



UFRJ

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
INSTITUTO DE ECONOMIA  
BACHARELADO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

LEONARDO PEREIRA LEÃO

**O PROJETO PORTO MARAVILHA E SEUS EFEITOS PARA A SOCIEDADE  
CARIOCA**

Rio de Janeiro

2021

LEONARDO PEREIRA LEÃO

**O PROJETO PORTO MARAVILHA E SEUS EFEITOS PARA A SOCIEDADE  
CARIOCA**

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Economia da Universidade do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários à obtenção de grau de bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Professor Dr. Luiz Martins de Melo

Rio de Janeiro

2021

## CIP - Catalogação na Publicação

PP436p      Pereira Leão, Leonardo  
                 O PROJETO PORTO MARAVILHA E SEUS EFEITOS PARA A  
                 SOCIEDADE CARIOCA / Leonardo Pereira Leão. -- Rio  
                 de Janeiro, 2021.  
                 47 f.

                 Orientador: Luiz Martins de Melo.  
                 Trabalho de conclusão de curso (graduação) -  
                 Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto  
                 de Economia, Bacharel em Ciências Econômicas, 2021.

                 1. Porto Maravilha. 2. Zona Portuária. 3.  
                 Gentrificação. 4. Especulação Imobiliária. 5.  
                 Deslocamento Habitacional. I. Martins de Melo,  
                 Luiz, orient. II. Título.

LEONARDO PEREIRA LEÃO

O PROJETO PORTO MARAVILHA E SEUS EFEITOS PARA A SOCIEDADE CARIOCA

Trabalho de conclusão de curso apresentado ao Instituto de Economia da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como requisito para a obtenção do título de Bacharel em Ciências Econômicas.

Rio de Janeiro, 12/20/2021.

---

LUIZ MARTINS DE MELO - Presidente  
Professor Dr. do Instituto de Economia da UFRJ

---

RENATA LÉBRE LA ROVERE  
Professora Dra. do Instituto de Economia da UFRJ

---

FERNANDO CARLOS G DE CERQUEIRA LIMA  
Professor Dr. do Instituto de Economia da UFRJ

*As Opiniões expressas neste trabalho são da exclusiva responsabilidade do autor*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente quero agradecer à minha mãe e ao meu pai, por me criarem e por me tornarem o homem que sou hoje, sem eles nada seria possível. Agradeço também ao meu irmão, pela parceria de longa data e por compartilharmos nosso crescimento juntos. Agradeço à minha namorada, Rafaela Salles, pelo amor, companheirismo e por ser uma pessoa de coração tão bom, e também à sua família, por sempre me receberem de braços abertos, como se eu fosse um filho ou neto para eles.

Agradeço aos meus amigos, principalmente, às amizades que construí e aos que eu convivi durante esse período de faculdade, foram muitas e boas histórias que sempre guardarei pela minha vida toda, das festas no DCE, dos jogos universitários, das resenhas e até dos apertos que passamos juntos. A República de Júpiter ficará para sempre.

Agradeço também ao Instituto de Economia da UFRJ e a seus funcionários, corpo docente e discente, Andrézinho da Xerox e aos demais. Desde que entrei na faculdade, a economia fez mudar minha visão de mundo e será muito importante para minha vida profissional e pessoal. Além disso, não posso esquecer da incrível Anna Lúcia, sem ela, os alunos da faculdade não seriam tão bem atendidos, quem nunca recebeu uma resposta de email da Anna duas horas da madrugada?

Não poderia deixar de agradecer às associações que fiz parte, a Ayra, a Impactus e principalmente, ao movimento atlética, no qual tive participação durante quatro anos. A Atlética Acadêmica de Economia da UFRJ e Atlética de Finanças da UFRJ ficarão para sempre e as parcerias que construí nelas também. O valor que esses grupos geram para faculdade são imensuráveis, muitas vezes desvalorizam e prejudgam, mas estando no dia-a-dia percebi que eles dão vida para a faculdade e fortalecem as pessoas que passam ou usufruem desses grupos.

## RESUMO

O objetivo deste trabalho é analisar os prós e contras do Projeto Porto Maravilha. Buscou-se destacar pontos como o turismo, mobilidade urbana, especulação imobiliária e os efeitos sociais em torno do direito à moradia dos habitantes da região. Apesar do objetivo inicial do projeto portuário ser de transformar a cidade e deixar um legado positivo para seus habitantes, a execução do projeto se contradiz com o que foi posto no papel. Para isso será mostrado o desenvolvimento da Zona Portuária desde o início do século XIX e como a mesma chegou ao estado de abandono que se encontrava. A gestão sob o comando de Parceria Público-Privada tem uma grande relevância no processo e será mostrado como essa aliança formulou o projeto.

**Palavras-chave:** Porto Maravilha; Zona Portuária; Gentrificação; Especulação Imobiliária

## ABSTRACT

The objective of this work is to analyze the pros and cons of the Porto Maravilha Project. We sought to highlight points such as tourism, urban mobility, real estate speculation and the social effects surrounding the right to housing of the region's inhabitants. Despite the initial objective of the port project being to transform the city and leave a positive legacy for its inhabitants, the execution of the project contradicts what was put on paper. For this, the development of the Port Area since the beginning of the 19th century will be shown and how it reached the state of abandonment it was in. Management under the command of a Public-Private Partnership is of great importance in the process and how this alliance formulated the project will be shown.

**Keywords:** Porto Maravilha; Port Zone; Gentrification; Real Estate Speculation



## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Comparativo entre a área original do porto em relação à área após a aterragem ....	14
Figura 2 – Bairros da Zona Portuária do Rio de Janeiro .....	15
Figura 3 – Proporção de titularidade de terrenos e imóveis disponíveis nas áreas com CEPACs .....	19
Figura 4 – Delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto do Rio de Janeiro .....	20
Figura 5 – Novos gabaritos permitidos com a implementação de CEPACs na região portuária .....	24
Figura 6 – Esquema da aplicação de investimentos vindos dos CEPACs .....	25
Figura 7 – Museu do Amanhã .....	29
Figura 8 – Museu de Arte do Rio (MAR) .....	30
Figura 9 – Nova mobilidade urbana da região central e portuária do Rio de Janeiro .....	33
Figura 10 – Via Binário da Região Portuária do Rio de Janeiro .....	34
Figura 11 – Via Expressa da Zona Portuária do Rio de Janeiro .....	35
Figura 12 – Mapa da malha do VLT carioca .....	38

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Intervenções Urbanas OUC - Porto Maravilha .....	21
Tabela 2 – Ações do Programa Porto Maravilha Cidadão .....	27
Tabela 3 – Valorização imobiliária em bairros centrais do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014 .....	40

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

AEIU – Área de Especial Interesse Urbanístico

CDURP – Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro

CEPACS – Certificados de Potencial Adicional de Construção

COI – Comitê Olímpico Internacional

CPN – Concessionária Porto Novo

MAR – Museu de Arte do Rio

OUC – Operação Urbana Consorciada

PPP – Parceria Público- Privada

VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

Introdução.....	11
I - A história da Zona Portuária do Rio de Janeiro.....	13
II - O Projeto Porto Maravilha: do contexto ao planejamento e os objetivos da Operação Urbana Consorciada.....	18
III - Os Legados para a Região Portuária: prós e contras da revitalização urbana.....	28
III.1 - Turismo, Cultura e Lazer.....	28
III.2 - A Nova Mobilidade Urbana Carioca.....	31
III.2.1 - A reformulação das vias na Zona Central: o caso Perimetral.....	31
III.2.2 - As Vias Binário do Porto e Expressa.....	33
III.2.3 - VLT (Veículo Leve sobre Trilhos).....	36
III.3 - O processo de Gentrificação: deslocamento habitacional e a especulação imobiliária.....	38
Conclusão.....	42
Referências Bibliográficas.....	44

## INTRODUÇÃO

Com o anúncio do Comitê Olímpico Internacional (COI) de que o Rio de Janeiro seria a cidade sede das Olimpíadas 2016, o ano de 2009 foi o início de um período de grandes mudanças para os cariocas. Sedar o maior evento do mundo seria relevante para transformar a cidade. Antes disso, no ano de 2008, a FIFA decidiu que o Brasil seria país sede da Copa do Mundo de 2014. Diante desse cenário, impulsionado pelo alinhamento entre os poderes Municipal, Estadual e Federal, a cidade do Rio de Janeiro recebeu diversos investimentos que possibilitaram relevantes transformações urbanas em um período relativamente curto quando comparado ao que demoraria em um cenário normal. No caso das Olimpíadas, a quantia destinada para a cidade foi de R\$ 39 bilhões e, desse valor, aproximadamente R\$ 24 bilhões seriam destinados para melhorias da infraestrutura da cidade, obras em vias urbanas, no transporte público como Metrô, a construção do BRT e do VLT e a transformação e revitalização da área portuária da cidade<sup>1</sup>.

Foi com base nas Olimpíadas anteriores que a cidade carioca construiu seu planejamento. Barcelona, que foi Sede das Olimpíadas de 1992, conseguiu realizar consideráveis mudanças na infraestrutura da cidade, valorizou zonas que eram desvalorizadas, revitalizou seu centro histórico, criou bairros de classe alta, criou áreas de lazer, fez melhorias no transporte e solucionou problemas de moradia. Londres, que recebeu as Olimpíadas de 2012, fez um planejamento voltado a problemas que a cidade possuía, e foi possível solucionar de uma maneira mais rápida devido à realização do evento. Ambas as cidades conseguiram explorar seu potencial urbanístico e imobiliário.

Dito isso, a monografia fará uma análise do planejamento aos objetivos do Projeto Porto Maravilha e apresentará as mudanças ocorridas na infraestrutura da zona portuária e seus efeitos para a cidade carioca, inclusive para aquela região, sejam eles positivos ou negativos. Apesar de ter tido melhorias no espaço, a obra também teve suas desvantagens e o objetivo principal é analisá-las. O estudo será baseado em dados quantitativos e qualitativos de fontes oficiais de órgãos competentes, veículos de imprensa, revisão bibliográfica e trabalhos acadêmicos já realizados sobre o assunto, pesquisados e encontradas através do Google Acadêmico.

