UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA HUMANA

MARCELA DAMETTO

Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro: a produção do espaço por meio da financeirização intraestatal

Versão original

São Paulo

2021

MARCELA DAMETTO

Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro: a produção do espaço por meio da financeirização intraestatal

Versão Original

Tese de Doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana do Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutora em Geografia.

Orientadora: Prof. Dra. Glória Alves

São Paulo

2021

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catalogação na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

D157o Dametto, Marcela Virginio
 Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do
Rio de Janeiro: a produção do espaço por meio da
financeirização intraestatal / Marcela Virginio
Dametto ; orientador Glória da Anunciação Alves. -
São Paulo, 2021.
199 f.

Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Letras e
Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.
Departamento de Geografia. Área de concentração:
Geografia Humana.

1. Produção do espaço. 2. Financeirização. 3.
Neoliberalismo. 4. Operações urbanas. I. Alves,
Glória da Anunciação, orient. II. Título.

DAMETTO, Marcela. **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro:** a produção do espaço por meio da financeirização intraestatal. Tese (Doutorado) apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Doutora em Geografia Humana.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Profa. Dra. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

Prof. Dr. _____

Instituição: _____

Julgamento: _____

À Carmem Dametto, cuja força criadora
impulsiona minha busca por tentar compreender o
mundo à minha volta.

AGRADECIMENTOS

À Professora Glória Alves, que muito além de orientadora e geógrafa exemplar, se revelou um ser humano compreensivo e amoroso, cuja inspiração acadêmica, intelectual e pessoal motivaram e possibilitaram, de fato, o desenvolvimento desta tese de doutoramento. A ti serei sempre grata pela confiança e carinho.

À Professora Isabel Alvarez e ao Professor Rafael Faleiros de Pádua, pelas contribuições fundamentais feitas durante o exame de qualificação. A partir delas, foi possível elaborar uma tese mais robusta e consistente.

À Professora Simone Scifoni, pela oportunidade de estagiar em seu curso de Geografia Urbana durante as atividades do PAE. Seu curso possibilitou aprofundar meus conhecimentos e ficar próxima de uma pessoa agradável e sensível, além de professora exemplar.

À Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas e, mais especificamente, ao Programa de Pós-Graduação em Geografia Humana pelo apoio concedido ao longo do curso de doutoramento. Neste sentido, minha gratidão se estende à Universidade de São Paulo, pela experiência acadêmica de alto nível que tive a oportunidade de vivenciar.

À CAPES, pela bolsa de estudos concedida a mim e, portanto, pela confiança em meu trabalho.

À CDURP, por me receber em sua sede e contribuir com esta pesquisa.

Às minhas amigas e amigos, sem os quais não poderia ter elaborado esta tese de doutoramento, na medida em que sem eles, nada temos. Menciono, especialmente, os nomes de Isabel Joffily, Camila Arêas, Giulia Tucci, Tatiana Francischini, Paula Marcondes, Laura Menezes, Ana Maria Federman, Ana Paula Damasio, Matheus Bartholomeu, Gabriel Paes, Nadia Couri e Patricia Calhau.

À minha família, que funciona como suporte fundamental de todas conquistas obtidas até o momento. Menciono especialmente minhas tias Antonieta Dametto, por seu apoio incondicional e carinho, Suely Dametto pelo exemplo de gentileza, cultura e erudição e Elizabeth Pakin por seu carinho e compreensão. Aos meus avôs e avós, e a meu pai.

Agradeço à minha mãe, Carmem Dametto, por sempre ter me estimulado a enxergar a realidade com “olhos de ver” e, assim, buscar a razão das coisas.

Finalmente, agradeço ao meu parceiro Frederico Palmieri Meirelles, cujo apoio e carinho incondicionais possibilitaram a elaboração desta tese de doutoramento. Estendo meu agradecimento à Fatima Palmieri e Fernando Meirelles, cujo apoio nos momentos finais de redação da tese foi de grande importância.

“Entre as barracas e os primeiros prédios da cidade, como uma terra-de-ninguém separando duas facções enfrentadas, há um largo espaço despejado de construções, porém, olhando com um pouco mais de atenção, percebe-se no solo uma rede entrecruzada de rastos de tractores, certos alisamentos que só podem ter sido causados por grandes pás mecânicas, essas implacáveis lâminas curvas que, sem dó nem piedade, levam tudo por diante, a casa antiga, a raiz nova, o muro que amparava, o lugar de uma sombra que nunca mais voltará a estar. No entanto, tal como sucede nas vidas, quando julgávamos que também nos tinham levado tudo por diante e depois reparamos que afinal nos ficara alguma coisa, igualmente aqui uns fragmentos dispersos, uns farrapos emporcalhados, uns restos de materiais de refugo, umas latas enferrujadas, umas tábuas apodrecidas, um plástico que o vento traz e leva, mostram-nos que este território havia estado ocupado antes pelos bairros de excluídos. Não tardará muito que os edifícios da cidade avancem em linha de atiradores e venham assenhorar-se do terreno, deixando entre os mais adiantados deles e as primeiras barracas apenas uma faixa estreita, uma nova terra-de-ninguém, que assim ficará enquanto não chegar a altura de se passar à terceira fase”.

(SARAMAGO, José. 2000, p.16).

RESUMO

DAMETTO, Marcela. **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro:** a produção do espaço por meio da financeirização intraestatal. 2021. 199 f. Tese (Doutorado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

A 23 de novembro de 2009 era assinada a Lei Complementar que rege a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCRPRJ), cujo mecanismo de financiamento se faz pela negociação de ativos financeiros (CEPACs) emitidos pelo Município do Rio de Janeiro (MRJ). Esta emissão objetivava arrecadar recursos por meio de sua venda a investidores imobiliários e/ou financeiros para pagar pelas obras infraestruturais executadas pela Concessionária Porto Novo, contratada pelo MRJ na forma de Parceria Público-Privada administrativa. Ocorre que a OUCRPRJ é peculiar quando comparada a outras operações urbanas já realizadas no país no que se refere ao fato dos ativos financeiros emitidos pelo MRJ não terem sido adquiridos por investidores privados, mas sim pelo Estado brasileiro por meio da Caixa Econômica Federal com recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), configurando o que se considera nesta tese como um processo de financeirização intraestatal materializado por meio da produção e da reprodução do espaço da OUCRPRJ. Nesta perspectiva, esta tese de doutoramento busca analisar o processo de financeirização colocado em prática pelo Estado brasileiro, cujo comportamento interventor, centralizador e “benfeitor” ao capital vai de encontro às premissas neoliberais que norteiam suas políticas públicas de enxugamento dos investimentos estatais, fato que se configura na contradição fundamental desta tese. Deste modo, observa-se um movimento contraditório em que o neoliberalismo e a financeirização da economia são elementos estruturantes do processo de produção e reprodução do espaço sob a lógica do capital financeiro. Em última análise, verificou-se que o Estado brasileiro, no âmbito da OUCRPRJ, foi responsável por financeirizar recursos públicos provenientes do FGTS naquilo que está sendo considerado como um processo de financeirização intraestatal.

Palavras-chave: produção do espaço; financeirização intraestatal; neoliberalismo; operação urbana; Porto Maravilha; Rio de Janeiro.

ABSTRACT

DAMETTO, Marcela. **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro:** spatial production through intrastate financialization. 2021. 199 f. Thesis (Doctorate degree) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2021.

On November 23rd 2009 the act that rules the *Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCRPRJ)* was sanctioned, and its financing system is done through market negotiation of real estate bonds (*CEPACs*) issued by Rio de Janeiro's Municipality (*RJM*). This issuance aimed to raise funds by selling them to real estate and financial investors to pay for the infrastructural works executed by *Concessionária Porto Novo*, which was hired through the public-private partnership model. What happens is that *OUCRPRJ* is peculiar when compared to others urban operations that already had happened in Brazil. That is because the real estate bonds issued by *RJM* were bought by Brazil's federal government by action of *Caixa Econômica Federal (CEF)* using resources from *Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)*. This sets up the intrastate financialization process considered in this thesis and materialized by the *OUCRPRJ's* spatial production and reproduction. In this perspective, this PhD final thesis aims to analyse the financialization process carried out by brazilian state government, which behaves in a intervening, centralizer and benefactor way towards private capital and so, going against neoliberal premises that direct public policies of state investments downsizing, setting the fundamental contradiction of this thesis. Thus, there is a contradictory movement in which the neoliberalism and the economic financialization are structuring elements of spatial production and reproduction process. Therefore, ultimately, this research verified that brazilian state government, within the scope of *OUCRPRJ*, was responsible for the financialization of public funds from *FGTS*, in what is being considered as an intrastate financialization process.

