

ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO E SUAS NOVAS TERRITORIALIDADES

DOCKLAND OF RIO DE JANEIRO AND IT'S NEW TERRITORIALITIES

Bruno Pereira Nascimento

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, Brasil, brunopereira.ufrj@gmail.com

William Ribeiro Silva

Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Rio de Janeiro, Brasil, williamribeiro@hotmail.com

RESUMO

O presente estudo propõe uma discussão acerca da refuncionalização da zona portuária do Rio de Janeiro, empreendida através da operação urbana consorciada Porto Maravilha. Em meio às temáticas que serão versadas, destaca-se o modo segregador e autoritário como o projeto de requalificação do espaço analisado está sendo gerido pelos seus executores. Este empreendimento urbano não possui como finalidade a justiça social, mas sim, a inserção de uma área, antes fora dos planos da lógica de mercado, numa posição de destaque e atração de capitais (como o imobiliário). Isto ocorre porque com as obras de melhoria infraestrutural e explosão no preço do metro quadrado na localidade, a população residente menos abastada não terá condições de se manter na área, acarretando o processo de segregação residencial.

Palavras-chave: Gentrificação. Empreendedorismo urbano. Porto Maravilha. Zona Portuária e territórios móveis.

ABSTRACT

The study has offered a discussion on the Rio de Janeiro port zone, provided an operation called Porto Maravilha. Around the thematic which were examined, segregation and the authority way of how the requalification project on the analyzed area are being managed by the executors. This urban enterprise doesn't have a simply bond with the social justice, but an inserction area, before releasing the commercial logical plans, from a distinct position, and a capital attraction intend (as real state). It's a result of the improvement on the works in infrastructure, and the increasingly expensive square footage in the locality, the resident population, under supplied, is to able to afford living there, what leads to residential segregation processes.

Keywords: Gentrificatio. Urban entrepreneurship. Porto Maravilha. Dockland and movable territories.

Artigo recebido para publicação em abril de 2015

Artigo aceito para publicação em junho de 2015

INTRODUÇÃO

O presente trabalho possui como objetivo a análise das territorialidades presentes na zona portuária do Rio de Janeiro, após a consecução do desenvolvimento do Consórcio Porto Maravilha, iniciado no ano de 2009. Pretende-se, ainda, implementar uma discussão sobre dinâmicas urbanas que produzem modificações espaciais e territoriais, como o marketing urbano e a lógica de gestão empresarial da cidade.

O consórcio Porto Maravilha possui um recorte de ação urbanística muito amplo, abrangendo mais de 5 milhões de metros quadrados, englobando a totalidade dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, além de parcela do centro da cidade e dos bairros de Cidade Nova, São Cristóvão e Caju. Já o recorte deste estudo é menos abarcante, nele estão presentes os bairros de Santo Cristo, Gamboa, Saúde e parcela do centro, mais especificamente, a Praça Mauá e o Píer Mauá (Figura 1). A escolha deste recorte espacial de análise se justifica por considerarmos que estas localidades terão as dinâmicas espaciais mais modificadas, em decorrência do início das obras de refuncionalização e de padronização urbana.

De acordo com FERREIRA (2013), o projeto Porto Maravilha é fruto de uma política de gestão estratégica pautada no empreendedorismo e que induz à modificação dos usos no lugar onde está inserido. Num contexto mais externo, as crises sofridas pelos Estados Unidos e pela Europa, na década de 1970, são as responsáveis pelo surgimento do discurso de gestão das cidades de maneira empresarial, pautadas em um plano estratégico. No ano de 1996, a administração municipal¹ lançou o primeiro plano estratégico do Rio de Janeiro, inspirado no modelo de Barcelona² para as Olimpíadas de 1992, este formalizou o empreendedorismo como orientação para a administração pública do município.

Dentre as metas almejadas pelo plano estratégico de 1996 tem-se a ‘revitalização’ da zona portuária. Ou seja, o projeto de refuncionalização dos bairros que margeiam o porto do Rio de Janeiro foi arquitetado desde a década de 1990, contudo foi lançado apenas no ano de 2009. De acordo com FERREIRA (2013), uma das principais razões para a consecução do projeto ter saído do papel, mais de uma década após o planejamento ter sido elaborado, é a atual coligação partidária entre as esferas de administração pública municipal, estadual e federal.

Como metodologia, foi realizado um mapeamento dos novos usos dos espaços e os respectivos atores e conflitos instalados e, a partir desses, das novas territorialidades concernentes à zona portuária

¹ O prefeito do Município era o Sr. Cesar Maia (1993-1997).

² O então secretário de urbanismo era o Luiz Paulo Conde, profundo conhecedor e admirador do modelo de gestão estratégica feito em Barcelona. Tal fato influenciou nos caminhos institucionalizados pelo plano estratégico do Rio de Janeiro.

carioca, em decorrência da sua refuncionalização e da gentrificação do espaço. Para isto, foram feitas pesquisas regulares de campo, em diferentes dias e horários, objetivando a aquisição de dados e resultados metodologicamente confiáveis a respeito das diferentes territorialidades no recorte espacial desta pesquisa (Quadro 1).

