sintetizar contextos, criando totalidades, é destacada por Baima (2015), apoiada em Kohlsdorf (2000). Trata-se de uma das propriedades perceptivas originalmente estudadas pela Escola da *Gestalt*, através de reconhecidos princípios, elementos figurais e diagramas que revelam a tessitura da trama urbana e as características morfológicas de um lugar, e que na especificidade de sítios históricos se remetem à pregnância imagética e à relevância cultural de obras e conjuntos. São identidades que se constroem não somente pelos atributos físicos, mas pela espacialidade, pela relevância histórica, pela morfologia urbana, pela relação social das comunidades viventes, ao longo do tempo. Através da visão serial (CULLEN, 1983) e da experiência fenomenológica se formam contextos perceptivos. Interferir neste cenário pode abalar referências cognitivas que dão a noção de lugar e, por conseguinte, impactar na identidade individual e coletiva moldada a partir de valores históricos, culturais e afetivos (BAIMA, 2015).

A valorização e preservação de iniciativas culturais devem ser incentivadas, priorizando as comunidades locais, mas atentando também para visitantes interessados no patrimônio arquitetônico, que têm muito a ganhar com roteiros que divulguem o significado cultural deste trecho da cidade.

Receia-se que exemplares históricos sejam sufocados pela grandiosidade física dos arranha-céus vizinhos. Além disso, a amplidão que caracteriza a região, com planos de visão privilegiados e perspectivas cruzadas do entorno, poderá ser forte e inarredavelmente comprometida. A própria essência de “frente de água” que busca justificar a intervenção de requalificação (do tipo *waterfront*), como anteriormente comentado, também poderá perder força com um biombo de grandes construções interposto entre a trama urbana e a Baía de Guanabara.

Discussão

Em trabalhos desenvolvidos sobre a Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro, o argumento a seguir foi considerado: [o] Estatuto da Cidade ao prever a “justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização” (BRASIL, 2001, p.16) pretende ordenar o desenvolvimento das funções sociais da cidade, aqui entendida como a salvaguarda das comunidades vulnerabilizadas. Em uma iniciativa desta envergadura, com ações controversas e polêmicas, o senso de justiça social e integração de segmentos precarizados precisam ser sopesados. Possivelmente, este é um ponto de partida importante para corrigir rumos, em função dos desejos dos moradores tradicionais e do patrimônio cultural presente.

Por outro lado, como *mea culpa* por parte dos pesquisadores, neste processo de revisita a temas outrora estudados, como prática de uma autocrítica, a afirmação de que “as interferências e atritos entre as ‘duas cidades’ é, até certo ponto, mediável” (MIYAMOTO; ORIOLI, 2017, p.150) soa cada vez mais ingênuo. O confronto entre estas “duas cidades”: um universo comprometido com o capital e outro formado por grupamentos populares tradicionais, não admite mais recuos ou conformismos. Mais de uma década passada desde a demolição da Perimetral, marco simbólico da implantação da OUC, não há tanto a ser comemorado pelas comunidades locais. Algumas pequenas reformas no âmbito da infraestrutura básica do Morro da Conceição não estão à altura de uma iniciativa urbana de tamanho vulto. Após um longo ínterim sem negociação de CEPAC, o anúncio da construção de um primeiro edifício residencial na região foi amplamente festejado e divulgado pela CDURP. Trata-se da primeira torre residencial voltada para a classe média, situada na Praça Marechal Hermes, bairro do Santo Cristo. Serão 470 unidades na primeira fase de construção e, na sequência, mais duas fases totalizarão três torres de vinte andares e 1.224 apartamentos com valor entre R\$ 240 mil e R\$ 450 mil (CDURP, 2021).