Keywords: spatial production; intrastate financialization; neoliberalism; urban operation; *Porto Maravilha*; Rio de Janeiro.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Bairros que compõem a OUCRPRJ destacados pelo polígono em vermelho e seu entorno	35
Figura 2	Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro	36
Figura 3	Fotografia do Morro da Favela, atual Morro da Providência, 1920	39
Figura 4	Avenida Central com o Theatro Municipal do Rio de Janeiro à esquerda e a Escola Nacional de Belas Artes à direita	40
Figura 5	Lixo domiciliar ou não-domiciliar deixado a céu aberto em rua localizada no entorno do Morro da Providência, devido à inexistência de sua coleta regular	47
Figura 6	Comércio de variedades no mesmo local onde funciona um estacionamento. Arredores da Praça Mauá.	48
Figura 7	Região da Praça Mauá antes das obras previstas na OUCRPRJ	60
Figura 8	Ponte Presidente Costa e Silva, popularmente conhecida como Ponte Rio-Niterói, responsável por interligar estes dois municípios.	64
Figura 9	Ponte Rio-Niterói com tráfego intenso em 29/03/2018.	65
Figura 10	Praça Mauá após as obras infraestruturais.	68
Figura 11	Museu de Arte do Rio (MAR)	68
Figura 12	Percurso original do BRT-TransBrasil nas bordas da AEIU da OUCRPRJ	73
Figura 13	Traçado original do BRT- TransBrasil, 2014.	75
Figura 14	Terminal Rodoviário Américo Fontenelle.	77
Figura 15	Localização do Terminal Américo Fontenelle dentro do perímetro da AEIU da OUCRPRJ.	78
Figura 16	Trecho da TransBrasil, localizada na Avenida Brasil, em obras, 2019.	79
Figura 17	Trajetória do VLT nas regiões portuária e central da cidade do Rio de Janeiro.	80
Figura 18	VLT passando pelo Boulevard Olímpico próximo à Praça Mauá.	82
Figura 19	Teleférico do Morro da Providência ainda em funcionamento com o edifício da Central do Brasil ao fundo, 2014.	84
Figura 20	Praça Américo Brum, espaço onde se realizavam as atividades desportivas cotidianas dos moradores do Morro da Providência.	90
Figura 21	Praça Américo Brum demolida devido às obras para construção do terminal do teleférico.	91
Figura 22	Estação Central do Teleférico do Morro da Providência, 2019.	92

Figura 23	Instalações internas da Estação Central do Teleférico do Morro da Providência, 2019.	93
Figura 24	Avenida Francisco Bicalho. Destaque para o Canal do Mangue à esquerda.	102
Figura 25	Cartão postal da Avenida Francisco Bicalho no término das obras. Destaque para a Usina do Gasômetro ao fundo.	102
Figura 26	Passarela sobre a Avenida Francisco Bicalho na altura da antiga Estação da Leopoldina.	103
Figura 27	Delimitação da OUCRPRJ com destaque em preto para a localização da Avenida Francisco Bicalho e para o círculo onde está localizada a Rodoviária Novo Rio.	105
Figura 28	Avenida Francisco Bicalho “requalificada” digitalmente.	106
Figura 29	Escadaria que leva ao Morro da Conceição considerada patrimônio cultural.	108
Figura 30	Projeção do relevo de parte da região portuária após a construção de empreendimentos acordantes com os gabaritos definidos pela LC 101/2009.	110
Figura 31	Vista da parte média do Morro da Conceição em direção à Baía de Guanabara.	110
Figura 32	Casarios antigos nos arredores da Praça Mauá.	111
Figura 33	Cais do Valongo, Patrimônio Cultural Carioca e Patrimônio Histórico da Humanidade.	112
Figura 34	Edifício Galpão Docas Pedro II localizado diretamente em frente ao Cais do Valongo	113
Figura 35	Edifício sede da L’Oréal do Brasil.	118
Figura 36	Terreno onde seria construído o empreendimento “Porto Vista”.	131
Figura 37	Localização relativa do terreno onde seria construído o “Porto Vista”.	132
Figura 38	“Esqueleto” do empreendimento “Porto Vida Residencial”.	133
Figura 39	Ilustração digitalizada do projeto do “Porto Vida Residencial”.	134
Figura 40	Imagem do empreendimento erguido pela “Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda”.	136
Figura 41	“Porto Atlântico Leste” visto da Via Binário do Porto.	137

Figura 42	Edifício Novocais do Porto.	139
Figura 43	Edifício “Aqwa Corporate” da Tishman Speyer.	139
Figura 44	Edifício “Port Corporate Tower”.	140
Figura 45	Ilustração original do Lumina Rio.	142
Figura 46	Imagem de um dos <i>slides</i> que compõem a apresentação da CDURP.	148
Figura 47	Imagem de <i>slide</i> da mesma apresentação	148
Figura 48	Rio Star, roda gigante construída no perímetro da OUCRPRJ.	162

LISTA DE TABELAS, GRÁFICOS E QUADROS

Tabela 1 – 2010	População de favelas por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro	42
Tabela 2	Cronograma Físico Financeiro – Teleférico	85
Tabela 3	Tabela de Conversão	99
Tabela 4	Quadro de parâmetros urbanísticos por subsetor	114
Gráfico 1	Consumo de CEPAC no cenário otimista	120
Gráfico 2	Consumo de CEPAC no cenário pessimista	121
Quadro 1	Situação atual dos empreendimentos licenciados pela OUCRPRJ	125
Quadro 2	Discriminação dos CEPACs disponibilizados pelo FIIPM	129

LISTA DE MAPAS

Mapa 1	Delimitação do perímetro da AEIU da OUCRPRJ	18
Mapa 2	Delimitação das faixas de equivalência para utilização de Cepacs	100
Mapa 3	Delimitação dos subsetores	115

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

AGETRANSP	Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
AMTU-RJ	Agência Metropolitana de Transportes Urbanos do Rio de Janeiro
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BIRD	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento
BM	Banco Mundial
BRT	Bus Rapid Transit
BRS	Bus Rapid System
CAB	Coeficiente de Aproveitamento Básico
CAM	Coeficiente de Aproveitamento Máximo
CDURP Janeiro	Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro
CEF	Caixa Econômica Federal
CEPAC	Certificado de Potencial Adicional de Construção
CETIP	Central de Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos Privados
COI	Comitê Olímpico Internacional
CVM	Comissão de Valores Mobiliários
EIV	Estudo de Impacto de Vizinhança
EUA	Estados Unidos da América
FGTS	Fundo de Garantia por Tempo de Serviço
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FII	Fundo de Investimento Imobiliário
FIIPM	Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha
FIIRP	Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto
FIP	Fundo de Investimento em Participações
FMI	Fundo Monetário Internacional
GATT	General Agreement for Tariffs and Trade
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
IPP	Instituto Pereira Passos
IURD	Igreja Universal do Reino de Deus
LC	Lei Complementar
MPRJ	Ministério Público do Rio de Janeiro

MPF	Ministério Público Federal
MAR	Museu de Arte do Rio
MRJ	Município do Rio de Janeiro
MRS	Mass Rapid Transit
OCDE	Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico
OMC	Organização Mundial do Comércio
OUCRPRJ	Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro
OU	Operação Urbana
PPP	Parceria Público-Privada
PREVI	Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil
TCMRJ	Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	18
2 O ESPAÇO DA OUCRPRJ E SUA PRODUÇÃO	35
2.1 Conjuntura da assinatura da Lei Complementar 101/2009	55
2.2 Mas qual espaço foi produzido no “Porto Maravilha”?	59
3 O MECANISMO FINANCEIRO DA OUCRPRJ	95
3.1 A produção do espaço por meio da financeirização: o que se construiu a partir do consumo de CEPACs na OUCRPRJ?	124
3.2 O mecanismo de articulação entre o FIIRP e o FIIPM	145
4 FINANCEIRIZAÇÃO, NEOLIBERALISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: UMA REFLEXÃO TEÓRICA SOBRE A CONJUGAÇÃO DESTES PROCESSOS NA OUCRPRJ	152
4.1 Produção do espaço, Estado e capital financeiro	165
5 CONCLUSÃO	169
6 REFERÊNCIAS	173
ANEXO A – MAPA DAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS (RAS) E ÁREAS DE PLANEJAMENTO DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO	178
ANEXO B – MAPA DE DELIMITAÇÃO DAS FAIXAS DE EQUIVALÊNCIA DENTRO DO PERÍMETRO DA OUCRPRJ DESTACADAS POR CORES	179
ANEXO C – RELATÓRIO DO TRIMESTRE FINDO EM JUNHO DE 2016, CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA	180
ANEXO D – INFORME TRIMESTRAL DE FIL, CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA. BOVESPA	189
ANEXO E – DISCRIMINAÇÃO DOS CEPACS CONSUMIDOS NO PERÍMETRO POR EMPREENDIMENTO	196
ANEXO F – DISCRIMINAÇÃO DOS TERRENOS DISPONIBILIZADOS PELA OUCRPRJ, CDURP	197
ANEXO G – RELAÇÃO DE IMÓVEIS (TERRENOS) OBJETO DA OPÇÃO DE COMPRA E VENDA	198

1 INTRODUÇÃO

A 23 de novembro de 2009 o Prefeito Eduardo Paes assinava a Lei Complementar (LC) de número 101 a qual “modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências”¹. Esta Lei rege as normas e diretrizes urbanísticas norteadoras da reestruturação espacial que aconteceria nas regiões central e portuária da cidade do Rio de Janeiro num perímetro de aproximadamente 5 milhões de m² (ver mapa 1). Além disso, prevê os condicionantes jurídico-administrativos desta reestruturação oficialmente nomeada de “Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro” (OUCRPRJ), a qual seria concretizada por meio de contrato no formato de Parceria Público-Privada (PPP)² e teria seu mecanismo de financiamento baseado na emissão, pelo Município do Rio de Janeiro, de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), que seriam negociados no mercado financeiro com o objetivo de arrecadar recursos para a execução das obras infraestruturais propostas em seu texto, as quais modificariam sobremaneira o espaço deste fragmento da metrópole, em sua forma e em seu conteúdo social.

Mapa 1: Delimitação do perímetro da AEIU da OUCRPRJ. Fonte: ARCGIS.

¹ Retirado do texto da Lei Complementar 101/2009 - <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2009/10/101/lei-complementar-n-101-2009-modifica-o-plano-diretor-autoriza-o-poder-executivo-a-instituir-a-operacao-urbana-consorciada-da-regiao-do-porto-do-rio-e-da-outras-providencias>.

