



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO

INSTITUTO DE ECONOMIA

CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

Guilherme Sant'Anna Maia

VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: O
PORTO MARAVILHA

Rio de Janeiro

2024

Guilherme Sant'Anna Maia

VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: O
PORTO MARAVILHA

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado
ao Instituto de Economia da Universidade
Federal do Rio de Janeiro como exigência para
obtenção do título de Bacharel em Ciências
Econômicas.

Orientador: Professor Dr. Carlos Eduardo
Frickmann Young

Coorientador: Dr. André Albuquerque
Sant'Anna

Rio de Janeiro

2024

CIP - Catalogação na Publicação

S956v Sant'Anna Maia, Guilherme
VALORIZAÇÃO IMOBILIÁRIA DA ZONA PORTUÁRIA DO RIO
DE JANEIRO: O PORTO MARAVILHA / Guilherme Sant'Anna
Maia. -- Rio de Janeiro, 2024.
62 f.

Orientador: Carlos Eduardo Frickmann Young.
Coorientador: André Albuquerque Sant'Anna.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) -
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto
de Economia, Bacharel em Ciências Econômicas, 2024.

1. Porto Maravilha. 2. revitalização urbana. 3.
valorização imobiliária. I. Frickmann Young, Carlos
Eduardo, orient. II. Albuquerque Sant'Anna, André,
coorient. III. Título.

Elaborado pelo Sistema de Geração Automática da UFRJ com os dados fornecidos
pelo(a) autor(a), sob a responsabilidade de Miguel Romeu Amorim Neto - CRB-7/6283.

Aos meus pais e irmãos, que diziam que eu era capaz.

Aos meus avós, que me ensinaram o que é ser capaz.
À minha companheira, Lu, que aprendemos juntos sobre ser capaz.

Aos meus amigos do CAp, com quem juntos nos tornamos capazes.

Aos meus amigos da faculdade e do trabalho, que me demonstraram que não é fácil ser capaz.

RESUMO

O estudo visa investigar a relação entre políticas públicas, valorização imobiliária e uso do solo a partir da proposta do projeto Porto Maravilha de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro. A pesquisa se caracteriza como uma análise exploratória em Economia Urbana, a partir de documentos oficiais, notícias, dados de transações e observações diretas de mudanças urbanas. Os fundamentos teóricos que nortearam a pesquisa se basearam, principalmente, em Harvey (2005), Glaeser (2016) e Sassen (2013), no que diz respeito ao desenvolvimento urbano e requalificação urbana. A partir desse aporte e dos dados obtidos nos documentos do ITBI e da CCPar, os resultados apontam para uma revitalização, impulsionada pelos grandes eventos realizados no Rio de Janeiro, entre 2014 e 2016 e que implicou em uma valorização imobiliária significativa na região do Porto Maravilha. Foi possível verificar que, além desses eventos, outros fatores influenciaram essa valorização, como a mudança de prefeitos e a crise econômica na cidade do Rio de Janeiro e no Brasil. A pesquisa conclui que, embora a revitalização tenha trazido melhorias econômicas e urbanas, exacerbou desigualdades sociais, ao não incluir de forma clara e projetada questões relacionadas a locais habitados por populações mais desfavorecidas. Sugere-se que futuras pesquisas explorem os impactos a longo prazo da revitalização e apliquem comparações com outras áreas urbanas no Brasil e no exterior.

Palavras-chave: Porto Maravilha; revitalização urbana; valorização imobiliária

ABSTRACT

The study aims to investigate the relationship between public policies, real estate appreciation, and land use, based on the proposal of the Porto Maravilha project for the revitalization of the Rio de Janeiro port area. The research is an exploratory Urban Economics analysis based on official documents, news, transaction data, and direct observations of urban changes. The theoretical foundations that guided the research were mainly based on Harvey (2005), Glaeser (2016), and Sassen (2003) regarding urban development and urban revitalization. Based on this framework and data obtained from ITBI and CCPar documents, it was observed that the results point to a revitalization driven by the major events held in Rio de Janeiro between 2014 and 2016, which resulted in significant real estate appreciation in the Porto Maravilha area. It was also possible to verify that other factors influenced this appreciation in addition to these events, such as changes in mayors and the economic crisis in Rio de Janeiro and in Brazil. The research concludes that, although the revitalization brought economic and urban improvements, it exacerbated social inequalities by not clearly and strategically addressing issues related to areas inhabited by disadvantaged populations. It is suggested that future research explore the long-term impacts of revitalization and compare it with other urban areas in Brazil and abroad.

Keywords: Porto Maravilha; urban revitalization; real estate appreciation

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Mapas sobre as obras de infraestrutura básica no Porto Maravilha.....	24
Figura 2 – Unidades habitacionais licenciadas no Rio de Janeiro.....	48

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Dados sobre embarque de café no porto do Rio de Janeiro.....	16
Tabela 2 – Dados sobre exportação do café.....	16
Tabela 3 – Dados sobre movimento marítimo de portos brasileiros.....	17
Tabela 4 – Rendimento nominal domiciliar per capita por Região Administrativa – 2010.....	42

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Variação anual do metro quadrado em imóveis residenciais (número índice=100 em 2010).....	43
Gráfico 2 – Variação anual do metro quadrado em imóveis residenciais por área (número índice=100 em 2010).....	45
Gráfico 3 – Valor médio do metro quadrado em imóveis não residenciais por área.....	47
Gráfico 4 – Quantidade de Imóveis Transacionados na Região Portuária.....	49
Gráfico 5 – Variação anual do metro quadrado em imóveis não residenciais (número índice=100 em 2010).....	50
Gráfico 6 – Variação anual do metro quadrado em imóveis não residenciais por área (número índice=100 em 2010).....	52
Gráfico 7 – Valor médio do metro quadrado em imóveis não residenciais por área.....	53

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	10
1.1	HISTÓRIA DO PORTO.....	12
1.2	O PROJETO PORTO MARAVILHA.....	21
2	REFERENCIAL TEÓRICO	27
3	METODOLOGIA	40
3.1	CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA	40
3.2	APRESENTAÇÃO DOS DADOS PARA O ESTUDO	41
4	ANÁLISE.....	43
4.1.	IMÓVEIS RESIDENCIAIS	46
4.2.	IMÓVEIS NÃO RESIDENCIAIS	53
5	CONCLUSÃO	58
6	REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:.....	60

1 INTRODUÇÃO

O projeto Porto Maravilha tem como foco a região portuária do Rio de Janeiro e pode ser considerado como um exemplo significativo de uma iniciativa que visa transformar uma área degradada em um novo centro econômico e cultural. A revitalização do Porto Maravilha foi impulsionada por grandes eventos sediados na cidade, como a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Representa, portanto, um esforço para enfrentar os desafios socioeconômicos da região.

Este estudo propôs-se a investigar a relação entre políticas públicas, valorização imobiliária e uso do solo, com foco na revitalização da zona portuária, tendo em vista tratar-se de um tema importante para compreender problemas urbanos e sociais que afetam as grandes cidades. No entanto, projetos dessa natureza podem gerar impactos urbanos e ambientais significativos, o que exige incluir a discussão sobre questões de sustentabilidade e efeitos socioeconômicos.

Utiliza-se uma análise exploratória em economia urbana, baseada em documentos oficiais, notícias, dados de transações de imóveis e observações diretas de mudanças urbanas. A partir dos dados obtidos, observou-se que a revitalização foi impulsionada pelos grandes eventos realizados no Rio de Janeiro entre 2014 e 2016, resultando em uma valorização imobiliária significativa na região do Porto Maravilha. Todavia, além desses eventos, outros fatores, como a mudança de prefeitos e a crise econômica na cidade e no país, também influenciaram nesse processo. Este trabalho considera o recorte de uma comparação, a partir de dados do ITBI, entre algumas áreas do Rio de Janeiro e do município como um todo.

A pesquisa é fundamentada em aportes teóricos que discutem o desenvolvimento urbano e a requalificação urbana, tal como em Harvey (2005), Glaeser (2016) e Sassen (2013), em particular a relação entre a valorização direta e indireta da área em estudo e o conceito de inovação. É discutida, ainda, neste trabalho, a perspectiva teórica que afirma a necessidade de investimentos públicos e privados para que se alcancem os objetivos de projetos como o do Porto Maravilha.

Dessa maneira, dedicar atenção ao estudo da valorização imobiliária de uma região afetada por um projeto dessa magnitude justifica-se porque permite a verificação daquilo que o projeto apresentou como viável. Para isso, este estudo conta com os seguintes dados empíricos: quantidade de transações imobiliárias, valor dessas transações, metragem dos imóveis transacionados e número de unidades licenciadas para habitação.

A organização deste trabalho está dividida em: Capítulo 1, que contextualiza historicamente a região do porto do Rio de Janeiro e a sua importância para a cidade; Capítulo 2, voltado para a apresentação dos fundamentos teóricos da economia urbana; Capítulo 3, destinado à apresentação da metodologia; Capítulo 4, no qual expõe-se a análise da valorização imobiliária da região; e as Conclusões que encerram este trabalho.

1.1 HISTÓRIA DO PORTO

A criação da região portuária do Rio de Janeiro está intrinsecamente ligada à própria fundação da cidade e ao desenvolvimento de suas atividades comerciais desde os primeiros tempos coloniais. O Rio de Janeiro nasce por conta da sua posição geográfica, dentro de uma baía de mares calmos e navegáveis, de frente para o Oceano Atlântico e para o sul ocidental do continente africano (FONSECA, 2019), além de ter um acesso facilitado ao Rio da Prata, que era crucial para logística econômica portuguesa da época (CANABRAVA, 1984). Mesmo sendo fundamental para o comércio internacional, a cidade era o principal centro para a distribuição de alimentos para as capitanias de Bahia e Pernambuco (FRAGOSO; FLORENTINO, 1993. p. 63). Dessa forma, é possível constatar que a cidade do Rio de Janeiro é desenvolvida por causa da sua vocação e identidade como porto (IBGE, 2014).

A descoberta de ouro nas regiões de Minas Gerais no século XVII trouxe uma verdadeira corrida do ouro para o Brasil, o que gerou uma enorme riqueza para a Coroa Portuguesa e impulsionou o desenvolvimento econômico do país. Assim, o Rio de Janeiro se tornou o principal ponto de saída para o ouro brasileiro devido à sua localização estratégica e à sua infraestrutura portuária bem desenvolvida para a época, tornou-se capital da colônia em 1763, não por acaso. (AZEVEDO, 2016). Navios vindos de Portugal e de outras colônias portuguesas na África e na Ásia atracavam no porto para carregar toneladas de ouro e outros metais preciosos, que eram então transportados para a Europa. Além disso, o porto do Rio de Janeiro também desempenhava um papel importante no fornecimento de suprimentos e equipamentos para as minas de ouro do interior do país, assim como fazia no século anterior com as capitanias do nordeste. Muitos dos materiais necessários para a exploração e extração de ouro, como ferramentas, alimentos e mão de obra escrava, eram importados através do porto e distribuídos para as áreas de mineração. (FRAGOSO; FLORENTINO, 1993).

Ainda durante o período colonial, até a Lei Eusébio de Queirós, que implementou medidas para reprimir o tráfico de africanos no Império (BRASIL, 1985), a região portuária da cidade, de acordo com o IPHAN, recebeu milhões de escravos. Até o final do século XVIII, o desembarque dos africanos era localizado na região da Praça XV, tendo sido removido para a região do Valongo, pelo Marquês de Lavradio, que tinha como objetivo afastar o comércio de pretos e pretas escravizados dos nobres que habitavam a região.

Havia... nesta cidade, o terrível costume de tão logo os negros desembarcarem no porto vindos da costa africana, entrar na cidade através das principais vias públicas, não apenas carregados de inúmeras doenças, mas nus (...) e fazem tudo que a natureza sugeria no meio da rua. [...] Minha decisão foi a de que quando os escravos fossem

desembarcados na alfândega, deveriam ser enviados de botes ao lugar chamado Valongo, que fica em um subúrbio da cidade, separado de todo o contato, e que muitas lojas e armazéns deveriam ser utilizados para alojá-los. (PEREIRA 2007, p. 72.)

A transferência do desembarque de escravos da Praça XV, região nobre e financeiramente importante, para Cais do Valongo, uma área afastada que era encoberta pelos morros da região, foi a primeira transformação urbana relevante desde a colonização portuguesa na cidade. Wanis (2018) define como “primeira medida efetiva de “branqueamento” na área central da cidade”, por outra perspectiva, pode-se chamar como uma primeira gentrificação da região do porto. Outro efeito dessa medida do Marquês de Lavradio foi que ela gerou consequências urbanas, ambientais e sociais para região, perpetuadas nos séculos seguintes, quando os escravos, agora livres, foram inseridos majoritariamente na região portuária, subindo os morros próximos, habitando, desmatando áreas até então verdes e criando as primeiras favelas do Rio de Janeiro (CARVALHO, 2015). Assim, a origem das favelas na cidade está atrelada ao processo urbanístico da região, podendo citar o Morro da Conceição - último morro remanescente do núcleo originário da cidade -, Morro do Pinto, Morro do Livramento e o Morro da Providência - amplamente conhecida como a primeira favela da cidade e do Brasil, sendo conhecida por outros nomes, como Valongo e Favela.

O Cais do Valongo, além de ter moldado a região portuária do Rio ao longo dos anos, foi extremamente importante para a economia da região, durante os mais de três séculos de duração do regime escravagista e que apenas pelo Cais do Valongo passou cerca de um milhão de africanos escravizados, em apenas 40 anos, por isso é considerado o maior porto receptor de escravos do mundo.

O século XIX foi um período de grandes mudanças para a área portuária do Rio de Janeiro. Durante esse tempo, a cidade passou por um processo de modernização e crescimento impulsionado por transformações políticas, econômicas e sociais tanto no Brasil quanto no cenário internacional. Uma das mudanças mais significativas ocorreu quando a família real portuguesa chegou ao Brasil em 1808, fugindo das invasões napoleônicas na Europa. A vinda da corte portuguesa para o Rio de Janeiro resultou em diversas mudanças para a cidade e sua área portuária (GOMES, 2014). Com a abertura dos portos brasileiros ao comércio global, a ação política do então Príncipe Regente D. João, visando um estreitamento comercial da América Portuguesa com o Império Britânico (BRASIL, 1808), o Rio de Janeiro se tornou um centro importante para negociações comerciais e relações diplomáticas, o que impulsionou o crescimento do porto e das áreas vizinhas.

Durante o século XIX, o porto do Rio de Janeiro passou por um intenso processo de modernização e expansão, com a construção de novos cais, armazéns e docas.

No pobre cenário da cidade colonial teve então lugar uma verdadeira febre de empreendimentos. Fundaram-se escolas - de medicina, de marinha, de guerra, de comércio; uma Imprensa Régia, que sempre fora recusada à colônia; uma livraria, que seria núcleo da futura Biblioteca Nacional; o Jardim Botânico; a Academia de Belas Artes, o Teatro Real, o Banco do Brasil. Mas isso não bastava. A própria configuração urbanística da cidade precisava se adequar a essa função de cenário do poder imperial. (MOTTA, 2004, p. 10)

Azevedo (2016) ainda menciona que a independência do Brasil em 1822, que é chamada pelo autor de “emancipação política”, e o auge do Vale do Paraíba Fluminense na produção e exportação de café, a partir da década de 1830, fazem com que a cidade cresça e que o porto, que antes servia para os interesses da Corte Portuguesa se torne um dos maiores da América do Sul, semelhante apenas ao porto de Buenos Aires em tamanho e estrutura. Dessa maneira, pode-se afirmar que essa modernização e expansão da cidade ocorreu devido a esses dois fenômenos, atrelados ao volume de mercadorias que chegam de outras partes do Brasil e do exterior que estavam em constante crescimento. Mais precisamente, entre os produtos enviados ao longo do porto estavam café e açúcar, junto com produtos manufaturados e matérias-primas.

Jaime Larry Benchimol (1992), em seu livro que fala sobre o início do processo de modernização no Rio, enfatiza a importância do porto para isso, trazendo alguns dados relevantes. Durante o período de 1875-1876, o movimento comercial do porto carioca concentrava cerca 63% do valor total de todas as importações do Império do Brasil, principalmente produtos de vestuário, como manufaturas de algodão, e alimentos. É interessante observar que com a abertura dos portos e com a proximidade entre portugueses e ingleses, tal lógica se perpetua até o final do Império do Brasil, com a Grã-Bretanha representando quase a metade dessas mercadorias importadas - principalmente manufaturados de algodão devido à Primeira Revolução Industrial.

Ainda sobre o livro de Benchimol (1992), o autor traz alguns dados sobre exportações neste mesmo período, que o porto do Rio de Janeiro realizava 52% do valor total desse tipo de comércio. O mais interessante do dado apresentado é que apenas o café correspondia a 94% do valor das mercadorias exportadas pela cidade e 49% do valor total do Império Brasileiro. Registre-se que os Estados Unidos da América consumiam 54% dos produtos que saiam do porto carioca.

Nessa altura, é possível afirmar que durante o século XIX o porto e as áreas vizinhas sofreram diversas alterações urbanísticas que alteraram o modo de vida carioca. Diversas obras para melhoria da malha urbana, além de aterramentos na Baía de Guanabara com a derrubada de morros, a canalização de rios e a controle de lagoas foram mudanças não só urbanas, mas

também ambientais que têm consequências até hoje na região, ou pela qualidade da água ou pelas enchentes recorrentes na região (BIANCHI, 2023). Assim, é possível ressaltar a construção do Canal do Mangue, finalizada em 1860, como uma das principais alterações ambientais da época. A construção deu um impulso às instalações de novos empreendimentos onde não havia nada, até então.

Apesar das qualidades da baía para as atividades portuárias, os pântanos e lagoas existentes nas planícies adjacentes, assim como o relevo montanhoso de ambos os lados da baía constituíram obstáculos à expansão da malha urbana e exigiram, ao longo do tempo, muitas obras de aterro, dessecamento e canalização. (BENCHIMOL, 1992)

Assim, ao final do século XIX, a dinâmica portuária da cidade proporcionou a criação de uma rede de empresas, serviços e indústrias ao redor da região portuária. Dessa maneira, é possível dizer que o porto também foi um dos motores do processo de industrialização do Rio de Janeiro e do Brasil. Na verdade, várias fábricas e indústrias foram construídas ao longo das margens do porto, especialmente nos arredores do bairro de São Cristóvão, Santo Cristo e Caju., trazidas empresário Barão de Mauá. Dessa maneira, pode-se citar a Companhia Brasileira de Plaquetas a Vapor como a primeira grande fábrica da região, já no final do século chegaram outras grandes indústrias como a Companhia de Luz Esteárica, Moinho Inglês, Moinho Fluminense e a Companhia de Gás. Para Cezar Honorato (2020), a chegada de novas pessoas para morar na região do porto favoreceu os bairros da área que receberam várias empresas novas, o que ocasionou uma inovação ainda não presenciada. O autor ainda afirma que até 1888, a região portuária tinha cerca de 12 estaleiros, 13 fábricas de café torrado e polvilho e 20 fábricas de máquina a vapor. Reafirma-se a ideia inicial de que o porto foi um dos motores na atividade industrial do país.