---

<sup>1</sup> “Eduardo Paes detalha gastos com Olimpíada do Rio” 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2016/06/eduardo-paes-detalha-gastos-com-olimpiada-do-rio.html>>. Acesso em Setembro 2021

O primeiro capítulo fará um breve contexto sobre a história e o desenvolvimento social, econômico e urbano da Região Portuária do Rio de Janeiro. Antes de tudo, é importante entender como ocorreu o desenvolvimento desta a partir do século XVIII com a vinda da família real para o Brasil. Ao decorrer do capítulo, será observado que a região passou por diversas modificações e que sempre foi uma área desvalorizada.

O segundo capítulo aborda o processo de estruturação do Projeto Porto Maravilha através de uma Parceria Público-Privado a partir de uma Operação Urbana Consorciada (OUC). O projeto foi criado a partir da Lei Complementar 101/2009<sup>2</sup> que possuía pontos que ressaltam o desenvolvimento social e cultural da localidade. Exemplos disso seriam os Projetos Porto Cultural e Porto Cidadão, que são dois programas voltados ao apoio e desenvolvimento da cultura e dos habitantes da região. Além disso, será apresentado como foi a elaboração de parte do financiamento da reurbanização, através dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs).

O Capítulo 3 é dividido em três partes. A primeira parte apresentará algumas obras cruciais para o fomento do turismo e da cultura na região. É importante notar que essas reformas fizeram com que o fluxo de pessoas na região crescesse e que o Porto do Rio se tornasse um novo ponto turístico da cidade. Na segunda parte, serão apresentadas as mudanças na mobilidade urbana da região e quais foram os benefícios e malefícios dessas mudanças para os cariocas e para os moradores do local. Além disso, aqui é evidenciada também a importância da derrubada do Elevado da Perimetral para a transformação da região. Na terceira parte, será abordado como as obras e como a valorização da Zona Portuária impactou os moradores, sobretudo os mais pobres, e também mostrará quem foi o verdadeiro beneficiado com a mudança.

---

<sup>2</sup> Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, Lei Complementar n° 101, de 23 de novembro de 2009

## **I - A história da Zona Portuária do Rio de Janeiro**

Para entender o projeto de revitalização da zona portuária, é necessário conhecermos também sua história e o processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro. Em 1808, com a vinda da família real para o Brasil, houve uma grande transformação urbana. Desde sua origem, a região do porto era destino da população mais pobre e com chegada da família real portuguesa, o local passou a receber as atividades mais poluidoras e inóspitas, como exemplo, o comércio de escravos. Estes atributos da área do porto fizeram com que os nobres habitassem outras regiões da cidade. (ARQUIVO NACIONAL, 2007)

A região portuária comportava usos mais periféricos e de perfil menos nobre, relacionados a questões da escravidão e a suas variáveis, às tabernas e oficinas, aos depósitos de mercadorias, aos trapiches e às atividades ligadas ao porto. Além disso, era destino de uma parte da população mais periférica e marginalizada, mas importante para o processo de manutenção e crescimento da cidade. (MELLO, 2003)

Segundo Maurício de Almeida Abreu<sup>3</sup>, mesmo detendo algumas modernidades urbanísticas reconhecidas mundialmente, durante o século XIX o Centro do Rio de Janeiro ainda era destino de moradia das massas mais pobres, devido à sua localização ser próxima das atividades de sustento dessas famílias carentes e a falta de mobilidade que essas famílias teriam caso morassem em locais mais distantes. Conseqüentemente, a solução era a construção de cortiços, moradias coletivas e insalubres que caracterizaram a ocupação residencial desta área durante aquela época.

Mesmo com a ampliação econômica a partir da segunda metade do século XIX com a lavoura cafeeira, as atividades portuárias ainda eram desenvolvidas em um conglomerado de unidades independentes que eram localizadas em diversas ilhas da Baía de Guanabara, e se estendiam pelo continente. Com grande parte de sua estrutura descentralizada, fazia com que o porto fosse incapaz de receber grandes navios e de operar conforme as demandas de inserção econômica do Brasil no cenário internacional. (CRUZ, 1999)

---

<sup>3</sup> Maurício de Almeida **ABREU**. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro.

No início do século XX, a região do porto foi incluída nos projetos de melhorias urbanas que deveriam ser efetuados na parte central da cidade, incluindo principalmente a formulação de um novo porto integrado. Pereira Passos, se inspirando no modelo de urbanização parisiense, realizou uma grande reforma urbanística na cidade, que objetivava trazer novos ares de embelezamento removendo cortiços e construindo praças, renovando ruas, fazendo obras de saneamento básico e deixando de legado obras como o Theatro Municipal, o Museu Nacional de Belas Artes e a Biblioteca Nacional. Um dos objetivos da reforma era mudar a característica da região Portuária e eliminar seus aspectos considerados negativos. Com todas as mudanças, o porto passou a ter um novo objetivo de ocupação e uma estrutura viária e fundiária, com edificações voltadas a atividades ligadas em sua maioria ao porto.

Para isso foi executado um desmonte do morro do Senado e seu material foi utilizado para aterrar parte da região costeira, transformando a geografia e aumentando a região portuária que se tornava cada vez mais parecida com a atual. Assim, dando continuidade às mudanças do início do século XX, o novo porto foi construído. Além das obras já citadas, houve outras reformas na região central e portuária, como exemplo as avenidas Central, Francisco Bicalho e Rodrigues Alves, que foram avenidas construídas para serem as principais vias de ligação ao novo porto e ao escoamento de cargas (MELLO,2003). A figura 1 mostra o mapa com a geografia original sobre uma imagem aérea atual da região.

**Figura 1: Comparativo entre a área original do porto em relação à área após a aterragem**

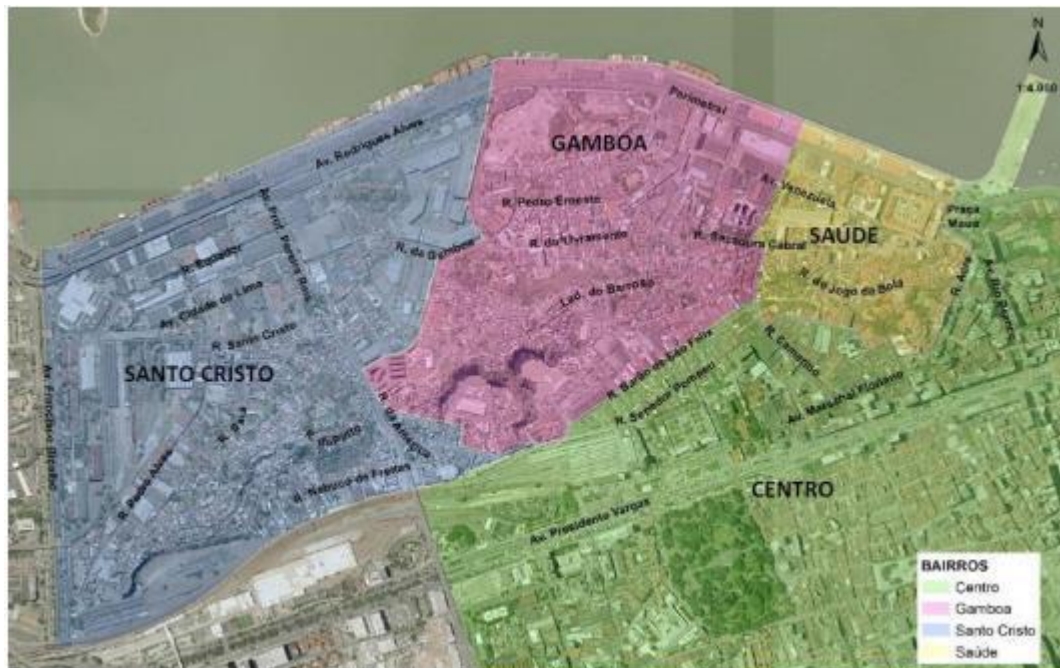


**Fonte: CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro)**



Com a nova estruturação do porto e as intervenções urbanas executadas em 1910, definiu-se uma tipologia de sua ocupação e a estruturação fundiária e viária da área. A região aterrada no início do século deu origem a edifícios de uso mercantil, industrial e logístico, sendo a maioria das atividades praticadas relacionadas ao porto. O espaço aterrado foi transformado em propriedades públicas e foram cedidas por concessão para o setor privado e institucional devido ao financiamento das obras no porto, por meio de empréstimos ingleses à União. Houve um período de desenvolvimento da região após a instalação do novo porto e toda estrutura à sua volta. A região portuária ganhou novas oportunidades de emprego e negócios (MELLO, 2003). Na figura 2, pode-se observar a Região Portuária do Rio de Janeiro que corresponde aos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

**Figura 2: Bairros da Zona Portuária do Rio de Janeiro**



**Fonte: CDURP - Prefeitura do Rio de Janeiro**

Nas décadas subsequentes, a ocupação de áreas livres ocorreu lentamente, com criações de fábricas e oficinas, aumentando a característica de trabalho popular da região. Entretanto, com o passar de alguns anos, o processo de desenvolvimento da região portuária foi sofrendo uma paralisação devido à descentralização de atividades que ocorreu na cidade movida pela revolução urbana, que fez com que houvesse um grande direcionamento da população aos subúrbios e à Zona Sul, fazendo com que as atividades de serviços, comércio de luxo e lazer fossem transferidas para o bairro de Copacabana.

A partir de 1950, o sistema portuário do Rio passou por uma considerável modificação, a entrada de capital e maquinário estrangeiro permitiu a modernização do porto e houve a troca da operação tradicional para um novo sistema de guindastes e contêineres, para esse tipo de instalação era necessário uma região mais ampla (COSTA, 2015). Essa transformação portuária só foi possível devido à necessidade da mudança de localização do porto, que se dirigiu para a área do Caju, ao norte, bem próximo à região do antigo porto. Com isso, muitas instalações, galpões e armazéns do antigo porto foram esvaziados e abandonados, decretando o primeiro colapso da região que hoje é conhecida como Porto Maravilha. Apesar do grande desenvolvimento da identidade cultural até aquele momento, o antigo porto passou a sofrer com forte marginalização em relação ao desenvolvimento socioeconômico e urbano.