Como se vê, ainda não foi desta vez que aqueles que anseiam pela HIS em área central foram contemplados. Embora seja positivo que um novo uso (distinto de torres de escritório) esteja sendo inaugurado na região, com características de uso e ocupação um pouco mais diversa, é necessário que se cumpra o disposto na Lei Complementar 101/2009 “[a] provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da população residente atingida pelas intervenções urbanísticas em áreas de especial interesse social”. Neste caso, “populações atingidas” são todas aquelas que vivendo em assentamentos precarizados como invasões, cortiços e favelas necessitam de abrigo decente e digno para habitar. Sem contar ainda os que foram expulsos pelo capital especulativo e a população em situação de rua. Os conflitos de interesse reforçam o conceito de “ecótono urbano”, pois envolvem tensionamentos recorrentes por interesses diversos.

Quanto ao patrimônio, talvez não haja muito que fazer em relação aos seus entornos, caso se mantenha o “conveniente” arcabouço legislativo que incide sobre a região. No entanto, há que se cobrar o cumprimento da cláusula prevista na Lei Complementar 101/2009, que prevê “um mínimo três por cento do valor auferido pela venda de CEPACs” para a “recuperação do Patrimônio, na área da OUC, podendo, para essa exclusiva finalidade, ser investido também na vizinha área do Projeto Sagas”. Por

fim, cabe citar Jacques (2005), em resenha sobre *Espelho das Cidades*, de autoria de Henri-Pierre Jeudy, quando destaca que o descuido com as pré-existências pode relegar patrimônios a entulhos ou conduzi-los a processos de museificação semelhantes a que se verificam em variadas cidades artificializadas em suas histórias e culturas. Jacques expressa o receio da “culturalização” das cidades contemporâneas, como o artifício da espetacularização das cidades, e destaca que “[n]o Brasil, os projetos de revitalização urbana de caráter patrimonial ‘vêm repetindo’ a mesma fórmula, sem questionamento crítico: patrimonialização, estetização, espetacularização, padronização dos espaços, e o que seria mais grave, gentrificação” (JACQUES, 2008).

A rigor, no Brasil, o cuidado com o patrimônio das cidades caracteriza-se por dois dilemas (tensionamentos). O primeiro diz respeito ao estabelecimento de uma espécie de modelo que preconiza a preservação apenas dos aspectos externos dos conjuntos urbanos (fachadismo) com o objetivo de construir cenários de apelo turístico. Uma tentativa de resgatar a cidade perdida (JEUDY, 2005). O segundo destaca a sua destruição e/ou abandono, entendendo-o como obstáculo às grandes intervenções de renovação. Os dois citados dilemas materializam um embate entre o capital imobiliário e comunidades tradicionais (que tentam resistir aos processos de gentrificação).

É necessário ampliar o debate sobre o patrimônio cultural presente na região com a participação dos órgãos de proteção, comunidade acadêmica e população local. É preciso discutir com profundidade os discursos institucionais que consideram o patrimônio histórico da área portuária como um elemento alegórico e pitoresco capaz de torná-la mais atraente à visitação. Com esse entendimento, a PCRJ lança a história dessa região da cidade no plano da superfície, vazia de profundidade histórica (AZEVEDO; PIO, 2016, p.205).

Outra diretriz apontada pela referida lei e que merece menção é: “implementar melhorias das condições ambientais, mediante ampliação das áreas verdes, da arborização, da capacidade de absorção e escoamento das águas pluviais”. Na realidade, na região portuária, os espaços públicos parecem extremamente impermeabilizados e a arborização bastante esparsa. Como o solo é produto de aterro, com destinação a atividades que envolvem cargas pesadas, entende-se o seu caráter maciço. No entanto, é importante salientar que outras zonas portuárias também submetidas a projetos do tipo *waterfront* lidaram de forma mais adequada com a questão paisagística, principalmente com canteiros elevados, drenagem compatível e previsão de generosas áreas verdes. Considera-se importante que nas operações urbanas sejam sempre respeitadas as especificidades do meio urbano e de seus habitantes, não apenas do ponto de vista físico-espacial, mas também no tocante às questões sócio-culturais (modos de vida, tradições, vivências etc.), sob o risco de ocorrerem bruscas rupturas que podem causar grandes tensionamentos, ecótonos urbanos.