A decadência do porto do Rio vem junto com a decadência do café no Vale do Paraíba Fluminense e também da transição de Império para República. Na Tabela 1, pode-se observar o período do auge da exportação e a tendência de queda começando a ser apresentada. Dessa forma, o porto perde espaço para o porto de Santos, já que o café acaba migrando para o interior do estado de São Paulo (Tabela 2). No entanto, é possível verificar diante da Tabela 3, que o porto esteve longe de declinar em importância, agora da capital federal, e viu sua função como centro exportador ser revigorada, uma característica fundamental durante o período monárquico brasileiro e permanente no início da República.

Até 1893/1894, o Rio conseguiu manter a primazia como centro exportador de café. A partir daí, porém Santos passou a deter uma parcela crescente das exportações

brasileiras, comercializando já em 1902/1903 o dobro das exportações da capital.
(LAMARÃO, 1991, p. 142)

Tabela 1 – Dados sobre embarque de café no porto do Rio de Janeiro

Tabela 1
Embarque de café no porto do Rio de Janeiro: 1817 - 1872

Anos civis	Nº de sacas (75 kg)	Anos civis	Nº de sacas (75 Kg)
1817 - 1819	211.547	1845 - 1849	9.198.052
1820 - 1824	763.934	1850 - 1854	10.917.007
1825 - 1829	1.537.390	1855 - 1859	12.714.746
1830 - 1834	2.799.547	1860 - 1864	11.642.515
1835 - 1839	4.442.706	1865 - 1869	14.734.797
1840 - 1844	6.914.540	1870 - 1872	8.049.719

Fonte: CRUZ (2019)

Tabela 2 – Dados sobre exportação do café

Tabela 2
Exportação de café: 1872 - 1909 – Safras anuais (de julho a junho) – Sacas de 60 kg

Anos	Rio	Santos	Anos	Rio	Santos
1872 - 1875	8.313.122	1.936.585	1890 - 1895	14.304.539	15.755.683
1875 - 1880	14.990.278	4.635.150	1895 - 1900	16.501.088	25.429.502
1880 - 1885	20.369.669	8.660.805	1900 - 1905	18.961.047	39.808.126
1885 - 1890	15.590.279	10.032.820	1905 - 1909	13.989.954	39.051.406

Fonte: CRUZ (2019)

Tabela 3 – Dados sobre movimento marítimo de portos brasileiros

Tabela 3
Movimento marítimo de alguns portos brasileiros – Número de navios entrados (N) e tonelage (T)

Anos	N / T	Rio	Salvador	Recife	Santos
1841-42	N	2.697	980	448	190
	T	379.383	135.647	56.526	19.209
1842-43	N	2.917	946	367	193
	T	407.383	139.460	67.099	19.149
1846-47	N	3.300	1.123	526	202
	T	471.533	148.431	81.664	23.526
1847-48	N	3.481	1.173	563	212
	T	527.471	175.555	86.888	25.211
1848-49	N	3.691	1.191	673	221
	T	650.719	221.722	105.828	26.598
1904	N	2.202	799	961	984
	T	2.828.617	1.360.654	1.211.038	1.511.296
1905	N	2.199	812	929	1.087
	T	3.104.496	1.410.206	1.284.627	1.694.641
1906	N	2.386	877	853	1.209
	T	3.443.004	1.548.769	1.327.029	2.120.781
1907	N	2.454	976	854	1.359
	T	3.948.731	1.911.056	1.509.832	2.708.040
1908	N	2.602	1.050	881	1.452
	T	4.739.608	2.258.930	1.608.186	3.062.041

Fonte: CRUZ (2019)

Assim, com a transição para a República, surgiram o fenômeno do Encilhamento - crise econômica marcada por forte inflação devido à política do então Ministro da Fazenda Ruy Barbosa, que adotou uma política baseada em créditos livres aos investimentos industriais garantidos pelo aumento da emissão de papel-moeda - e um rápido crescimento populacional na cidade, segundo o IBGE em 1872 a cidade tinha 274.972 habitantes, subindo para 522.651 em 1890 e chegando a 811.433 moradores em 1900. Essas mudanças, ocorridas após a abolição da escravidão em 1888 e a instauração do novo regime em 1889, direcionaram o foco do porto carioca para a atividade importadora (AZEVEDO, 2016).

Durante a história do porto do Rio de Janeiro, diversas modificações urbanas ocorreram, todavia, a primeira reforma da região como um projeto urbanístico aconteceu no início do século XX, entre a Praça Quinze e o bairro do Caju. Os principais nomes responsáveis por essa transformação são Rodrigues Alves, presidente do país na época e que desde sua campanha eleitoral defendia a construção de um novo porto na cidade (HONORATO, 2020), e Pereira Passos, prefeito da cidade, que foi o responsável pela intervenção urbana amplamente conhecida como Reforma Pereira Passos. Assim, segundo a Portos Rio, em 1903 é contratada a C.H. Walker & Co. Ltda para a construção do novo porto, que incluiu novos cais na região da Gamboa e 18 armazéns de 100 metros de comprimento por 35 metros de largura.

Dessa maneira, para Azevedo (2016), a reforma do início do século XX, teve como objetivo principal a ampliação da capacidade de receber novas mercadorias do porto, dado que a lógica promovida pelo governo da época visava e necessitava de mais importações do que exportações. Tal ampliação se deu com aterramentos, o que permitiu o aumento do píer, a construção de armazéns e o aumento do calado¹. Outro ponto fundamental da obra, ressaltado por Azevedo (2016) e Honorato (2020), foi a completa mudança na lógica de transporte viário da região do porto. Augusto Ivan Pinheiro, urbanista carioca, em entrevista para o Museu do Amanhã afirma que o projeto do porto não teve a mesma importância midiática na época, todavia foi extremamente importante para a estrutura e funcionamento da economia carioca da época.

“O porto muda a tecnologia de transferência de carga. Até então, tudo era carregado nos ombros de estivadores, os navios não podiam atracar pois não havia cais. A cidade passa a ter um cais de pedra, um aterro de 5 milhões de m², e a rotina cotidiana ganha guindastes que correm em trilhos como símbolo da modernidade daquela época” (PINHEIRO, 2016)

Enquanto o porto da capital federal era remodelado em prol de uma nova transição econômica, tal reforma ignorou o espaço como um lugar ainda habitável. A Reforma Pereira Passos junto com o projeto de um novo porto de Rodrigues Alves, liderado pelo engenheiro Francisco Bicalho, não se preocuparam que a região portuária fosse um espaço para a população, além disso, o projeto priorizava as grandes vias de escoamento para as cargas importadas.

Sobre a crise do porto no século XX, tem-se algumas justificativas para o esvaziamento populacional e financeiro no porto da cidade. Em primeiro plano, pode-se citar o desenvolvimento industrial do estado de São Paulo, na década de 1950, e a mudança da capital federal do Rio de Janeiro para Brasília, o que provocou a transferência de diversas instituições públicas para a nova capital (WANIS, 2018; DA SILVA, 2012). Todavia, para Wanis (2018), mesmo com esse esvaziamento, os moradores da região continuavam habitando aquele espaço, definido como “uma área historicamente popular. Berço do samba e da cultura carioca” (DA SILVA, 2012, p. 3).

A partir da década de 1950, com a transferência da capital federal para Brasília em 1960 e o declínio da hegemonia econômica do Rio de Janeiro, o porto do Rio de Janeiro começou a enfrentar novos desafios e uma fase de declínio relativo. Lessa (2000) aponta que a mudança

¹ O chamado “calado” do navio é a distância vertical entre a parte extrema inferior da quilha e a linha de flutuação de uma embarcação. É a medida da parte submersa do navio.

da capital significou uma perda de centralidade política para o Rio de Janeiro, afetando também o dinamismo econômico da cidade. Nesse contexto histórico, o porto passou a enfrentar problemas de infraestrutura e manutenção, e a falta de investimentos adequados resultou em um processo de obsolescência das instalações portuárias. O declínio da importância do porto refletiu-se na nova estrutura de cidade desenvolvida na época, com a criação de novos espaços industriais na região da Avenida Brasil, levou o esvaziamento da região portuária que concentrava essas indústrias até então (LESSA, 2020). Além disso, havia um crescimento desordenado e o aumento das desigualdades sociais, problemas que se intensificaram com o processo de “favelização” da cidade, sobretudo nas áreas próximas ao porto, Lessa (2000) destaca esse “agravamento das condições habitacionais” como um dos indicadores dessa crise estabelecida no Rio de Janeiro na segunda metade do século XX. Nas décadas seguintes, de 1970 e 1980, Lessa (2000) destaca que, durante esse período, o país viveu uma série de crises fiscais e econômicas que limitaram a capacidade do governo de investir na modernização das cidades. Ademais, segundo Lessa (2000), o planejamento urbano do Rio de Janeiro tinha como foco outras áreas da cidade durante século XX, principalmente a urbanização da Zona Oeste, a partir da década de 1960, a Baixada Fluminense e até mesmo o interior do estado do Rio Janeiro, o que contribuiu para enfraquecimento da zona portuária e do centro da cidade.

Leticia Giannella (2013), separa, em seu artigo, quatro momentos da história do espaço portuário do Rio, a partir de um paralelo entre a função do porto e as práticas da economia em cada época. Primeiro, a autora faz esse paralelo entre o porto e o Estado mercantilista, o Estado liberal, o Estado fordista e o Estado neoliberal. Assim, por essa ótica, ela traz a problemática desse espaço portuário, voltado apenas para a produção, que isola os habitantes de áreas de lazer. Ainda em Giannella (2013), é mencionado que tal prática, que é chamada de “modelo fordista”, é um dos principais fatores que gerou o abandono do porto no decorrer do século XX.

A última grande alteração do espaço urbano da região foi a construção do Elevado da Perimetral², uma das estruturas viárias mais emblemáticas do Rio de Janeiro. O projeto é de 1946, desenvolvido pelo Departamento de Urbanismo da cidade. Todavia, não estava projetado como um elevado, seria uma via sem qualquer tipo de elevação e com partes subterrâneas (O GLOBO, 2013; DIÁRIO DO RIO, 2016). Somente na década de 1950 sua construção iniciou-se, como parte de um ambicioso projeto de modernização urbana liderado pelo prefeito do Rio de Janeiro na época, Paulo de Frontin. Nessa época, a região portuária enfrentava desafios de

² Elevado da Perimetral foi projetado pelo engenheiro Augusto Frederico Schmidt, inaugurado oficialmente em 1960.

congestionamento de tráfego e acesso inadequado ao porto, motivando a construção de uma via elevada que proporcionasse uma ligação direta entre o centro da cidade e a área portuária.

Durante décadas, o Elevado da Perimetral desempenhou um papel crucial no sistema viário do Rio de Janeiro, porque facilitava o tráfego de veículos entre o centro da cidade e as áreas portuárias e industriais. Sua presença tornou-se tão marcante que se tornou um símbolo da identidade visual da cidade, representando não apenas uma via de acesso, mas também um elemento arquitetônico e cultural. O elevado estendia-se por aproximadamente 5,5 quilômetros ao longo da orla portuária, e configurava-se como uma marca registrada da paisagem urbana carioca.

A construção dessa grande via área de concreto foi uma transformação brutal sobre o aspecto visual da região portuária da cidade. Diversos prédios do período colonial e do começo do século XX, como o antigo Mercado Central, foram derrubados para a construção dessa via expressa que estava nos moldes da lógica de transportes da época, com o incentivo de uso de carros e projetos elevados pela cidade. Por outro lado, foi o espaço da arte do Profeta Gentileza, embora posteriormente pintado de cinza (O GLOBO, 2013; DIÁRIO DO RIO, 2016).

No entanto, ao longo dos anos, o elevado começou a apresentar sinais de deterioração e inadequação às necessidades modernas de mobilidade urbana. Problemas como congestionamentos recorrentes, impactos ambientais e segregação urbana tornaram-se cada vez mais evidentes, levantando questões sobre o futuro da estrutura e sua compatibilidade com o desenvolvimento sustentável da cidade. Assim, a partir do ex-prefeito da cidade Luiz Paulo Conde (1997-2000), arquiteto de formação, surge o debate e ideias para a demolição do Elevado da Perimetral.

Dessa forma, tem-se em 2009 a criação e divulgação do projeto Porto Maravilha, que estava totalmente atrelado às novas transformações que a cidade precisaria enfrentar para tornar-se uma cidade olímpica e sede da Copa do Mundo. Assim, com vistas a essas novas necessidades da cidade e o futuro da região portuária e do centro da cidade, foi tomada a decisão de demolir o elevado da Perimetral, em 2013. A demolição, que ocorreu entre 2013 e 2014, foi parte integrante do projeto de revitalização da área conhecida como Porto Maravilha, que visava transformar a região portuária em um polo cultural, comercial e residencial. A demolição do Elevado da Perimetral marcou o fim de uma era do Rio de Janeiro e o início de uma nova fase de desenvolvimento e transformação do centro da cidade.

1.2 O PROJETO PORTO MARAVILHA

As informações apresentadas neste capítulo sobre o Projeto Porto Maravilha têm suas origens na documentação oficial disponibilizada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, que lançou o projeto em 2009. Este material detalha os objetivos, estratégias e intervenções planejadas para a revitalização da área portuária da cidade. A documentação inclui planos urbanísticos, relatórios técnicos, estudos de impacto ambiental e social, além de registros das obras realizadas e dos investimentos mobilizados. Esses documentos fornecem uma visão abrangente e detalhada das motivações, fases e resultados esperados do projeto, servindo como base fundamental para a compreensão das transformações promovidas na região e dos desafios enfrentados ao longo do processo (PREFEITURA RIO, 2009).

O projeto Porto Maravilha pode ser considerado como uma das mais ambiciosas iniciativas de revitalização urbana do Rio de Janeiro, na transformação da área portuária da cidade. Essa região, historicamente importante, havia passado décadas em estado de degradação e subutilização, o que provocou a necessidade urgente de intervenções que resgassem seu valor econômico, cultural e social (PREFEITURA RIO, 2009). A contextualização do projeto remonta à escolha do Rio de Janeiro (2009) como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, um evento que catalisou a urgência de modernização e melhorias urbanas na cidade. A revitalização da zona portuária, portanto, é tratada como uma resposta estratégica para a necessidade de atualização da infraestrutura urbana e para o aumento da competitividade e atratividade do Rio de Janeiro no cenário global.

A primeira versão do projeto, apresentada em 2009, foi dividida em quatro grandes tópicos: Características, Visão para o Porto do Rio; Obras; e Cronograma. A área coberta pelo projeto teria cerca de 5 milhões de m², delimitada pelos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo e partes da São Cristóvão, Cidade Nova e Centro, com um total de 22 mil habitantes³. No projeto da Prefeitura, é mencionado que o IDH do local era um dos menores das regiões administrativas do município, demonstrando, assim, a necessidade dessa obra de requalificação. Nesse material, é exposta a importância da localização para o Estado e para a Cidade do Rio de Janeiro. É ressaltada a distância dos principais pontos turístico e olímpicos da cidade da Zona Sul, Zona Norte e Centro, todavia outras áreas da cidade que fizeram parte do projeto das

³ Todavia, segundo o DATARIO, em 2010, a população residente da região administrativa da zona Portuária era de 48 664 habitantes. Dessa forma, pode-se deduzir que tal diferença aponta para a não consideração dos habitantes de favelas dessa região.

olimpíadas, como Deodoro e Curicica, não são mencionadas na apresentação, já demonstrando que o projeto de cidade olímpica não estava totalmente integrado (PREFEITURA RIO, 2009).

O projeto apresenta, também, os principais modais de transportes existentes e planejados na região, incluindo os dois aeroportos Santos Dumont e Galeão, a rodoviária Novo Rio, o terminal de barcas Praça XV, o porto operacional da cidade, a Central do Brasil e a estação de metrô Cidade Nova, que ainda estava em construção (PREFEITURA RIO, 2009). Além disso, o projeto menciona a criação de um terminal de trem de alta velocidade que nunca foi feito. Todavia, não estava prevista a construção do Terminal Intermodal Gentileza, construído apenas em 2024, que integra três modais: o novo BRT Transbrasil, as linhas 1 e 4 do VLT e 14 linhas de ônibus municipais regulares (PREFEITURA RIO, 2024). Segundo a prefeitura, cerca de 150 mil pessoas por dia são atendidas no terminal, localizado na região considerada pertencente ao primeiro projeto do Porto Maravilha.

A região portuária, no projeto, é destacada como crucial para a história e economia da cidade, a Prefeitura registra a considerável quantidade de empresas de grande porte na região e, também, os prédios, monumentos e locais históricos para a cidade e o país. Assim como os outros projetos de requalificação em zonas portuárias, o Porto Maravilha tinha como objetivo ser tanto um polo cultural como de comércio, assim, a mescla de novas grandes empresas e empresas de tecnologia e inovação, junto com um novo polo turístico, geraria um novo ambiente multifuncional da cidade. Essas divisões seriam apenas reforçadas, não haveria uma mudança de vocação de cada região da zona portuária (PREFEITURA RIO, 2009).

Atualmente, é possível observar novos prédios comerciais na região, como Vista Guanabara, Aqwa e a nova sede da L'Oréal Brasil, como comprovação dessa mescla. Áreas históricas revitalizadas recuperaram seu atrativo cultural e artístico, como a Pedra do Sal, Cais do Valongo e o Museu dos Pretos Novos. Em 2024, a prefeitura da cidade inaugurou o Porto Maravalley, um hub de inovação e tecnologia, com o objetivo de atrair novas empresas e jovens para a região (PREFEITURA RIO, 2024).

Assim, a “Visão para o Porto do Rio” é concebido como parte de um plano maior de reestruturação urbana, inspirando-se em modelos internacionais de sucesso na revitalização de áreas portuárias. Exemplos notáveis, apresentados no projeto, incluem o Puerto Madero em Buenos Aires, o porto de São Francisco e, principalmente, a requalificação do porto de Barcelona. Estes projetos serviram como referência para os objetivos do Porto Maravilha, que buscou não apenas a recuperação física da área, mas também a criação de um ambiente multifuncional que integrasse usos residenciais, comerciais, culturais e de lazer. Para sua construção, o projeto foi dividido em duas fases, a fase 1 se propunha a ser financiada com

recursos públicos e a fase 2 com recursos privados, a partir de uma Operação Urbana Consorciada⁴ (PREFEITURA RIO, 2009).