Além do desenvolvimento do porto, a malha rodoviária vivia um alto nível de atividade e na década de 1960, o sistema ferroviário da Zona Portuária foi abandonado e sucateado. Com o grande aumento de veículos nas ruas, a cidade do Rio enfrentou congestionamentos nunca antes vistos, um dos fatores que aumentaram esse problema era a ausência de rotas diretas entre Zona Sul e Zona Norte, sendo necessário ter a região central como passagem. As “soluções urbanas” para amenizar o impacto do sistema viário foram as construções de novas vias e túneis e a região portuária como importante ponto de ligação de regiões foi contemplada com algumas vias: a Avenida Presidente Vargas, ligando à Radial Oeste; o eixo da Avenida Professor Pereira Reis e o Viaduto São Sebastião, permitindo a ligação viária entre centro e Zona Sul e a que causaria maior impacto à região, o Elevado da Perimetral, que passou a conectar o Aterro do Flamengo à Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói.

Com todas essas mudanças, a zona do porto do Rio de Janeiro se tornou um local de passagem e ficou isolada do resto da cidade e todas as antigas ferramentas, instalações e equipamentos que eram usufruídos pelo porto foram sucateados e abandonados. A região passou a ser um espaço de abrigo para garagens de ônibus, terminais rodoviários, estacionamentos de caminhões e barracões de Escolas de Samba que, por causa da proximidade com o Sambódromo, ocuparam parte dos galpões e armazéns abandonados.

A Região Portuária da cidade do Rio de Janeiro se transformou em um local de degradação urbana e residual, acentuado pela escuridão e o bloqueio forçado do Elevado da Perimetral, que causou o aumento da poluição visual e sonora, isolou a região das margens da

Baía de Guanabara e tornou-se uma região sombria, atraindo, assim, usos indesejáveis e marginais. Contraditoriamente, a reforma urbana também colaborou para a estagnação e isolamento da região e manchou a importância histórica e cultural da região:

Os bairros portuários ficaram, de certa maneira, à margem da cidade, no tempo e no espaço. À margem até do porto, uma vez que o grande aterro afastou definitivamente os antigos bairros marítimos do mar, e as áreas aterradas nunca chegaram a se integrar realmente com as áreas antigas. Os elos que promoviam a ligação com a cidade iam sendo rompidos lentamente, isolando aos poucos os três antigos bairros portuários. (CARDOSO et. al., 1987, p. 128)<sup>4</sup>

Além da modernização do porto, outro motivo que favoreceu o abandono de imóveis e consequentemente a degradação da Zona Portuária, foi a mudança da capital para Brasília durante o governo de Juscelino Kubitschek, que causou a transferência de órgãos governamentais para a nova capital e fez com que muitos prédios públicos da região ficassem vazios ou subutilizados. A crise na região se agravou junto ao resultado ruim da economia nacional no final dos anos 1980, o que contribuiu ainda mais para o abandono da área, e por consequência, os índices de desenvolvimento humano populacional da região decresceram. (MELLO, 2008)

Com esse cenário, a partir de 1980 ocorreram algumas propostas de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro, e também, houve a priorização do poder municipal em estudos e planejamentos para a recuperação da região baseado em muitas metrópoles mundiais, que aderiram à políticas de recuperação de suas áreas portuárias dentro de um novo contexto de ocupação e uso. Barcelona foi um dos grandes exemplos da época, que a partir das verbas disponibilizadas para os Jogos Olímpicos de 1992, conseguiu transformar e reorganizar sua região portuária, e esse processo viria a ser espelho da cidade carioca nas Olimpíadas de 2016. Ao final do século XX algumas transformações foram feitas para atrair novos olhares e colocar em prática a reurbanização da zona portuária, como a Cidade do Samba e a modernização da Rodoviária Novo Rio, mas não era o suficiente para alcançar resultados expressivos de transformação para a região. (COSTA, 2015)

---

<sup>4</sup> Leticia de Carvalho **GIANELLA** “A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha”. 2013 – Acessado em Novembro de 2021

## **II - O PROJETO PORTO MARAVILHA: DO CONTEXTO AO PLANEJAMENTO E OS OBJETIVOS DA OPERAÇÃO URBANA CONSORCIADA**

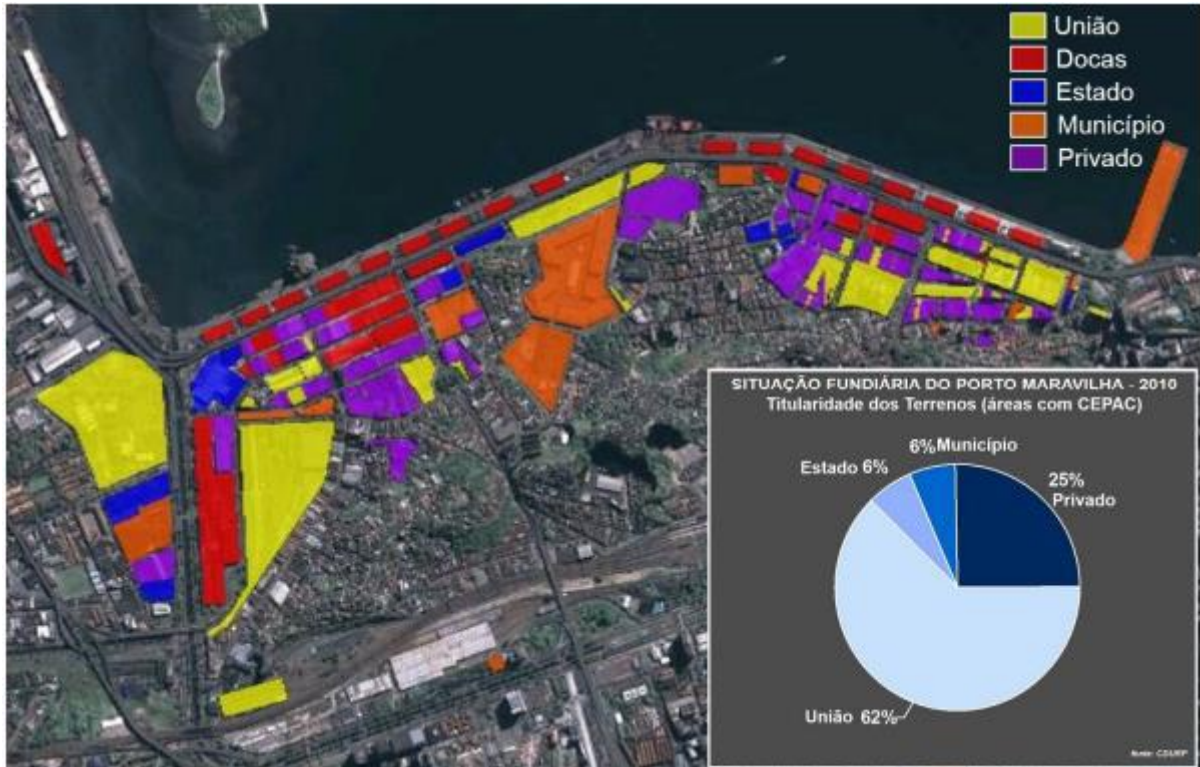
Com o aquecimento do mercado imobiliário e devido à grande quantidade de terrenos livres, houve a expansão imobiliária nos anos de transição dos séculos XX e XXI para as regiões da Barra da Tijuca, Recreio e Jacarepaguá. Outros motivos do favorecimento desse deslocamento para a região oeste do Rio foram os altos preços de moradia na região central e arredores, por proporcionar maior conforto em residir mais próximo ao local de trabalho e a falta de terrenos livres no centro da cidade fez com que poucos empreendimentos fossem lançados naquela região. Nos anos 2000, a taxa de vacância nos imóveis comerciais da região chegava a 5%, além disso, os poucos imóveis ou eram inflacionados ou se esgotavam rapidamente após o lançamento do empreendimento. (COSTA, 2015)

O crescimento do mercado imobiliário na Zona Oeste da cidade começou a ganhar barreiras, devido a problemas de mobilidade urbana e logística. O sistema de transportes carioca não crescia e não se desenvolvia nas mesmas proporções que essa migração populacional. Devido à ausência de transportes públicos, os moradores desses bairros eram obrigados a utilizar seus veículos particulares para se deslocarem, o que gerava grandes congestionamentos na cidade. (ABREU, 2008)

Com o problema de trânsito intenso na Zona Oeste e a necessidade de construção de mais empreendimentos atrelados ao aquecimento da economia, os olhares para a zona portuária mudaram e o planejamento de renovação da zona portuária ficou mais alinhado. A área abandonada durante anos tinha particularidades que se enquadravam em um possível processo de ocupação imobiliária, por possuir grandes territórios e imóveis vazios ou subutilizados com titularidade fundiária em sua maioria sob o controle de entidades públicas (União, Estado e Município). Esse fator fundiário favorecia bastante o planejamento de uma nova utilização para a região, evitaria problemas de desgaste como custo de desapropriações ou negociações vinculadas à especulação imobiliária. Assim, restava apenas ao poder municipal planejar a nova função do território e unir interesses entre os poderes e buscar maneiras de como esse processo de reorganização de território seria legalizado e viabilizado financeiramente. Na figura 3, pode-se observar a proporção de propriedades de titularidade públicas e privadas da região portuária em 2010, que ocorreu a mudança de parâmetros construtivos para o uso dos

CEPACs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), que seria uma maneira para financiar o Projeto Porto Maravilha, como será visto no decorrer do trabalho.