DATA	PERÍODO	LUGARES VISITADOS	OBJETIVOS
18/02/2013	Manhã e tarde	Saúde, Gamboa e Santo Cristo	Trabalho de campo exploratório
18/06/2013	Manhã, tarde e noite	Bairro da Saúde: Interior Museu MAR; Jardim Suspenso do Valongo; Cais da Imperatriz; Largo da Prainha, Pedra do Sal e diversos logradouros entre a Praça Mauá e o Hospital dos Servidores	Compreender quais públicos frequentam aquele bairro e quais usos eles os dão. Foi necessário elaborar este trabalho em três turnos para observar se há variações no perfil das pessoas e também nos tipos de usos dos espaços
04/07/2013	Manhã, tarde e noite	Bairros da Gamboa e de Santo Cristo. O recorte de observação ficou entre o Hospital dos Servidores (Rua Sacadura Cabral) até a Rodoviária Novo Rio	Compreender quais públicos frequentam aqueles bairros e quais usos lhes são dados. Foi necessário elaborar este trabalho em três turnos para observar se há variações no perfil das pessoas e também nos tipos de usos dos espaços
05/07/2013	Manhã e tarde	Saúde, Gamboa e Santo Cristo	Mapear a relação das localidades que ainda estavam em obras e das que já estavam com as obras concluídas
22/08/2013	Manhã, tarde e noite	Saúde, Gamboa e Santo Cristo	Observar os diferentes frequentadores das localidades e suas territorialidades
23/08/2013	Manhã, tarde e noite	Saúde, Gamboa e Santo Cristo	Observar os diferentes frequentadores das localidades e suas territorialidades

Quadro 1: Descrição dos trabalhos de campo realizados para a confecção da pesquisa, 2013.

Autor: Elaboração própria, 2014.

Inicialmente, foram selecionados autores que debatem temas relativos à território e territorialidade e à gestão da cidade enquanto empresa, constituindo as bases teóricas desta pesquisa. Posteriormente, partimos para a pesquisa de campo com objetivo de identificar os diferentes grupos sociais e seus

respectivos territórios, escalas e estratégias de ação, realizando uma observação³ cotidiana dos respectivos grupos, mapeando suas localizações e percursos, tomando por base a variação temporal em horários e dias da semana. Finalmente, os resultados da pesquisa foram tabulados e devidamente mapeados.



Figura 1. Zona Portuária do Rio de Janeiro. Recorte espacial selecionado para a pesquisa, 2013.

Base cartográfica: IBGE/2010

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.

Foram analisados os limites zonais⁴ dos diferentes territórios flexíveis⁵ desta área da cidade. O exercício foi confeccionado através da observação acerca de quais grupos se apropriam de determinadas porções do espaço na zona portuária. Além disso, foram analisadas as modificações infraestruturais que estão em curso nos bairros que compõem o recorte de análise deste estudo. De

³ Para o desenvolvimento das observações, o pesquisador necessitou percorrer todo o recorte de estudo, durante diferentes dias e horários e transcreveu seus resultados, acerca dos grupos sociais encontrados e de suas espacialidades, em sua caderneta de campo.

⁴ Ler mais em RAFFESTIN (1993).

⁵ Ler mais em SOUZA (2000).

acordo com SOUZA (2000), este exercício pode ser considerado como uma importante ferramenta para analisar o espaço, visto que as *mudanças na paisagem de uma localidade podem denunciar a modificação de territorialidades e das relações de poder*.

O urbanismo monumentalista, que visa atuar no embelezamento da cidade, faz parte de um projeto de propaganda dos governos locais, no contexto de busca por captação de investimentos, fluxos e pessoas (sendo estas selecionadas) e tendo uma administração voltada para a chamada *cidade empresa* (VAINER, 2012). Dentre as consequências espaciais deste processo estão modificações nos modos de usos do solo urbano e nas funcionalidades de áreas da cidade. Devido à refuncionalização mudam-se também os frequentadores e as formas de apropriação dos espaços, logo as territorialidades.

De acordo com ARANTES (2012) o gerenciamento assumidamente empresarial das cidades, surgido na década de 1970 nos Estados Unidos e atualmente disseminado por todo o mundo capitalista, é resultado de um plano estratégico que objetiva gerar respostas competitivas aos desafios da globalização. Para tal, as cidades necessitam ser gerenciadas como empresas e os interesses da iniciativa privada passam a ganhar cada vez mais espaço e importância nas decisões políticas. A materialização desta tendência são as parcerias público-privadas.

Novos atores e novas territorialidades

Foram analisadas as territorialidades presentes na zona portuária do Rio de Janeiro. Para alcançar este objetivo dialogamos com os conceitos de limites zonais e territórios flexíveis, visando delimitar o máximo possível quais tipos de dinâmicas territoriais estão sendo aqui discutidas. Sobre o primeiro conceito exposto, Claude Raffestin explicita que:

Muitos limites são zonais na medida em que a área delimitada não é, necessariamente, a sede de uma soberania fixada de forma rígida, mas a sede de uma atividade econômica ou cultural que não se esgota bruscamente no território (RAFFESTIN, 1993, p.154).