No âmbito da infraestrutura, a Fase 1 do projeto tinha como objetivo investir R\$ 3 bilhões, em requalificação, mais de 1 milhão de m² de infraestrutura urbana, em desenvolvimento de potencial construtivo, em criação de novos empregos diretos durante as obras e preservação e melhoria do meio ambiente, prometendo a arborização das calçadas, novos parques e praças, e limpeza dos canais e mangues da região. Além disso, sobre habitação, a prefeitura divulgou a necessidade de melhoria das condições habitacionais, buscando proporcionar um crescimento de moradores na região, como também recuperar os antigos casarios e instalar uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) no Morro da Providência (PREFEITURA RIO, 2009). Todavia, a construção de novos edifícios habitacionais demorou a de fato sair do papel do projeto e serem construídos, em 2024 apenas um projeto está para ser concluído e nenhum de fato ainda entregue (PREFEITURA RIO, 2024).

A apresentação traz diversos projetos que já estavam em andamento em 2009, sendo: nova estação de metrô da Cidade Nova, UPP na Providência, reurbanização da Saúde e do Morro da Conceição, restauro da Igreja de São Francisco da Prainha, criação da Pinacoteca Rio, recuperação do Edifício A Noite, Píer Mauá com garagem subterrânea, novo prédio da Polícia Federal (PF) e do Banco Central (BACEN), criação do Museu do Amanhã e AquaRio, e novas escolas técnicas.

O projeto da Pinacoteca sofreu alterações e se tornou o Museu de Arte do Rio (MAR) inaugurado em 2013, sendo um destaque cultural, abrigando exposições que dialogam com a história e a diversidade cultural da cidade, reforçando o papel do Porto Maravilha como um novo polo cultural. Além disso, outro projeto que sofreu alterações notáveis é um dos marcos mais emblemáticos do projeto, o Museu do Amanhã, desenhado pelo arquiteto espanhol Santiago Calatrava e inaugurado em dezembro de 2015. Este edifício, com sua arquitetura futurista e soluções sustentáveis, tornou-se um ícone da revitalização e simboliza o compromisso do projeto com a inovação e a sustentabilidade. Entretanto, tal espaço localizado hoje, (Píer Mauá), era para ser um parque público com um sistema de arborização e áreas de lazer para a sociedade. Os novos prédios da Polícia Federal e Banco Central do Brasil (BACEN) nunca foram entregues, mesmo que a obra da nova sede do BACEN esteja em andamento está paralisada e sem data para retorno (DIÁRIO DO RIO, 2020). Apenas em 2023, as obras de

⁴ Operações urbanas consorciadas são intervenções pontuais realizadas sob a coordenação do Poder Público e envolvendo a iniciativa privada, empresas prestadoras de serviços públicos, moradores e usuários do local, buscando alcançar transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental.

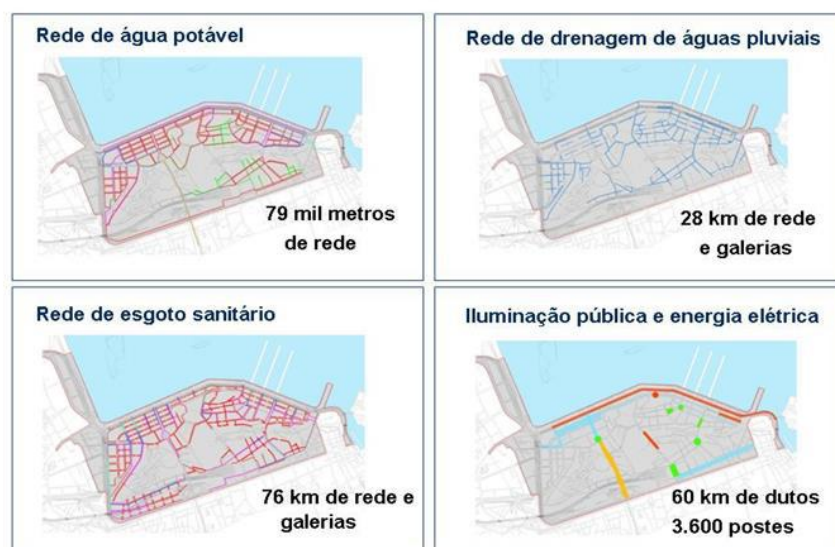
revitalização do Edifício A Noite foram iniciadas, ainda naquele ano o prefeito Eduardo Paes comprou o prédio com o intuito de vender para outra iniciativa privada, que agora irá transformar o espaço em um prédio residencial com áreas abertas ao público (G1, 2023).

Por fim, a Fase 1 do projeto tinha como objetivo a urbanização e revitalização dessas áreas, com novos calçamentos, drenagens e arborização de ruas do entorno, junto com a demolição da Perimetral, orçados em R\$200 milhões de reais disponibilizados pela Prefeitura, como também o lançamento do projeto habitacional “Novas Moradias”, que previa a reforma de 24 imóveis degradados da região. Os projetos de revitalização da região foram praticamente interrompidos após 2016, entre 2017 e 2020, quando o prefeito da cidade era Marcelo Crivella. Nesse período, o Plano Estratégico da cidade para região praticamente não fez referência à nenhuma fase do projeto inicial e nem deu continuidade a novas obras de melhoria para a zona portuária da cidade (RIOONWATCH, 2019).

Na Fase 2, o Porto Maravilha tinha como objetivo concentrar-se na infraestrutura básica e na melhoria da mobilidade urbana. (Figura 1). É possível observar que a implementação de unidades de tratamento de água, criação de corredores verdes, com cerca de 11 mil árvores e novos parques e praças, são considerados como solução para o meio ambiente. Além disso, a região das obras seria ampliada, com foco em obras de grande porte, como a demolição do Elevado da Perimetral, construção de túneis, como Túnel Rio450 e Túnel Marcelo Alencar, construção de novas vias expressas, como a Binário do Porto, e a instalação do sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Essas intervenções visavam descongestionar o tráfego e integrar melhor a Zona Portuária com o restante da cidade, proporcionando uma base sólida para futuras construções e desenvolvimento.

Figura 1 – Mapas sobre as obras de infraestrutura básica no Porto Maravilha

OBRAS DE INFRA-ESTRUTURA BÁSICA



Fonte: PREFEITURA RIO (2009)

A criação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, que permitiu a realização do projeto para essas diversas obras e intervenções na área, teve como fundamento a Lei Complementar 101/2009 (RIO DE JANEIRO (RJ), 2009). Além disso, o Estatuto da Cidade (BRASIL, 2001) prevê a criação de uma Operação Urbana Consorciada (OUC), definindo e atribuindo suas características e deveres. Assim, ela deverá delimitar uma área de abrangência, ser objeto de leis específicas, estipular um estoque de área adicional a ser comercializada, estabelecer programas de investimentos e utilizar todos os recursos arrecadados para o projeto. Ademais, a OUC Porto Maravilha poderia realizar cobrança de outorga para a construção acima do índice de aproveitamento básico - via emissão de CEPACs⁵, Certificados de Potencial Adicional Construtivo -, todavia o recurso adquirido dessa cobrança deveriam ser investidos no próprio projeto do Porto Maravilha.

Apesar dos avanços, o projeto enfrentou críticas, especialmente relacionadas à inclusão social. A falta de habitação social suficiente gerou preocupações sobre a gentrificação e o deslocamento de populações de baixa renda. A implementação dos programas de habitação social enfrentou desafios, resultando em críticas sobre a eficácia e alcance das políticas (RIOONWATCH, 2019).

⁵ Os CEPACs são títulos imobiliários, regulados pela CVM, adquiridos por interessados em construir edificações acima do potencial construtivo estabelecido para a região, que podem ser negociados no mercado.

Por fim, o projeto da Prefeitura de 2009 trata do cronograma das obras e etapas e prevê que o novo Porto do Rio estaria totalmente pronto e reurbanizado entre 2018 e 2019. Entretanto, como foi observado, o projeto sofreu diversas mudanças, contratempos, problemas de corrupção envolvendo a Parceria Público Privada (PPP), considerada a maior feita na época (PREFEITURA RIO, 2009). As maiores empreiteiras do país na época, OAS e Odebrecht, além da Carioca Christiani Nielsen, estavam envolvidas na construção do projeto - todas as três empresas foram alvos da Operação Lava Jato ⁶e sofreram crises financeiras após investigações -, além disso tais empresas também participaram de outros editais na região como o do VLT e o do programa Morar Carioca⁷. O projeto do Porto Maravilha tinha um orçamento de R\$ 6 bilhões, todavia, somando as duas fases, acabou custando R\$ 10 bilhões. Além disso, a crise financeira da cidade e do estado do Rio de Janeiro teve como consequência um projeto inacabado e constantemente em obras, mesmo após oito anos do final das olimpíadas. A continuidade do projeto depende de uma gestão eficaz – problema importante no nosso estado -, de aspectos políticos e intenções particulares para projetos de candidatura e da criação de políticas públicas que garantam a execução de um plano que só foi retomado em 2023.

⁶ A Operação Lava Jato foi um conjunto de investigações, realizadas pela Polícia Federal do Brasil, e que cumpriu mais de mil mandados de busca e apreensão, de prisão temporária, de prisão preventiva e de condução coercitiva, visando apurar um esquema de lavagem de dinheiro que movimentou bilhões de reais em propina, que incluía diversas empresas de construção civil.

⁷ Morar Carioca é um programa habitacional da cidade do Rio de Janeiro que se baseia em cinco pilares: infraestrutura urbana, conectividade viária, iluminação pública, coleta de lixo, lazer e paisagismo.

2 REFERENCIAL TEÓRICO

Em primeiro lugar, o Porto Maravilha é um dos maiores projetos de requalificação urbana realizados no Brasil, com o objetivo de transformar uma área degradada em um polo de desenvolvimento econômico, social e ambientalmente sustentável. Assim, é necessário compreender os impactos decorrentes dessa transformação.

A economia urbana é um ramo que se concentra na análise das cidades e das aglomerações urbanas, englobando uma ampla gama de temas relacionados à localização, uso do solo, habitação, transporte, políticas públicas e desenvolvimento regional. Assim, a economia urbana busca entender as forças econômicas que moldam as cidades, bem como os impactos das políticas públicas sobre essas dinâmicas. Este campo da economia é fundamental para compreender os padrões de crescimento urbano, a distribuição espacial das atividades econômicas e os desafios socioeconômicos enfrentados pelas áreas urbanas.

Dessa forma, pode-se ressaltar Lins (2014), que define a economia urbana como aquela que tem o objetivo principal de estudar a dimensão espacial do desenvolvimento socioeconômico. Isso significa que ela se concentra em analisar as relações entre as atividades econômicas e os espaços geográficos em que elas ocorrem, tanto nas áreas urbanas quanto nas áreas rurais. Assim, pode-se dizer que essa visão econômica tende a abordar temas como a distribuição regional da renda, o papel das cidades no desenvolvimento econômico e as políticas públicas para o desenvolvimento regional. Dessa maneira, o autor conclui que economia urbana é uma área da economia que busca entender como os fatores locais afetam o desempenho econômico de uma região ou cidade.

Ademais, pode-se mencionar Cruz (2011) que afirma que economia urbana se concentra em explicar a estrutura interna das cidades, ou seja, como o solo é distribuído entre as diversas atividades e por que as cidades possuem um ou vários centros de emprego. Além disso, há uma preocupação em analisar os impactos econômicos das atividades urbanas, como o comércio, a indústria e os serviços, na vida das pessoas e no desenvolvimento nessas regiões. A economia urbana utiliza conceitos e ferramentas da teoria econômica para entender os processos de urbanização e as dinâmicas dos mercados imobiliários nas cidades.

Dessa maneira, pode-se ressaltar a economia de aglomeração que é um conceito central na economia urbana, referindo-se aos benefícios econômicos que as empresas e indivíduos obtêm ao se localizarem próximos uns dos outros. Este conceito explica a formação e o crescimento das cidades, destacando como a concentração espacial de atividades econômicas pode aumentar a eficiência, a produtividade e a inovação. (MARSHALL, 1982) Assim,

Marshall (1982) identificou três fontes principais dessas economias: a concentração de uma força de trabalho especializada, a disponibilidade de fornecedores especializados e a facilidade de intercâmbio de conhecimento e inovação. Assim, foi observado que quando as indústrias similares se aglomeram em uma área, elas podem atrair e compartilhar uma base de trabalhadores qualificados, beneficiando-se de uma força de trabalho mais produtiva. Além disso, a proximidade de fornecedores especializados reduz os custos de produção e aumenta a eficiência. Por fim, a concentração geográfica facilita a troca de ideias e inovações, promovendo um ambiente de aprendizado mútuo e progresso tecnológico.

Para Edward Glaeser (2016) as cidades oferecem vantagens significativas em termos de aprendizado e inovação, graças à proximidade física que facilita a interação face a face e a troca de ideias. Glaeser (2016) argumenta que as cidades são centros cruciais de conhecimento e criatividade, onde a densidade populacional e a diversidade econômica geram um ambiente propício para a inovação e o progresso econômico. Além disso, o autor destacou a importância das infraestruturas urbanas e das políticas públicas em apoiar e sustentar as economias de aglomeração. Ademais, apontou que as cidades bem-sucedidas são aquelas que conseguem atrair e reter talentos, fornecendo um ambiente vibrante e estimulante que incentiva a criatividade e o empreendedorismo, assim discute como melhorias urbanas e a presença de bens públicos podem atrair residentes e elevar os preços dos imóveis.

Segundo Michael Porter (1989 e 1998) *clusters* são concentrações geográficas de empresas inter-relacionadas, fornecedores e instituições associadas em um campo particular. Ele argumentou que os *clusters* aumentam a competitividade das empresas através de uma maior eficiência, acesso a informações especializadas e oportunidades de inovação. Porter destacou que os *clusters* facilitam o acesso a recursos especializados e a fornecedores, reduzindo custos e melhorando a qualidade dos produtos e serviços. Além disso, a proximidade geográfica permite que as empresas colaborem mais facilmente em pesquisa e desenvolvimento, promovendo a inovação tecnológica.

Ademais, Gilles Duranton e Diego Puga (2004), exploraram as nuances das economias de aglomeração, diferenciando entre economias de urbanização e economias de localização. As economias de urbanização referem-se aos benefícios que todas as atividades econômicas obtêm ao estar localizadas em uma grande cidade, independentemente do setor. Já as economias de localização são os benefícios que empresas em setores específicos obtêm ao se concentrar em uma área, devido à especialização e à proximidade com empresas similares. Duranton e Puga (2004) também investigaram o papel das políticas públicas e da infraestrutura no fortalecimento

ou na mitigação das economias de aglomeração, sugerindo que intervenções bem projetadas podem amplificar os efeitos positivos da aglomeração.

Além disso, a teoria das economias de aglomeração tem sido aplicada para entender os desafios e as oportunidades enfrentadas pelas cidades contemporâneas, incluindo a gentrificação, a segregação espacial e a sustentabilidade urbana. Para Saskia Sassen (2013) o papel das cidades globais como centros de comando da economia mundial, onde as economias de aglomeração são amplificadas pela concentração de serviços financeiros, tecnológicos e culturais. Sassen (2013) argumenta que essas cidades enfrentam paradoxos de inclusão e exclusão, onde as economias de aglomeração podem gerar tanto oportunidades de crescimento quanto desafios de desigualdade e acessibilidade.

A teoria da localização é um dos pilares da economia urbana, abordando como e por que as atividades econômicas se distribuem espacialmente nas cidades. Assim, Oliveira (2016) e Cabral (2009) explicam a teoria de “estado isolado” de J.H von Thünen, quando desenvolveu um modelo que explica a organização do uso do solo em torno de um ponto central, geralmente uma cidade. Dessa forma, Oliveira (2016) afirma que o modelo de Thünen postula que diferentes tipos de produção agrícola se localizam em anéis em torno de um mercado central, com a intensidade de uso do solo diminuindo à medida que a distância do mercado aumenta. Cabral (2009) define que essa configuração é determinada principalmente pelos custos de transporte: culturas de maior valor e perecibilidade, que exigem transporte rápido, ocupam os anéis mais próximos ao mercado, enquanto aquelas de menor valor e maior durabilidade se encontram mais distantes.

Derivado disso, Alfred Weber (1929) introduziu sua teoria da localização industrial, assim argumentava que as indústrias buscam se localizar de maneira a minimizar os custos totais, que incluem custos de transporte de matérias-primas e produtos finais, custos laborais e economias de aglomeração. Dessa maneira, tem-se outro conceito, que as economias de aglomeração, que se referem aos benefícios que as empresas obtêm ao se situarem próximas umas das outras, como a redução de custos de transporte, o acesso a uma mão-de-obra qualificada e a facilidade de intercâmbio de conhecimentos e tecnologias. O autor identificou três fatores principais que influenciam a localização das indústrias: a localização dos mercados, a localização das matérias-primas e a disponibilidade de mão-de-obra. O modelo tornou-se uma ferramenta crucial para entender a distribuição espacial das atividades industriais e a formação de *clusters* industriais.

Para Najjar e Marques (2003) e Patrício (2021), William Alonso (1964) trouxe a teoria da localização para o ambiente urbano, introduzindo seu modelo de localização residencial e

uso do solo urbano. Dessa forma, Patrício afirma que Alonso aplicou os princípios da teoria da localização aos mercados imobiliários urbanos, explicando a formação dos aluguéis e a organização do uso do solo em função da proximidade ao centro da cidade. O modelo de *bid-rent curve*, ou curva de oferta de renda, ilustra como diferentes usos do solo (residencial, comercial, industrial) competem pelas localizações mais vantajosas, resultando em um gradiente de preços que diminui com a distância ao centro (ALONSO, 1964). Assim, as atividades que podem pagar mais pelo uso do solo, como o comércio e os escritórios, tendem a se localizar nas áreas centrais, enquanto as residências e as indústrias menos lucrativas se espalham para a periferia (ALONSO, 1964). A aplicação da *bid-rent curve* explica não apenas a localização das diferentes funções urbanas, mas também as variações nos preços imobiliários, como visto em Patrício (2021). No centro da cidade, onde a acessibilidade tende a ser máxima, os terrenos são escassos e caros, resultando em um uso intensivo do solo, com prédios comerciais e residenciais de alta densidade. Entretanto, à medida que nos afastamos do centro, os custos de transporte aumentam e os preços dos terrenos diminuem, levando a uma menor densidade de ocupação, com áreas suburbanas de residências unifamiliares e zonas industriais de grande escala.

Outro autor significativo neste campo é Richard Muth (1969) que ampliou o modelo de Alonso ao incorporar o conceito de elasticidade da oferta de habitação. Muth (1969) argumentou que a oferta de habitação em uma cidade não é fixa, mas pode responder às mudanças nos preços dos terrenos e nos custos de construção. Em seu modelo, ele mostrou como a oferta de habitação pode se ajustar ao longo do tempo, influenciada por políticas urbanas, regulamentações de zoneamento e mudanças nas preferências dos consumidores. O modelo de Muth também destacou a importância das amenidades locais e das características ambientais na determinação dos valores imobiliários, sugerindo que fatores como a qualidade das escolas, a proximidade de parques e a segurança pública podem influenciar significativamente a localização residencial.