² De acordo com Marcos Mendes (2012, p.1): “A literatura internacional define uma PPP como sendo um contrato de longo prazo entre um governo (federal, estadual ou municipal) e uma entidade privada, no qual essa entidade se compromete a oferecer serviços de infraestrutura”. Entretanto, as PPP no Brasil funcionam de maneira diferente como exposto a seguir: “A legislação brasileira considera como sendo PPP apenas os casos em que os projetos têm viabilidade econômica, mas não têm viabilidade financeira. Ou seja, os projetos que, como no exemplo acima, requerem algum tipo de subsídio governamental”.

Neste sentido, a assinatura desta LC e, portanto, tudo o que ela representa em termos de transformação espacial, seja material ou simbolicamente, revelou alguns importantes processos espaciais, os quais têm sua análise exposta ao longo desta tese de doutoramento. Dentre eles, sobressai-se aquele ligado ao modo de produção espacial observado nesta operação urbana, planejado e orientado, essencialmente, pela lógica da acumulação e reprodução de capital financeiro viabilizada e controlada pelo Estado brasileiro em seus âmbitos federal e municipal.

Nesta direção, observou-se uma peculiaridade com relação à concretização desta operação urbana que a difere, por exemplo, das operações urbanas realizadas anteriormente em outras partes do país, como as do Município de São Paulo. Esta peculiaridade se refere ao fato do único adquirente de todos os CEPACs ter sido a Caixa Econômica Federal (CEF) por meio da utilização dos recursos provenientes do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS)³, fundo resultante da contribuição mensal feita aos trabalhadores formalmente empregados do país. Além disso, ao adquirir todos os CEPACs lastreados ao solo urbano do perímetro da OUCRPRJ, a CEF os colocou disponíveis à negociação em mercado financeiro e, também, criou dois Fundos de Investimento Imobiliário (FII), um coordenado pela esfera federal (CEF) denominado Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) e outro coordenado pelo Município do Rio de Janeiro por meio da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP)⁴, o qual foi chamado de Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP).

Nesta perspectiva, esta tese analisa o processo de financeirização dos recursos estatais por meio da produção e reprodução do espaço no perímetro da OUCRPRJ⁵, num processo que está sendo aqui considerado como de “financeirização estatal”, o qual foi materializado por meio da emissão de CEPACs pelo Município do Rio de Janeiro em agosto de 2010⁶, e por sua aquisição em oferta pública de distribuição secundária (realizada pela CETIP - Central de

³ De acordo com o governo brasileiro (2020), “o Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) foi criado com o objetivo de proteger o trabalhador demitido sem justa causa, mediante a abertura de uma conta vinculada ao contrato de trabalho. No início de cada mês, os empregadores depositam em contas abertas na Caixa, em nome dos empregados, o valor correspondente a 8% do salário de cada funcionário. O FGTS é constituído pelo total desses depósitos mensais e os valores pertencem aos empregados que, em algumas situações, podem dispor do total depositado em seus nomes”. Retirado de: <http://www.fgts.gov.br/Pages/sou-trabalhador/o-que.aspx> em 29/02/20.

⁴ Este processo será exposto pormenorizadamente no terceiro capítulo deste trabalho.

⁵ A partir deste momento do texto, a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro será tratada como “OUCRPRJ” ou meramente como “operação urbana (OU)” na medida em que ela e os processos que a engendram são o foco deste trabalho. Alguns momentos serão mencionadas operações urbanas realizadas no município de São Paulo, entretanto, elas serão tratadas por seus devidos nomes completos.

⁶ Deve-se recordar que 2010 foi um ano em que o Brasil e o mundo ainda se recuperavam (ou experimentavam) a grave crise financeira de epicentro nos Estados Unidos da América e, portanto, de acordo com esta condição crítica é possível afirmar que o ano de 2009 não era o momento ideal para financeirizar recursos públicos.

Custódia e de Liquidação Financeira de Títulos Privados⁷), em lote único e indivisível, pela Caixa Econômica Federal com recursos do FGTS, a 13 de junho de 2011. Desta maneira, considera-se ainda que houve um processo de “financeirização intraestatal” e, portanto, bastante específico, a partir do entendimento que o Estado brasileiro por meio do Município do Rio de Janeiro emitiu CEPACs a fim de negociá-los em mercado financeiro e seu único adquirente foi, justamente, o Estado através da CEF que, por sua vez, colocou parte deles novamente no mercado financeiro. Isto significa que o Estado brasileiro é responsável pela “financeirização intraestatal” do processo de produção e reprodução do espaço onde foi localizado o perímetro da OUCRPRJ.

Diante do exposto, o objetivo desta tese de doutoramento é analisar o processo de financeirização intraestatal praticado por meio da produção e reprodução do espaço, por sua vez, materializada através da implementação da OUCRPRJ. Isto porque a problemática aqui considerada se refere ao próprio processo de financeirização desta operação urbana realizado por meio da emissão e da aquisição dos CEPACs.

Deve-se ter em consideração que a análise da produção do espaço realizada neste trabalho parte da noção de produção indicada por Karl Marx, a qual não se restringe à produção de mercadorias, mas se refere também à produção do homem enquanto sujeito social (humanização do homem) e, portanto, sujeito que transforma a natureza por meio do trabalho. Desta maneira, a noção de produção permite analisar o espaço urbano enquanto produto do trabalho humano e, portanto, das relações sociais dentro do modo de produção capitalista. Acerca do conceito de produção *lato sensu*, Ana Fani Alessandri Carlos (2011, p.43-44) esclarece que:

A produção do homem, por ele mesmo, projeta-se na possibilidade de construção de uma *história total*, apontando o processo de constituição do homem genérico. A formulação de Marx sobre a autoprodução do humano (que tem como ponto de partida a obra de Hegel) permite pensar que “há historicidade fundamental no ser humano, ele cria, se forma, se produz pelo próprio trabalho e sua atividade é criadora de obras. Produzindo objetos, bens, coisas, ele constitui seu mundo humano”. Desse modo, a formulação sobre a possibilidade do homem se autocriar no processo histórico, produzindo seu mundo com determinações próprias de cada época, abre a possibilidade de compreensão da produção do espaço como produto histórico, condição necessária da realização da vida material, como conteúdo da práxis. [...]. Uma produção, portanto, que não é apenas de objetos, mas de um espaço e de um tempo, bem como a produção de relações – o tempo elaborado pela prática

⁷ CETIP é uma empresa privada integradora do mercado financeiro que oferece serviços de registro, é câmara depositária de títulos, negociações e liquidação de ativos e títulos. Portanto, CETIP é uma plataforma de negociação de valores mobiliários, mas não funciona e também não “é” bolsa de valores como a BM&FBOVESPA que, inclusive, comprou a CETIP por R\$ 11,9 bilhões em abril de 2016.

social. [...] “No homem, pelo trabalho e luta a produção é a história no curso da qual o ser humano se produz a si próprio”, o que implica a indissociabilidade homem/natureza. A produção, entendida em seu sentido amplo e produto não reduzido a uma coisa, ilumina sua realização como relação histórica e social. A noção de produção revela, portanto, a reprodução como consequência e essência do processo histórico – criação e recriação tanto individual quanto da sociedade.

Desta feita, a noção de produção do espaço possibilita compreender que o espaço é produto das relações sociais que se estabelecem em determinado momento histórico e, mais precisamente, no modo de produção capitalista cujo pilar fundamental se configura pela propriedade privada que não se restringe aos bens ou às diferentes formas de capital, mas se expressa no espaço por meio da propriedade privada do solo. Nesta direção, as relações sociais que se dão no espaço possibilitam a reprodução da sociedade e das relações sociais de produção e, portanto, neste mesmo processo, reproduzem o espaço. Deve-se atentar que o processo de produção e reprodução do espaço se dá, também, por meio das exigências da acumulação de capital, cujo suporte na propriedade privada engendra a mercadificação do espaço na medida em que seu valor de troca passa a superpor-se ao seu valor de uso, mecanismo que possibilita sua fragmentação e comercialização enquanto mercadoria. Ainda segundo Carlos (2011, p.67):

Neste período da história, realiza-se socialmente, por meio da apropriação privada, a lógica do valor de troca sobre o valor de uso que está no fundamento dos conflitos tanto no campo quanto na cidade. Esses conflitos explicitam as estratégias que criam novos setores de atividade como extensão das atividades produtivas, pois a reprodução do ciclo do capital exige, a cada momento histórico, determinadas condições especiais para sua realização. Isso se dá, em primeiro lugar porque a ocupação do espaço se realizou sob a égide da propriedade privada do solo, em que o espaço fragmentado é vendido em pedaços, tornando-se intercambiável a partir de operações que se realizam através e no mercado, ou seja, tendencialmente produzido enquanto mercadoria. Em segundo lugar, porque o espaço se reproduz enquanto condição da reprodução continuada e, nesse sentido, atrai capitais que migram de um setor da economia para outro, de modo a viabilizar a reprodução. É nesse processo que o valor de troca ganha uma amplitude expandida, o que pode ser constatado pela produção dos simulacros espaciais como decorrência de revitalizações urbanas ou por meio das exigências do desenvolvimento do turismo.

Indo ao encontro da reflexão da autora, observa-se o processo de fragmentação do espaço da OUCRPRJ não apenas concretamente, mas no que tange à emissão dos CEPACS lastreados ao solo urbano de seu perímetro, os quais foram colocados em negociação no mercado como ativos financeiros.