Considerações finais

Por fim, observa-se que há aspectos positivos na OUC Porto Maravilha, tendo em vista o prolongado estado de abandono da região. O quadro pré-existente destacou aos olhos da população carioca ganhos qualitativos importantes, principalmente

na paisagem da Avenida Rodrigues Alves. As intervenções realizadas geraram uma vitalidade urbana inédita para a região, inserindo equipamentos de cultura e lazer, hotéis, edifícios corporativos e VLT, que podem fazer parte de uma nova paisagem urbana. Entende-se que estes elementos não são em si, indesejáveis a uma cidade.

A objeção que se faz é em relação a assimetria construída entre as ações do poder público voltadas a satisfazer os interesses dos grupos corporativos que atuam na cidade, e aquelas voltadas às demandas das comunidades tradicionais residentes, muitas em estado de vulnerabilidade social. As ações da PCRJ na região priorizam novos empreendimentos, o turismo e a instalação de novos habitantes, sem, no entanto, contemplar minimamente as comunidades residentes. A participação popular sempre tende a modular e disciplinar as gestões públicas que, mesmo quando bem-intencionadas, ao se dividirem em demandas plurais da sociedade frequentemente priorizam aqueles com voz mais ativa, os mais poderosos social e economicamente. Talvez seja este o cerne da ilustração do significado de ecótono urbano.

De fato, causa incômodo o argumento usualmente utilizado de que o Porto Maravilha é a “única alternativa para a cidade”. É fato que o Centro do Rio de Janeiro, com uma infraestrutura básica razoavelmente instalada, é relativamente pouco utilizado na relação direta com o seu potencial. A principal razão é que por muito tempo o uso residencial foi desincentivado e até mesmo proibido em determinadas áreas da cidade, como por exemplo no Centro. Agora, aos poucos, os olhares se voltam a este uso. Entretanto, é preciso que o poder público seja mais ativo e consciente ao propor critérios mais participativos e que fomente, de maneira criativa, diferentes formas de ocupação e usos.

As torres corporativas e, agora, as residenciais parecem reforçar o descuido com o patrimônio arquitetônico e urbanístico existente na região. Sabe-se que uma correção de percurso será bastante difícil, já que as diretrizes e as bases legislativas aprovadas beneficiam a iniciativa privada corporativa.

Algumas concessões para a população local devem ser ampliadas. Os benefícios de entrada franqueada aos museus e aquário da região não resolveriam a questão, pois não são locais de frequência cotidiana. Melhor seria que o VLT fosse gratuito para os moradores da região. Além disso, micro-ônibus regulares poderiam ser disponibilizados, com aumento da capilaridade em relação à mobilidade urbana, com uso exclusivo desta população. É relevante pontuar que interesses díspares são corriqueiros nos meios urbanos. Vale, contudo, destacar que as análises dos impactos sofridos pelos moradores dos morros da Conceição, Pinto, Providência e Livramento, regiões pouco valorizadas pela OUC Porto Maravilha, além dos destaques relacionados às ameaças apontadas ao patrimônio material e imaterial existente, convergem para a conclusão de que caberia à administração pública exercer um planejamento mais atento, equilibrado e plural em relação ao projeto de *waterfront* implantado na Zona Portuária. Neste caso, o problema é que não são apresentadas soluções para o tensionamento urbano (ecótono urbano). Ao contrário, há o agravamento das condições dos segmentos já desassistidos, com a penalização da parte mais frágil: o patrimônio cultural e as comunidades tradicionais.