Na visão de Claude Raffestin, a temática fundamental quando se discute o conceito de território é a da noção de limites. O autor introduz em sua obra que podemos apreciar dois tipos distintos de limites: o linear e o zonal. Ainda no campo dos limites territoriais, debate o conceito de “tessitura” - termo que

aborda, em suma, a noção de delimitação territorial. Quanto ao tamanho do território, a escala espacial de sua tessitura será proporcional ao poder que está por trás de seus agentes modeladores.

A durabilidade de uma tessitura está atrelada às suas estruturas e conjunturas. Elas variam de acordo com a estabilidade ou instabilidade das dinâmicas espaciais de seus agentes executores. Como exemplo de situação, RAFFESTIN (1993) explica que:

As tessituras de origem política, aquelas criadas pelo Estado, em geral têm uma permanência maior do que as resultantes de uma ação dos atores empregados na realização de um programa: os limites políticos e administrativos são mais ou menos estáveis, enquanto os limites econômicos o são bem menos, pois são bem mais dinâmicos. (RAFFESTIN, 1993, p.155).

Os territórios flexíveis analisados neste trabalho possuem como limites o tipo zonal, pois as áreas delimitadas não são sedes rígidas de um poder, logo não havendo, por consequência, uma demarcação também rígida das suas tessituras - que seriam representadas por limites lineares.

Também foram apreciados neste trabalho o que SOUZA (2000) denominou como “territórios flexíveis”. Estes são compostos por localidades cujas territorialidades possuem existência regular ou periódica. O autor listou três características inerentes aos territórios flexíveis: Identidade territorial mais funcional que propriamente afetiva; Limites territoriais instáveis; Territórios móveis.

A zona portuária do Rio de Janeiro

No caso da zona portuária, estamos trabalhando com a hipótese de ocorrer um movimento de apropriação espacial pela classe média⁶, em meio a um processo de saída de pessoas pertencentes a

⁶ O critério de delimitação para a classe média que está sendo utilizado neste trabalho foi o mesmo defendido por POCHMANN (2013), no qual se pauta na renda per capita média familiar associada a questões culturais como instrumento de sua mensuração. Para POCHMANN (2013) a classe média possui rendimento médio familiar per capita entre 10 a 100 dólares diários e também está inserida no contexto do consumo de bens e serviços, incluindo questões culturais e educacionais. Assim, infere-se que a população beneficiada e atraída pelas obras de intervenção na Zona Portuária do Rio de Janeiro, possui o padrão de consumo e cultural considerado como de classe média, em substituição à camada de poder aquisitivo baixo que usava o espaço anteriormente. Tal fato pode ser apurado a partir dos trabalhos de campo, com observações, entrevistas e mapeamentos do público frequentador, que foram agrupados por critérios de renda, escolaridade e hábitos culturais, conforme proposto por POCHMANN (2013). Porém, conforme salienta o mesmo autor, em contraposição ao apresentado por Neri (2012), que aborda o fenômeno da chamada “classe C”, a atração predominante aos museus e outras atividades previstas e

classes mais populares, como moradores de rua, ocupações de sem teto e de favelas (através de gentrificação e ainda expulsões compulsórias).

A obra de refuncionalização da área portuária carioca está gerando, dentre outros processos, uma supervalorização do solo na área afetada pelo projeto, e sua consequente explosão imobiliária. Através de uma publicação do CDURP⁷ no site oficial do Porto Maravilha, podemos visualizar de maneira clara qual o discurso que está sendo utilizado pelos promotores desta operação urbana:

A Operação Urbana Porto Maravilha tem por objetivo revitalizar a região portuária do Rio de Janeiro e reintegrá-la à cidade. Toda a infraestrutura urbana será reconstruída e modernizada e, paralelamente, novos edifícios, ambientalmente adequados, serão construídos (CDURP, 2014).

Antes do projeto Porto Maravilha os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo tinham como funções principais, comportar populações pobres, moradias simples e pequenos empreendimentos – em virtude da obsolescência econômica que perdurou por décadas. Contudo, após a sua confecção, em 2009, estas funções foram modificadas pelos gestores que estão (re) planejando essa área (figura 2).



Figura 2: Zoneamento em áreas de interesse do Porto Maravilha.

Fonte: CDURP, 2010.

prioritárias no projeto do Porto Maravilha, está na tradicional classe média, inclusive, número considerável de turistas – nacionais e internacionais.

⁷ Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro.

Tal operação de cirurgia no tecido urbano não possui como objetivo a promoção de uma área com melhor justiça social, mas sim, a inserção de uma área, antes fora dos planos da lógica de mercado, numa posição de destaque e atração de capitais – como o imobiliário. Isto ocorre porque com as obras de melhoria infraestrutural e explosão no preço do metro quadrado na localidade, a população residente menos abastada não terá condições de se manter na área, acarretando o processo de segregação residencial.