Ademais, Mieszkowski e Mills (1993) e Mills (1967) focaram nas implicações das políticas públicas sobre a distribuição do uso do solo e no impacto das regulamentações de zoneamento e de infraestrutura urbana. Assim, os autores demonstraram que políticas como impostos sobre a propriedade, restrições de construção e investimentos em infraestrutura de transporte podem alterar significativamente os padrões de uso do solo e a estrutura urbana. Mills (1967) destaca que a provisão de infraestrutura de transporte público, em particular, pode reduzir os custos de transporte e, assim, influenciar a localização das residências e dos negócios dentro da cidade.

Voltando à teoria da localização, tem-se August Lösch (1954) que desenvolveu um modelo de localização que considera a estrutura de mercado e a distribuição espacial das atividades econômicas em uma rede de cidades. Lösch (1954) propôs que a distribuição das atividades econômicas é influenciada pela maximização dos lucros e pela minimização dos custos de transporte, considerando a interação entre diferentes mercados e as economias de escala. Assim, para Clemente e Higashi (2000) a teoria de Lösch busca demonstrar como que todas as atividades econômicas estão arranjadas em um espaço. Dessa maneira, Lösch (1954) sugeria que a localização das atividades econômicas segue um padrão de hexágonos, onde cada ponto central serve a um mercado circundante, otimizando a cobertura geográfica e os custos de transporte.

Paul Krugman (1992) integrou a teoria da localização com conceitos de economia internacional e de mercado interno. Krugman (1992) mostrou como a interação entre economias de escala e custos de transporte pode levar à concentração espacial de atividades econômicas, criando cidades e regiões economicamente dinâmicas. Assim, é destacado a importância das economias de aglomeração e dos retornos crescentes de escala na formação das cidades e que as empresas se concentram em áreas urbanas devido a tal retorno e às vantagens de estar próximo de mercados grandes e fornecedores especializados. Dessa forma, Krugman (1992) argumenta que as cidades surgem e crescem devido à concentração de atividades econômicas que geram vantagens competitivas, atraindo mais empresas e trabalhadores. Este processo de aglomeração cria um círculo virtuoso de crescimento urbano, onde a proximidade física facilita a troca de informações e inovações, aumentando a produtividade e o dinamismo econômico, assim, sugerindo que a concentração de atividades em áreas urbanas pode resultar em aumentos de produtividade e inovação. O pensamento de Krugman foi fundamental para entender a globalização e a emergência de megacidades como centros de atividade econômica.

Jane Jacobs (2011) buscou uma interseção entre a teoria da localização e economia de aglomeração com suas observações sobre a diversidade e a vitalidade econômica das cidades. Jacobs argumentava que a mistura de usos do solo e a densidade populacional são cruciais para a saúde econômica e social das cidades. A autora defendeu que a proximidade física permite interações espontâneas e trocas de ideias, fomentando a inovação e a resiliência econômica. Ademais, afirmava que a vitalidade urbana emerge de comunidades mistas e densas, onde a diversidade de funções e interações sociais gera inovação e dinamismo econômico. Assim, Jacobs (2011) sugeriu que a mistura de funções residenciais, comerciais e recreativas em uma mesma área gera interações sociais ricas e variadas, que são fundamentais para a criatividade e o dinamismo econômico. Além disso, enfatiza a importância de uma infraestrutura urbana

diversificada e a oferta de bens públicos na criação dessas comunidades. Todavia, Jacobs (2011) criticava as práticas de planejamento urbano que segregavam funções e reduziam a densidade, argumentando que tais abordagens enfraqueciam a base econômica e social das cidades.

“A não concentração de moradores, por maior que seja, é "suficiente" se a diversidade de usos é suprimida ou impedida por outras insuficiências. Como exemplo extremo, a não concentração de moradias, embora grande, é "suficiente" para gerar diversidade em conjuntos residenciais padronizados, porque a diversidade já foi, de todo modo, padronizada. E quase os mesmos efeitos, por motivos diferentes, podem ocorrer em bairros espontâneos onde os prédios sejam muito padronizados ou as quadras longas demais ou não haja combinações de usos principais que não o residencial.” (JACOBS, 2011, pp.142-143)

A teoria da localização, em sua essência, busca explicar a distribuição espacial das atividades econômicas, considerando fatores como custos de transporte, economias de aglomeração, disponibilidade de recursos e características do mercado. Esta teoria tem implicações práticas significativas para o planejamento urbano, o desenvolvimento regional e a formulação de políticas públicas. Ao compreender os determinantes da localização das atividades econômicas, os formuladores de políticas podem projetar intervenções que promovam o desenvolvimento equilibrado e sustentável das cidades, otimizando o uso do solo, melhorando a eficiência do transporte e criando ambientes urbanos mais inclusivos e dinâmicos.

Dessa maneira, é fundamental trazer os conceitos de crescimento econômico e a inovação, que são motores essenciais para o desenvolvimento das cidades e regiões metropolitanas. Por essa perspectiva, Charles Jones (2019) destrincha a teoria do crescimento endógeno de Paul Romer, quando afirma que o crescimento econômico sustentado é resultado de investimentos em conhecimento e inovação. Dessa maneira, para Jones (2019), Romer propôs que as ideias são um bem não rival e parcialmente excludente, o que significa que podem ser utilizadas por muitos ao mesmo tempo sem se esgotarem, mas podem ser protegidas por direitos de propriedade intelectual. Dessa forma, destaca que, para Romer, as cidades, devido à sua densidade populacional e diversidade, são locais ideais para a produção e disseminação de conhecimento, favorecendo o surgimento de inovações que estimulam o crescimento econômico.

Richard Florida (2003 e 2011) com seu conceito de classe criativa, oferece outra perspectiva sobre a importância da inovação para o crescimento econômico urbano. Ele argumentou que a presença de uma classe criativa é um dos principais fatores que impulsionam o crescimento econômico das cidades, pois estes indivíduos tendem a ser altamente produtivos e inovadores. Florida (2003) destacou a importância de políticas urbanas que promovam a

diversidade, a tolerância e a qualidade de vida, criando um ambiente atrativo para a classe criativa e, conseqüentemente, favorecendo o crescimento econômico e a inovação. O autor argumenta que a presença de amenidades urbanas e infraestrutura de qualidade atrai uma classe criativa, o que, por sua vez, aumenta a demanda e os preços dos imóveis. Dessa forma, pode-se trazer o pensamento de Jacobs (2011) novamente, trazendo a importância da diversidade para inovação.

Além disso, a perspectiva institucional também é crucial para entender como as políticas públicas podem estimular o crescimento econômico e a inovação nas cidades. Douglass North (1990), em seu trabalho sobre instituições e crescimento econômico, argumentou que as regras formais e informais que governam a interação humana são fundamentais para o desenvolvimento econômico. No contexto urbano, isso implica que políticas bem desenhadas que incentivem a inovação, protejam os direitos de propriedade intelectual e promovam um ambiente competitivo e inclusivo são essenciais para catalisar o crescimento econômico sustentável. Exemplos de tais políticas incluem investimentos em educação e infraestrutura, incentivos fiscais para pesquisa e desenvolvimento, e apoio a startups e pequenas empresas inovadoras.

Finalmente, a teoria dos sistemas de inovação regional, desenvolvida por Philip Cooke (2004) enfatiza a importância das interações entre empresas, universidades, instituições de pesquisa e governos locais para a promoção da inovação e do crescimento econômico nas regiões urbanas. Dessa forma, Cooke (2004) argumenta que a criação de ambientes colaborativos, onde diferentes atores podem interagir e compartilhar conhecimento, é fundamental para estimular a inovação. As cidades, com sua alta densidade de instituições e recursos, são locais ideais para o desenvolvimento de tais sistemas de inovação regional, que podem gerar vantagens competitivas sustentáveis e impulsionar o crescimento econômico a longo prazo.

O crescimento econômico e a inovação são conceitos interligados e fundamentais para a economia urbana. Autores como, Michael Porter, Edward Glaeser, Richard Florida, Alfred Marshall, Douglass North, Jane Jacobs e Philip Cooke forneceram contribuições que elucidam como as cidades podem se tornar motores de crescimento e inovação. Esses estudos destacam a importância de políticas urbanas que incentivem a densidade e a diversidade, protejam a propriedade intelectual, promovam a educação e a infraestrutura e fomentem a colaboração entre diferentes atores econômicos e sociais. A compreensão e a aplicação dessas teorias são essenciais para o desenvolvimento de cidades mais dinâmicas, competitivas e inovadoras.

O conceito de descompasso espacial (*spatial mismatch*) tem como ênfase as consequências da separação geográfica entre residências de trabalhadores de baixa renda e as localizações das oportunidades de emprego. Assim, Åslund, Östh e Zenou (2010) revisitam a questão da acessibilidade ao emprego e seu impacto sobre o mercado de trabalho, oferecendo uma resposta sobre quão importante é o acesso ao emprego para os resultados econômicos. Os autores argumentam que a acessibilidade a empregos não é apenas uma questão de proximidade geográfica, mas também envolve considerações sobre o mercado de trabalho local, a rede de transporte e as políticas públicas. Além disso, é destacado que políticas que aumentam a conectividade e melhoram o transporte público podem reduzir os efeitos negativos do descompasso espacial, contribuindo para uma maior igualdade no mercado de trabalho.

Ellwood (1986) aborda o descompasso espacial a partir da perspectiva do emprego juvenil, particularmente em áreas marginalizadas. O autor explora como a falta de empregos acessíveis nas proximidades dos bairros de baixa renda contribui para altas taxas de desemprego entre os jovens, especialmente os afro-americanos. Assim, sugere que o descompasso espacial pode criar uma "armadilha da pobreza", onde a falta de emprego acessível perpetua ciclos de desemprego e pobreza.

Smith e Zenou (2003) exploram o papel do esforço de busca e a estrutura espacial urbana no contexto do descompasso espacial. Assim, desenvolvem um modelo que incorpora o esforço de busca dos trabalhadores como um fator determinante nos resultados do mercado de trabalho. Dessa forma, Smith e Zenou (2003) sugerem que a distância física dos empregos e a falta de informações sobre as oportunidades disponíveis aumentam os custos de busca, exacerbando os efeitos do descompasso espacial. Além disso, é destacado que a estrutura urbana e a distribuição espacial dos empregos e das residências influenciam significativamente a dinâmica do mercado de trabalho, sugerindo que políticas que aumentem a eficiência do mercado de trabalho urbano, como melhorar a infraestrutura de transporte e reduzir as barreiras à mobilidade, podem ajudar a mitigar os efeitos do descompasso espacial.

Para discutir descompasso espacial no contexto do Brasil, tem-se Barufi e Haddad (2017) que oferecem uma análise sobre o descompasso espacial, os salários e o desemprego nas áreas metropolitanas brasileiras. Dessa maneira, é explorado como a segregação espacial e a inacessibilidade a empregos bem remunerados afetam negativamente os trabalhadores, especialmente aqueles situados em periferias urbanas. Para Haddad e Barufi (2016), oferecem uma perspectiva detalhada sobre o descompasso espacial em São Paulo, a maior cidade do Brasil, assim, examinam como as barreiras naturais e artificiais, como rios e grandes rodovias, influenciam a acessibilidade ao emprego e perpetuam as desigualdades de oportunidades no

mercado de trabalho urbano. Eles encontram evidências de que a segmentação do espaço urbano por essas barreiras reduz significativamente a mobilidade dos trabalhadores e cria "ilhas" de oportunidades, onde as chances de emprego estão concentradas em áreas específicas, inacessíveis para muitos trabalhadores de baixa renda. Pereira (2019) destaca que, enquanto algumas áreas centrais têm alta acessibilidade a oportunidades econômicas, as áreas periféricas, onde reside a maior parte da população de baixa renda, enfrentam uma grave falta de acessibilidade. Esta segregação socioespacial exacerba as desigualdades sociais e limita as possibilidades de mobilidade econômica para os grupos mais vulneráveis.

Um dos conceitos fundamentais da para compreender descompasso espacial é a questão da segregação socioespacial e da desigualdade urbana. Assim, Thomas Schelling (2006) demonstrou que indivíduos com uma leve preferência por viver entre outros de características similares (como renda ou etnia) acabam criando bairros homogêneos, mesmo sem intenção explícita de segregar. Esse modelo elucidou como pequenas preferências individuais podem levar a grandes disparidades na organização espacial das cidades, destacando a importância das interações microeconômicas nas dinâmicas urbanas. Dessa forma, pode-se ressaltar Douglas Massey e Nancy Denton (1988) quando argumentaram que a segregação racial não é apenas um subproduto das preferências individuais, mas é intensificada por políticas governamentais, práticas discriminatórias de mercado e a atuação de instituições financeiras e imobiliárias. Sabatini e Sierralta (2006) afirmam que segundo Massey e Denton essas práticas contribuíram para a criação de "guetos" urbanos, perpetuando a pobreza e limitando as oportunidades econômicas e educacionais para as minorias raciais. Assim, Sabatini e Sierralta (2006) chegam à conclusão que no estudo de Massey e Denton, a segregação espacial é um fator chave na manutenção das desigualdades raciais e socioeconômicas.

A teoria do "*neighborhood effects*" de William Julius Wilson (1987) é outra importante contribuição ao estudo da segregação socioespacial e da desigualdade urbana. Esta teoria sugere que o ambiente em que uma pessoa vive tem um impacto significativo sobre suas oportunidades de vida. Dessa maneira, a concentração de pobreza em bairros específicos cria um ciclo vicioso de desvantagem, onde a falta de acesso a redes sociais e a instituições de apoio, como boas escolas e oportunidades de emprego, perpetua a pobreza entre gerações (WILSON, 1987). O autor ainda menciona a necessidade de políticas que promovam a integração social e econômica como meio de combater a desigualdade urbana. Para David Harvey (2005) a segregação espacial e a desigualdade urbana são produtos do capitalismo e da luta de classes. Ele sugeriu que as cidades são moldadas pelas necessidades do capital, que busca maximizar lucros através da exploração do espaço urbano. Isso resulta na segregação de diferentes classes sociais, onde

os ricos ocupam áreas privilegiadas com melhores serviços e infraestrutura, enquanto os pobres são relegados a áreas marginalizadas. Harvey (2005) defendeu a necessidade de uma abordagem redistributiva e de justiça social no planejamento urbano para enfrentar as desigualdades estruturais. Além disso, o autor explora como investimentos em infraestrutura urbana influenciam a valorização dos imóveis e a qualidade de vida.

Voltando para Glaeser (2001), é afirmado que a segregação residencial pode ser mitigada por políticas que aumentem a mobilidade residencial e melhorem a acessibilidade aos mercados de trabalho, tal conclusão foi feita a partir da análise de como as forças do mercado e as políticas públicas influenciam a distribuição espacial da pobreza. Assim, Glaeser (2001) destacou a importância da educação e da infraestrutura de transporte na promoção de uma maior integração socioespacial e na redução das desigualdades urbanas.

Além dos fatores econômicos e institucionais, a segregação socioespacial e a desigualdade urbana também são moldadas por fatores culturais e sociais. Robert Putnam (2000) discutiu o papel do capital social na coesão e na igualdade urbana. Putnam (2000) argumentou que a falta de interações sociais e de redes comunitárias pode exacerbar a segregação e a desigualdade, pois reduz as oportunidades de cooperação e apoio mútuo entre diferentes grupos sociais. Assim, é destacada a importância de fortalecer o capital social através de políticas que promovam a participação comunitária e o engajamento cívico. Contribuindo para essa lógica, tem-se Manuel Castells (1977) que argumentou que a economia global em rede intensifica as desigualdades urbanas, pois as cidades são reorganizadas em torno de fluxos de informação e capital, beneficiando áreas conectadas globalmente enquanto marginaliza periferias desconectadas. Destarte, ressaltando a necessidade de políticas urbanas que considerem a nova geografia da informação e promovam a inclusão digital e econômica.

A teoria do filtro de habitação, para John F. Kain e John M. Quigley (1975), busca explicar a dinâmica do mercado imobiliário e a distribuição das unidades habitacionais entre diferentes segmentos da população ao longo do tempo. Esta teoria fornece uma visão abrangente sobre como as habitações novas, usualmente ocupadas pelas famílias de maior renda, são eventualmente "filtradas" para famílias de menor renda à medida que envelhecem e se depreciam. Assim, habitações passam por um processo de envelhecimento e depreciação que, ao longo do tempo, torna-as acessíveis para famílias de menor renda (KAIN; QUIGLEY, 1975). Os autores afirmam que tal processo de filtragem pode ser uma forma eficiente de prover habitação acessível, sem a necessidade de construção de novas unidades especificamente voltadas para populações de baixa renda.

No entanto, a eficácia do filtro de habitação depende de várias condições de mercado. Richard Muth (1969) destacou que a elasticidade da oferta de novas habitações é crucial para o processo de filtragem. Em mercados onde a construção de novas habitações é restrita por regulamentações de uso do solo ou altos custos de construção, o processo de filtragem pode ser impedido, levando a uma escassez de habitações acessíveis para famílias de menor renda. Muth (1969) argumentou que políticas públicas que facilitam a construção de novas habitações podem acelerar o processo de filtragem, promovendo maior acessibilidade habitacional.

Outro aspecto importante da teoria do filtro de habitação é a qualidade das unidades habitacionais ao longo do tempo. Mieszkowski e Mills (1993) exploraram como a depreciação da qualidade das habitações afeta sua filtragem para famílias de menor renda. Eles destacaram que a manutenção e a renovação das unidades habitacionais são fatores críticos que influenciam a velocidade e a eficácia do processo de filtragem. Se a depreciação não for acompanhada por investimentos em manutenção, as unidades podem se tornar inadequadas para habitação, resultando em uma oferta insuficiente de habitações decentes para famílias de menor renda.

Sob a perspectiva da segregação espacial e da mobilidade socioeconômica, pode-se voltar a Wilson (1987), que afirmava que a segregação racial e econômica pode criar barreiras significativas para o processo de filtragem, limitando o acesso das famílias de baixa renda a áreas com melhores oportunidades de emprego e serviços públicos. Assim, destacando que políticas públicas que incentivem a integração socioespacial, como *vouchers* de habitação que permitam maior mobilidade residencial, podem facilitar o processo de filtragem e promover uma distribuição mais equitativa das oportunidades habitacionais.

A crítica à teoria do filtro de habitação também é relevante para uma compreensão completa do conceito. Harvey Molotch (1976) argumentou que a teoria do filtro pode ser otimista demais em relação às forças do mercado. Molotch (1976) sugeriu que interesses políticos e econômicos frequentemente moldam o desenvolvimento urbano de maneiras que perpetuam a desigualdade e a segregação. Dessa maneira, a intervenção do governo é necessária para corrigir as falhas de mercado e assegurar que o processo de filtragem beneficie de fato as populações de baixa renda. Além disso, para John Yinger (2005), os subsídios diretos à habitação e programas de renovação urbana podem influenciar o processo de filtragem. Yinger (2005) argumentou que tais políticas podem tanto acelerar a filtragem de habitações para famílias de menor renda quanto melhorar a qualidade das unidades habitacionais disponíveis, promovendo uma oferta habitacional mais equilibrada e acessível.