Entretanto, diferentemente das operações urbanas realizadas anteriormente em São Paulo nas quais os CEPACs emitidos pelo Município foram adquiridos pelo capital privado e,

mais especificamente, pelo setor imobiliário interessado na construção de empreendimentos dentro do perímetro das operações urbanas, o processo ocorrido na OUCRPRJ se realizou a partir da aquisição total dos CEPAC emitidos pelo Município do Rio de Janeiro pelo Estado via CEF e, mais especificamente, com recursos do FGTS. Isso revela o controle e a intervenção estatais no processo de produção e reprodução do espaço via financeirização e, em contrapartida, revela também o parco (ou quase nulo) investimento de capital privado neste processo⁸.

Sob esta ótica, um fato inquietante é o da Caixa Econômica Federal ter adquirido todo o estoque de CEPAC em 2011, pelo valor de R\$ 3,5 bilhões, sem quaisquer garantias reais⁹ de que seriam adquiridos por investidores financeiros ou imobiliários.

A tese de haver um processo de financeirização intraestatal por meio da OUCRPRJ advém da análise dos resultados da pesquisa realizada ao longo do curso de doutoramento, os quais apresentaram peculiaridades fundamentais em comparação a outras operações urbanas já realizadas no Brasil, como anteriormente mencionado.

Além disto, esta tese é fruto de uma longa reflexão analítica que conduziu à articulação do processo de produção e reprodução espacial local, isto é, no perímetro da OUCRPRJ, aos processos de neoliberalização política e econômica ocorridos a partir de 1980, e de globalização *per se*, tanto no que diz respeito à abertura global dos mercados de capital – devida ao processo de liberalização financeira de que fala François Chesnais (1996, 2005) e que será tratado mais aprofundadamente no quarto capítulo deste trabalho – como também no que se refere ao aumento da circulação de capital, pessoas e mercadorias gerado pelo processo de globalização.

Portanto, sob esta perspectiva analítica, é fundamental compreender o processo de financeirização intraestatal da produção do espaço em ligação direta aos processos de neoliberalismo e globalização, os quais estão, igualmente, intrinsecamente interligados. Desta maneira, a presente tese apresenta uma análise que é, essencialmente, multiescalar.

Além da análise dos processos responsáveis pela transformação espacial das regiões central e portuária da cidade do Rio de Janeiro, onde se localiza o perímetro da OU em foco, também se busca analisar a contradição entre o comportamento neoliberal preconizado em discurso e colocado em prática pelo Estado brasileiro através de políticas públicas que enxugam os gastos governamentais direcionados ao investimento nos direitos básicos do cidadão e ao pagamento de benefícios sociais, por exemplo, e seu contraponto, isto é, àquele que concerne

⁸ Os montantes de capital privado e público investidos no processo em foco serão apresentados ao longo do trabalho.

⁹ A análise pormenorizada do processo de aquisição dos CEPAC pela CEF, e do fato de não haver garantias do interesse do mercado imobiliário e financeiro na compra destes certificados é feita no terceiro capítulo da presente tese.

ao comportamento de um Estado interventor, controlador e “benfeitor” à acumulação de capital, o qual foi, verificadamente, comprometido com a acumulação ampliada de capital em detrimento da desoneração dos cofres públicos por meio do estabelecimento de PPP no âmbito da OUCRPRJ.

Deve-se ressaltar que a análise apresentada neste trabalho de pesquisa é focada no processo de financeirização dos recursos públicos na medida em que aquela realizada com recursos privados existe, em algum grau, desde o século XIX, quando Karl Marx já apontava a tendência ao uso cada vez mais frequente de capital fictício e, consequentemente, o advento do sistema de crédito. Naquele momento histórico, Marx (2008, p.588) mostrou que:

O sistema de crédito, pela natureza dúplice que lhe é inerente, de um lado, desenvolve a força motriz da produção capitalista, o enriquecimento pela exploração do trabalho alheio, levando a um sistema puro e gigantesco de especulação e jogo, e limita cada vez mais o número dos poucos que exploram a riqueza social; de outro, constitui a forma de passagem para novo modo de produção.

Desde que escreveu o trecho acima, no século XIX, o sistema de crédito se desenvolveu sobremaneira tanto no que se refere ao seu alcance geográfico devido ao desenvolvimento das tecnologias de comunicação e transporte em geral, como no que se refere à elaboração de mecanismos que viabilizam a livre circulação deste tipo de capital (o financeiro). Neste sentido, Reijer Hendrikse e Andrea Lagna (2017, p.12-13) sinalizam que:

Ao longo do caminho (do processo de financeirização econômica) uma mudança horizontal fundamental acompanhou o redimensionamento do processo: governos neoliberais aumentaram a transferência de tarefas para atores privados e para o mercado (Buchs, 2009; Orborne, 2000). Essa mudança é particularmente relevante para entender a financeirização do Estado como um fenômeno que ocorre dentro do universo neoliberal.

Entretanto, a financeirização estatal de que tratam os autores acima citados não corresponde à mesma financeirização estatal e, mais especificamente, à financeirização intraestatal apresentada neste tese. Isso porque, primeiramente, os autores tratam da ocorrência deste processo em países de capitalismo avançado (especificamente os Estados Unidos da América e alguns países europeus), a partir do processo de neoliberalização e, portanto, da privatização de funções estatais que vêm acontecendo desde os anos de 1980. Os autores diferenciam três tipos de financeirização estatal, a saber¹⁰: financeirização estatal interna descreve a transformação, orientada pelo mercado, das funções estatais que foram acompanhadas pelo rebaixamento de autoridade para o nível subnacional; financeirização

¹⁰ Tradução livre nossa.

estatal externa implica na remodelação, orientada pelo mercado, das funções estatais que coexiste com o alçamento da autoridade para o nível supranacional; e financeirização estatal executiva descreve a renovação pró-mercado das funções estatais centrais (HENDRIKSE & LAGNA, 2011, p.3).

Ocorre que o processo verificado na execução da OUCRPRJ apresenta um conteúdo diferente porque os títulos financeiros (CEPACs) emitidos pelo Estado em sua esfera municipal foram disponibilizados à negociação no mercado financeiro e foram novamente captados pelo Estado em sua esfera federal por meio de sua aquisição total pela CEF. Sendo assim, no processo aqui analisado, as finanças¹¹ (capital financeiro) ficam em poder do Estado em todo o processo, exceto no momento em que os CEPACs são negociados em mercado secundário¹², o qual é muito curto e corresponde aos 10 meses entre a emissão destes títulos pelo Município do Rio de Janeiro e a compra de todo seu estoque pela CEF (período ocorrido entre agosto de 2010 e junho de 2011)¹³.

Além disso, é importante revelar que até dezembro de 2019 ainda havia 91,07%¹⁴ de CEPACs disponíveis à negociação no Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) aquele ligado à esfera federal e coordenado pela CEF como anteriormente mencionado. Isto quer dizer que os certificados emitidos pelo Município do Rio de Janeiro em 2010 ainda se encontram, em fins de 2019, sob o controle do Estado brasileiro em seu âmbito federal¹⁵. Desta feita, observa-se que a financeirização dos recursos estatais para viabilizar a OU em foco, por

¹¹ A palavra “finança” designa, justamente, o que se chama de capital financeiro. A título de comprovação desta afirmação, transcreve-se o trecho a seguir: “O capital portador de juros (também designado ‘capital financeiro’ ou simplesmente ‘finança’) não foi levado ao lugar que hoje ocupa por um movimento próprio” (CHESNAIS, 2005).

¹² Considera-se necessário explicar o significado de “mercado secundário”, portanto, a saber: “O mercado primário é aquele em que os valores mobiliários de uma nova emissão da companhia são negociados diretamente entre a companhia e os investidores – subscritores da emissão –, e os recursos são destinados para os projetos de investimento da empresa ou para o caixa. Entretanto, alguns desses valores mobiliários, como as ações, representam frações patrimoniais da companhia e, dessa forma, não são resgatáveis em data pré-definida. Da mesma forma, outros podem ter prazos de vencimento muito longo. Essas características, entre outras, poderiam afastar muitos dos investidores do mercado de capitais, caso eles não tivessem como negociar com terceiros os valores mobiliários subscritos, dificultando o processo de emissão das companhias. O mercado secundário cumpre essa função. É o local onde os investidores negociam e transferem entre si os valores mobiliários emitidos pelas companhias. Nesse mercado ocorre apenas a transferência de propriedade e de recursos entre investidores. A companhia não tem participação. Portanto, o mercado secundário oferece liquidez aos títulos emitidos no mercado primário”.

Retirado

de:

https://www.investidor.gov.br/menu/Menu_Investidor/funcionamento_mercado/mercado_primario.html

¹³ A análise detalhada de todo este processo será realizado no terceiro capítulo deste trabalho.

¹⁴ Retirado de: Relatório Trimestral de Atividades; período de outubro a dezembro de 2019. Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro. CDURP, 2019. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/2ed241833abd7a5b8325787100687ecc/e1cbbdd8d118e66032577220075c7dc?OpenDocument&Start=1&ExpandSection=-3>

¹⁵ O detalhamento do mecanismo de financiamento da OUCRPRJ e das relações estabelecidas entre os FIIRP e FIIPM será realizado no terceiro capítulo desta tese.

sua vez, realizada nos moldes apresentados, não se justifica enquanto processo que possibilita a arrecadação de recursos, mas somente como processo de financeirização *per se*.

Diante do exposto, esta tese é justificada pela corroboração da ocorrência do processo de financeirização de recursos públicos sob controle do Estado brasileiro por meio da produção e reprodução do espaço onde foi localizado o perímetro da OUCRPRJ.