Os usos e, conseqüentemente, os frequentadores da zona portuária tiveram dois marcos determinantes para as suas territorialidades: a transferência da capital da república para Brasília (anos 1960) e a inauguração do consórcio Porto Maravilha (em 2009). Em decorrência da saída dos aparelhos oriundos à capital da república, muitos prédios perderam função no recorte espacial desta pesquisa. Com isso, a área entrou em ostracismo econômico e desvalorização da terra, resultando na atração de camadas populacionais de baixa renda⁸. Entretanto com a inauguração do Porto Maravilha houve um processo de especulação imobiliária e apropriação de espaços por entidades privadas, resultando em um processo de ampliação da segregação residencial, já que muitas pessoas que foram atraídas para a localidade pelos baixos valores imobiliários, estão saindo por pressão do capital ou sendo removidas.

O processo espacial acima exposto, que se iniciou na zona portuária, na década de 1960, é denominado por SMITH (1996; 2002) como gentrificação. Para o autor tal dinâmica espacial ocorre em bairros pobres, frequentados por pessoas pertencentes à classe trabalhadora e comumente situados no centro das cidades. Ainda de acordo com ele a principal justificativa para a promoção da gentrificação é a modernização e regeneração – multissetorial – urbana.

⁸ A delimitação de datas como marcos para períodos históricos é sempre uma questão temerária, pois não é incomum incorrer em equívocos, ou ainda, em não consenso. Porém, para fins didáticos, apontamos o período entre 1960 e 1996, como recorte temporal para o processo de obsolescência econômica da área, pois refere-se ao momento de mais aguda crise da metrópole do Rio de Janeiro e, especificamente, da Zona Portuária, que perdeu a atividade técnica portuária na recorte estudado e, ainda, sofreu com a transferência da capital federal. Considera-se como marco o ano de 1996 por ter o ano de elaboração do primeiro plano estratégico que consagraria a alteração dos padrões de produção do espaço da área, representando, novamente, atração de grandes capitais e tornando-se foco de políticas públicas.

Os bairros que são atingidos pela gentrificação, no passado, já haviam passado por falta de investimentos – tanto da esfera privada quanto da pública – e concomitante êxodo da classe média e penetração de classes baixas. Com esta situação perdurando por décadas, os espaços passaram a ser estigmatizados de maneira negativa, o que contribuiu para a reprodução do baixo valor imobiliário e para a manutenção da presença de pessoas mal situadas na sociedade de classes.

Contudo, devido ao atual modelo de gestão estratégica das cidades que se iniciou nos Estados Unidos no pós-1970 (ARANTES, 2012) e se generalizou mundialmente no pós-1990 (SMITH, 2002), áreas que passaram por décadas de ostracismo econômico voltam a ser valorizadas pelos governos locais, fazendo delas novas frentes de expansão imobiliária e promovendo, devido a isso, a intensificação da segregação sócio-residencial.

O consórcio porto maravilha

Criada a partir da Lei Municipal Complementar nº101/2009, a Operação Urbana Porto Maravilha tem como finalidade promover a reestruturação local, por meio de ampliação, articulação e requalificação dos espaços públicos (CDURP, 2013). A referida lei ainda instituiu a OUC – Operação Urbana Consorciada – para a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), na qual compreende o espaço onde se localiza a zona portuária do Rio de Janeiro. O interesse urbanístico do projeto abrange uma área de cinco milhões de metros quadrados.

Os executores do projeto Porto Maravilha, visando criar meios para coordenar sua implantação, criaram a CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro). Esta empresa é controlada pela prefeitura do Rio de Janeiro, possui economia mista e têm como funções implementar e gerir a concessão de obras e serviços públicos na AEIU, além de administrar os recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto. A CDURP foi criada a partir da Lei Municipal Complementar nº 102/2009. De acordo com seu Art. 1º, parágrafo II, a CDURP tem como papel:

Coordenar, colaborar, viabilizar ou executar, no âmbito de competência do Município do Rio de Janeiro, a implementação de concessões [...] ou outras formas de associação, parcerias, ações e regimes legais que contribuam ao desenvolvimento da AEIU, em conformidade com os estudos de viabilidade técnica, legal, ambiental e urbanística aprovados pela CDURP e pelos demais órgãos e autoridades públicas competentes (Rio de Janeiro, 2009).

O projeto Porto Maravilha foi dividido em duas fases. Na primeira, iniciada em 2009 e finalizada em 2011, teve um orçamento previsto em torno de R\$350 milhões. Tal valor foi desembolsado pela prefeitura do Rio de Janeiro e pelo Ministério do Turismo (Rio de Janeiro, 2010). Já a segunda fase do empreendimento, iniciada em julho de 2012 e com previsão de término em 2016, está sendo operacionalizada pelo Consórcio Porto Novo⁹, no qual é composto pelas empresas: Odebrecht; OAS e Carioca Engenharia.

A 1ª fase teve como áreas de atuação o bairro da Saúde, o morro da Conceição, a Praça Mauá e o Píer Mauá. Dentre as suas obras destacam-se: iluminação pública; pavimentação; calçamento drenagens; arborização; construção do Museu do Amanhã e do Museu Arte do Rio de Janeiro (respectivamente no Píer Mauá e na Praça Mauá); construção da Pinacoteca Escola do Olhar (através de um convênio entre a Fundação Roberto Marinho e a Prefeitura do Rio de Janeiro) desaterro do Cais da Imperatriz e reestruturação dos Jardins Suspensos do Valongo.