Em termos de aplicação prática, a teoria do filtro de habitação sugere que os formuladores de políticas devem considerar tanto a construção de novas habitações quanto a

manutenção das existentes para garantir um processo de filtragem eficaz. Isso pode incluir incentivos fiscais para desenvolvedores, subsídios para a renovação de habitações antigas e regulamentações que facilitem a construção de novas unidades. A compreensão dessas dinâmicas é crucial para a formulação de políticas habitacionais que promovam a equidade e a acessibilidade, assegurando que todas as famílias urbanas tenham acesso a habitações de qualidade.

Dessa forma, para Nascimento (2019) a gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro é caracterizada por um fenômeno de "enobrecimento paisagístico", que busca atrair um novo perfil de moradores e visitantes. Essa estratégia de revitalização, embora possa trazer benefícios econômicos e de infraestrutura, também levanta questões éticas e sociais sobre a justiça urbana. O autor critica o uso do termo "revitalização", pois oculta as realidades de deslocamento e exclusão que acompanham esses processos. A revitalização, quando não acompanhada de políticas de inclusão social, pode ser vista quando os interesses do capital prevalecem sobre os direitos dos moradores locais. Ainda em Nascimento (2019), a relação entre valorização imobiliária e deslocamento habitacional é particularmente evidente na Zona Portuária do Rio de Janeiro, onde a especulação imobiliária tem gerado pressões sobre os moradores mais pobres, incluindo inquilinos e aqueles que habitam favelas e ocupações.

Em Vianna e Young (2015) foi estimado as perdas econômicas associadas aos problemas de mobilidade urbana no Brasil, destacando que a redução do tempo de deslocamento nas regiões metropolitanas (RMs) poderia reduzir as perdas totais em 27,6% (R\$26,7 bilhões). A pesquisa indica que o tempo médio de deslocamento nas capitais é significativamente maior do que no interior, afetando diretamente a qualidade de vida dos trabalhadores e a produtividade econômica. Dessa maneira, melhorias na mobilidade urbana, que reduzem o tempo de deslocamento, podem aumentar a demanda residencial em áreas centrais e bem localizadas. Isto ocorre devido à maior facilidade de acesso a serviços e amenidades urbanas, além da redução do stress e dos custos associados ao transporte. Dessa forma, a proximidade ao centro e a disponibilidade de uma infraestrutura de transporte eficiente tornam-se fatores valorizadores dos imóveis.

Pero e Mihessen (2013) discutem sobre relação entre pobreza e mobilidade urbana, destacando como as desigualdades socioeconômicas influenciam diretamente o tempo de deslocamento dos indivíduos, particularmente na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A pesquisa evidencia que as populações de baixa renda, frequentemente localizadas nas periferias, sofrem desproporcionalmente com longos tempos de deslocamento, uma vez que vivem distantes dos centros econômicos, onde estão concentradas as oportunidades de emprego. Este

fenômeno não só amplia a vulnerabilidade social dessas populações, como também agrava o ciclo de pobreza, já que o tempo excessivo gasto em transporte reduz o tempo disponível para outras atividades produtivas ou educativas, fundamentais para a ascensão social.

A economia urbana é, portanto, um campo interdisciplinar que se beneficia de interações com outras disciplinas como urbanismo, geografia, sociologia, ciência política e engenharia. Seu objetivo é não apenas entender os fenômenos urbanos, mas também contribuir para o desenvolvimento de políticas públicas que promovam cidades mais eficientes, equitativas e sustentáveis. A aplicação das teorias e modelos da economia urbana tem implicações diretas sobre o planejamento urbano, a infraestrutura, o desenvolvimento econômico local e a qualidade de vida dos cidadãos.

3 METODOLOGIA

O objetivo deste capítulo é delimitar a metodologia para realizar uma análise exploratória do projeto Porto Maravilha, a partir de documentos oficiais que tratam de impactos urbanos no projeto de requalificação da região portuária do Rio de Janeiro. Neste trabalho, foram observadas as expectativas do projeto, em relação à valorização imobiliária, de tal modo que se pudesse verificar se essas se efetivaram. Dessa maneira, através de análise de documentos do próprio projeto do Porto Maravilha, notícias publicadas antes, durante e após as primeiras fases do projeto, além de dados disponibilizados pela Prefeitura, Instituto Pereira Passos e IBGE, buscou-se compreender narrativas que emergem em torno do projeto, bem como práticas e dinâmicas sociais por ele propostas.

3.1 CONTEXTUALIZAÇÃO DA PESQUISA

A pesquisa exploratória caracteriza-se por ser uma investigação preliminar cujo objetivo é proporcionar um maior entendimento sobre um tema ou problema ainda pouco estudado ou que apresenta lacunas significativas na literatura (ARRUDA; FARIAS, 2014). Este tipo de pesquisa é particularmente útil em contextos onde há escassez de informações detalhadas e sistematizadas, permitindo que o pesquisador delineie hipóteses e questões de pesquisa que poderão ser aprofundadas em estudos futuros. (ARRUDA; FARIAS, 2014). No caso do projeto Porto Maravilha, a pesquisa exploratória ofereceu a oportunidade de mapear os principais impactos ambientais e urbanos de maneira ampla, identificando tendências, padrões e áreas de interesse que demandam investigações mais detalhadas.

Para a realização deste trabalho, a abordagem exploratória se desdobrou em várias etapas. Inicialmente, foi realizada uma revisão bibliográfica e documental, que inclui estudos de impacto ambiental, relatórios de gestão urbana, e documentos oficiais relacionados ao Projeto Porto Maravilha. Esta revisão permitiu contextualizar o projeto dentro do panorama maior de políticas de revitalização urbana e suas implicações ambientais e sociais. Em seguida, foi definido o que seriam considerados documentos-chaves para a análise: o Plano de Reurbanização do Porto Maravilha, disponibilizado e esquematizado pela Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), que engloba toda a região portuária da cidade do Rio de Janeiro – Terminal Gentileza, VLT Centro, Porto Maravilha e Porto Maravalley. Dentre os documentos disponíveis desse plano, foram selecionados o estudo de Impacto à

Vizinhança do Porto Maravilha, realizado em 2009, realizado para a implementação do projeto em outubro de 2011. Esse recorte se fundamenta na proposta deste estudo.

Além disso, foram observadas mudanças na paisagem urbana e na vida cotidiana dos moradores. Essa observação permitiu capturar aspectos que podem não ser evidentes nos documentos, como interações sociais, uso do espaço público e alterações perceptíveis. Esta combinação de técnicas forneceu uma base que será analisada através de métodos de análise que permitem identificar principais categorias e padrões emergentes dos dados coletados.

3.2 APRESENTAÇÃO DOS DADOS PARA O ESTUDO

Além da revisão bibliográfica e documental, foi utilizada a análise de dados secundários, coletados de fontes confiáveis como as do Instituto Pereira Passos (IPP), que disponibiliza uma gama de dados e documentos via DataRio. Esses dados se referem a uso do solo, transação de logradouros e licenciamento de novas unidades. Estes dados permitiram identificar mudanças demográficas, socioeconômicas e imobiliárias na área de estudo antes e depois da implementação do Projeto Porto Maravilha.

Após a coleta de dados, foi realizada uma análise das informações obtidas, a partir da qual foi possível identificar os principais temas, conceitos, abordagens teóricas e evidências empíricas relacionadas à da economia urbana no contexto do Porto Maravilha.

Após esse passo, foi feita uma Coleta de Dados de Mercado Imobiliário antes e após os inícios das obras, sendo a data oficialmente informada pela Prefeitura do Rio como 2011. Tal coleta, reuniu dados históricos do Imposto sobre a Transmissão de Bens Imóveis (ITBI)⁸, disponibilizados pelo Data Rio.

Esses dados, organizados por logradouro e natureza da transação (compra e venda, promessa de compra e venda), abrangem o período de 2010 a 2024. Foram considerados por logradouro, com informações detalhadas sobre número total de transações mensais, médias de área construída, percentual transacionado, valor da transação e valor total do imóvel. Com base nesses dados, foi possível calcular os preços médios do metro quadrado em diferentes regiões do Rio de Janeiro, o que permitiu uma análise comparativa antes, durante e após a revitalização da área portuária. Estão contabilizados na tabela os imóveis que tiveram pelo menos uma transação imobiliária (compra e venda; promessa de compra e venda) no ano. Dessa forma, o ITBI não fornece dados dos mesmos imóveis durante o período em questão, ou seja, há uma

⁸ Disponível em: https://www.data.rio/datasets/5e4dda4d33f44b1eb9246559b281d1b8_8/explore acessado em 30/06/2024.

mudança na cesta de imóveis durante esses anos. Tal questão ajuda a compreender o funcionamento dos gráficos que serão apresentados na análise.

Nessa tabela registram-se informações sobre preço médio do metro quadrado dos imóveis transacionados em diferentes regiões do Rio de Janeiro, a partir do produto do valor do imóvel e área construída, incluindo-se a área portuária. Dessa forma, compararam-se os preços pré (2010), durante (2011 – 2016) e pós-revitalização (2017 – 2024), de modo que foi possível quantificar a valorização imobiliária. Para a primeira parte da análise, foi feita a divisão entre transações de imóveis Residenciais e Não Residências para toda a cidade do Rio de Janeiro, base para a verificação do valor médio anual do metro quadrado e a variação anual por tipos de uso de imóveis. A seguir, foi realizada essa divisão para todas as Áreas de Planejamento, Regiões de Planejamento e Regiões Administrativas do Rio de Janeiro, definidas e segmentadas pelo Habite-se⁹. A Região Administrativa Portuária, foco desta pesquisa, é composta pelos bairros do Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde. Para facilitar a identificação de comportamentos e tendências ao longo do período estudado, utilizou-se um número índice, sendo 2010 fixado em 100, para a variação anual dos preços. Este número índice proporciona uma visão clara das flutuações no mercado imobiliário, destacando-se os anos de maior valorização ou depreciação.

Em síntese, a análise exploratória da valorização imobiliária, a partir do recorte teórico da economia urbana, possibilitou identificar múltiplas dimensões e implicações deste ambicioso projeto de revitalização urbana. Ao focar em transformações observáveis no ambiente urbano, junto com a análise de documentos, dados secundários e análise espacial, este trabalho se propõe a contribuir para um entendimento mais crítico das dinâmicas de reurbanização e suas consequências para a cidade do Rio de Janeiro.

⁹ Disponível em: <https://www.data.rio/documents/1c84537c6a2c4ddabaf476bd6e0983b3/about> acessado em 02/07/2024.

4 ANÁLISE

A partir da aplicação da metodologia apresentada no capítulo anterior, foi elaborada uma análise sobre a valorização imobiliária da área. Para conduzir a análise, foram utilizados documentos oficiais disponibilizados pela Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar) - Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio -, dados fornecidos pela plataforma Data Rio e notícias de jornais que oferecem contrapontos e perspectivas adicionais aos documentos oficiais. Como o documento define, a Operação Urbana é um instrumento de intervenção urbana que visa a melhoria do padrão de urbanização de uma determinada área, através de uma cooperação entre o poder público municipal e a iniciativa privada. Segundo o documento, tal parceria busca atrair investimentos para novas unidades residenciais, comerciais e de serviços, além de fomentar atividades culturais e de lazer, visando um desenvolvimento integrado e sustentável.

Para análise de valorização imobiliária, o documento base foi o capítulo "V. Situação Atual e Futura 6. Valorização Imobiliária" (CCPAR, 2009) que define a revitalização urbana da região portuária no Rio de Janeiro como sendo uma das mais significativas operações urbanas consorciadas do Brasil. O projeto apresentado em 2009 tinha como objetivo transformar uma área historicamente degradada em um polo de desenvolvimento econômico e social, o que geraria um processo de valorização imobiliária, a partir dessas intervenções públicas e privadas.

Dessa maneira, pode-se dizer que a Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha seria um exemplo paradigmático de como a combinação de políticas públicas, investimentos privados e mudanças na legislação urbana pode induzir a valorização imobiliária. Assim, segundo o documento, a legislação, conforme delineada pelo Estatuto da Cidade e pelo Plano Diretor Estratégico do município, permite a reconfiguração do uso do solo, aumento do gabarito e índices de aproveitamento do terreno, o que facilitaria a ocupação mais densa e racional do espaço urbano.

Dessa forma, para o documento, este conjunto de mudanças urbanísticas não apenas atrairia novos investimentos, mas também promoveria a revitalização de áreas antes subutilizadas ou abandonadas. Por essa perspectiva, pode-se retomar os autores da economia urbana Jacobs (2011) e Florida (2003), para quem é de extrema importância a diversidade de usos de solo e a revitalização urbana através de políticas públicas e investimentos privados. Ademais, Glaeser (2016) considera que as cidades prosperam quando há uma combinação eficaz de políticas públicas e investimentos privados, e que a legislação pode ser um

instrumento vital para fomentar o desenvolvimento urbano. Assim, pode-se dizer que a obra no Porto Maravilha garantiria o dinamismo econômico, promoveria criatividade e inovação, a partir da atração e manutenção de talentos e, como consequência, impulsionaria a valorização imobiliária.

Ainda com base no documento, a região portuária do Rio de Janeiro é marcada por uma diversidade tipológica que inclui desde moradias em áreas de risco até galpões industriais. Um dos objetivos presentes no projeto é uma requalificação que incluiria a melhoria da infraestrutura viária, saneamento básico, iluminação pública e a reurbanização de espaços públicos. Assim, tais investimentos resultariam em um aumento da qualidade de vida local, fator essencial para a valorização imobiliária. Destarte, pode-se recorrer a Glaeser (2016), quando o autor afirma a necessidade de bairros com infraestrutura para que se possa ter progresso econômico. Além disso, os teóricos de economia de aglomeração, Duranto e Puga (2004), discutem os impactos dessas intervenções nesse tipo de economia, enquanto Mills (1967) enfatiza a mudança no uso do solo provocada por essas obras. Harvey (2005) explora a relação entre a infraestrutura urbana e a reconfiguração do espaço, destacando como a requalificação urbana pode transformar áreas degradadas em regiões valorizadas e funcionais. Assim, Castells (1977) examina a importância das infraestruturas urbanas, saneamento e reurbanização na criação de cidades mais equitativas e funcionais, destacando a necessidade de políticas públicas eficazes para alcançar esses objetivos de valorização imobiliária. Para Sassen (2013), a infraestrutura urbana e a requalificação dos espaços públicos são fundamentais para o posicionamento das cidades globais como centros econômicos e culturais, ressaltando a importância de investimentos em áreas urbanas diversificadas.

Como apontado pelos autores, a presença de uma infraestrutura robusta é crucial para o progresso econômico do projeto Porto Maravilha. Portanto, pode-se dizer que a requalificação da região portuária do Rio de Janeiro não apenas promoveria a valorização imobiliária, mas também contribuiria para a criação de um ambiente urbano mais inclusivo e sustentável, evidenciando a necessidade de políticas públicas eficazes e investimentos estratégicos para o desenvolvimento econômico da região. Contudo, não foi identificado no documento referências a que tratamento se daria para as favelas e comunidades que compõem esses bairros da Zona Portuária.

Para ajudar no diagnóstico dessa região, a tabela 4 apresenta o rendimento domiciliar per capita das Regiões Administrativas do Rio de Janeiro, a partir de dados Censo de 2010. Assim, pode-se observar que zona portuária estava na 30ª posição antes dos inícios das obras.

**Tabela 4 – Rendimento nominal domiciliar per capita por Região Administrativa
- 2010**

Região Administrativa	Rendimento domiciliar per capita
1 VI Lagoa	5 710,71
2 IV Botafogo	3 825,79
3 XXIV Barra da Tijuca	3 772,63
4 V Copacabana	3 629,39
5 VIII Tijuca	3 027,89
6 IX Vila Isabel	2 327,95
7 II Centro	1 544,16
8 Rio de Janeiro	1 420,89
9 XIII Méier	1 361,56
10 XX Ilha do Governador	1 346,01
11 XVI Jacarepaguá	1 274,68
12 XXIII Santa Teresa	1 273,59
13 III Rio Comprido	1 184,26
14 XIV Irajá	1 050,65
15 XXI Ilha de Paqueta	1 008,29
16 X Ramos	897,50
17 XV Madureira	872,77
18 XXXIII Realengo	855,05
19 XII Inhaúma	852,09
20 XI Penha	817,37
21 XVIII Campo Grande	752,10
22 VII São Cristovão	739,07
23 XXII Anchieta	677,44
24 XVII Bangu	671,19
25 XXXI Vigário Geral	630,93
26 XXV Pavuna	567,31
27 XXVI Guaratiba	554,10
28 XXXIV Cidade de Deus	513,56
29 XIX Santa Cruz	512,48
30 I Portuária	507,75
31 XXX Maré	456,71
32 XXVII Rocinha	455,18
33 XXVIII Jacarezinho	405,56
34 XXIX Complexo do Alemão	390,90

Fonte: DATARIO

Além disso, a partir dos dados sobre domicílios particulares permanentes por tipo de infraestrutura, disponibilizados pelo DataRio ¹⁰, é possível comentar sobre a questão sobre lixo, esgoto e água da zona portuária no início dos anos 2000. Dessa forma, 11.463 domicílios (99,2%) tinham o lixo coletado, com 7.152 utilizando serviços de limpeza e 4.311 depositando o lixo em caçambas. Uma pequena parte dos domicílios adotava métodos alternativos, como

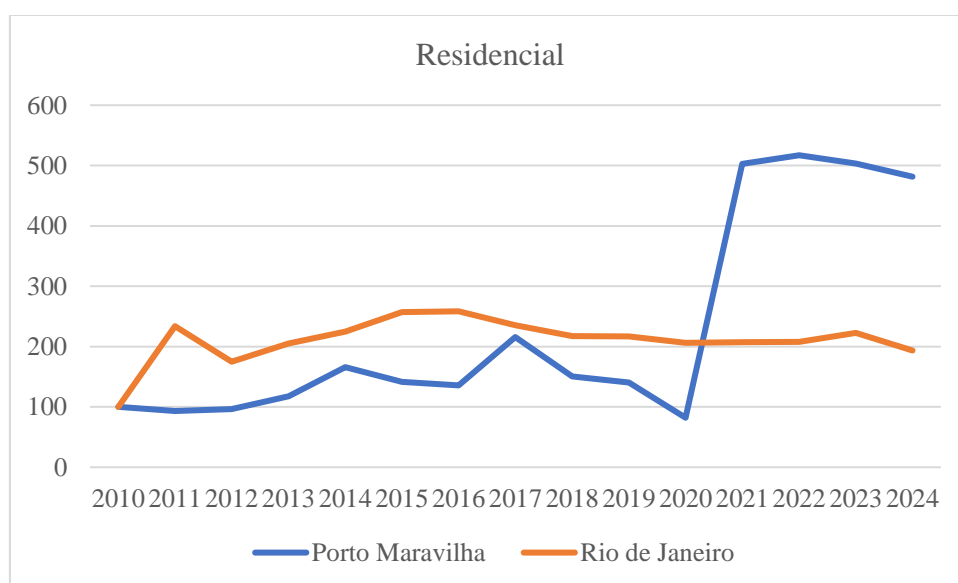
¹⁰ Disponível em: <https://www.data.rio/documents/PCRJ::domic%C3%ADlios-particulares-permanentes-por-tipo-de-infraestrutura-lixo-esgoto-e-%C3%A1gua-segundo-as-%C3%A1reas-de-planejamento-ap-regi%C3%B5es-administrativas-ra-e-bairros-1991-e-2000/about> acessado em 08/08/2024

queimar o lixo na propriedade (3 domicílios), jogar em terrenos baldios (86 domicílios), ou em rios/lagoas (1 domicílio). Sobre saneamento, a maioria, 10.654 domicílios, estava conectada à rede geral de esgoto ou pluvial. Havia uma minoria que usava fossas sépticas (601), fossas rudimentares (11), valas (196), rios/lagoas (59), ou outro escoadouro (9). A respeito do abastecimento de água, 11.113 domicílios eram abastecidos pela rede geral, sendo a maioria canalizada com pelo menos um cômodo. Existiam 365 domicílios que usavam poço/nascente, e 55 utilizavam outras formas de abastecimento (26 desses tinham abastecimento canalizado com pelo menos um cômodo). Além disso, apenas 25 domicílios (0,2%) não tinham banheiro ou sanitário, o que era um número baixo, indicando boas condições sanitárias gerais.