Nesta perspectiva, considera-se que o caso de financeirização estatal apresentado pelos autores supracitados difere do processo apresentado nesta tese à medida que não há passagem do controle das finanças estatais para o setor financeiro privado por meio de rebaixamento para nível subnacional ou alçamento para nível supranacional como foi por eles observado no caso dos EUA e da Europa. O que foi verificado no processo de produção e reprodução espacial na OU em questão é, justamente, o controle total das finanças estatais sendo realizado pelo Estado brasileiro em seus âmbitos municipal e federal.

A análise deste processo espacial ocorrente em um momento histórico em que as práticas neoliberais orientam as políticas públicas adotadas globalmente e, portanto, definem as normas e diretrizes urbanísticas que as cidades capitalistas periféricas devem seguir, requer considerar a fundamental influência dos países de capitalismo avançado e dos organismos internacionais por eles controlados¹⁶ na dinâmica estatal “benfeitora” à acumulação de capital adotada pelos governos da América Latina e, mais precisamente, do Brasil pós-1980. Nesta direção, ressalta-se que o papel desses organismos internacionais, principalmente, do Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID)¹⁷ se faz por meio de empréstimos e suas devidas cobranças não apenas

¹⁶ Organismos internacionais tais como a Organização das Nações Unidas (ONU), o Fundo Monetário Internacional (FMI), a Organização Mundial do Comércio (OMC), o Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento (BIRD) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) dentre outros, são, de fato, financiados pelos países de capitalismo avançado, principalmente, pelos EUA e pelos países mais ricos da Europa, tais quais Alemanha, França e Reino Unido. Portanto, estes organismos internacionais são orientados pelas diretivas e interesses destes países. Inclusive, de acordo com David Harvey (2011, p.37): “A hegemonia normalmente pertence à entidade política que produz grande parte do excedente (ou à qual grande parte do excedente flui na forma de tributos ou extrações imperialistas). Com um total de produção global em 56,2 trilhões de dólares em 2008, a cota dos EUA de 13,9 trilhões de dólares ainda faz desse país o ator que controla o capitalismo global, capaz de orientar as políticas globais (como faz em seu papel de ator-chefe nas instituições internacionais, como Banco Mundial e FMI)”.

¹⁷ Neste trabalho, Banco Mundial, BID e BIRD representam os mesmos interesses e podem ser considerados como os mesmos agentes na medida em que estes últimos são os braços desenvolvimentistas daquele primeiro, os quais têm a função de elaborar cartilhas de cunho pragmático que norteiam os programas de desenvolvimento urbano sustentáveis financiados por estes bancos nas cidades dos países capitalistas periféricos. Em última análise, o BIRD e o BID representam o Banco Mundial no que concerne às questões relacionadas à infraestrutura urbana dos países emergentes, que, inclusive, recebem empréstimos para tal fim. De toda a maneira, os documentos analisados para a realização do presente trabalho foram oficialmente elaborados pelo Banco Mundial e, portanto, serão sempre a ele referenciados.

monetárias, mas também àquelas ligadas à execução de programas de desenvolvimento urbano sustentáveis elaborados, justamente, por estes organismos ancorados na doutrina neoliberal.

Sendo assim, os organismos internacionais associados aos países que os controlam têm influência direta nas dinâmicas econômica, política e espaciais que se dão no Brasil e, conseqüentemente, na OUCRPRJ. A partir desta linha de raciocínio, o economista e sociólogo contemporâneo Thomas Piketty (2014, p. 478-479) aponta que:

O desenvolvimento de um Estado fiscal e social está intimamente ligado ao processo de construção de um Estado, simples assim. Trata-se, portanto, de uma história extremamente política e cultural, associada às especificidades de cada história nacional e dos abismos próprios de cada país. No caso atual, parece, porém, que os países ricos e as organizações internacionais possuem certa responsabilidade. [...]. Além disso, a partir dos anos 1980-1990, a nova onda ultraliberal vinda dos países desenvolvidos impôs aos países mais pobres cortes nos setores públicos e a diminuição da prioridade ao desenvolvimento de um sistema fiscal que impulsionasse o crescimento econômico.

O trecho acima sinaliza que os países mais pobres e, assim, inclui-se o Brasil, sofrem pressões internacionais no que se refere à tomada de medidas que visam cortes orçamentários ligados, principalmente, ao pagamento de direitos e benefícios sociais, as quais estão em acordo com a doutrina neoliberal que vigora no mundo capitalista contemporâneo. Entretanto, por outro lado, pressiona-se na direção da elaboração e da execução de programas voltados à melhoria da infraestrutura urbana (e de infraestrutura produtiva, isto é, aquela referente à construção de portos, rodovias, ferrovias, armazéns e afins) com o objetivo de adaptar as cidades às exigências atuais do modo de produção capitalista no que concerne à sua forma e à sua gestão.

A ideia de “governança” difundida pela doutrina neoliberal tende a colocar as cidades como sujeitos em competição e seus governantes acabam por atuar como gestores empresariais e, desta maneira, “nos anos recentes, em particular, parece haver um consenso geral emergindo em todo o mundo capitalista avançado: os benefícios positivos são obtidos pelas cidades que adotam uma postura empreendedora em relação ao desenvolvimento econômico” (HARVEY, 2005). Portanto, voltando ao argumento de Piketty (2014) que vai ao encontro daquele de Harvey (2005), observa-se que os organismos internacionais pressionam os países pobres a enxugar gastos direcionados ao desenvolvimento social da nação, levando-os a adotar um rígido controle orçamentário e, assim, diminuir sobremaneira o fomento ao desenvolvimento cultural, educacional, científico, tecnológico e quaisquer outros que possam alçar a sociedade brasileira a uma posição global de maior liderança e menor subserviência. Por outro lado, a grande participação de investimento estatal (muitas vezes tomado emprestado do Banco Mundial) na

execução de obras infraestruturais revela o uso indiscriminado de capital público¹⁸ neste setor econômico (o de infraestrutura), cujo objetivo é, quase que exclusivamente, viabilizar a acumulação ampliada de capital ao invés de beneficiar os cidadãos brasileiros por meio da construção, por exemplo, de habitações populares¹⁹, hospitais, creches, escolas e espaços culturais dentro do perímetro da referida operação urbana.

Nesta perspectiva, é possível observar o foco dado ao “empreendedorismo urbano” de que fala Harvey (2005), o qual apresenta o objetivo de reestruturar urbanisticamente as cidades capitalistas para fomentar o processo de acumulação em detrimento do desenvolvimento social, científico e tecnológico do país.

Deve ser enfatizado que as definições e diretrizes ligadas à ideia de desenvolvimento urbano sustentável e mobilidade urbana, por exemplo, são elaboradas e difundidas pelos organismos internacionais já citados, além da própria Organização das Nações Unidas (ONU) e do Fundo Monetário Internacional (FMI)²⁰. Neste sentido, segundo o Estudo de Impacto de Vizinhaça (EIV) da OUCRPRJ (2013, p.2):

Os conceitos adotados para o Porto Maravilha em termos de mobilidade vão ao encontro do que está preconizado na Lei de Mobilidade Urbana, no estudo “Cidades em Movimento” do Banco Mundial, nos escopos de estudos que estão sendo especificados com recursos deste banco, do BID e, principalmente, do BNDES e CEF. O Institute for Transportation and Development Policy (ITDP), a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e a União Internacional de Transportes Públicos (UITP) preconizam exatamente estes mesmos conceitos.

De acordo com o trecho acima é possível verificar que as orientações engendradas no bojo da doutrina neoliberal, de fato, orientam as reestruturações urbanas executadas nas cidades capitalistas periféricas, justamente, porque estas devem adequar sua infraestrutura urbana a fim

¹⁸ A expressão “capital público” pode suscitar dúvidas ou críticas negativas, portanto, de antemão é citada aqui explicação considerada de veras coerente: “Se nos limitarmos aos ativos e passivos detidos pelas entidades privadas, obteremos a riqueza privada ou o capital privado. Se, por outro lado, considerarmos os ativos e passivos que pertencem ao Estado ou às administrações públicas (municípios, agências responsáveis pela seguridade social e previdência etc.), obteremos a riqueza pública ou o capital público. Por definição, a riqueza nacional é a soma desses dois termos: riqueza privada + riqueza pública. Retirado de PIKETTY, Thomas. O capital no século XXI. 1.ed. – Intrínseca, Rio de Janeiro, 2014, p.54.

¹⁹ Deve-se ressaltar que o FGTS foi criado com o objetivo de possibilitar a aquisição da casa própria pelos trabalhadores contribuintes, portanto, seria coerente e socialmente justo priorizar a construção de habitação popular para os moradores de baixa renda dentro do perímetro da referida operação urbana.

²⁰ A elaboração de normas e diretrizes por estes organismos internacionais podem ser realizadas de FORMA distinta, mas o objetivo e a execução final (CONTEÚDO) são os mesmos. Isto quer dizer que um documento elaborado pelo BID é diferente daquele elaborado pelo FMI, contudo, seus objetivos finais, quaisquer que o sejam, são os mesmos, pois fundamentados sob o mesmo ideário político e econômico, o neoliberal.

de tornar sua cidade mais competitiva naquilo que se pode considerar como um “mercado global de cidades”²¹.