A 2ª fase está sendo a etapa da consecução do projeto em que mais intervenções estão sendo feitas, como: a demolição da perimetral¹⁰ implantação de novas vias; construção de mergulhões; pavimentação; drenagem; sinalização; iluminação; arborização de calçadas e canteiros; recuperação do sistema de águas e esgoto e construção de ciclovias.

Visando atrair mais investimentos e concomitantemente aquecer o mercado imobiliário na AEIU, a prefeitura do Rio de Janeiro autorizou através da Lei Municipal Complementar nº 101/2009 (para a segunda fase do projeto), o aumento no seu potencial construtivo. Desta maneira, passou-se a permitir

⁹ Este consórcio será responsável pelas obras nos próximos 15 anos e terá um gasto total projetado em R\$7,6 bilhões. Além disso, é a 1ª Parceria Público-Privada do município do Rio de Janeiro (e a maior feita no Brasil até o presente).

¹⁰No trecho que vai da Praça Mauá até a Avenida São Francisco Bicalho.

construções de empreendimentos além dos limites até então em vigor¹¹. Para explorar este novo (e em expansão) potencial construtivo e imobiliário, os investidores interessados devem comprar os CEPACs¹² (Certificados de Potencial Adicional Construtivo).

Os padrões espaciais e seus frequentadores. Diferentes territorialidades e seus conflitos e dinâmicas

Através da execução das visitas a campo nos bairros de interesse deste estudo, foi constatado que os padrões espaciais influenciam e concomitantemente são influenciados pelos frequentadores na zona portuária. Em áreas que já sofreram obras de reestruturação no tecido urbano, como padronização de ruas e calçadas, as espacialidades e públicos são contrastantes às das áreas em que as obras ainda não foram finalizadas. Essas dinâmicas representam a materialização da penetração da classe média, de forma gradual, na denominada por CORRÊA (2003), zona periférica do centro.

Constatamos que há uma elevada apropriação espacial da classe média no bairro da Saúde, se comparada aos outros bairros de interesse do presente artigo (Gamboa e Santo Cristo), que por sua vez possuem como conteúdo social, em sua maioria, moradores de rua, trabalhadores de pequenos empreendimentos e moradores locais. Por que este processo espacial está acontecendo? Para responder a esta questão buscamos compreender os usos e as formas espaciais nas quais estamos lidando. Enquanto no caso da Saúde o processo de padronização urbanística já está bem adiantado – com diversas obras já concluídas – os bairros da Gamboa e de Santo Cristo estão sofrendo várias obras (principalmente Santo Cristo). Com isso, enquanto o entulho excedente das obras é um fator de atração aos moradores de rua, que vão para tais localidades à procura de ferro para revender, as ruas já asfaltadas e espaços de consumo cultural e de diversão noturna atraem pessoas de classes sociais mais abastadas.

¹¹Com exceção das áreas de preservação ambiental, de patrimônio cultural ou arquitetônico e dos prédios destinados ao serviço público.

¹²De acordo com o Art. 37 da Lei Complementar nº 101/2009, o Poder Executivo ficou autorizado a emitir 6.436.722 CEPACs, a serem vendidos em leilões públicos. O valor mínimo de emissão de cada CEPAC é de quatrocentos reais, sendo que este valor pode ser revisto pela prefeitura do Rio de Janeiro.



Figura 3

Fonte: Trabalho de campo. Realizado em Julho de 2013.

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.

Analisando a penetração da classe média na Zona Portuária, que até o presente momento está intensificada apenas no bairro da Saúde, podemos perceber que não são apenas as formas espaciais¹³ que estão contribuindo para este quadro, mas também as funções espaciais. Nesta obra de refuncionalização que a localidade portuária do Rio de Janeiro está sofrendo, o bairro da Saúde foi, até agora, o que mais teve suas funções alteradas, em função de novos aparelhos que estão compondo seu espaço (como museus) e que têm papel determinante na aceitação e visitação da classe média. Em outras palavras, os instrumentos que atraem a classe média, na zona portuária, estão concentrados na Saúde.

¹³ Padronização nas calçadas e vias, aparelhos de consumo cultural, arborização, mais lixeiras nos postes e também maior número de policiamento.