4.1. IMÓVEIS RESIDENCIAIS

Para auxiliar a análise dessa valorização proposta no documento, foi elaborado o Gráfico 1, que demonstra um comparativo da variação anual do preço do metro quadrado nos imóveis de uso residencial por logradouro entre a região do Porto Maravilha e a cidade do Rio Janeiro, se utilizou um número índice, sendo 2010 fixado em 100.

Gráfico 1 – Variação anual do metro quadrado em imóveis residenciais (número índice=100 em 2010)

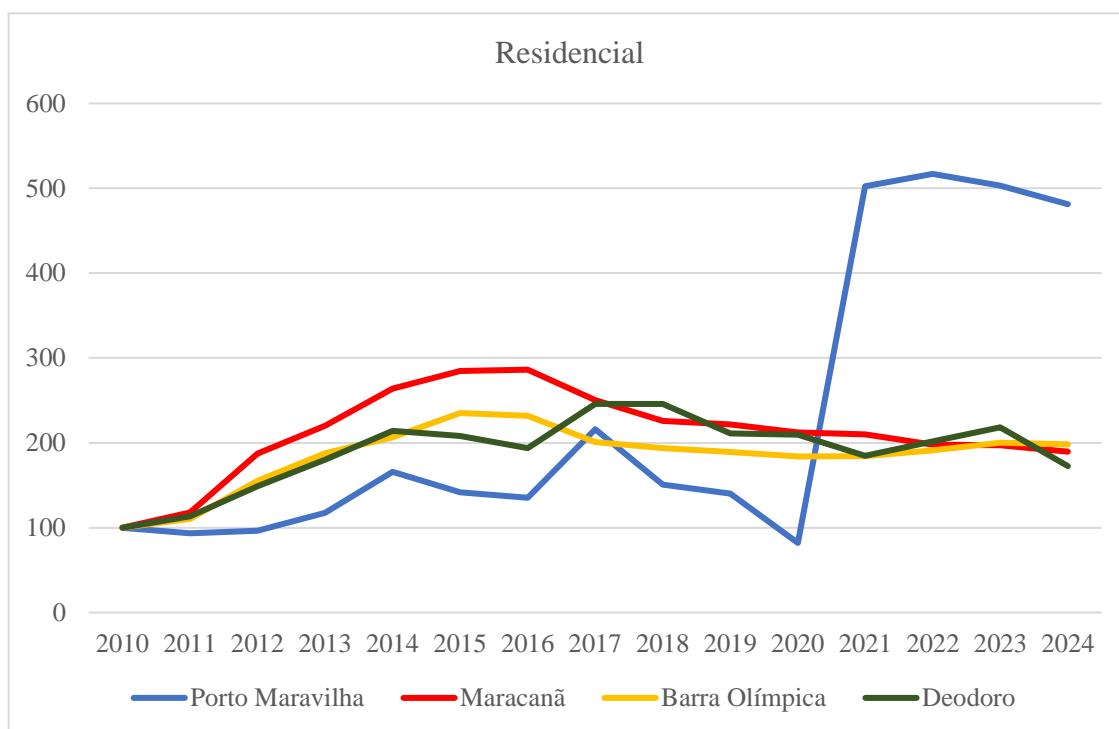


Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

Os gráficos resultantes desta análise são cruciais para entender a dinâmica imobiliária na região do Porto Maravilha em comparação com o restante da cidade. Nos gráficos 1 e 2, em que se comparam a variação anual do metro quadrado dos imóveis residenciais, observa-se uma estagnação (2011 – 2012), refletindo uma desvalorização inicial, com um pequeno percentual de aumento em 2013, possivelmente devido às incertezas associadas às fases iniciais do projeto de revitalização. Todavia, logo de partida, é possível ver uma valorização de toda a cidade que estava se preparando para o Jogos Olímpicos e Copa do Mundo. Mesmo com a valorização nos anos seguintes, não houve uma valorização dos imóveis residenciais, principalmente se comparada com outras regiões que foram focos dos planejamentos dos grandes eventos. Dessa forma, foram separadas três áreas para a realização dessa comparação: Maracanã, englobando toda a Região de Planejamento 2.2, definida pela Habite-se (Alto da Boa Vista, Praça da Bandeira, Tijuca, Andaraí, Grajaú, Maracanã e Vila Isabel); Barra Olímpica, novo bairro criado entre as regiões de Jacarepaguá e Barra da Tijuca¹¹, para fazer a análise desse bairro recém criado foram coletados dados dos bairros de Jacarepaguá e Barra da Tijuca; e Deodoro, englobando a XXXIII Região Administrativa (Campo dos Afonsos, Deodoro, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Realengo, Vila Militar). Todas essas áreas sediaram alguma competição durante os jogos e/ou tiveram grandes alterações de infraestrutura de mobilidade, como a Transolímpica, BRTs e a nova estação de metrô do Jardim Oceânico.

¹¹ O bairro Barra Olímpica, criado pela Lei nº 7.646, de 17 de novembro de 2022, foi criado a partir da subdivisão dos bairros Barra da Tijuca, Camorim e Jacarepaguá, passa a fazer parte da XXIV Região Administrativa

**Gráfico 2 - Variação anual do metro quadrado em imóveis residenciais por área
(número índice=100 em 2010)**



Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

A partir desses gráficos, é importante considerar que, sob a ótica de moradia, não houve uma demanda, pelo menos até 2021, para habitações na região portuária da cidade. Enquanto outras regiões, que também passaram por obras importantes, tiveram sempre acima ou perto da variação anual da cidade do Rio de Janeiro, só em 2021 houve de fato uma valorização imobiliária residencial no Porto Maravilha. Para explicar tal evento, tem-se questões importantes que devem ser retomadas, uma das principais hipóteses inclui a saída de Eduardo Paes no começo de 2017, a prefeitura de Marcelo Crivella entre 2017 e 2020, e, em 2021, a volta de Eduardo Paes como prefeito.

Tal questão política é fundamental para entender a não-valorização imobiliária residencial na região e outros aspectos futuros que serão apresentados. Ainda que, durante os seis anos de mandato de Paes, durante o período observado (2010 – 2016), a região portuária não tenha apresentado de fato um aumento relevante, é importante observar que a região ainda estava em obras que só foram finalizadas alguns meses antes da abertura dos Jogos Olímpicos. Assim, mesmo que a valorização imobiliária esteja atrelada à especulação, também está atrelada a condições de moradia, destarte, para Florida (2011), a valorização imobiliária está ligada tanto ao desenvolvimento econômico quanto à qualidade das condições de moradia, especialmente

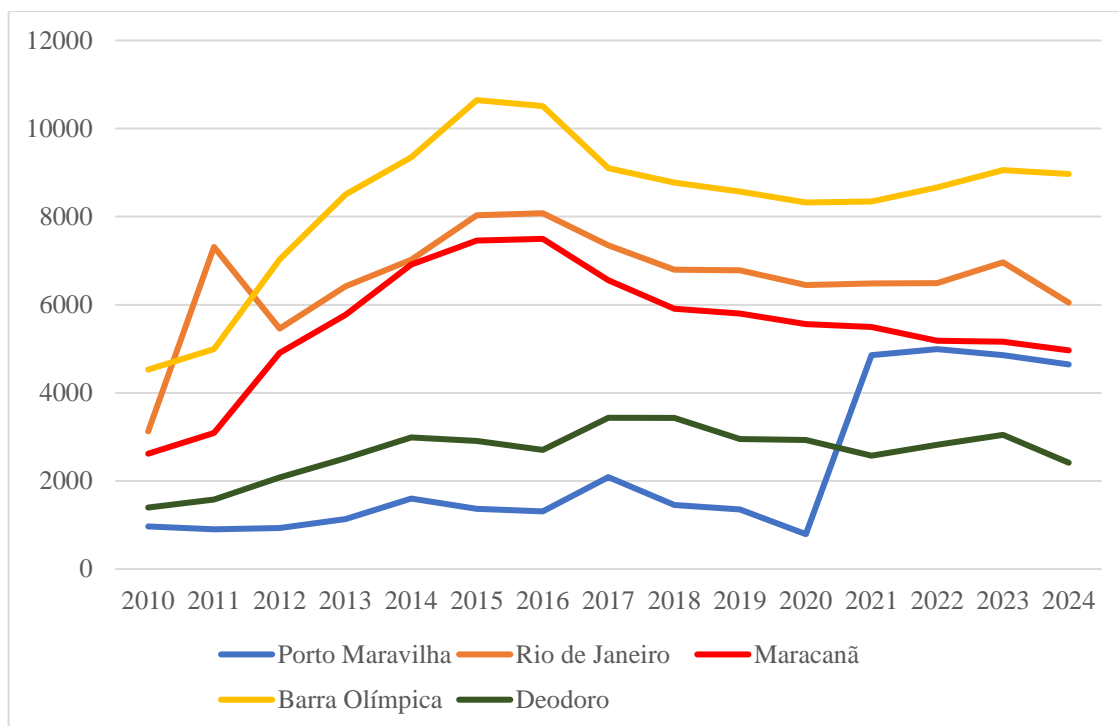
em áreas urbanas atraentes para a classe criativa. Além disso, Jane Jacobs (2011) discute a importância das condições de moradia para a vitalidade urbana antes mesmo de uma especulação imobiliária. Dessa maneira, a não-valorização esperada, ou uma valorização abaixo da de outras regiões do Rio de Janeiro, nesse período de 2010 até 2016, pode estar atrelada à questão da criação de uma condição de moradia. Para de fato afirmar isto, seria necessária uma pesquisa mais aprofundada sobre a condição de moradia na cidade do Rio de Janeiro. As outras áreas presentes no gráfico não sofreram tantas alterações de infraestruturas, urbanas e visuais, como o Porto Maravilha, e a condição de moradia nessas outras áreas não foi completamente alterada.

O ano de 2017 ajuda a entender um pouco mais esse processo. Logo após o final dos Jogos Olímpicos, houve uma valorização do metro quadrado nos logradouros da região de 59,5%, ainda abaixo das outras regiões, mas demonstra que a expectativa de uma melhora na região de fato só ocorreu com as obras finalizadas, ou pelo menos parcialmente finalizadas. Seguindo essa lógica, nos anos seguintes a tendência seria um aumento do metro quadrado no Porto Maravilha. Todavia, a partir de 2018, o município do Rio de Janeiro, assim como o Brasil entrou numa crise financeira. Tal crise, na cidade do Rio de Janeiro, pode ser observada por alguns indicadores disponibilizados pelo IBGE, como a queda por dois anos consecutivos do PIB per capita e a alta taxa de desocupação que entre o primeiro trimestre de 2017 e o primeiro trimestre de 2020 se manteve sempre acima de 14%.

A variação anual apresentada no ano de 2021 é observada como um evento disruptivo, nenhuma outra área analisada neste trabalho teve uma variação anual maior que 60% - apenas a cidade do Rio de Janeiro em 2011 chegou a 133,9%. Em 2021, a variação do metro quadrados dos logradouros na zona portuária foi de 512,7%. Tal dado pode estar atrelado à entrega tardia de infraestruturas relevantes para a escolha dessa região como moradia. Além disso, novos projetos foram apresentados a partir de 2021, como o Terminal Gentileza, Porto Maravalley, inclusão de São Cristóvão para a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) do Porto Maravilha, compra de diversos prédios na região como o Edifício A Noite e a antiga Estação Leopoldina, além do recente projeto Parque do Porto. Junto com essa volta e com a retomada de busca de investimentos na região, em 2021 ocorreu o primeiro lançamento residencial da região, segundo a Prefeitura do Rio (2024) já são doze lançamentos residenciais desde 2021. Além disso, esse crescimento de 512,17%, está atrelado aos dados disponibilizados pelo ITBI, quando essa comparação não é feita entre os mesmo imóveis, e sim, apenas os imóveis que de fato foram transacionados pelo menos uma vez por ano, ou seja, é uma comparação de cestas

diferentes, mas que ajuda a compreender como esse fenômeno da valorização da região está atrelado com os novos imóveis lançados a partir de 2021.

A valorização imobiliária residencial apresentada nos Gráficos 1, 2 e 3, a partir de 2021, estão associadas a esses novos empreendimentos. Em 2021, também foi lançado o programa Reviver Centro, sendo definido pela prefeitura como um plano de recuperação urbanística, cultural, social e econômica da região, com o principal objetivo de atrair novos moradores, aproveitando as construções existentes e terrenos que estão vazios há décadas em uma região da cidade com infraestrutura e patrimônios culturais. Além disso, aquele programa trata da importância da criação de novas áreas verdes e promover mobilidade urbana limpa. Aliado a isso, segundo a Prefeitura do Rio (2024), 37 licenças foram concedidas para a construção de novos prédios ou para a transformação de uso (*retrofit*). Ademais, a Figura 2 indica um aumento significativo da oferta de imóveis residenciais no centro do Rio (zona portuária e Centro) nos últimos três anos. Esse resultado está relacionado com o plano da prefeitura, que teve como um dos objetivos lidar com a vacância de imóveis. Tais questões apresentadas ajudam a entender a valorização maior que das outras áreas estudadas e da cidade como um todo, de tal forma possibilita que se considere que existe uma tendência de valorização na área, visto que esses lançamentos tendem a se valorizar posteriormente. Todavia, o programa Reviver Centro, ou as notas da Prefeitura do Rio, não incluem nenhuma referência de ações ou projetos a serem desenvolvidos junto a favelas, ignorando a necessidade apontada por Sassen (2013) de que é preciso as cidades enfrentem os seus paradoxos de inclusão e exclusão, de modo que possam gerar oportunidades de crescimento equânime.

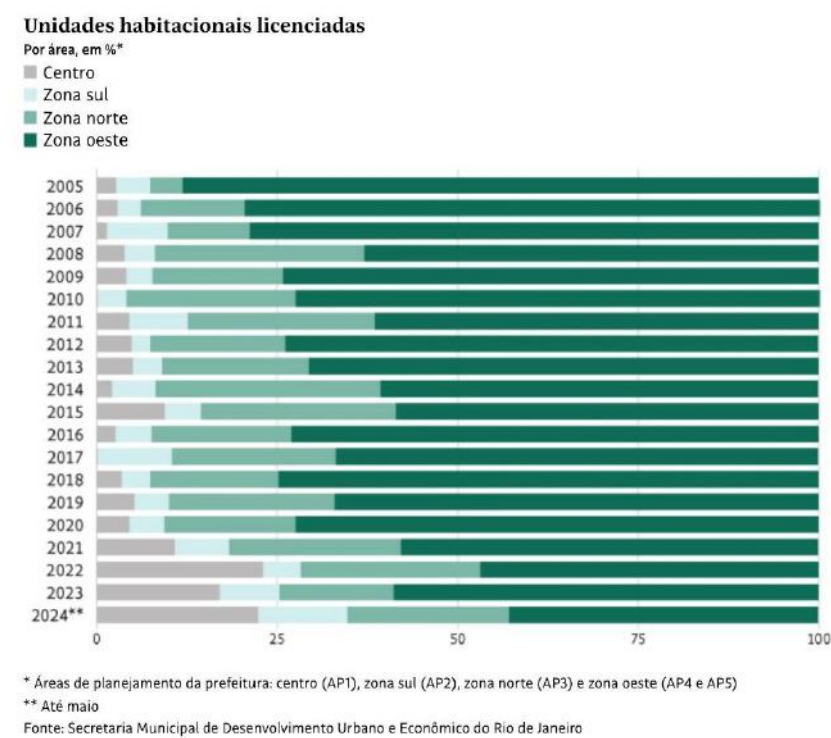
Gráfico 3 – Valor do médio metro quadrado dos imóveis residenciais por área

Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

A partir dos dados disponibilizados pela FGV¹², é possível afirmar que, antes das intervenções (2010), a renda per capita na região portuária era menor do que outras regiões e bairros da cidade, sendo Caju R\$ 402, Santo Cristo R\$ 551, Gamboa R\$ 466 e Saúde R\$ 681. Assim, ao comparar com a Zona Sul e outros bairros do Centro do Rio de Janeiro, todos tinham uma renda per capita maior que essa região – exceto o bairro do Catumbi –, em nível de comparação no bairro do Centro esse indicador era 2 vezes maior que nos bairros do Porto Maravilha, enquanto Barra da Tijuca era cerca de 6,5 vezes maior e a área dos bairros do Maracanã era entre 3 e 4 vezes maior. Tais dados ajudam a dar um diagnóstico da Zona Portuária do Rio, que mesmo antes do processo de revitalização já havia uma desigualdade socioeconômica presente.