**Figura 3: Proporção de titularidade de terrenos e imóveis disponíveis nas áreas com CEPACs**



**Fonte: CDURP**

Os anos de 2008 e 2009 foram essenciais para decretar de fato a viabilidade do projeto. As esferas dos três poderes ficaram alinhadas por causa das questões políticas e fundiárias com a eleição de Eduardo Paes (PMDB) para prefeito do Rio, pois na época o Governo estadual era dominado pelo mesmo partido e o Governo Federal pelo PT. Além do alinhamento de interesses, na época o mundo estava voltado à cidade do Rio de Janeiro que teria marcos muito importantes, como a exploração do Pré-Sal e recebimento de megaeventos internacionais, como exemplo, ser cidade principal da Copa do Mundo de 2014, ocorrida no Brasil, e o mais importante, ser cidade sede dos Jogos Olímpicos 2016. Com todas as frentes do governo a favor da mudança, com a entrada de grandes investimentos na cidade e a com conclusão de estudos preliminares, apenas restava legalizar o projeto Porto Maravilha e isso foi feito através de uma OUC (Operação Urbana Consorciada) adotando uma PPP (Parceria Público-Privada).

Em novembro de 2009 foi aprovada a Lei Complementar 101 na Câmara Municipal, que estabeleceu a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto Maravilha. O projeto foi construído pela Concessionária Porto Novo (CPN) formada pelas empreiteiras OAS S.A, Odebrecht e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia. O consórcio foi vencedor da licitação do Edital 0001/2010 para contratação, em regime de parceria público-privada, na modalidade concessão administrativa, para realização do serviço de revitalização, operação e manutenção de Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro.

A Operação Urbana Consorciada foi definida para funcionar como uma Parceria Público-Privada (PPP) entre a CPN, lado privado da parceria, que é responsável pelas obras, serviços e manutenção da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) durante o período de 15 anos, prevista no Conjunto de Intervenções do Anexo II da LC-101/2009 e a CDURP, órgão municipal gestor e fiscalizador da Operação. Na lei, determinou-se que a AEIU do Porto do Rio de Janeiro, tivesse a delimitação que compreendesse uma área de aproximadamente 5 milhões de m<sup>2</sup>, que engloba os bairros da Saúde, Gamboa e Santos Cristo, e parte dos bairros do Caju, São Cristóvão, Cidade Nova e do Centro, conforme mostra a figura abaixo.

**Figura 4: Delimitação da Área de Especial Interesse Urbanístico do Porto do Rio de Janeiro**



**Fonte: CDURP - Prefeitura do Rio de Janeiro.**

Na elaboração do projeto, segundo o próprio site oficial do Porto Maravilha, o Consórcio Porto Rio foi criado pela CPN com as mesmas empreiteiras, com objetivo de executar as obras. O consórcio, limitado na AEIU, seria responsável pelo conjunto das seguintes intervenções, conforme listado na tabela 1:

**Tabela 1: Intervenções Urbanas OUC - Porto Maravilha**

Intervenções Urbanas OUC - Porto Maravilha	
1	Reurbanização de vias existentes, implantação de novas vias e trechos de ciclovia, considerando pavimentação, drenagem, sinalização viária, iluminação pública e paisagismo, arborização de calçadas e construção de canteiros;
2	Recuperação, ampliação e implantação de novas redes: coleta e destinação final de esgotamento sanitário, drenagem de águas pluviais, abastecimento de água, energia elétrica e telefonia, gás encanado, além de sistema de melhoria da qualidade das águas do Canal do Mangue. Obras essas concatenadas com a abrangência das intervenções apontadas no item 1;
3	Implantação de nova via – Via Trilhos entre a Avenida Rodrigues Alves e a Avenida Venezuela, paralela a ambas, ligando a Avenida Barão de Tefé à Rua Silvino Montenegro;
4	Implantação de uma via de mão dupla com canteiro central para absorver o tráfego local, incluindo a criação de trecho entre a Rua Silvino Montenegro e a Rua Rivadávia Correia, e alargamento das ruas da Gamboa, Equador e General Luís M. de Moraes;
5	Construção de túnel sob o Morro da Saúde com duas galerias, para a passagem de nova via de mão dupla referida no item 4;
6	Construção do túnel de acesso à Zona Portuária, paralelo ao túnel que substituirá o Elevado da Perimetral até o trecho sob a Praça Mauá e de onde seguirá por sob o atual prédio da Polícia Federal até retornar à superfície na futura Via Binário do Porto;
7	Construção de duas rampas, mediante execução de estrutura e iluminação pública ligando o Viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo, na altura da atual Rodoviária Novo Rio;
8	Previsão de espaço para futura implantação de sistema de transporte público de média capacidade – VLT;

9	Ampliação do túnel existente sob o Morro da Providência para implantação de sistema de transporte público de média capacidade-VLT, mediante execução de pavimentação, abertura e iluminação;
10	Demolição do Elevado da Perimetral;
11	Construção de túnel em substituição ao Elevado da Perimetral partindo do Mergulhão da Praça XV, passando sob a Praça Mauá e emergindo na Av. Rodrigues Alves, na altura da Rua Rivadávia Corrêa;
12	Implantação de mobiliário urbano, tais como abrigos para pontos de ônibus, lixeiras, totens informativos, painéis informativos, cabines de acesso à internet, bancos de praças, relógios de rua, bancas de jornal, quiosques de praia, quiosques de venda de flores, cabines para banheiros públicos e bicicletários;
13	Implantação dentro do perímetro da operação urbana consorciada do sistema cicloviário da Área Portuária, a partir da conexão MAM-Praça Mauá viabilizando o acesso cicloviário do Cais do Porto ao final do Leblon.
14	Construção do Museu de Arte do Rio (MAR) e do Museu do Amanhã.

**Fonte: Porto Maravilha – Site oficial**

Também, segundo o Site Oficial do Porto Maravilha, além da elaboração das obras, a Concessionária Porto Novo, com apoio da CDURP, tinha como função prestações de serviços que eram divididos em duas categorias:

- 1) As Atividades de Rotina, devem ser executadas diariamente, como limpeza e coleta de lixo, fiscalização do trânsito e do funcionamento dos semáforos, situação da drenagem nas ruas, etc;
- 2) Nas Atividades de Início de Planejado, onde é dever da CPN desenvolver um cronograma de atuações para execução de serviços de manutenção e recuperação ou troca do ativo público existente na AEIU, como por exemplo, recuperação e recomposição das calçadas e passeios públicos, pavimentação e recapeamento das vias automotivas, conservação de parques e jardins, poda de árvores, troca de lâmpadas nos postes de iluminação pública, sinalização viárias e recomposição de placas, etc.

Já à CDURP foi dada a tarefa de acompanhar e fiscalizar todas estas atividades, solicitar relatórios, medições e atribuir notas, seguindo critérios técnicos estabelecidos, para regulação dos pagamentos das contraprestações semestrais devidas à CPN por suas operações, garantindo



o andamento das obras e a manutenção da área com a qualidade e responsabilidade propostas para a requalificação da AEIU do Porto.

O método que a prefeitura utilizou para arrecadar recursos financeiros foi através de Certificados de Potencial Adicional Construtivo (CEPAC), títulos mobiliários utilizados para financiar Operações Urbanas Consorciadas, podem ser negociados livremente em balcões organizados, porém só poderão ser conversíveis em direito de construir apenas uma vez. Tem mecanismo de negociação e fiscalização similar ao dos títulos do mercado financeiro, não possuem valor de face, pagamento de cupom e nem amortização do principal. Os investidores que compram esse terreno virtual são desenvolvedores do setor imobiliário, além dos proprietários dos terrenos e investidores financeiros que estão apostando na valorização da região e consequente valorização dos CEPACs. (CABRAL, 2011)

Com a emissão de CEPACs, são gerados direitos adicionais de construção nas áreas delimitadas pelas Operações Urbanas e a Lei Municipal Complementar 101/2009 aumenta o potencial construtivo nos respectivos espaços a partir dos novos parâmetros urbanísticos. O mapa, retratado na figura 5, mostra os novos gabaritos permitidos na sub setorização gerada com a implementação destes novos parâmetros urbanísticos sobre a AEIU do Porto do Rio de Janeiro.

**Figura 5: Novos gabaritos permitidos com a implementação de CEPACs na região portuária**



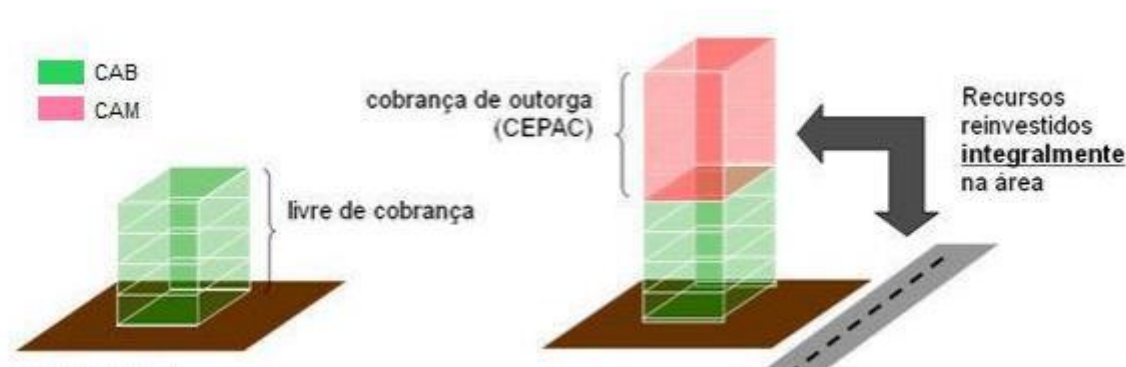
**Fonte: CDURP - Prefeitura do Rio de Janeiro**

Para ter acesso ao direito, o proprietário precisa comprar CEPACs emitidos pela prefeitura, o valor arrecadado é destinado ao investimento em infraestrutura na região, servindo como técnica de financiamento de renovação urbana a partir do próprio valor criado pela operação, não onerando as contas e orçamento público. A Comissão de Valores Imobiliários tem a responsabilidade de registrar e fiscalizar as emissões de CEPACs das OUCs. O preço definido para cada CEPAC foi de R\$545,00<sup>5</sup> e seu volume total foi de 6.436.722 unidades para serem leiloados. O leilão foi arrematado pela Caixa Econômica Federal, totalizando um aporte de aproximadamente R\$3,5 bilhões<sup>6</sup>, garantindo capital necessário para viabilizar o projeto. A figura 6, mostra a alteração do gabarito da edificação que é oriunda do direito promovido pela CEPAC.