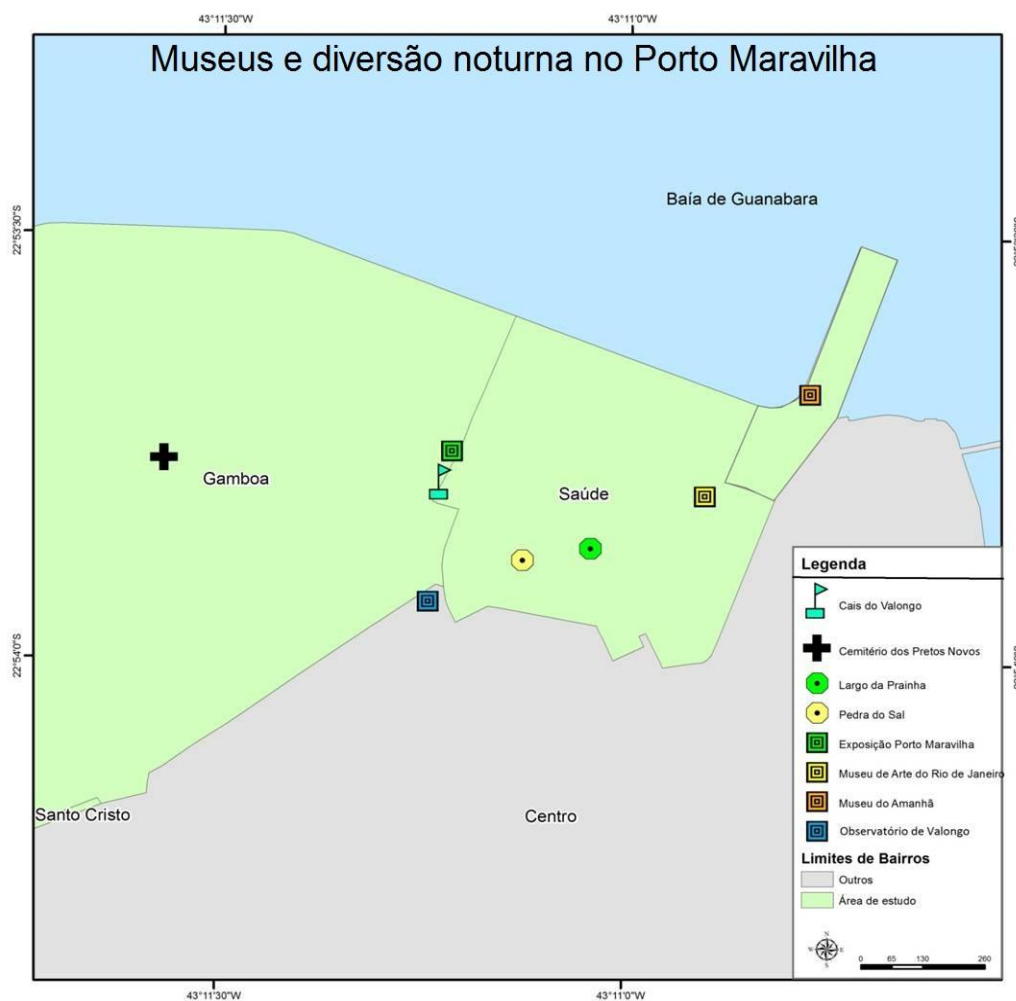


Figura 4. Base cartográfica: IBGE/2010

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.

As territorialidades dos moradores de rua

Os moradores de rua têm como principal área de ação, no recorte espacial do estudo, os bairros de Santo Cristo e Gamboa. Este fenômeno espacial está relacionado, principalmente, ao elevado número de obras que estão sendo empreendidas nestes bairros e paralelo a isto grandes quantidades de entulho (nos quais os moradores de rua se apropriam e revendem). Além disto, temos como fator de atração à concentração deste grupo social a estes bairros o pequeno efetivo policial (com exceção às proximidades da Rodoviária Novo Rio) e também falta de programas de remoção deles para áreas que estão fora dos interesses do Consórcio Porto Maravilha. Tal fato ocorre de maneira inversa no bairro da Saúde. De acordo com um guarda municipal, em entrevista realizada no dia 23 de agosto de 2013,

há constantes operações de remoção de moradores de rua do citado bairro, em operação conjunta entre (pasmemos) a Secretaria Municipal de Assistência Social e a Guarda Municipal.

No que se refere especificamente à territorialidade dos moradores de rua, elaboramos um exercício de observações pelas ruas do recorte espacial deste estudo, em diferentes horários e durante os meses de julho e setembro de 2013, para termos condições de mapear as suas territorialidades móveis e fixas.



Figura 5

Fonte: Trabalhos de campo. Realizados entre junho e agosto de 2013.

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.



Figura 6

Fonte: Trabalhos de campo. Realizados entre junho e agosto de 2013.

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.

Os territórios móveis dos moradores de rua só migram para o bairro da Saúde no período noturno e o único vetor de penetração é a Avenida Rodrigues Alves. Já o bairro que mais abriga seus territórios móveis é o de Santo Cristo. Se compararmos as ilustrações que representam as territorialidades dos moradores de rua (figuras 5 e 6) com a ilustração que expõem a relação de áreas em obras e padronizadas (figura 4), veremos que há, de fato, relações entre os padrões espaciais e o conteúdo social que nele se aloca.

De acordo com um funcionário do prédio da Polícia Federal, em entrevista realizada no dia 22 de agosto de 2013, os sem teto, durante o dia, não ficam mais pela Avenida Rodrigues Alves (no trecho pertencente à Saúde) devido ao aumento no número do efetivo policial e também da guarda municipal. Contudo afirmou que todos voltam para a localidade de madrugada e saem ao amanhecer. Segundo o entrevistado: “quando chegamos pra trabalhar já cansamos de ver cocô aqui em frente”. Em outra

entrevista, confeccionada no dia 22 de agosto de 2013, com um segurança do Edifício Dom Leão I¹⁴ foi dito que os próprios seguranças do porto os retiraram na marra de perto dos armazéns.