¹² Disponível em <https://cps.fgv.br/r-renda-capita-populacao-total-e-favelas-bairros-rio-de-janeiro> acessado em 03/08/2024

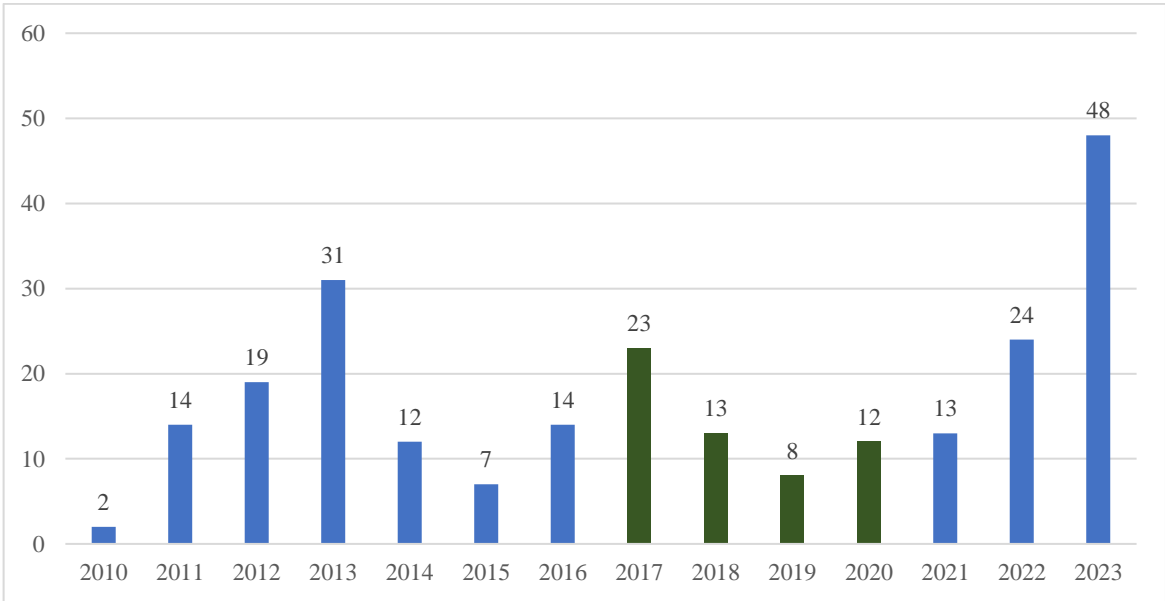
Figura 2 – Unidades habitacionais licenciadas no Rio de Janeiro



Fonte: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano e Econômico do Rio de Janeiro (2024)

Outro dado que ajuda a entender o movimento das transações na região em estudo está registrado no Gráfico 4, que inclui os Imóveis Transacionados na Região Portuária. Esse gráfico permite identificar a troca de prefeitos e as suas prioridades para o Porto Maravilha.

Gráfico 4 – Quantidade de Imóveis Transacionados na Região Portuária



Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

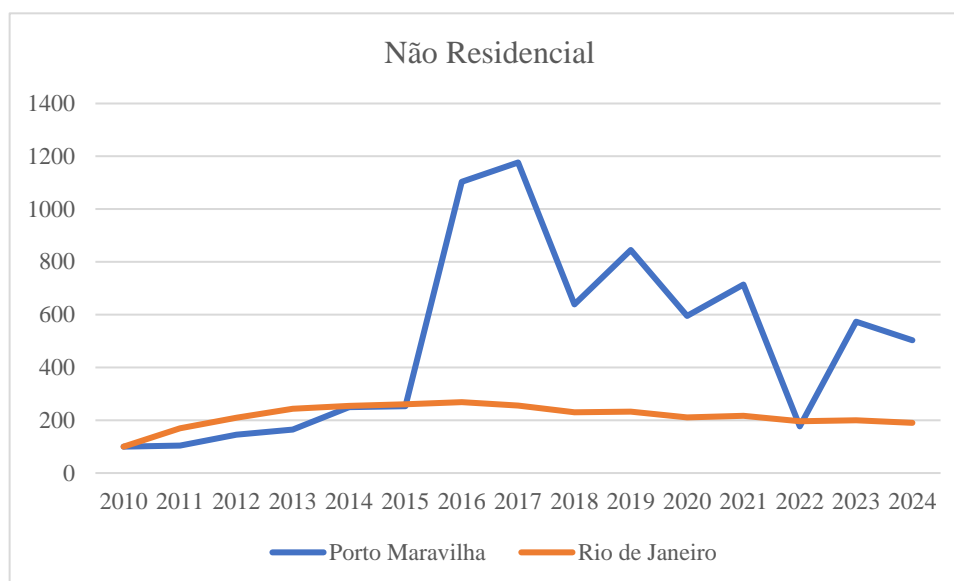
Verde: Marcelo Crivella – Azul: Eduardo Paes

Além disso, a busca pela redução do tempo de deslocamento é um fator crucial na valorização imobiliária. Segundo Vianna e Young (2015), a diminuição do tempo gasto no trânsito resulta em ganhos econômicos e qualidade de vida. Menos tempo no trânsito significa mais tempo para atividades pessoais e profissionais, o que pode aumentar a demanda por imóveis em áreas com boa infraestrutura de transporte. Dessa forma, a maior demanda residencial no Porto Maravilha pode ser atribuída pela melhoria das amenidades e infraestrutura urbana, bem como pela redução do tempo de deslocamento. Tais fatores não só elevam a qualidade de vida dos residentes, mas também promovem uma valorização imobiliária significativa, atraindo novos moradores e investidores para a região.

4.2. IMÓVEIS NÃO RESIDENCIAIS

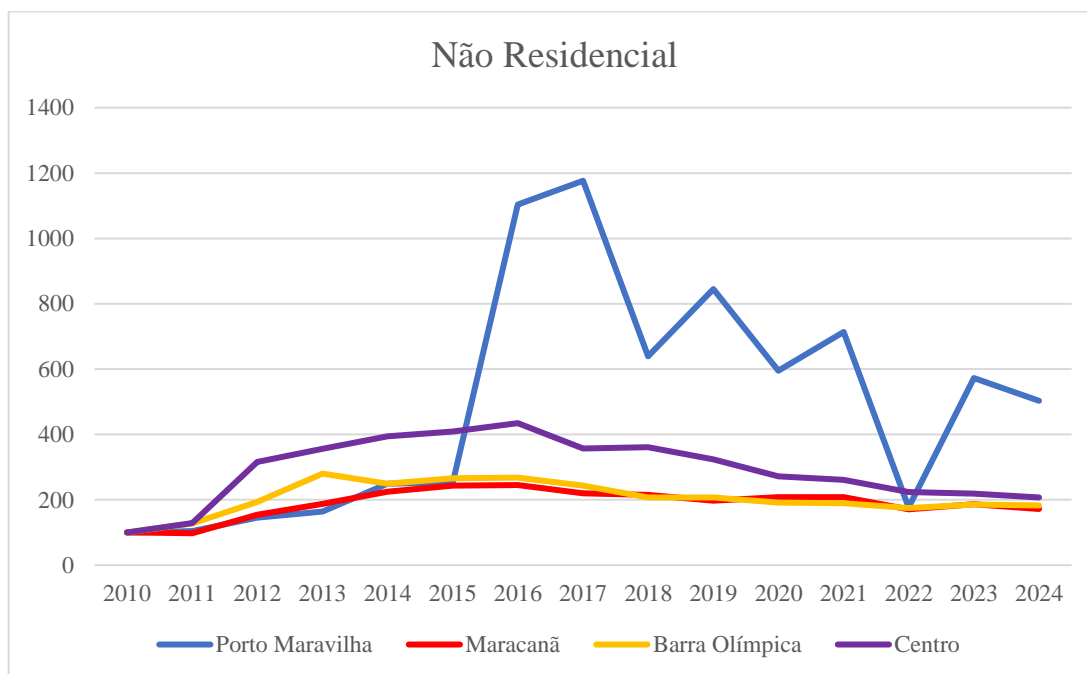
Os imóveis de uso não residencial estão registrados no Gráfico 5, que se demonstra uma história distinta da valorização imobiliária residencial. Para o ITBI, foram definidos como imóveis não-residenciais: sala, loja, sobreloja, loja shopping, galpão, casa, apartamento, armazém/deposito, vaga de garagem e garagem/estacionamento, ou seja, imóveis não utilizados para moradia. Assim como foi feito na análise dos imóveis residenciais, foram escolhidas três áreas da cidade para uma comparação por região, sendo mantidas Maracanã e Barra Olímpica, retirando Deodoro e acrescentando o Centro, a II Região Administrativa, definida pela Habite-se, como integrada pelos bairros Centro e Lapa. A retirada da área de Deodoro está envolvida com a propensão do bairro para residências, sendo apenas encontrado um número irrelevante de transações não-residenciais durante o período analisado (2010 – 2024). Acrescentar o Centro nessa análise é fundamental para entender sobre a valorização imobiliária, dado que tal região, historicamente e atualmente, representa uma área especializada no comércio e em salas de trabalho.

**Gráfico 5 – Variação anual do metro quadrado em imóveis não residenciais
(número índice=100 em 2010)**



Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

**Gráfico 6 - Variação anual do metro quadrado em imóveis não residenciais por
área (número índice=100 em 2010)**

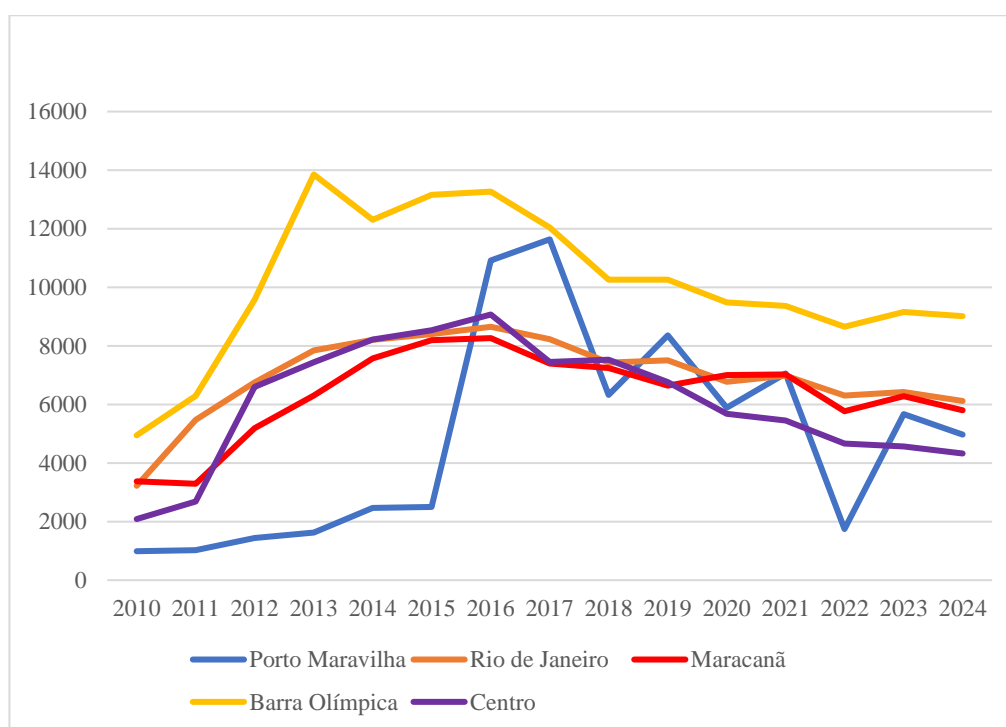


Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

A partir da análise do Gráfico 5 e 6, pode-se observar que até 2015 todas as áreas estudadas e a cidade do Rio de Janeiro mantiveram um padrão de variação anual do metro quadrado. Mesmo que a região do Centro, nesse período, tenha tido uma variação acima do que

a da cidade, foi um crescimento padrão e esperado para uma região que tem como vocação esse tipo de imóveis. Numa análise geral, pode-se constatar que durante todo o período (2010 – 2024), todas as áreas – exceto Porto Maravilha – tiveram uma curva semelhante, como um aumento considerável entre 2014 e 2018, sempre acima de 200, e a partir do ano seguinte (2019) até 2024 é observada uma variação anual negativa, em praticamente quase todos os anos. A área do Centro saiu de 360,95 em 2018 para 207,23, em 2024, a cidade do Rio de Janeiro foi de 230,60 para 190,00 nesse mesmo período temporal. Mesmo na análise do valor da média do metro quadrado nas regiões (Gráfico 7), é possível verificar a mesma tendência nas duas curvas, tendo uma convergência dos preços.

Gráfico 7 – Valor do médio metro quadrado dos imóveis não residenciais por área



Fonte: Elaboração própria, a partir de dados do ITBI

Dessa maneira, voltando ao gráfico 6, pode-se trazer a exceção que foi o Porto Maravilha. A região teve uma curva de variação anual de imóveis não-residenciais completamente distinta das outras áreas e também distinta da própria região em comparação aos imóveis residenciais. A partir de 2016, o número-índice esteve sempre acima de 500 – exceto 2022, que será discutido posteriormente. Esse aumento pode estar relacionado com o lançamento e a finalização de três grandes projetos na região, a construção desses três prédios comerciais que mudaram a estrutura e o funcionamento da região: Edifício Aqwa, com a obra iniciada em 2012 e concluída em 2017; Edifício Guanabara, com a obra iniciada em 2013 e

concluída em 2016; e Nova Sede L'Oréal Brasil, com a obra iniciada em 2014 e concluída em 2017.

É importante salientar que esses novos edifícios geraram uma valorização imobiliária na região de maneira direta, por meio das vendas desses imóveis – quando alterou a cesta de imóveis analisados –, e de maneira indireta, por meio de grandes empresas juntas, criando inovação e atraindo classes criativas. Dessa forma, Harvey (2005), Glaeser (2011), Florida (2011) e Sassen (2013) analisaram como novos desenvolvimentos urbanos e a construção de edifícios podem levar a uma valorização direta do mercado imobiliário e como a presença de grandes empresas pode indiretamente elevar os valores imobiliários, através de investimentos e atração de atividades econômicas, ou seja resultando em uma valorização indireta, assim criando um ambiente econômico dinâmico.

Em 2022, a desvalorização imobiliária de imóveis não residenciais na região do Porto Maravilha pode ser explicada por vários fatores inter-relacionados que afetaram tanto a oferta quanto a demanda desses imóveis. É possível associar tal evento como uma série de fatores. Em primeiro plano, é importante mencionar que a economia brasileira, sobretudo carioca, enfrentou uma recuperação lenta após os impactos da pandemia de COVID-19. As medidas de isolamento social e a redução da atividade econômica durante a pandemia afetaram negativamente muitas empresas, especialmente as pequenas e médias, que são grandes ocupantes de imóveis não residenciais. A dificuldade dessas empresas em se recuperar contribuiu para a baixa demanda por espaços comerciais e de escritórios, além de que muitas empresas pós-pandemia aderiram a esquemas de trabalho remoto ou híbrido, diminuindo seus espaços físicos. Tal questão fez com que diversas lojas e comércios que dependiam desses escritórios fechassem também.

Outro fator que pode estar associado foi o aumento das taxas de juros pelo Banco Central do Brasil, como uma medida para conter a inflação, o que tornou o crédito mais caro. Isso desincentivou o investimento em novos imóveis não residenciais e dificultou o financiamento de expansões para empresas, resultando em menor demanda por esses tipos de propriedades. Este fator também está associado nas demais áreas estudadas, mas como a região portuária vinha de variações altas, foi a que mais se pode destacar. Ademais, pode-se pensar que a expectativa inicial de uma grande valorização no Porto Maravilha levou a um aumento significativo na oferta de novos empreendimentos comerciais. No entanto, a demanda não acompanhou esse crescimento, resultando em um excesso de imóveis não residenciais disponíveis. Este desequilíbrio entre oferta e demanda pressionou os preços para baixo.

A volta de uma valorização dos imóveis não residenciais na região do Porto Maravilha em 2023 e 2024 pode ser atribuída a uma combinação de fatores econômicos, sociais e políticos que contribuíram para um ambiente mais favorável ao investimento e ao desenvolvimento urbano. A Prefeitura do Rio, em parceria com investidores privados, implementou uma série de incentivos fiscais e programas de desenvolvimento econômico destinados a atrair empresas para a região. Essas políticas incluíram isenções fiscais temporárias, subsídios para renovação de propriedades e facilitação de processos de licenciamento. Edward Glaeser (2011) argumenta que tais incentivos são cruciais para revitalizar áreas urbanas e promover o desenvolvimento econômico. Um dos principais fatores que impulsionou a valorização dos imóveis não residenciais foi a conclusão e retomada de importantes obras de infraestrutura iniciadas nos anos anteriores. David Harvey (2005) destaca a importância da infraestrutura urbana na reconfiguração do espaço e na promoção da valorização imobiliária.

A realização de eventos culturais, feiras, congressos e outras atividades de grande porte na região também contribuiu para a valorização imobiliária, eventos como Rio Oil & Gas e Rio Innovation Week. Esses eventos aumentaram a visibilidade do Porto Maravilha, atraindo turistas, empresários e investidores. O pensamento de Jacobs (2011) sobre a importância da diversidade e vitalidade urbana se aplica aqui, mostrando como a vida cultural ativa pode revitalizar áreas urbanas. Por fim, o uso dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs) continuou a ser uma ferramenta importante para financiar a revitalização da região. Os investimentos em longo prazo possibilitados pelos CEPACs começaram a mostrar resultados tangíveis, com novos empreendimentos comerciais e a ocupação de imóveis antes subutilizados. A teoria de Harvey (2005) sobre a produção capitalista do espaço destaca como o investimento contínuo em infraestrutura pode transformar áreas urbanas e promover a valorização imobiliária.

5 CONCLUSÃO

Esta monografia investigou a relação entre políticas públicas, valorização imobiliária e uso do solo, com foco na revitalização do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. A pesquisa analisou como práticas governamentais e de mercado influenciam a organização espacial das cidades e perpetuam questões socioeconômicas. O estudo se baseou em teorias de economistas e sociólogos para entender a dinâmica de divisão espacial e suas implicações no desenvolvimento urbano e econômico.

A escolha do Porto Maravilha para este estudo permitiu uma análise prática das teorias, o que proporcionou uma compreensão mais aprofundada da realidade urbana brasileira, sobretudo carioca. A pesquisa destacou a importância de integrar diferentes abordagens teóricas para compreender a complexidade das cidades contemporâneas. A análise das políticas de revitalização urbana e seus impactos sociais e econômicos oferece *insights* valiosos para a formulação de políticas públicas mais inclusivas e eficazes. Ao abordar a questão do desenvolvimento urbano, a pesquisa traz à tona a necessidade de se incluírem propostas de solução que beneficiem a sociedade como um todo, promovendo cidades mais justas e sustentáveis.

Os resultados da pesquisa demonstraram que as alterações socioespaciais no Porto Maravilha foram intensificadas por políticas governamentais e práticas de mercado que favoreceram a valorização imobiliária e que podem ter gerado uma mudança de perfil de ocupação dos imóveis residenciais e não residenciais, visto que o valor médio tem mudança de qualidade na cesta de imóveis avaliados. Essa revitalização da área, embora tenha promovido melhorias na infraestrutura e atraído investimentos, pode vir a gerar um processo de gentrificação a partir dessa mudança de perfil. A análise teórica revelou que a segregação urbana é um produto das dinâmicas capitalistas e das políticas públicas que privilegiam o crescimento econômico sobre a justiça social. Assim, a conclusão geral é que uma abordagem integrada, que considere tanto os aspectos econômicos quanto sociais, é essencial para o planejamento urbano eficaz. As contribuições do trabalho destacam a necessidade de políticas públicas que equilibrem a valorização imobiliária com a inclusão social, promovendo um desenvolvimento urbano mais justo e sustentável.