Referências bibliográficas

- ABREU, M. de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1987.
- ALEXANDER, C. *Pattern Language*. Oxford University Press, New York, 1977.
- ALVES, E. *Operação Urbana Porto Maravilha: introdução e histórico*, 2021a. Disponível em: <www.inteligenciaurbana.org/2021/05/porto-maravilha.html>. Acesso em: 02 set. 2023.
- _____. *Operação Urbana Porto Maravilha: o mercado dos CEPAC em 10 anos*, 2021b. Disponível em: <www.inteligenciaurbana.org/2021/07/porto-maravilha-mercado-cepac.html>. Acesso em: 16 ago. 2023.
- AZEVEDO, A.; PIO, L. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. *Revista Tempo e Argumento*, vol. 8, no. 19, 2016, p.185-208. Disponível em: <revistas.udesc.br/index.php/tempo/article/view/2175180308192016185>. Acesso em: 31 ago. 2023.
- BAIMA, C. *A preservação do patrimônio arquitetônico na região portuária no projeto Porto Maravilha – Rio de Janeiro*. Tese (Doutorado em Ciências em Arquitetura, área de gestão e restauração de espaços preservados) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – Universidade Federal do Rio de Janeiro (PROARQ-FAU-UFRJ), 2015.
- BORGHEZAN, C. *Políticas urbanas e o direito à cidade: o Programa Morar Carioca e o Morro da Providência*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo (PROURB), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2015.
- BRASIL. *Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257/01)*, Brasília: Senado Federal, Subsecretaria de edições técnicas, 2001. Disponível em: <www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/70317/000070317.pdf>. Acesso em: 19 ago. 2023.
- CAIXA. *Edital do leilão da oferta pública de distribuição secundária no mercado de balcão organizado* – módulo plataforma eletrônica da CETIP – negociação por leilão relativamente à colocação de Certificados de Potencial Adicional de Construção (“CEPAC”) de titularidade do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto. Disponível em: <www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/suplemento/edital.pdf>. Acesso em: 07 de fev. 2023.
- CALDEIRA, T. P. do R. *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.
- CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. *Porto Maravilha terá primeiro empreendimento residencial*, 2021. Disponível em: <www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/5163-porto-maravilha-tera-primeiro-empreendimento-residencial>. Acesso em 17 fev. 2023.
- CARDOSO, E. D. et al. *História dos Bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo*. Rio de Janeiro: Editora Index, 1987.
- CULLEN, G. *Paisagem urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1983.
- CDURP - Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. *De onde vem o dinheiro do Porto Maravilha, s/d*. Disponível em: <www.portomaravilha.com.br/artigosdetalhes/cod/10>. Acesso em: 17 fev. 2023.
- FAJARDO, W. *Orla Conde, passeio na história com jeito de futuro*. <www.portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/4380>. Acesso em 19 fev. 2016.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Panorama/Rio de Janeiro*, 2022. Disponível em: <cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/panorama>. Acesso em: 25 set. 2023.