<sup>5</sup> “PORTO MARAVILHA” disponível em <<http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudosTecnicos.aspx>>

<sup>6</sup> Prefeitura da Cidade do RIO DE JANEIRO, Suplemento ao Prospecto da OUCPRJ - 14 de junho de 2011

**Figura 6: Esquema da aplicação de investimentos vindos dos CEPACs**



**Fonte: CDURP - Prefeitura do Rio de Janeiro**

É importante notar que a expectativa de compras de CEPACs deve-se muito à expectativa da valorização imobiliária e do local, devido às mudanças que o projeto traria para a região, conforme veremos mais à frente neste trabalho.

Além das atividades envolvidas diretamente com a concessão e reurbanização, a CDURP, junto à CPN, possui um importante papel no planejamento e no desenvolvimento social da população residente na região portuária, através da implantação de dois programas estratégicos, o Porto Cidadão e o Porto Cultural. Como menciona o artigo 36 da Lei Complementar 101/2009, ao menos 3% da quantia gerada pela venda de CEPACs deverá ser atribuída à recuperação e valorização do patrimônio, à estimulação da atividade cultural e à implantação de ações que tenham o caráter de desenvolvimento socioeconômico dos habitantes da região da OUC. Assim, a prefeitura do Rio de Janeiro, através da CDURP, formulou estes programas.

A região da Zona Portuária possui diversos traços e marcas históricas e culturais, a CDURP passou a ter o papel de preservar essa forte característica de extrema importância para a história do país. Há diversos patrimônios materiais e imateriais, a região é conhecida como o berço do samba, tem clara vocação cultural, com manifestações artísticas que marcam a identidade do porto. Obras de grandes arquitetos, trapiches redescobertos, representações da cultura afro-brasileira e galpões ferroviários, por exemplo, são parte da diversidade cultural que configura esta zona. Segundo o Site Oficial do Porto Maravilha, o Programa Porto Maravilha Cultural tem como suas principais frentes: a preservação e valorização da memória e das manifestações culturais; a valorização do patrimônio cultural imaterial; a produção e difusão de

conhecimento sobre a memória da região; a recuperação e restauro material do patrimônio artístico e arquitetônico; e a exploração econômica dos patrimônios material e imaterial, respeitados os princípios de integridade, sustentabilidade, inclusão e desenvolvimento social.

A Zona Portuária e seus habitantes possuem um histórico carente e de segregação do restante da cidade, como apontado anteriormente. O efeito da especulação imobiliária causado pela valorização atingida pela requalificação da região acaba prejudicando e em muitas situações expulsando os habitantes de renda mais baixa da região que só tinha possibilidade de viver nestas áreas por serem segregadas, afastadas e desvalorizadas, sendo não atrativo para especuladores. Buscando evitar esse problema, foi criado o Programa Porto Cidadão, com objetivo a auxiliar os moradores tradicionais da região, alcançando e proporcionando condições para que estes consigam participar das novas oportunidades e se desenvolver concomitantemente à essa melhoria, possibilitando assim permanecer na região valorizada.

O Porto Maravilha Cidadão é um programa em parceria com outros órgãos públicos, organizações sociais e setor privado e promove, foi feito com objetivo de preparar os habitantes para as mudanças daquele momento, causadas pelo projeto e transformações urbanas que estavam sendo planejadas na região, promovendo iniciativas para o desenvolvimento socioeconômico e para a promoção de equidade de etnia e gênero, pelo desenvolvimento de oportunidades que fomentam, valorizam e buscam apoiar o potencial humano da Zona Portuária. Na tabela 2, estão as principais ações que envolvem o Projeto Porto Cidadão:

**Tabela 2: Ações do Programa Porto Maravilha Cidadão**

Programa Porto Maravilha Cidadão	
1	Ações de apoio ao micro e pequeno empresário: em parceria com o Sebrae- RJ, micro e pequenos e empreendedores ganham suporte para acompanhar o desenvolvimento da nova economia da região. Consultorias para melhorar gestão, qualificar produtos e serviços e ampliar a inserção no mercado são algumas das ações em andamento;
2	Apoio a programas de Habitação: novos imóveis para Habitação de Interesse Social (HIS) estão em construção na área e seu entorno. A Secretaria Municipal de Habitação é a principal parceira nessa linha de ação
3	Promoção de incentivos fiscais: normas fiscais atrativas foram criadas especialmente para a impulsionar o desenvolvimento e a preservação da região. Proprietários de imóveis de importância histórica, cultural, ecológica ou paisagística que mantiverem seus imóveis em bom estado de conservação poderão obter isenção de dívidas de IPTU. Moradores e donos de imóveis podem parcelar dívidas de impostos municipais em condições especiais. Novas construções têm isenção de IPTU por 10 anos
4	Geração de empregos: numa ação integrada à Secretaria Municipal de Trabalho e Emprego, o Balcão de Empregos Porto Maravilha cadastra e forma trabalhadores especializados para o novo ciclo econômico. Empresas são estimuladas a oferecer vagas de forma sistemática para o balcão e a empregar preferencialmente moradores da região portuária
5	Educação para a cidadania: campanhas educativas, como Caminhadas Contra a Dengue e Mutirões de Limpeza, fazem parte da rotina de trabalho no Porto Maravilha. Juntos, os programas Porto Maravilha Cidadão e Porto Maravilha Cultural complementam a Operação Urbana Porto Maravilha, com o objetivo de apresentar a viabilidade de se recuperar e requalificar espaços urbanos degradados em sintonia com o desenvolvimento socioeconômico, para que a especulação imobiliária e a valorização do capital não venham a ser o viés principal

**Fonte: Porto Maravilha – Site oficial**

### **III. Os Legados para a Região Portuária: prós e contras da revitalização urbana**

As Olimpíadas Rio 2016 foram um grande trampolim para o desenvolvimento da cidade e, com a viabilidade do Projeto Porto Maravilha, a Região do Porto foi drasticamente impactada. Uma área que, inicialmente, era ignorada por muitos, passou a ser um novo ponto turístico da cidade com todas as mudanças. O local ganhou diversas opções para turismo e lazer. Além disso, as obras ligadas à mobilidade urbana foram cruciais para essa transformação, com a derrubada da perimetral e a construção de túneis e do VLT, além de transformarem o trânsito e deslocamento, proporcionaram melhorias visuais e ambientais no território. Essas mudanças influenciam diretamente na valorização da região que antes era degradada e ignorada por muitos, pois passou a atrair mais olhares por parte de empresas privadas. A junção de todos esses fatores causam efeitos sobre a população residente da Zona Portuária, inclusive a mais pobre.

#### **III.1 - TURISMO, CULTURA E LAZER**

O turismo é um componente que se destaca, que se articula com os demais segundo uma visão de modernização e desenvolvimento da área. A capacidade turística e cultural da região portuária do Rio de Janeiro é significativa, principalmente após a revitalização, uma vez que, no território, a história dos bairros portuários se dialoga com o desenvolvimento econômico, social e cultural da cidade, como sede do antigo mercado de escravo, ponto de encontro de sambistas como Pixinguinha, Donga e João da Baiana e como local da mais importante emissora da época de ouro do rádio, a Rádio Nacional. (ARAÚJO, 2014)

A Região Portuária recebeu aproximadamente quatro milhões de visitantes durante os jogos olímpicos de 2016, foi um acontecimento expressivo, o que provocou um grande aumento no comércio da região. A área de três quilômetros de revitalização é exemplo de como o turismo cria emprego e renda. A programação cultural entre os períodos da Olimpíada e a enorme concentração de atrativos fez com que triplicasse a receita dos prestadores de serviços e comerciantes da região. (MINISTÉRIO DO TURISMO, 2016)

O Museu do Amanhã, uma das mais relevantes construções do Projeto Porto Maravilha, foi erguido sobre o Pier Mauá e traz temas como a ciência e a linguagem expressiva da arte, utilizando tecnologia, em ambientes imersivos, instalações audiovisuais e jogos, gerados a

partir de análises científicas que foram desenvolvidas por especialistas e dados divulgados por instituições por todo o mundo. O conteúdo é apresentado de forma sensorial, interativa e conduzido por uma narrativa, analisando o passado, apresentando tendências do presente e explorando possíveis eventos para as próximas cinco décadas, partindo de perspectivas de sustentabilidade e de convivência. O museu ocupa 15 mil metros quadrados, só sendo possível construí-lo no local devido ao aterramento ocorrido no início do século XX. (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021)

Após as Olimpíadas, no dia 10 de setembro de 2016, o museu alcançou 1 milhão<sup>7</sup> de visitantes, reforçando ainda mais a importância cultural e da arte para o crescimento da região do Porto. No final do ano de 2019, o local alcançou a marca de 4 milhões<sup>8</sup> de visitantes em menos de quatro anos de funcionamento, tornando-se uma grande atração turística não só para a Zona Portuária, mas também para o Brasil, sendo o espaço mais visitado da América Latina.

**Figura 7: Museu do Amanhã**



**Fonte: Diário do Rio**

<sup>7</sup> “Museu do Amanhã alcança marca histórica de 1 milhão de visitantes neste mês” 2016. Disponível em <<https://www.portaleventos.com.br/news/Museu-do-Amanha-alcanca-marca-historica-de-1-milhao-de-visitantes-neste-mes>>. Acesso em Outubro 2021

<sup>8</sup> “Museu do Amanhã atinge marca de 4 milhões de visitantes nesta terça-feira”. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/11/19/museu-do-amanha-atinge-marca-de-4-milhoes-de-visitantes-nesta-terca-feira.ghtml>> . Acesso em Outubro de 2021

Outro local que fomenta o turismo e a cultura na Zona Portuária é o Museu de Arte do Rio (MAR). Foi construído através de uma reabilitação feita em dois edifícios que constituem o complexo do porto, sendo respeitada a estrutura histórica de cada edificação. O local possui 15 mil metros quadrados. Ao lado do museu se localiza a Escola do Olhar, voltada para educação e desenvolvimento de programas de formação continuada em arte e cultura visual com professores e educadores. Em 2016, o MAR recebeu 403 mil visitantes (MUSEU DE ARTE DO RIO, SITE OFICIAL, 2016).