Há possibilidades significativas para dar prosseguimento à pesquisa. Futuras investigações podem explorar mais profundamente os impactos a longo prazo da revitalização urbana na dinâmica social e econômica da região, principalmente do uso da CEPACs como instrumento de financiamento urbano. Ademais, sugere-se um estudo comparativo com outras

áreas urbanas revitalizadas no Brasil e no exterior, principalmente em regiões portuárias e áreas que sofreram alterações para grandes eventos. Além disso, comparar dados do censo de 2010 com o novo censo seria importante para possíveis desdobramentos, assim ter uma discussão mais profunda sobre efeitos sobre desigualdades e gentrificação utilizando os dados do censo que ainda vão sair. Pesquisas futuras poderiam, ainda, focar em políticas públicas com foco na economia ambiental, a partir de dados específicos de poluição do ar e alterações do uso do solo na área. Outra linha de pesquisa seria realizar uma valoração ambiental do projeto, ou de algum aspecto fundamental que tenha sido alterado no Porto do Rio de Janeiro, como a criação do VLT.

6 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ALONSO, W. *Location and Land Use: Toward a general theory of land rent*. Cambridge, MA: Harvard University Press, 1964.
- ÅSLUND, O.; ÖSTH, J.; ZENOU, Y. How important is access to jobs? Old question—improved answer. *Journal of Economic Geography*, v. 10, n. 3, p. 389–422, 2010.
- AZEVEDO, André Nunes; PIO, Leopoldo Guilherme. Entre o porto e a história: revitalização urbana e novas historicidades no porto do Rio de Janeiro com vistas às Olimpíadas de 2016. *Revista Tempo e Argumento*, Florianópolis, v. 8, n. 19, p. 185 - 208. set./dez. 2016.
- BARDIN, Laurence. *Análise de Conteúdo*. São Paulo: Edições 70, 2016.
- BARUFI, A. M. B.; HADDAD, E. A. Spatial mismatch, wages and unemployment in metropolitan areas in Brazil. *REGION*, v. 4, p. 175–200, 2017.
- BELISÁRIO, A. A outra história do Porto Maravilha. Disponível em: <<https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>>. Acesso em: 17 maio. 2024.
- BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos, um Haussmann tropical: a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. 1992.
- BIANCHI, P. RJ: excesso de chuvas alaga região portuária e deixa moradores ilhados. Disponível em: <<https://www.terra.com.br/noticias/brasil/cidades/rj-excesso-de-chuvas-alaga-regiao-portuaria-e-deixa-moradores-ilhados,c91e4192fb2e2410VgnVCM4000009bcceb0aRCRD.html>>. Acesso em: 29 abr. 2024.
- BRASIL. *Coleção das Leis do Brasil*. Decreto de 28/01/1808. Rio de Janeiro, 1808.
- BRASIL. Lei n. 581, de 4 de setembro de 1850. Estabelece medidas para a repressão do tráfico de africanos neste Império. *Coleção das leis do Império do Brasil*, Rio de Janeiro, p. 267, v. 1, parte 1, 1850.
- BRASIL. Lei nº 10.257. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF: Legislativo, 2001.
- BRUNDTLAND, Gro Harlem; COMUM, NOSSO FUTURO. Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento. *Nosso futuro comum*, v. 2, 1991.
- BUCHANAN, J.; TULLOCK, G. *O Cálculo Do Consenso: Fundamentos Lógicos Da Democracia Constitucional*. [s.l.] Instituto Liberal, 2021.
- CABRAL, DIOGO DE CARVALHO. *HINTERLÂNDIA URBANA DE ABASTECIMENTO MADEIREIRO NOS TRÓPICOS PRÉ-INDUSTRIAIS: UMA DISCUSSÃO A PARTIR DE VON THÜNEN E BOSERUP*.

CARVALHO, E.; ALENCAR, E. O Porto do Rio e a construção da alma carioca. Disponível em: <<https://museudoamanha.org.br/portodorio/?share=timeline-historia/11>>. Acesso em: 30 abr. 2024.

CARVALHO, Janaína. Conheça a história da 1ª favela do Rio, criada há quase 120 anos. G1 Rio, Rio de Janeiro, p. 1, 2 out. 2015. Disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/rio-450-anos/noticia/2015/01/conheca-historia-da-1-favela-do-rio-criada-ha-quase-120-anos.html>. Acesso em: 29 abr. 2024.

CAMPOS, Maína Celidonio de. Urban Mobility, Inequality and Welfare in Developing Countries: Evidence from 2016 Olympics in Rio de Janeiro. 2019. 98 f. Tese (Doutorado em Economia) - Departamento de Economia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

CANABRAVA, Alice Piffer. O comércio português no Rio da Prata (1580-1640). Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 2010.

Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ). Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>>. Acesso em: 29 abr. 2024.

CASTELLS, Manuel; SHERIDAN, Alan. The urban question: A Marxist approach. 1977.

CLEMENTE, A.; HIGACHI, H. Y. Economia e desenvolvimento regional. São Paulo: Atlas, 2000.

COASE, Ronald et al. O problema do custo social. The Latin American and Caribbean journal of legal studies, v. 3, n. 1, 1960.

COOKE, Philip N. Cooke; HEIDENREICH, Martin; BRACZYK, Hans-Joachim (Ed.). Regional innovation systems. 2004.

COSTANZA, Robert et al. The value of the world's ecosystem services and natural capital. nature, v. 387, n. 6630, 1997.

CRUZ, B. D. O.; FURTADO, B. A.; MONASTERIO, L.; JÚNIOR, R. Economia regional e urbana: teorias e métodos com ênfase no Brasil. Brasília: IPEA, 2011.

CRUZ, Maria Cecilia Velasco. O porto do Rio de Janeiro no século XIX: uma realidade de muitas faces. Revista Tempo, v. 4, n. 8, p. 1-18, 1999.

DALY, Herman E. Steady-state economics. In: Thinking About the Environment. Routledge, 2015.

DA SILVA, Caroline Rodrigues. A Dimensão Política da Revitalização do Porto do Rio de Janeiro. 2012.

DE LANNOY, C. Edifício A Noite, no Centro do Rio, terá 447 apartamentos, lojas e centro cultural; VÍDEO. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de->

HONORATO, Cezar; HONORATO, Lucas Tavares. A Construção do Porto do Rio de Janeiro e a Caixa Especial dos Portos: reordenamento territorial e desenvolvimento. *América Latina en la historia económica*, v. 27, n. 3, 2020.

HONORATO, Cezar Teixeira; MANTUANO, Thiago Vinícius. O que era o trapiche? O porto e a cidade do Rio de Janeiro no século XIX. 2015.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Brasileiro de 2010. Rio de Janeiro: IBGE, 2012.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. 3a Edição. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

JONES, Charles I. Paul Romer: Ideas, nonrivalry, and endogenous growth. *The Scandinavian Journal of Economics*, v. 121, n. 3, p. 859-883, 2019.

KAIN, John F.; QUIGLEY, John M. Housing Markets and Racial Discrimination: A Microeconomic Analysis, National Bureau of Economic Research, New York, 1975.

KRUGMAN, Paul. Geography and trade. MIT press, 1992.

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. Dos trapiches ao porto. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1991.

LESSA, C. O Rio de todos os Brasis: uma reflexão em busca de auto-estima. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

LETIERI, R. Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos. Disponível em: <<https://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/02/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos.html>>. Acesso em: 10 jul. 2024.

LIMA, Ricardo C.A; MONASTERIO, Leonardo. FAR Regulations and the Spatial Size of Brazilian Cities. Brasília, 2022. 38 p.

LIMA, Tania Andrade; SENE, Glaucia Malerba; SOUZA, Marcos André Torres de. Em busca do Cais do Valongo, Rio de Janeiro, século XIX. *Anais do museu paulista: história e cultura material*, v. 24, p. 299-391, 2016.

LINS, Hoyêdo Nunes. Economia Regional e Urbana. 4. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências Econômicas/UFSC, 2014. 104 p.

LITSEK, F. et al. Programa Reviver Centro “turbinado”: a expansão da lógica do mercado na requalificação da região central carioca. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmegacidades.net.br/programa-reviver-centro-turbinado-a-expansao-da-logica-do-mercado-na-requalificacao-da-regiao-central-carioca/>>. Acesso em: 10 jul. 2024.

LÖSCH, August. The economics of location. New Haven, 1954.

LUCENA, F. Banco Central não tem previsão para retomar obras no Porto. Disponível em: <<https://diariodorio.com/banco-central-nao-tem-previsao-para-retomar-obras-no-porto/>>.

Acesso em: 17 maio. 2024.

LUCENA, F. História do Elevado da Perimetral. Disponível em: <<https://diariodorio.com/historia-do-elevado-da-perimetral/>>. Acesso em: 3 maio. 2024.

MAGALHÃES, L. E. A História secreta da Perimetral: Projeto original não previa pista elevada. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/a-historia-secreta-da-perimetral-10670321#:~:text=A%20constru%C3%A7%C3%A3o%20do%20Elevado%20da,dez%20anos%20para%20ficar%20pronto.>>>. Acesso em: 3 maio. 2024.

MALHÃES, Luiz Ernesto; GALDO, Rafael. Prefeitura avalia mudanças para acelerar os projetos Porto Maravilha e Reviver Centro. Extra, Rio de Janeiro, p. 1, 27 dez. 2022. Disponível em: <https://extra.globo.com/noticias/rio/prefeitura-avalia-mudancas-para-acelerar-os-projetos-porto-maravilha-reviver-centro-25634468.html>. Acesso em: 5 jun. 2023.

MARSHALL, Alfred. Princípios de Economia, São Paulo: Ed. Abril Cultural, 1982.

MASSEY, Douglas S.; DENTON, Nancy A. The dimensions of residential segregation. Social forces, v. 67, n. 2, p. 281-315, 1988.

MAY, Peter; LUSTOSA, Marília C.; VINHA, Valéria. Economia do meio ambiente: teoria e prática. Rio de Janeiro: Campus, 2003.

MIESZKOWSKI, Peter; MILLS, Edwin S. The causes of metropolitan suburbanization. Journal of Economic perspectives, v. 7, n. 3, p. 135-147, 1993.

MILLS, Edwin S. An aggregative model of resource allocation in a metropolitan area. The American Economic Review, v. 57, n. 2, p. 197-210, 1967.

MOLOTCH, Harvey. The City as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place American Journal of Sociology, Vol. 82, 1976. p. 309-332

MOTTA, Marly. Rio, cidade-capital Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

MOTTA R. Serôa. Manual para valoração econômica de recursos ambientais. Ministério do Meio Ambiente, dos Recursos Hídricos e da Amazônia Legal. Brasília, 1997.

MUTH, Richard F. CITIES AND HOUSING; THE SPATIAL PATTERN OF URBAN RESIDENTIAL LAND USE. 1969.

NAJAR, Alberto Lopes; MARQUES, Eduardo César. A sociologia urbana, os modelos de análise da metrópole e a saúde coletiva: uma contribuição para o caso brasileiro. Ciência & Saúde Coletiva, v. 8, p. 703-712, 2003.

- NASCIMENTO, Bruno Pereira. Gentrificação na Zona Portuária do Rio de Janeiro: Deslocamentos habitacionais e hiper precificação da terra urbana. Caderno Prudentino de Geografia, v. 1, n. 41, p. 45-64, 2019.
- NELSON, T. 'Porto Maravilha', O Maior Projeto de Revitalização Urbana do Rio, 10 Anos Depois. Disponível em: <<https://rioonwatch.org.br/?p=44800>>. Acesso em: 17 maio. 2024.
- NORDHAUS, William. The climate casino: Risk, uncertainty, and economics for a warming world. Yale University Press, 2013.
- NORTH, Douglass. C (1990), Instituições, Mudança Institucional e Desempenho Econômico, Nova York: Cambridge University Press.
- OLIVEIRA, Ariovaldo Umbelino de. Crítica ao “estado isolado” de Von Thünen: contribuição para o estudo da geografia agrária. São Paulo: Iandé Editorial, 2016.
- OLSON, Mancur; FERNANDEZ, Fábio. A lógica da ação coletiva: os benefícios públicos e uma teoria dos grupos sociais. Edusp, 1999.
- OSTROM, Elinor. Governing the commons: The evolution of institutions for collective action. Cambridge university press, 1990.
- PATRÍCIO, Pedro Araújo et al. Mercado imobiliário e estrutura urbana: uma análise da formação de preços de lotes vagos e apartamentos em Belo Horizonte (2009-2020). 2021.
- PEREIRA, J.C.M.S. À Flor da Terra: O Cemitério dos Pretos Novos no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Editora Garamond: IPHAN, 2007.
- PEREIRA, R. H. M.; BRAGA, C. K. V.; SERRA, B.; NADALIN, V. Desigualdades socioespaciais de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras. Texto para Discussão Ipea, nº 2535, 2019.
- PIGOU, Arthur. The economics of welfare. Routledge, 2017.
- PORTER, M. A Vantagem Competitiva das Nações. São Paulo: Editora Campus, 1989.
- PORTER, M. Clusters and the New Economics of Competition. Harvard Business Review, Dec. 1998.
- Porto Maravalley: cidade do Rio ganha hub de tecnologia e inovação. Disponível em: <<https://prefeitura.rio/cidade/porto-maravalley-cidade-do-rio-ganha-hub-de-tecnologia-e-inovacao/>>. Acesso em: 17 maio. 2024.
- Porto Maravilha ganha maior residencial desde o início da revitalização da Região Portuária. Disponível em: <<https://prefeitura.rio/cidade/porto-maravilha-ganha-maior-residencial-desde-o-inicio-da-revitalizacao-da-regiao-portuaria/>>. Acesso em: 17 maio. 2024.
- Porto do Rio de Janeiro, História. Disponível em: <<https://www.portosrio.gov.br/pt-br/portos/porto-do-rio-de->

janeiro/historia#:~:text=A%20inaugura%C3%A7%C3%A3o%20oficial%20do%20porto,Brasileira%20de%20Explora%C3%A7%C3%A3o%20de%20Portos.>. Acesso em: 2 maio. 2024.

Prefeitura inaugura o Terminal Intermodal Gentileza. Disponível em: <<https://prefeitura.rio/cidade/prefeitura-inaugura-o-terminal-intermodal-gentileza/>>. Acesso em: 17 maio. 2024.

PREFEITUA RIO, Projeto Porto Maravilha, 2009. Disponível em: <www.rio.rj.gov.br>. Acesso em: 17 maio. 2024.

Rio de Janeiro | Rio de Janeiro | História e Fotos. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/rio-de-janeiro/historico>>. Acesso em: 29 abr. 2024.

PUTNAM, Robert D. Bowling alone: The collapse and revival of American community. Simon and schuster, 2000.

RIO DE JANEIRO (RJ). Lei Municipal n.º 101, de 23 de novembro de 2009. Modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências. Rio de Janeiro: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2009.

ROSA, Jefferson de Figueiredo. As CEPACS como instrumento de reestruturação urbana: o caso do porto maravilha- uma análise crítica. 2017. 121 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Territorial e Políticas Públicas) - Instituto De Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Federal Rural do Rio De Janeiro, Seropédica, 2017.

SABATINI, Francisco; SIERRALTA, Carlos. Medição da segregação residencial: meandros teóricos e metodológicos e especificidade latino-americana. Novas Metrôpoles Paulistas; População, Vulnerabilidade e Segregação, p. 169-195, 2006

SAMUELSON, Paul A. The pure theory of public expenditure. The review of economics and statistics, 1954.

SANTOS, João Antônio Augusto de Souza. O processo de “revitalização urbana” do Porto Maravilha: da construção de uma nova imagem de cidade. 2019. 118 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana e Ambiental) - Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2019.

SARUÊ, Betina “Os capitais urbanos do Porto Maravilha”. Novos Estudos - Cebrap, n. 105, 2016.

SASSEN, Saskia. The global city: New york, london, tokyo. 2013.

Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro. (2012). "Projeto Porto Maravilha: Manual de sustentabilidade." Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

SCHMIDT, S. Parque do Porto: projeto prevê nova orla, com praças flutuantes, na Zona Portuária do Rio. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/05/19/parque-do-flamengo-para-o-seculo-xxi-projeto-cria-nova-orla-com-pracas-flutuantes-no-porto.ghml>>.

Acesso em: 10 jul. 2024.

SEN, Amartya. Desenvolvimento como liberdade. Editora Companhia das letras, 2018.

SCHELLING, Thomas C. Micromotives and macrobehavior. WW Norton & Company, 2006.

SIMÕES, João; MACEDO, Marta; BABO, Pilar. Elinor Ostrom: “governar os comuns”. Faculdade de Economia da Universidade de Porto. Portugal, 2011.

SMITH, T. E.; ZENOU, Y. Spatial mismatch, search effort, and urban spatial structure. *Journal of Urban Economics*, v. 54, n. 1, p. 129–156, 1 jul. 2003.

STERN, Nicholas Herbert. The economics of climate change: the Stern review. Cambridge University press, 2007.

VIANNA, Guilherme Szczerbacki Besserman; YOUNG, Carlos Eduardo Frickmann. Em busca do tempo perdido: uma estimativa do produto perdido em trânsito no Brasil. *Revista de Economia Contemporânea*, vol. 19, n.º 3, 2015.

VIANNA, Guilherme Szczerbacki Besserman. Mobilidade urbana no Brasil: uma estimativa do produto perdido em trânsito. 2013.

WANIS, Alice. et al. DISPUTA PELA MEMÓRIA DA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO: O PROCESSO DE BRANQUEAMENTO NO CONTEXTO DO PORTO MARAVILHA. 2018.

WEBER, Alfred; FRIEDRICH, Carl Joachim. Alfred Weber's theory of the location of industries. University of Chicago Press, 1929.

WILSON, William J. The truly disadvantaged: the inner city, the underclass, and public policy Chicago: University of Chicago Press , 1987.

YINGER, John. Housing and Commuting: The Theory of Urban Residential Structure. New York: Syracuse University, 2005.

YOUNG, C.E.F; AGUIAR, C.; NETO-SOUZA, E. Valorando Tempestades: Custo econômico dos eventos climáticos extremos no Brasil nos anos de 2002 – 2012. / Carlos Eduardo Frickmann Young; Camilla Aguiar; Elismar Neto de Souza. – São Paulo: Observatório do Clima, 2015.

YOUNG, Carlos Eduardo Frickmann. et al. Roteiro para a valoração de benefícios econômicos e sociais de unidades de conservação. Fundação Grupo Boticário de Proteção à Natureza, 2015.