Territorialidades da classe média

De acordo com as informações coletadas nos trabalhos de campo foi verificado que os territórios móveis da classe média, na zona portuária do Rio de Janeiro, possuem poucas diferenças se compararmos dias e noites¹⁵. Também foi constatado que seus representantes utilizam, de modo mais específico, três localidades na área de interesse desse estudo (figura 7): o entorno da Rodoviária Novo Rio a área que vai do armazém 1 até o 7, na Avenida Rodrigues Alves e relevante porção espacial do bairro da Saúde.



Figura 7

Fonte: Trabalhos de campo. Realizados entre junho e agosto de 2013.

Organização: Bruno Pereira do Nascimento, 2013.

¹⁴ Situado na esquina entre a Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Barão de Tefé.

¹⁵ A única territorialidade noturna da classe média que não se reproduz durante o dia fica na Pedra do Sal, mesmo assim este território móvel possui dias específicos de ocorrência – segundas e sextas –, pois são os dias em que ocorrem rodas de samba na localidade. Os demais territórios flexíveis da classe média se reproduzem tanto aos dias como durante as noites.

Dentre as territorialidades concernentes à classe média, a que mais gera conflitos é a que se localiza no entorno da Rodoviária Novo Rio. Isto acontece porque a área também é frequentada por muitos moradores de rua, fato este que gera desconforto¹⁶ e receio de ter sua segurança violada, por parte dos primeiros. Não por acaso esta porção espacial do bairro de Santo Cristo é a que mais possui policiamento na área de ação do consórcio, depois do bairro da Saúde, onde as modificações sócio-espaciais já estão em estágios mais avançados. Os usuários deste espaço, que são pertencentes à classe média, o utilizam (de maneira geral) para embarcar em ônibus intermunicipais na rodoviária ou apanhar os taxis que ficam no seu entorno, quando estão voltando de viagem.

De maneira oposta aos outros dois espaços territorializados pela classe média, na zona portuária, o acima exposto já ocorria desde antes do início da materialização do consórcio Porto Maravilha. Contudo é importante frisar que houve alterações nas interações (conflitantes ou não) entre moradores de rua e pessoas de classe média, em virtude do início das obras do projeto urbanístico¹⁷.

O segundo espaço ocupado pela classe média a ser destacado é o trecho que vai do armazém 1 até o 7, na Avenida Rodrigues Alves. O fator que atraiu este grupo social para a localidade foi a transferência de vários eventos que eram alocados na Marina da Glória para os citados armazéns, como o Fashion Rio e o Arte Rio. Tais transferências estão associadas às das modificações empreendidas pela MGX Serviços Náuticos, empresa do grupo EBX, de Eike Baptista, na Marina da Glória.

¹⁶ GOMES (2012, p.27-28) afirma que a estranheza e o desconforto causados pela observação das populações que moram na rua são motivados pela subversão da *vocação essencial do espaço público*, que seria “*reduzir a possibilidade de intimidade e ser o veículo capaz de criar condições para coabitação.*” Na lógica do autor, quando os moradores de rua utilizam o espaço público (o da coabitação) como espaço íntimo, fazendo deles suas moradias, subvertem sua vocação essencial. Contudo sentimos falta de uma análise que justifique os motivos da existência de tantos moradores de rua, como ineficazes programas habitacionais, perpetuação das desigualdades socioespaciais, dentre tantos outros.

¹⁷ Aumento do número de moradores de rua, nesta localidade da zona portuária, como consequência do crescente policiamento e de operações de remoção desta parcela populacional em outras áreas (como o bairro da Saúde), além do elevado número de obras nas proximidades da rodoviária (fator que atrai populações de rua). Até a nova regulamentação municipal que reordena os taxis no entorno da rodoviária Novo Rio, que estipula quais cooperativas podem se alocar ali, influencia nas interações entre a classe média e os moradores de rua, já que a frota disponível foi reduzida, acarretando em filas ou motivando as pessoas a procurarem taxis pelas redondezas da rodoviária.

É importante relatar que a transferência de eventos ilustres para os armazéns 1 ao 7 e a subsequente atração da classe média não foi um processo gerado por coincidências. Estes se tornaram bens tombados pelo Patrimônio Histórico e tiveram seus interiores e fachadas restaurados. Além disso, estão alocados, principalmente, no bairro da Saúde, onde mais há aparelhos de consumo cultural e comercial do Porto Maravilha. O fato de terem cada vez menos moradores de rua ocupando e utilizando o espaço também contribui positivamente para a penetração da classe média.

A terceira área que está sendo territorializada pela classe média é o conjunto do bairro da Saúde. O processo de penetração dela nesta localidade é explicado pelo agrupamento de aparelhos culturais, monumentalidade, diversão noturna (mapa 2), pela já avançada padronização urbanística que está sendo instalada pelo consórcio e também pelo aumento no número de agentes de segurança – em contraste com a diminuição de moradores de rua –, fazendo com que a sensação de segurança seja ampliada pelos representantes da classe que está reutilizando a zona portuária do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A operacionalização do consórcio Porto Maravilha só está sendo possível devido a atual coligação partidária entre as esferas de poder federal¹⁸, estadual e municipal. Soma-se isto ao apoio de diversos setores da iniciativa privada. Tal apoio é explicado pelo aprofundamento das parcerias público-privadas, que se justificam pela busca por redução de custo em obras públicas, pelo Estado. O atual modelo de gestão das cidades cria um contexto em que a esfera pública tem diminuída a sua autonomia financeira, assim recorrendo a parcerias com a iniciativa privada.