**Figura 8: Museu de Arte do Rio (MAR)**



**Fonte: Diário do Rio**

Já o Aquário Marinho do Rio, localizado na Praça Muhammad Ali, na Gamboa, é um local de visitação aberta ao público e de gestão privada. É o maior aquário da América do Sul, possui 26 mil m<sup>2</sup> de área e 4,5 milhões de litros de água, além de 8 mil animais de 350 espécies diferentes. Além disso, a estrutura promove outras atividades como o Museu da Ciência promove exposições sobre temas que se relacionam à vida e ao ambiente marinho, o Centro de Pesquisa Científica que possui parceria com universidades e outros centros de pesquisa e o Centro de Educação Ambiental que promove cursos, programas e eventos. (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021)

Além das grandes construções, a obra Porto Maravilha possibilitou a renovação dos Galpões da Gamboa, que eram utilizados como armazéns comerciais há décadas atrás. Após anos desativado, o espaço de 18 mil metros quadrados foi reformado e reativado através do



Programa Porto Maravilha Cultural, oferecendo uma ótima estrutura para eventos e festivais. A reestruturação cultural do porto não parou por aí, atrações como as extensas pinturas ao longo do Cais do Porto, que antes era formada pela fachada de edifícios em situações precárias e que foi transformada em uma “galeria a céu aberto”. Outros pontos culturais que podem ser visitados na região do porto são: o Cais de Valongo e da Imperatriz, o sítio arqueológico denominado Cemitério dos Pretos Novos, a Igreja São Francisco da Prainha e o Centro Cultural José Bonifácio, que foram restaurados devido ao programa Porto Maravilha Cultural. (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021)

### **III.2 - A NOVA MOBILIDADE URBANA CARIOCA**

A mobilidade urbana também é um ponto muito importante a ser abordado nesta transformação. A região central do Rio passou por uma grande reestruturação de suas vias, o elevado da perimetral, via de ligação para outras regiões foi demolido, para a construção de túneis com o mesmo trajeto, possibilitando melhorias tanto no fluxo viário, quanto ao lado ambiental e visual da região. Além disso, O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) inovou o meio de transporte no local, permitindo a conexão entre os bairros centrais de uma maneira sustentável. (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021)

#### **III.2.1 - A REFORMULAÇÃO DAS VIAS NA ZONA CENTRAL: O CASO PERIMETRAL**

Em seu contexto, o projeto Porto Maravilha, tinha o objetivo de tornar a Zona Portuária do Rio uma área mais harmônica e limpa, entretanto, havia uma grande barreira para isso, o Elevado da Perimetral. Como já mencionado no trabalho, o Elevado possuía grande importância para a cidade por ligar a Zona Sul e Norte sem a necessidade dos veículos passarem pelo centro da cidade. Sua demolição causou diversas polêmicas, foi discutida por diversas frentes da sociedade e quase foi embargada pelo poder público. A crise financeira junto ao custo da obra gerava contradições e, além disso, o transtorno que a demolição causaria não só para moradores e os frequentadores da região, mas também para o trânsito da cidade, com o fechamento da via ao decorrer do tempo da obra. Todos esses problemas fizeram com que fosse feito um Plano de Mitigação de Impactos para que a obra pudesse ser feita.

Entretanto, a continuação do viaduto não deixaria que o “sonho” de revitalização do da região portuária acontecesse, pois a via contribuía para a degradação do espaço, causando

esvaziamento e abandono para o local<sup>9</sup>. A substituição da perimetral por uma nova via para fluxo de veículos proporciona de fato a revitalização da área de um modo sustentável e conseqüentemente a valorização, com uma nova paisagem, baseada pelo resgate do patrimônio histórico e arqueológico do local, possibilitaria a melhora na qualidade de vida dos moradores e fomentaria o movimento turístico e conseqüentemente melhorias na economia, em serviços e também na segurança da Zona Portuária. Assim, o novo conceito que surge prioriza e valoriza os espaços abertos e os ambientes coletivos.

A demolição da perimetral fez com que a região se transformasse e criou uma nova mobilidade urbana para a Zona Portuária. Possibilitou a criação de espaços para pedestres, como já mencionado na monografia, foram implantados 17 km de ciclovias e foram construídos meios de transporte que possibilitaram melhorias na mobilidade urbana: um novo complexo de vias e túneis, VLT, que possibilitou a ligação entre diversos pontos da região central, inclusive do Aeroporto Santos Dumont, ciclovias e o teleférico. Além disso, parte da Avenida Rio Branco foi fechada para servir apenas de circulação de pedestres e bicicletas. A figura 9, apresenta o novo complexo na zona central do Rio e na região do porto.

---

<sup>9</sup> PORTO MARAVILHA <<https://portomaravilha.com.br/perimetral>> Acesso em Setembro 2021

**Figura 9: Nova mobilidade urbana da região central e portuária do Rio de Janeiro**



**Fonte: Site Oficial - Porto Maravilha**

### III.2.2 - AS VIAS BINÁRIO DO PORTO E EXPRESSA

A substituição do Elevado da Perimetral e da Avenida Rodrigues Alves pelas novas vias e túneis transformou a forma de enxergar a mobilidade urbana da região portuária. A CET-RIO<sup>10</sup> estimou que a obra reduziria de 10% a 15% a quantidade de veículos em circulação no Túnel Rebouças durante a hora do rush da manhã, além da queda de 20% a 25% no fim da tarde. Já no túnel Santa Bárbara a estimativa seria de 15 a 20% pela manhã e de até 25% no fim do dia. Em junho de 2016, no primeiro dia de abertura da galeria Caju-Zona Sul, as mudanças já haviam contribuído para reduzir a quantidade de carros em circulação nos túneis da Zona Sul. Apenas o Rebouças registrou uma redução de 34% no volume de tráfego.

Inaugurada no fim de 2013, a Via Binário do Porto, possui aproximadamente 3,5 Km de extensão e faz a ligação entre a Avenida Rio Branco à Rodoviária Novo Rio nos dois sentidos e há 3 faixas em cada um deles, possuindo várias saídas para distribuição interna do tráfego da Zona Portuária. Em seu percurso, há também o Túnel RIO 450, construído abaixo do nível do

<sup>10</sup> “Túnel na área do Porto tem 2º trecho aberto” 2016. Disponível em: <<https://creci-rj.gov.br/tunel-na-area-do-porto-tem-2o-trecho-aberto>> . Acesso em Setembro de 2021



**Figura 11: Via Expressa da Zona Portuária do Rio de Janeiro**



**Fonte: Site Oficial - Porto Maravilha**

Em 2016, segundo dados da CET-Rio<sup>11</sup>, desde que a Via Expressa foi inaugurada, foi registrada melhora de 10,5% na velocidade média na região Central, chegando a 17% nos horários de pico. A CET-Rio destaca também como reflexo da transformação da Zona Portuária o aumento na velocidade média de 40% na Av. Rio de Janeiro, de 15% na Rua Primeiro de Março, de 12% no Viaduto do Gasômetro, 9% na Av. Presidente Vargas, 50% na Av. Brasil (entre Caju e Francisco Bicalho), 12% no Túnel Rebouças e 21% no Túnel Santa Bárbara. Segundo a prefeitura, o processo de racionalização das linhas de ônibus também contribuiu com os resultados. Além da melhoria na mobilidade viária, a parte subterrânea das vias permitiu a transformação do trecho da Praça Misericórdia ao Armazém 8 na Orla Conde. São 3,5 km de extensão para circulação de pedestres, ciclistas e VLT.

Apesar das melhorias, a retirada da Perimetral, por um lado, atrapalhou a vida dos moradores da região. Demolida em 2013, a via foi, por décadas, uma importante rota de ônibus acessível para os habitantes da Região do Porto, enquanto o túnel e a via expressa são inacessíveis a eles. (BARBER, 2016)

<sup>11</sup> “Cariocas ganham tempo no trânsito após obra do Porto” 2016. Disponível em: < <https://creci-rj.gov.br/cariocas-ganham-tempo-no-transito-apos-obra-do-porto/>>. Acesso em Setembro de 2021

### III.2.3. VLT (VEÍCULO LEVE SOBRE TRILHOS)

O VLT Carioca<sup>12</sup>, uma das grandes obras da região central e da região portuária do Rio, foi construído com objetivo de distribuir e interligar diversos sistemas de transporte que se localizam pela região Central do Rio de um modo mais sustentável. Utilizando o VLT, os passageiros podem fazer conexões com a rodoviária, a Central do Brasil, barcas, navios, metrô, BRTs, linhas de ônibus convencionais e o teleférico da Providência. O sistema possui 28 km de percurso com 29 paradas inauguradas entre 2016-2017 e 2019, cada veículo tem capacidade de transportar 420 passageiros, totalizando seu potencial de transporte diário em 300 mil pessoas passando por bairros históricos centrais do Rio como Gamboa, Saúde, Santo Cristo e as favelas de Providência, Pedra Lisa, Moreira Pinto e São Diogo, e partes de São Cristóvão, Centro, Caju e Cidade Nova.

Além de servir como meio de locomoção entre os diversos sistemas de transporte públicos e para distribuição de passageiros nas regiões e bairros que ficam em seu caminho, o VLT é considerado um meio de transporte público menos poluente que utiliza energia elétrica como fonte de energia e não emite nenhum barulho ao se locomover. Segundo a prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, o projeto teve custo de R\$ 1,157 bilhão (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021). Apesar de ser considerado uma inovação e uma utilidade positiva para os cariocas e turistas, há problemas que surgiram com a sua criação.