Além da modificação infraestrutural das cidades por meio das normas e diretrizes mencionadas, observou-se também o fomento ao redirecionamento dos recursos públicos municipais ao setor financeiro devido à flexibilidade e à capacidade de circulação rápida, isto é, à capacidade de realização do capital, ou melhor, à capacidade de monetizar ativos financeiros no processo chamado de “liquidez”²² financeira. Mais do que apresentar liquidez financeira, as cidades devem também apresentar elementos que comprovem sua “bancabilidade”²³, conceito que se refere à habilidade de “fazer dinheiro” e à vontade e capacidade de uma instituição financeira (ou um governo) de financiar projetos ou propostas com uma taxa de juros razoável²⁴. Segundo documento elaborado pelo Banco Mundial (2000, p. 11-12):

A bancabilidade aqui implica na solidez financeira no tratamento das fontes de receitas e de gastos e, para algumas cidades, um nível de credibilidade que permita acesso aos mercados de capitais. As operações de desenvolvimento urbano do Banco e o correspondente diálogo sobre políticas promovem a adoção de sistemas de receitas e gastos internamente consistentes e claros, com transferências intergovernamentais transparentes e previsíveis, condições prudentes para empréstimo municipal, e contabilidade financeira, gestão de ativos, e práticas de compra aceitas amplamente. Uma parte importante para uma boa gestão financeira urbana envolve adotar uma abordagem comercial para os inúmeros serviços e funções administrativas das cidades, sem perder de vista as preocupações sociais. Uma abordagem comercial é também pré-requisito para o envolvimento do setor privado ou eventual privatização dos serviços urbanos. Para cidades e países cujos sistemas creditícios municipais continuam rudimentares, os empréstimos bancários continuarão a apoiar intermediários financeiros especializados tais como fundos de desenvolvimento municipais. [...]. Operações de empréstimo devem objetivar, cada vez mais, o encorajamento da transição para os sistemas de crédito municipais orientados pelo mercado, os quais podem ser apoiados pelos

²¹ Segundo Fernanda Sánchez (2001, p.171): “O *city marketing* “vende” a cidade toda, apresentada na forma de produto. A identificação desse movimento em direção à cidade-mercadoria explica a possibilidade de coincidência de imagens e construções discursivas provenientes de cidades profundamente diferentes. De fato, muitos governos locais, através de suas políticas urbanas, fazem uso dos mesmos instrumentos para apresentar ao mundo seus modelos de cidade, para ‘vender’ a cidade”.

²² O conceito de “liquidez” pode ser entendido como a “facilidade de um ativo ser transformado em dinheiro sem perdas significativas em seu valor. Esse conceito se refere à agilidade com que um investidor consegue se desfazer de um investimento para voltar a ter dinheiro na mão sem que, para isso, precise ter prejuízo. Ao fazer um investimento, um investidor troca uma quantia de dinheiro por um ativo. Esse ativo pode ser um título público, uma caderneta de poupança, ações de empresas ou um imóvel, por exemplo”. Retirado de: <https://www.dicionariofinanceiro.com/liquidez/#:~:text=Liquidez%20%C3%A9%20a%20facilidade%20de,perdas%20significativas%20em%20seu%20valor.&text=Ao%20fazer%20um%20investimento%20%C2%0um,ou%20um%20im%C3%B3vel%20por%20exemplo.>

²³ Traduzido livremente do termo “bankability”, o qual não apresenta equivalente literal na língua portuguesa.

²⁴ Retirado de: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/bankability> e <https://simplicable.com/new/bankability>, respectivamente.

departamentos financeiros do Banco e do CFI – Corporação Financeira Internacional²⁵, através de seu trabalho na base da infraestrutura de mercado²⁶.

Desta forma, a emissão de títulos mobiliários (CEPACs) lastreados ao solo urbano do perímetro da OUCRPRJ significa a disponibilização pelo poder público municipal de um produto financeiro a ser negociado no mercado de capitais entre investidores, nacionais e estrangeiros, que buscam rentabilidade a partir das promessas de melhoria da infraestrutura urbana previstas no projeto da referida OU. Assim, considera-se a centralidade do processo de financeirização levado a cabo por meio desta OU e, conseqüentemente, a importância que o capital financeiro exerce neste processo de produção e reprodução do espaço urbano.

Sua preponderância atual (a do capital financeiro), consequência de sua grande volatilidade, faz com que este possa penetrar em qualquer tipo de empreendimento²⁷ e, inclusive, na produção e reprodução espaciais por meio de intervenções urbanas comandadas pelo Estado. Nesta perspectiva, Ana Fani Alessandri Carlos (2005, p. 32) aponta que:

Assim, o capital financeiro para realizar-se hoje, o faz através do espaço, isto é, produzindo o espaço enquanto exigência da acumulação continuada sob novas modalidades, articuladas ao plano mundial. Mas esse movimento se realiza aprofundando contradições; o processo de reprodução continuada do espaço metropolitano coloca em questão o plano do habitar decorrente das novas exigências da reprodução das frações de capital na metrópole e de uma nova relação entre Estado-espaço. [...] Trata-se, aqui, do modo específico como o Estado atua diretamente no espaço da metrópole, construindo a infraestrutura necessária e as condições para a realização das novas atividades econômicas, pois só ele é capaz de atuar no espaço da cidade através de políticas que criam a infraestrutura necessária para a realização desse “novo momento do ciclo econômico”. Por outro lado, só o Estado pode dirigir

²⁵ CFI – IFC na sigla em inglês: “A IFC, membro do Grupo Banco Mundial, é a maior instituição de desenvolvimento global voltada para o setor privado nos países em desenvolvimento. Fundada em 1956, a IFC é de propriedade de 184 países-membros, um grupo que determina coletivamente nossas políticas. Nosso trabalho em mais de 100 países em desenvolvimento ajuda empresas e instituições financeiras em mercados emergentes a criar empregos, gerar receitas tributárias, melhorar a governança corporativa e o desempenho ambiental, além de contribuir para suas comunidades locais. Segundo a visão da IFC, as pessoas devem ter a oportunidade de sair da pobreza e melhorar suas vidas”. Disponível em: http://www.ifc.org/wps/wcm/connect/Multilingual_Ext_Content/IFC_External_Corporate_Site/Home_PT.

²⁶ Do original: “Bankability here implies financial soundness in the treatment of revenue sources and expenditures and, for some cities, a level of creditworthiness permitting access to the capital market. The Bank’s urban development operations and related policy dialogue promote the adoption of clear and internally consistent systems of local revenues and expenditures, with transparent and predictable intergovernmental transfers, prudent conditions for municipal borrowing, and generally accepted financial accounting, asset management, and procurement practices. An important part of good urban financial management involves adopting a commercial approach to many of the service and administrative functions of cities, while keeping social concerns in view. [...] A commercial approach is also a prerequisite for involvement of the private sector or eventual privatization of urban services. For cities and countries whose municipal credit systems remain rudimentary, Bank lending will continue to support specialized financial intermediaries such as municipal development funds. Lending operations should aim increasingly to encourage the transition to market-based municipal credit systems, which the Bank and IFC financial sector departments can support through work on the underlying market infrastructure”. World Bank. Cities in transition: World bank urban and local government strategy. Washington, 2000.

²⁷ A palavra “empreendimento” é aqui empregada no sentido de “empreitada”.

investimento para determinados lugares na cidade sob o pretexto da “necessidade coletiva”.

No trecho acima, a autora sinaliza que o espaço se tornou um meio para a realização do capital financeiro na metrópole contemporânea e, ademais, aponta para a importância do Estado neste processo. Desta maneira, considera-se que a assinatura da LC 101/2009 se configura numa estratégia estatal para intervir urbanisticamente no espaço onde se localiza a OUCRPRJ, tendo em vista que o espaço é tornado, na contemporaneidade, uma mercadoria e, portanto, sua produção se “impõe como condição, meio e produto da reprodução da sociedade no seio do processo geral de reprodução capitalista” (CARLOS, 2017, p.34).

Deve-se destacar que foram incluídos na análise realizada nesta tese fatores tais quais a condição econômica e política do Brasil à época da assinatura da LC 101/2009, as pressões externas para a definição do mecanismo de financiamento e de execução da OUCRPRJ e outros elementos necessários à compreensão da totalidade do processo espacial em questão, dentre eles os estatutos urbanísticos²⁸ que autorizaram essa operação urbana como tal. Além disso, deve ser ressaltada a importância que o capital financeiro exerce tanto no processo de transformação *in loco* como globalmente em associação à forma contemporânea de Estado que ora é enxuta, ora é benfeitora à acumulação de capital, ora é interventora e controladora, papéis que variam de acordo com os interesses conjunturais. Acerca destas variações no papel do Estado de acordo com as diferentes conjunturas, principalmente, aquelas do século XX, faz-se citação de Pierre Dardot e Christian Laval (2016, p. 275-276), um tanto longa, porém, necessária ao entendimento deste processo:

A mudança na concepção e na ação do Estado imprimiu-se no vocabulário político. O termo “governança” tornou-se palavra-chave da nova norma neoliberal, em escala mundial. A própria palavra “governança” (*gubernantia*) é antiga. No século XIII, designava o fato e a arte de governar. Durante o período de constituição dos Estados-nação, o termo desdobrou-se progressivamente nas noções de *soberania* e *governo*. Reincorporado à língua francesa pelo presidente senegalês Léopold Sédar Senghor no fim do século XX, recuperou o vigor nos países anglófonos com o sentido de uma modificação das relações entre gerentes e acionistas, até adquirir significado político e alcance normativo quando foi aplicado às práticas dos governos submetidos às exigências da globalização. Nesse momento, tornou-se a principal categoria empregada pelos grandes organismos encarregados de difundir mundialmente os princípios da disciplina neoliberal, em especial pelo Banco Mundial nos países do sul. A polissemia do termo é um indicativo de seu uso. De fato, ele une três dimensões cada vez mais entrelaçadas do poder:

²⁸ Faz-se referência aqui ao Estatuto da Cidade (2001); ao Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro (2011); ao Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro: “Rio sempre Rio” (1996) e ao Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (2013-2016).

a condução das empresas, a condução dos Estados e, por fim, a condução do mundo.