O Porto Maravilha não é consequência direta dos mega eventos que estão acontecendo no Rio de Janeiro, mas sim de uma política pautada no empreendedorismo urbano. Nos termos de FERREIRA (2013), esta operação consorciada representa para o planejamento estratégico da cidade o marco da consolidação de um projeto de cidade empreendedora e competitiva.

¹⁸ A esfera federal, em especial, é muito importante para a concretização desta operação consorciada, já que a União é detentora de grande parte dos terrenos da Zona Portuária do Rio de Janeiro.

Este estudo visou compreender as dinâmicas espaciais na ação de retirada de classes pouco abastadas e concomitante entrada da classe média, nos três bairros de análise. Também procuramos desvendar as lógicas deste fenômeno espacial e as novas territorialidades dos diferentes grupos que estão inseridos nesta dinâmica. Foi visto que os padrões espaciais influenciam na classe econômica seus usuários e ainda que, até o presente momento, a classe média tem maior penetração no bairro da Saúde, devido à concentração de aparelhos oriundos ao consórcio (comércio cultural) e por ser o bairro que mais teve áreas já requalificadas.

O Porto Maravilha está sendo uma grande oportunidade de utilizar a zona portuária para atender a fins como a redução da deficiência habitacional no município, promover o acesso à moradia e criar canais efetivos de participação social, desperdiçada diante da lógica de apropriação e gestão privada do espaço público. A remoção de diversas famílias no morro da Providência para a construção de um teleférico é uma situação que ilustra bem os caminhos tomados pelo consórcio.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARANTES, Otília; MARICATO, Ermínia; VAINER, Carlos. *A Cidade do Pensamento Único: Desmanchando Consensos*. 7ª Ed. Editora Vozes, 2012, 192p.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço Urbano*. Série Princípios, editora Ática, 4ª edição, 2003, 94p.

FERREIRA, Tatiana de Souza. *O Empresariamento na Cidade do Rio de Janeiro: o Porto Maravilha e a Consolidação da Gestão Estratégica*. 2013. 155p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2013.

GOMES, Paulo Cesar da Costa (2012): *Espaços Públicos: um Modo de Ser do Espaço, um Modo de Ser no Espaço*. In: CASTRO, Iná et al(orgs.): *Olhares Geográficos: Modos de Ver e Viver o Espaço*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2012, 192p.

NERI, Marcelo. *A nova classe média. O lado brilhante da pirâmide*. Ed. Saraiva, FGV, 2012, 312 p.

POCHMANN, Marcio (2013): *Mobilidade Social no Capitalismo e Redivisão Internacional da Classe Média*. In: Danilo (org.): *A “Nova Classe Média” no Brasil como Conceito e Projeto Político*. Rio de Janeiro: Fundação Heinrich Boll.

RAFFESTIN, Claude. *Por uma Geografia do Poder*. Tradução de Maria Cecília França, Editora Ática, volume 29, 1993, 269p.

RAMOS, Tatiana Tramontani. *As Barricadas do Hiperpreariado Urbano: Das Transformações no Mundo do Trabalho à dinâmica Sócio-Espacial do Movimento dos Sem-Teto no Brasil*. Exame de Qualificação – Projeto de Doutorado, Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2010.

RIO DE JANEIRO. *LEI COMPLEMENTAR n.º 101, de 23 de novembro de 2009*. Poder Executivo, 28p.

_____. *LEI COMPLEMENTAR n.º 102, de 23 de novembro de 2009*. Poder Executivo, 4p.

_____. *Começou a Revitalização na Região do Porto*. IN: Revista Porto Maravilha. Edição: Monte Castelo Ideias, Março, 2010, nº1, 3p.

_____. *Projeto Porto Maravilha: a Maior Parceria Público-Privada do País é da Cidade do Rio*. IN: Revista Porto Maravilha. Edição: Monte Castelo Ideias, Novembro, 2010, nº3, 4-5p.

SANTOS, Milton. *Manual de Geografia Urbana*. Tradução de Antônia DeaErdens; Maria Auxiliadora da Silva – São Paulo: HUCITEC, 1981, 203p.

SMITH, Neil. *New Globalism, New Urbanism: Gentrification as Global Urban Strategy*. Blackwell Publishers, Editorial Board of Antipode, 2002, 428-450p.

_____. *The New Urban Frontier: Gentrification and the Revanchist City*. London: Routledge, 1996, 267p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. Bertrand Brasil, 2003, 190p.

_____. (2000): *O Território. Sobre Espaço e Poder, Autonomia e Desenvolvimento*. In: CASTRO, Iná et al(orgs.): *Geografia: Conceitos e Temas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.