Constantes atrasos durante as obras e a falta de comunicação do governo causaram diversos transtornos aos moradores dos bairros da Zona Portuária (Gamboa, Santo Cristo e Saúde) devido à sujeira, perigo e barulho da obra. Todo o processo de obra e de atrasos restringiu os negócios, a mobilidade e o lazer dos bairros, além de ter que retirar centenas de árvores antigas que forneciam sombra para abrir espaço à obra. Apesar do corte das linhas de ônibus terem beneficiado o tempo de locomoção de trânsito na região central, durante o período de obras, muitos moradores enfrentaram a falta destas para se locomover para o trabalho, escola ou outros lugares. No total foram cortadas 28 linhas de ônibus que atendiam os moradores da Região do Porto com o acesso à Zona Sul e à Zona Norte e 21 linhas foram encurtadas para permitir a construção do VLT. (BARBER, 2016)

---

<sup>12</sup> “Sobre o VLT”. 2018. Disponível em: <<https://www.vltrio.com.br>> . Acesso em Novembro de 2021.

Com o término da obra, a praticidade do VLT para os moradores da região é contestada. Muitos dos moradores relataram que o intervalo entre a passagem de um transporte e outro que é de 15 minutos e a velocidade lenta não torna o VLT uma forma eficiente de transporte. A implementação do VLT não só prejudicou a locomoção dos moradores, mas também impactou negativamente os pequenos negócios da região e a economia informal dos vendedores ambulantes do local. No bairro da Gamboa, durante os três anos de obras, diversos pequenos restaurantes e negócios tiveram que fechar devido a restrição de pedestres e a interrupção total do fluxo de carros que costumava trazer consumidores. Assim, torna-se questionado o impacto positivo para os moradores de baixa renda da Zona Portuária. A priorização das atividades e entidades privadas, o comércio formal, o turismo e a classe trabalhadora de média e alta renda da região portuária e central do Rio impactavam negativamente a classe mais pobre que morava por lá. Consequentemente, outros problemas surgiam, como a especulação imobiliária. (BARBER, 2021)

A figura 12 apresenta o mapa do VLT com suas respectivas linhas. A linha 1 faz a interligação do Aeroporto Santos Dumont à rodoviária Novo Rio, passando pela Avenida Rio Branco, Praça Mauá e Zona Portuária. A linha 2 faz interligação aos trechos da Linha 1 próximos à rodoviária e vai em direção a Praça XV, passando pela Central do Brasil e à Praça da República. Já a Linha 3, finalizada em 2019, liga ambas as linhas na altura da Avenida Marechal Floriano e segue em direção a Central do Brasil.

**Figura 12: Mapa da malha do VLT carioca**



**Legenda: VLR Rio - Site Oficial (2021)**

### III.3 - O PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO: DESLOCAMENTO HABITACIONAL E A ESPECULAÇÃO IMOBILIÁRIA

A reformulação da Zona Portuária trouxe muitas melhorias para a cidade do Rio de Janeiro, entretanto, apesar das expectativas do desenvolvimento para a região, esses benefícios trazem impactos à população residente do local, principalmente à classe mais pobre. A mercantilização da cidade e o marketing de empreendimentos turísticos tem o objetivo de gerar uma imagem da cidade através da organização de espaços urbanos espetaculares como forma de atrair capital e pessoas desejáveis, num período de competição interurbana. (PÚBLIO, 2008)

Foi necessário que diversos fatores convergissem para que os poderes público e privado realizassem uma intervenção urbana no local em certo período. A restauração urbanística da região abandonada era um dos pontos visados por essa parceria. Essa falta de atuação do governo durante anos trazia riscos à integridade física e segurança dos habitantes, trabalhadores ou os que passam por ali no dia a dia, essas características davam indícios que aquela área necessitava de investimentos e intervenção. Entretanto, além de uma simples reforma, voltada para os moradores do local, o processo esteve diretamente submisso aos interesses privados,



ligados principalmente ao setor imobiliário, às grandes empresas de obras públicas, aos conglomerados financeiros e ao setor turístico. (GAFFNEY, 2012)

Dito isso, a revitalização urbana ocorrida na Zona Portuária contém uma mistura de diferentes intervenções que, muitas vezes solicitada por interesses privados, mudou o projeto original. Dentre essa mescla de frentes de intervenções, segundo Igrejas, o turismo se destaca, e acaba se articulando com os demais elementos, em uma visão de desenvolvimento e modernização da área. A autora ainda diz que:

(...) tais reformas urbanas, como a da zona portuária do Rio de Janeiro na atualidade, têm utilizado o turismo, a cultura e lazer como recursos para diversificação e desenvolvimento das atividades econômicas, bem como aporte ideológico de legitimação para as estratégias de planejamento que são apresentadas visando à renovação e construção de novas funcionalidades de partes de cidades que deixaram de atender aos interesses do capital em grande escala ou mesmo tornam se impeditivos a este (...) é um plano de intervenção bastante amplo, que abarca melhorias e ampliação do sistema de esgotamento sanitário; preservação do patrimônio histórico através da reforma de diversos imóveis tombados da área que se encontram em ruínas, entre os quais estão alguns casarios com fins de habitabilidade e construção de casas na região, o que contempla também a questão habitacional; a dotação de tecnologia de ponta com o intuito de atrair empresas e investimentos e, por fim e não menos importante, a transformação do resultado de toda a intervenção em um novo símbolo para o turismo nacional (IGREJAS, 2012, p. 36-37)

Essas mudanças causam o processo de gentrificação, que significa a saída de pessoas de baixa renda para o ingresso de outras com maior poder aquisitivo, ou seja, a substituição da característica social da região. Com o alto investimento e enobrecimento da região, o interesse do setor imobiliário é evidente<sup>13</sup>. Ao decorrer da obra, com todos os anúncios e mudanças, como as melhorias turísticas, a Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) nas favelas da região, melhorias e cobranças dos serviços (água e luz), o valor do solo urbano aumenta, gerando um maior custo de vida e uma maior especulação, que é incrementada pelo setor imobiliário com a fomentação de projetos residenciais e pelos CEPACs, que propiciavam benefícios para as construtoras. Nos primeiros anos do projeto, empreiteiras compraram terrenos baratos, pois a Região Portuária era desvalorizada, caracterizada como estando em ruínas e violenta. Apesar da legislação que obriga as autoridades a priorizar o uso de terrenos públicos para habitação social, a maioria dos novos empreendimentos em terrenos da região que antes eram públicos é de natureza comercial. Segundo dados da FIPE/ZAP<sup>14</sup>, os preços de imóveis localizados na

<sup>13</sup> “Caminhos da valorização imobiliária do Rio” 2013. Disponível em: <<https://creci-rj.gov.br/valorizacao-imobiliaria-rio/>> . Acesso em Outubro de 2021

<sup>14</sup> Alan C. SIQUEIRA “A preparação do Rio de Janeiro para os Jogos Olímpicos de 2016 e os impactos

zona portuária entre janeiro de 2008 e abril de 2014, possuíram um aumento considerável. Os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde tiveram uma valorização de respectivamente 183%, 346% e 286%, já os bairros próximos da Zona Portuária como Centro e Lapa, tiveram cerca de 280%.

**Tabela 3: Valorização imobiliária em bairros centrais do Rio de Janeiro no período de 2008 a 2014**

Região administrativa	Bairro	Mês	Valor m2	Variação no período
I RA POSTUÁRIA	SANTO CRISTO	08/09	R\$ 1.667	183,56%
		04/14	R\$ 4.727	
	GAMBOA	05/08	R\$ 1.514	346,30%
		04/14	R\$ 6.757	
	SAÚDE	01/09	R\$ 1.714	286,52%
		04/13	R\$ 6.625	
	CAJU	08/09	R\$ 1.571	78,80%
		03/13	R\$ 2.809	
II RA CENTRO	CENTRO	01/08	R\$ 2.177	280,34%
		04/14	R\$ 8.280	
	LAPA	01/08	R\$ 2.431	279,14%
		04/14	R\$ 9.217	
	BAIRRO DE FÁTIMA	01/08	R\$ 1.948	323,31%
		04/14	R\$ 8.246	

**Fonte Adaptada: FIPE/ZAP, 2014.**

Além dos expressivos aumentos de preços, as intervenções afetaram diversas áreas ocupadas pela população de baixa renda, que detinham situação fundiária irregular e que foram ocupadas ao longo do tempo pela negligência do poder público, concomitantemente com o esquecimento de décadas da região pelo setor imobiliário. As expulsões de moradores das Comunidades da Providência e Pedra Lisa para a construção do teleférico eram frequentes, e de habitantes de alguns casarios, com alegação das instituições donas dos imóveis como interesse social urbanístico, entretanto, esses casarios serviram como alavanca e incremento ao mercado imobiliário. Isso mostra o desrespeito ao direito à cidade e incapacidade do Estado em promover inclusão social dos grupos menos favorecidos, focando apenas em políticas de interesses destes grandes grupos econômicos e financeiros, ou seja, houve o uso do discurso de

desenvolvimento social, contradizendo assim o que foi feito. O resultado disso foi a segregação socioespacial através da transferência dessas famílias para outras áreas com fraca infraestrutura urbana e sem segurança, além de serem mais distantes dos locais de trabalho. Outro método de remoção que o poder público utilizou foi a opção de recebimento de indenização, que não viabilizaria as famílias a comprarem algum imóvel próximo ao local da antiga residência. O processo de expulsão basicamente serviu para beneficiar investimentos imobiliários e turísticos, o que alimentou a especulação imobiliária (NELSON, 2019).

## CONCLUSÃO

Sem dúvida, o Projeto Porto Maravilha trouxe mudanças significativas para a população carioca. A reestruturação organizada pela Parceria Público-Privada fez com que a região ganhasse uma nova característica, principalmente marcada pelo lazer e turismo. Como mostrado no trabalho, a região foi esquecida durante anos na sombra da perimetral, e voltou a respirar através da cultura e da revitalização urbana que mudou o paisagismo da região. Entretanto, o grande investimento com obras traz vantagens e desvantagens.