A partir da perspectiva teórica e analítica exposta até o momento com o objetivo de apresentar o processo focado por esta tese, faz-se, então, nesta parte do texto, o apontamento da estruturação dos capítulos que compõem o restante deste trabalho de pesquisa.

No capítulo a seguir é feita a apresentação do espaço onde foi localizada a OUCRPRJ tanto no que se refere à sua forma como ao seu conteúdo social. Além da contextualização histórico-geográfica deste espaço da cidade, analisa-se a conexão entre o texto do Estatuto da Cidade e as pressões oriundas de organismos internacionais, principalmente, do BIRD e do BID. Importante sinalizar que as análises multiescalares serão frequentes ao longo do texto na medida em que os processos aqui explicitados estão estreitamente interconectados.

Nesta mesma direção, aponta-se para o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro e ao Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro, com o intuito de analisar a correlação entre os momentos históricos em que as mudanças jurídico-administrativas foram realizadas, justamente, para possibilitar a engenharia financeira adotada na OU em foco.

Desta maneira, é possível compreender como se deu, juridicamente, a concretização desta operação urbana neste específico fragmento da cidade do Rio de Janeiro. Além disso, expor-se-ão as operações urbanas acontecidas no Brasil anteriormente, tendo como alvo aquelas ocorridas no Município de São Paulo e que também tiveram seus financiamentos baseados na negociação de ativos financeiros na forma de CEPAC e que, portanto, apresentam também as condições para serem consideradas como exemplos de financeirização estatal por meio da produção e reprodução do espaço.

A última parte do segundo capítulo é dedicada à análise da produção espacial que se realizou dentro perímetro da OUCRPRJ. Quais formas espaciais foram produzidas ali? Quais conteúdos sociais foram reproduzidos e quais foram negados?

No terceiro capítulo, expõe-se de maneira pormenorizada a engenharia financeira adotada na OUCRPRJ no que se refere ao mecanismo de utilização dos CEPACs para a efetiva construção dos empreendimentos no perímetro. Isto porque a LC 101/2009 definiu diversos parâmetros urbanísticos nos variados setores em que foi parcelado este perímetro e, desta forma, existem normas específicas para calcular a quantidade necessária de CEPACs para se construir em cada fragmento da OUCRPRJ. Nesta direção, será realizada a análise dos CEPACs adquiridos no âmbito da OU no que se refere à identificação dos empreendimentos a eles relacionados e, também, seus adquirentes que são, em sua maioria, os responsáveis pela

incorporação destes empreendimentos. Portanto, os CEPACS adquiridos serão analisados em associação a seus respectivos empreendimentos e adquirentes com o intuito de espacializar o instrumento financeiro representado pelo CEPAC. De fato, alguns investidores imobiliários adquiriram CEPAC por meio de compra com o objetivo de construir no perímetro da OU, no entanto, outros investidores receberam os CEPACs necessários à construção de seu empreendimento do Estado brasileiro, representado pela CEF, por meio de permuta por uma fração ideal futura do empreendimento.

Nesta perspectiva, a análise deste cenário possibilitará observar a dinâmica espacial gerada pelo movimento financeiro-imobiliário estatal que, por sua vez, revela a Geografia da financeirização intraestatal engendrada pelo processo de produção e reprodução do espaço por meio da negociação de ativos financeiros.

Finalmente, analisa-se o mecanismo de investimento realizado pela CEF para injeção de recursos públicos nesta OU e a criação do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) e do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP), os quais estão interconectados e funcionam como “instituições de repasse” para viabilizar o pagamento das obras infraestruturais à Concessionária Porto Novo. Deve-se ressaltar que o FIIPM é controlado e administrado pela Caixa Econômica Federal (cujo único cotista é o FGTS) e, portanto, pelo Estado em sua esfera federal, e o FIIRP é controlado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), órgão criado em 2011 para coordenar a execução das obras infraestruturais previstas na OU, realizar o pagamento a elas referente e, também, gerenciar os ativos financeiros (CEPACs e terrenos) que compõem o fundo, cujo único cotista é a própria CDURP.

O quarto capítulo busca analisar a conexão entre os processos de produção do espaço, financeirização e neoliberalismo e, deste modo, analisa-se a PPP como forma contratual definida para executar as obras infraestruturais previstas na OU em questão e, portanto, expõe-se as contradições intrínsecas a esta escolha. Esta análise serve também como elo lógico-analítico entre o terceiro e quarto capítulos, à medida que aponta a interconexão entre a definição do contrato na forma de PPP e a conjuntura histórica contemporânea que pressiona os governos municipais a aderir a este tipo de contrato celebrado entre setor privado e público.

Desta maneira, analisa-se a interconexão de processos que acontecem em diferentes escalas mas, simultaneamente, e que impactam sobremaneira o local, isto é, a região central e portuária da cidade do Rio de Janeiro.

Por meio desta linha de raciocínio, a partir deste momento, faz-se uma análise da principal contradição revelada por meio desta tese, àquela referente ao enxugamento dos gastos

públicos e o distanciamento cada vez maior do Estado das questões sociais e do compromisso constitucional de garantir uma sociedade mais justa. Estas medidas resultantes do comportamento de um Estado “enxuto” ou neoliberal no que tange à negação da garantia de direitos sociais²⁹, por exemplo, gerou também a falta de prioridade na construção de equipamentos urbanos e habitações populares destinadas à população que vive e/ou trabalha no espaço onde foi localizado o perímetro da OUCRPRJ, cuja renda é sobremaneira baixa e, portanto, depende de subsídio estatal. Entretanto, por outro lado, verificou-se que o Estado brasileiro por meio de suas esferas federal e municipal (Rio de Janeiro) se comportou de forma interventora e controladora tanto no que se refere aos vultuosos investimentos realizados com recursos públicos provenientes do FGTS para viabilizar as obras no perímetro da OU em foco, como no que tange à emissão (município do Rio de Janeiro) e aquisição (União) de títulos mobiliários ligados a esta OU, processo que se configura como de financeirização intraestatal.

Sendo assim, este quadro expressa o comportamento de um Estado neoliberal e, ao mesmo tempo, “benfeitor” à acumulação de capital e, acima disso, revela um Estado extremamente interventor e controlador no que diz respeito às finanças estatais ligadas à OUCRPRJ. Desta feita, é neste momento do processo que a dialética ganha seu movimento essencial e a contradição emerge na medida em que se verifica que o Estado brasileiro agiu de maneira controladora e interventora e, portanto, contrária à doutrina neoliberal tradicional. Ademais, deve ser ressaltado que a PPP celebrada na OUCRPRJ (assim como em outras OU) obteve seus investimentos³⁰ quase que exclusivamente do Estado.

Deve ser ressaltado que esta análise multiescalar objetiva expor a influência e o real poder de pressão e execução exercido pelos organismos internacionais na direção do chamado “desenvolvimento urbano sustentável”, forjado pela doutrina neoliberal e que deve ser reproduzido nas cidades capitalistas periféricas e, portanto, também na cidade do Rio de Janeiro que, em poucos anos, seria sede da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016.

A fundamentação teórica e metodológica que possibilitou o desenvolvimento da presente tese e, portanto, a construção deste texto que apresenta o resultado da análise concatenada de processos diversos e multiescalares, tem como pilar e horizonte a lógica dialética. Nesta direção, a mesma lógica dialética justifica a escolha do conceito de produção do espaço enquanto fio condutor das análises desenvolvidas no presente trabalho na medida em

²⁹ De acordo com o Art. 6º da Constituição Federal: “São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

³⁰ Os números exatos referentes à concretização das obras infraestruturais no perímetro da OUCRPRJ serão expostos no terceiro capítulo.

que possibilita pensar o espaço como meio, condição e produto da reprodução das relações sociais estabelecidas pelo e no modo de produção capitalista.

De acordo com esta base teórica ligada à lógica dialética, os autores tomados como basilares para as análises aqui apresentadas são Ana Fani Alessandri Carlos, César Simoni Santos, Christian Laval, David Harvey, François Chesnais, Friedrich Engels, Glória Alves, Henri Lefebvre, Isabel Alvarez, Karl Marx, Mariana Fix, Marshal Berman, Mauricio de A. Abreu, Neil Smith, Pierre Dardot, Rafael Faleiros de Pádua, Thomas Piketty, dentre muitos que possibilitaram as análises e reflexões desenvolvidas nesta tese de doutoramento.

Além da leitura dos trabalhos desenvolvidos por esses autores que fundamentam teórica e metodologicamente o presente trabalho, foi realizada análise documental dos dossiês, programas, projetos e afins, elaborados pelo Banco Mundial, pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento, assim como a análise de determinadas cláusulas do Estatuto da Cidade, do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro (1992), do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro (2011) e do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro (2013-2016). Ademais, deve ser ressaltada a leitura de documentos dos FII ligados à OUCRPRJ e à Caixa Econômica Federal, os quais foram de fundamental importância para a elaboração desta tese e, sem os quais, as análises aqui apresentadas não poderiam ter sido desenvolvidas. Isto significa que estes documentos revelam os indícios e mesmo as provas que permitiram a corroboração da hipótese geradora da presente tese, a qual diz respeito à consideração de que Estado brasileiro foi o agente principal do processo de financeirização desta operação urbana. Ainda acerca destes documentos, foi realizada visita à sede da CDURP no Rio de Janeiro, onde a autora se reuniu com um funcionário que lhe apresentou, do ponto de vista da CDURP, detalhes do mecanismo de financiamento da OU, apontou seus problemas e também compartilhou diversos dados referentes à OUCRPRJ, que de outra maneira não poderiam ter sido obtidos.