- IRPH – Instituto Rio Patrimônio da Humanidade. *Guia das APACs. SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo)/Entorno do Mosteiro de São Bento, s/d*. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/6433361/4172403/guia01.compressed.pdf>. Acesso em: 22 ago. 2023.
- JACQUES, P. B. Do especular ao espetacular. *Resenhas Online*, São Paulo, ano 4, n. 042.01, Vitruvius, jun. 2005.
- KOHLSDORF, M. E. *Metodologia para Recolhimento de Dados de Configuração Urbana em Sítios Tombados*. Brasília, 2000.
- LEFEBVRE, H. *O Direito à Cidade*. São Paulo: Centauro, 4ª edição, 2006.
- LIMA CARLOS, C. Uma mirada crítica a La zona portuária de Rio de Janeiro. *Revista Bitácora Urbano Territorial*, vol. 17, núm. 2, julho-dezembro, p. 23-54, 2010.
- _____. Outra face do Projeto Porto Maravilha. Área Portuária do Rio de Janeiro. *Revista Latino-americana de Ambiente Construído & Sustentabilidade*, v.1, no.2, 2020.
- _____. Redemocratization, Social Movements and the Urban Protection of Rio de Janeiro. *Journal of Civil Engineering and Architecture*, 12, p.694-705, 2018.
- MARFO, T. D.; DATTA, R.; PATHAN, S.; VRANOVÁ, V. *Ecotone dynamics and stability from soil scientific point of view*. Diversity, v.11, n.53, 2019. Disponível em: <https://www.mdpi.com/1424-2818/11/4/53>. Acesso em: 16 fev. 2024.
- MIYAMOTO, J.; Orioli, A. De cima, (Não) se vê uma outra cidade. In: IV Seminário Internacional - Academia de Escolas de Arquitetura e Urbanismo da Língua Portuguesa (AEAULP), 2017, Belo Horizonte. *A língua que habitamos*, 2017. v. 4. p. 140-150.
- MIYAMOTO, J. S. Territorialidade e ecótonos urbanos: limites em tensionamento. *PosFAUUSP*, [S. l.], v. 27, n. 51, p. e165420, 2020. DOI: 10.11606/issn.2317-2762.posfau.2020.165420. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/165420>. Acesso em: 20 fev. 2024.
- MONIÉ, F.; DA SILVA, V. S. O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. *Revista Transporte y Territorio*, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, no. 12, p.110-126, 2015. Disponível em: <www.redalyc.org/pdf/3330/333039205007.pdf>. Acesso em: 12 fev. 2024.
- NASCIMENTO, B. P. Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana. Presidente Prudente: *Caderno Prudentino de Geografia*, no. 41, v.1, jan.-jun./2019, p. 45-64. Disponível em: <revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/5716/4933>. Acesso em: 22 ago. 2023.
- ODUM, E.; BARRETT, G. *Fundamentos da ecologia*. 5.ed. São Paulo: Editora Pioneira Thomson, [1959] 2007.
- PCRJ-Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. *Lei Complementar no. 101 de 23 de novembro de 2009*, 2009. Disponível em: <leismunicipais.com.br/a/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2009/11/101/lei-complementar-n-101-2009-modifica-o-plano-diretor-autoriza-o-poder-executivo-a-instituir-a-operacao-urbana-consorciada-da-regiao-do-porto-do-rio-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 17 ago. 2023.
- _____. *Prefeitura inicia operação de contingência no Porto Maravilha*, 2018. Disponível em: <https://www.ccpa.rio/noticias/18433/>. Acesso em: 23 ago. 2023.
- PEREIRA, J. C. M. da S. À flor da terra: o cemitério dos pretos novos no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Garamond: IPHAN, 2007.
- PIMENTEL, M. *O que os índices revelam sobre o Rio de Janeiro*, Série Agenda 2030, Multirio, 2019. Disponível em: <multirio.rio.rj.gov.br/index.php/reportagens/14898-o-que-os-%C3%ADndices-revelam-sobre-progresso-social-e-desigualdades-no-rio-de-janeiro>. Acesso em: 25 set. 2023.
- RABHA, N. M. de C. Cristalização e Resistência no Centro do Rio de Janeiro In: *Revista do Rio de Janeiro*, vol. 1. Niterói: UFF, Departamento de História, pp. 35-59, 1985.

RABHA, N. M. de C. Entre Ontem e Amanhã, Acontecer Hoje. In: *Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura*, vol. 3, No. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, pp. 63-65, 1994.

ROCHA, A. B. da; REIS, P. "Rio Cidade Olímpica" e a construção de uma (nova) imagem para a Zona Portuária do Rio de Janeiro. *Revista Thésis*, v. 2, n. 4, nov./dez./2017, p.63-84.

UNESCO- Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura. *Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural*, 1972. Disponível em: <<https://whc.unesco.org/archive/convention-pt.pdf>>. Acesso em: 12 ago. 2023.

Recebido [Set. 27, 2023]

Aprovado [Abr. 20, 2024]