Quando se olha para o lado urbanístico, turístico e econômico a melhoria é perceptível. Os novos pontos de lazer da região portuária, como o Museu do Amanhã, O Museu de Arte do Rio e o Aquário, afetaram drasticamente o fluxo de pessoas no local que, conseqüentemente, impactam setores econômicos como o comércio<sup>15</sup>, gerando assim mais empregos. Além disso, houve a preservação e valorização da cultura e história da região com a restauração de espaços como a Igreja da Prainha e Centros Culturais, por exemplo. A Praça Mauá virou um novo ponto da cidade que permite aos cariocas e turistas passarem seu tempo, com diversas opções de lazer e com uma linda paisagem da Baía de Guanabara. (PORTO MARAVILHA, SITE OFICIAL, 2021)

Quando falamos de paisagem, é importante citar o desmonte da Perimetral, que permitiu essa forte mudança na região. Na época, a obra foi criticada por criar diversos problemas para região e para a população, entretanto, foi devido a essa mudança viária que a Zona Portuária pôde ganhar uma nova cara. Sem essa interferência, muitas obras não poderiam ter sido feitas e a região ainda estaria sob as suas sombras do Elevado. Além disso, a construção das novas vias Binário e Expressa fez com que a mobilidade da região Central e da cidade como um todo melhorassem, somado a isso, os túneis ali construídos viabilizaram também a elaboração do Projeto e da extensa área de lazer. Os lados tecnológico e ambiental também fizeram parte do projeto com a implantação do VLT, que trouxe uma nova visão de sustentabilidade não só para a região, mas para a cidade do Rio.

---

<sup>15</sup> “Dos negócios na Zona Portuária, alimentação é o que mais cresce” 2018. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/museu-do-amanha-atinge-a-marca-de-3-milhoes-de-visitantes/>>. Acesso em Outubro 2021

A lei complementar 101/2009 que instituiu o projeto exigia que o governo implantasse ações que promovessem o desenvolvimento social e econômico para a população local, somado a isso, o Projeto que por muitas vezes foi usado como ferramenta em prol do desenvolvimento social, cita-se aqui o Projeto Porto Cidadão, que foi implantado exatamente para o acompanhamento e desenvolvimento dos habitantes carentes do porto. Apesar disso, as obras foram marcadas por tentativas de remoções de moradores e pela desvalorização desses. O projeto não garantia o direito à cidade e pelos que ali estavam, e sim para outros, uma classe social diferente daquela. Ou seja, a mercantilização da Zona Portuária era o principal objetivo do Projeto.

O primeiro ponto a ser citado é o descaso do governo com os moradores durante as obras, uma vez que muitos foram prejudicados e não houve nenhum amparo público. O atraso das obras não só prejudicou o dia a dia dos moradores, mas também pequenos comércios da região, que tiveram que fechar devido à inacessibilidade do local. A expulsão compulsória dos moradores da região, que durante décadas foi desvalorizada pelo governo, indo contra tudo que foi falado anteriormente, causando uma segregação socioespacial.

A especulação imobiliária também foi um fator muito importante que ajudou a dar a resposta de quem foi priorizado no projeto. A soma de grande investimento, da valorização, as características territoriais e a estratégia de financiamento do projeto, através dos CEPACs, gera alto interesse do setor privado, inclusive do imobiliário. A tática de aquisição de empresas de terrenos junto à Parceria Público-Privada, fez com que o objetivo principal fosse a mercantilização do local e não o desenvolvimento social dos habitantes da Zona do Porto, que por muitos anos sofreram com o abandono e precariedade da região.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ABREU, Maurício de Almeida. A Evolução Urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPP, 2008

ARAÚJO, Júlia.; Távora, F.C.; MENESES, J.; et al. “Maravilha de porto? História Biblioteca Nacional” 2014.

ARQUIVO NACIONAL. “Construindo a Corte: o Rio de Janeiro e a nova ordem urbana.” Arquivo Nacional, 2007.

BARBER, M. “Moradores da Região Portuária Sofrem com as Obras Intermináveis do VLT”. 2016. Disponível em <<https://rioonwatch.org.br/?p=23959>> : .Acesso em Outubro de 2021.

CDURP “Prefeitura do Rio de Janeiro <[http://www.rio.rj.gov.br/web/cdurp\\_portomaravilha](http://www.rio.rj.gov.br/web/cdurp_portomaravilha)>. Acesso em Outubro de 2021

CABRAL, Sérgio Lopes. “Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro – PORTO MARAVILHA.” 2011. Disponível em: < <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br>> : Acesso em Setembro de 2021

COSTA, A “Porto Maravilha: A Evolução urbana da região portuária e os cinco primeiros anos da operação urbana consorciada” 2015. Disponível em: < <http://memoriadasolimpiadas.rb.gov.br>> : Acesso em Setembro de 2021

COSTA, S “Projeto Porto Maravilha: um sonho que virou realidade?” 2015. Disponível em: < <https://app.uff.br/>>. : Acesso em Outubro de 2021

CRECI-RJ “Cariocas ganham tempo no trânsito após obra do Porto” 2016. Disponível em: < <https://creci-rj.gov.br/cariocas-ganham-tempo-no-transito-apos-obra-do-porto/>>. Acesso em Setembro de 2021

CRECI-RJ “Túnel na área do Porto tem 2º trecho aberto” 2016. Disponível em: <<https://creci-rj.gov.br/tunel-na-area-do-porto-tem-2o-trecho-aberto>> . Acesso em Setembro de 2021

CRECI-RJ “Caminhos da valorização imobiliária do Rio” 2013. Disponível em: <https://creci-rj.gov.br/valorizacao-imobiliaria-rio/> . Acesso em Outubro de 2021

CRUZ, M. “O Porto do Rio de Janeiro no século XIX. Rio de Janeiro”: UERJ, 1999

DIÁRIO DO PORTO “Dos negócios na Zona Portuária, alimentação é o que mais cresce” 2018. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/museu-do-amanha-atinge-a-marca-de-3-milhoes-de-visitantes/>>. Acesso em Outubro 2021

G1 GLOBO “Boulevard olímpico é tomado por turistas brasileiros” 2016. Disponível em <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/olimpiadas/rio2016/noticia/2016/08/boulevard-olimpico-e-tomado-por-turistas-brasileiros.html>> . Acesso em Novembro de 2021

G1 GLOBO “Eduardo Paes detalha gastos com Olimpíada do Rio” 2016. Disponível em: <<http://g1.globo.com/jornal-nacional/noticia/2016/06/eduardo-paes-detalha-gastos-com-olimpiada-do-rio.html>>. Acesso em Setembro 2021

GI GLOBO “Museu do Amanhã atinge marca de 4 milhões de visitantes nesta terça-feira”. 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/11/19/museu-do-amanha-atinge-marca-de-4-milhoes-de-visitantes-nesta-terca-feira.ghtml>> . Acesso em Outubro de 2021

GIANELLA, L “A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha”. 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445> : Acesso em Outubro de 2021

IGREJAS, P. “Reinventando espaços e significados: Propostas e limites da urbanização turística no Projeto Porto Maravilha.” 2012. Disponível em: <https://buscaintegrada.ufrj.br> . : Acesso em Setembro de 2021

MELLO, F. “A Zona Portuária do Rio de Janeiro: antecedentes e perspectivas.” Rio de Janeiro, 2003

MINISTÉRIO DO TURISMO “Turistas movimentam comércio no Boulevard Olímpico” Disponível em <<https://www.gov.br/turismo/pt-br/assuntos/noticias/turistas-movimentam-comercio-no-boulevard-olimpico>>. Acesso em Outubro 2021

MUSEU DE ARTE DO RIO, 2016. Disponível em: <[https://museudeartedorio.org.br/wp-content/uploads/2019/08/mar\\_rel2016\\_miolo\\_smarcas\\_simplesbx.pdf](https://museudeartedorio.org.br/wp-content/uploads/2019/08/mar_rel2016_miolo_smarcas_simplesbx.pdf)> Acesso em Outubro 2021.

NASCIMENTO, B “Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana”. 2018. Disponível em: <https://revista.fct.unesp.br>. : Acesso em Setembro de 2021

NELSON, T “‘Porto Maravilha’, O Maior Projeto de Revitalização Urbana do Rio, 10 Anos Depois” 2019. Disponível em: <<https://rioonwatch.org.br/?p=44800>>. Acesso em Outubro 2021

PIVA, N. “Porto Maravilha: erros e acertos da parceria entre público e privado na readequação de espaços públicos”. 2016. Disponível em:<<https://www.gazetadopovo.com.br/vida-e-cidadania/futuro-das-cidades/porto-maravilha-erros-e-acertos-da-parceria-entre-publico-e-privado-na-readequacao-de-espacos-publicos-c4wbzcxii8d96a152m5axv9g9/>> . Acesso em Outubro de 2021.

PORTAL EVENTOS “Museu do Amanhã alcança marca histórica de 1 milhão de visitantes neste mês” 2016. Disponível em <<https://www.portaleventos.com.br/news/Museu-do-Amanha-alcanca-marca-historica-de-1-milhao-de-visitantes-neste-mes>>. Acesso em Outubro 2021

PORTO MARAVILHA <<https://portomaravilha.com.br>> Acesso em Setembro 2021

PREFEITURA DO RIO DE JANEIRO. “Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT”. 2018. Disponível em: <<https://www.rio.rj.gov.br/web/subex-projetos-estrategicos/vlt>> . Acesso em Outubro 2021.

PÚBLIO, Marcelo A. “Como planejar e executar uma campanha de propaganda.” São Paulo: Atlas, 2008.

SAKAKI, F. “Olimpíadas: remoção de famílias no Rio pode ser tema de vestibular”. 2016. Disponível em: <<https://guiadoestudante.abril.com.br/blog/atualidades-vestibular/olimpiadas-remocao-de-familias-no-rio-pode-ser-tema-de-vestibular/>> . Acesso em Novembro de 2021.

VLT CARIOCA. “Sobre o VLT”. 2018. Disponível em: <<https://www.vltrio.com.br>> . Acesso em Novembro de 2021.