2 O ESPAÇO DA OUCRPRJ E SUA PRODUÇÃO

O artigo 1º da Lei Complementar (LC) 101/2009 que rege a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCRPRJ), popularmente conhecida como “Porto Maravilha”, prevê a criação da Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) cujo perímetro abrange aproximadamente 5 milhões de m² localizados nos bairros da Saúde, Santo Cristo e Gamboa de forma integral e, parcialmente, nos bairros do Centro, Caju, Cidade Nova e São Cristóvão (ver figura 1). De acordo com o artigo 2º da referida Lei:

A Operação Urbana Consorciada tem por finalidade promover a reestruturação urbana da AEIU, por meio da ampliação, articulação e requalificação dos espaços livres de uso público da região do Porto, visando à melhoria da qualidade de vida de seus atuais e futuros moradores, e à sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.

Área de
influência
direta do
Porto Maravilha

Concentra 35%
dos empregos
do Rio

Figura 1: Bairros que compõem a OUCRPRJ destacados pelo polígono em vermelho e seu entorno. Fonte: Apresentação elaborada pela CDURP e concedida à autora em outubro de 2019. OBS: as informações ao lado do mapa foram colocadas pela CDURP.

Por meio desta LC e sob a justificativa apresentada em seu artigo 2º, o poder público municipal definiu as diretrizes e normas urbanísticas para a reestruturação deste espaço composto pelos sete bairros anteriormente mencionados, todos localizados na “Área de Planejamento 1 – AP1” que, por sua vez, é composta por seis “Regiões Administrativas (RAs)

³¹”, a saber: I RA-Portuária; II RA-Centro; III RA-Rio Comprido; VII RA-São Cristóvão; XXI RA- Ilha de Paquetá; XXIII RA- Santa Teresa.

Até o século XIX, a cidade do Rio de Janeiro era ainda bastante pequena e limitada pelos Morros do Castelo, da Conceição, de São Bento e de Santo Antônio, os quais eram localizados, justamente, nesta região central e portuária ³² onde se realiza atualmente a OUCRPRJ (ver figura 2).

Figura 2: Planta da Cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro. Fonte: ABREU, M. A. A evolução urbana do Rio de Janeiro: IPP, Rio de Janeiro. 2006.

³¹ I RA-Portuária é composta pelos bairros da Saúde, Santo Cristo, Gamboa e Caju; II RA-Centro é composta pelos bairros do Centro e Lapa; III RA- Rio Comprido é composta pelos bairros do Rio Comprido, Cidade Nova, Catumbi e Estácio; VII RA-São Cristóvão é composta pelos bairros de São Cristóvão, Benfica, Mangureira e Barreira do Vasco. São estas RAs que contêm os bairros localizados no perímetro da OUCRPRJ e, por isso, apenas elas estão destacadas. No “anexo A” ao final deste trabalho, existe um mapa onde estão localizadas as “Regiões Administrativas” (RAs) e as “Áreas de Planejamento” (APs) do Município do Rio de Janeiro.

³² Efetivamente, a OUCRPRJ se concentra na região portuária da cidade do Rio de Janeiro, apesar de, oficialmente, se estender aos bairros do “Centro”, “Cidade Nova” e “São Cristóvão”, os quais não são considerados pertencentes à região portuária.

Historicamente, esta região da cidade é o espaço de moradia de uma população pobre, cuja descendência é em grande parte de escravos, e teve sua ocupação iniciada ainda no século XVI. Além desta população ter sido composta por descendentes de escravos, foi também composta por trabalhadores livres com baixa qualificação, os quais se dedicavam ao trabalho nas atividades ligadas ao porto e ao comércio local. Neste sentido, esta população é, historicamente, mal remunerada, e devido a esta condição foi levada a viver nos cortiços da área central da cidade na medida em que este tipo de moradia oferecia aluguéis de baixo custo e, portanto, permitia sua permanência neste fragmento espacial do Rio de Janeiro, o qual concentrava as ofertas de trabalho disponíveis a esta população.

Ocorre que a partir da segunda metade do século XIX a cidade do Rio de Janeiro experimentou uma intensa expansão de sua malha urbana, tanto por conta do aumento populacional, como devido às necessidades inerentes ao processo de acumulação de capital (nacional e estrangeiro) que se realizou também por meio da produção do espaço na direção sul, viabilizada pela implementação do transporte por bondes, e na direção norte e oeste³³ por meio da rede ferroviária, processo que promoveu a formação dos “subúrbios cariocas”.

Deve-se ressaltar que o conceito carioca de subúrbio é bastante específico, pois ligado à dimensão socioeconômica da população que ocupa esses espaços e não propriamente à sua localização geográfica concreta em relação ao resto da cidade. Acerca deste conceito, o geógrafo Nelson da Nobrega Fernandes (2010, p.12) esclarece que:

Sem dúvida o conceito carioca de subúrbio é descendente dessa tradição essencialista e desvalorizadora; só assim a palavra pode perder suas referências históricas e geográficas, sua rica polissemia, não mais representar as diferentes formas de uso e ocupação que podem existir naquele espaço, ser despossuída de seu sentido geográfico original e geral. A posição periférica e extra-muros – o elemento mais invariante de sua história, aquilo que garante a homologia entre a palavra e a realidade – desaparece, sendo confundida, substituída, pela representação da distância política, social e cultural. [...]. Outra característica que constitui o conceito carioca de subúrbio é a sua referência quase exclusiva e obrigatória para os bairros ferroviários e populares. Onde não houve transporte ferroviário não é subúrbio, mesmo que tal lugar possua outras características de subúrbio.

Ocorre que diferentemente dos bairros suburbanos, os quais recebiam nulos ou ínfimos investimentos do poder público e do setor privado para seu desenvolvimento urbano e social, os bairros localizados ao sul da área central (a famosa “zona sul carioca”), tais como Glória, Flamengo, Botafogo, Copacabana e Tijuca (este último localizado na zona norte, mas não

³³ As referidas “direções sul, norte e oeste” têm sua localização definida em relação à região central e portuária da cidade.

cortado pela linha férrea e, assim, não considerado suburbano) obtiveram investimentos do poder público e do setor privado no desenvolvimento de sua infraestrutura urbana e passaram a apresentar grande valorização de seu solo urbano. Além da zona sul, a área central da cidade do Rio de Janeiro também teve sua infraestrutura urbana bastante modificada no começo do século XX por meio da Reforma Passos levada a cabo pelo Prefeito Francisco Pereira Passos (1902-1906), que transformou sobremaneira o espaço central da cidade com o objetivo de implementar obras de embelezamento e modernização a fim de inserir a capital da República no campo da competição entre cidades no âmbito internacional. Segundo Mauricio de Almeida Abreu (2006, p.56):

Era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto. Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modi vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais. Nesse sentido, o rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia às áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais, com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político e econômico com carroças, animais e cortiços.

Ocorre que o processo de valorização do solo urbano da zona sul e sua transformação em área residencial da elite fez com que esta se distanciasse das regiões central e portuária da cidade, as quais concentravam as atividades comerciais e de administração pública e, não obstante a implementação da Reforma Passos ainda no início do século XX, experimentaram um processo de desvalorização de seu solo urbano quando em comparação ao da zona sul. Em face deste processo, é possível observar que foi no espaço das regiões central e portuária que grande parte da população pobre da cidade se manteve residindo e, devido às remoções arbitrárias perpetradas pelo Prefeito Pereira Passos durante a realização de sua reforma urbana, foi obrigada a viver nos morros da região e, assim, constituir as primeiras favelas da cidade do Rio de Janeiro. Ainda segundo Abreu (2006, p.62-63):

Finalmente, o período Passos também se constitui em exemplo de como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geram novas contradições para o momento de organização social que surge. É a partir daí que os morros situados no centro da cidade (Providência, São Carlos, Santo Antônio e outros), até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade neste século – a favela. O Morro da Providência, por sinal, já era conhecido como Morro da Favela desde 1897,

quando passou a ser habitado por militares de baixa hierarquia retornados de Canudos.

Figura 3: Fotografia do Morro da Favela, atual Morro da Providência, 1920. Fonte: uppsocial.org³⁴.

Enquanto acontecia o processo de valorização do solo urbano da zona sul e de fragmentos da área central devido ao investimento pontual do poder público e do setor privado na abertura de largas e extensas avenidas³⁵ e na construção de praças, edifícios públicos suntuosos tais como a Escola de Belas Artes, a Biblioteca Nacional e o emblemático Teatro Municipal (figura 4), cuja obra “teve toda sua estrutura metálica importada da Europa e, era, segundo uma artista francesa em visita ao Rio e presente à inauguração ‘plus riche que celui de l’Opéra de Paris’” (ABREU, 2006, p.58), observa-se, dialeticamente, um movimento que gerou a “destruição de quarteirões de cortiços, habitados pelos proletários, e os armazéns e trapiches dos bairros marítimos, numa extensão de aproximadamente 13 ha” (ABREU, 2006, p.62)³⁶ e levou, conseqüentemente, à expulsão ou à favelização da população pobre que residia nesses espaços centrais³⁷.

³⁴ Disponível em: <https://br.pinterest.com/pin/426645764672209383/>.

³⁵ Torna-se importante sinalizar o investimento feito pelo Governo Federal na realização de determinadas intervenções no centro da cidade e, principalmente, na abertura da Avenida Central (atual Avenida Rio Branco) cujas obras levaram à remoção de milhares de famílias. Estas obras foram executadas durante o governo de Pereira Passos e, portanto, são simultâneas e complementares às obras que compunham a “Reforma Passos”.

³⁶ Aqui se faz referência às transformações urbanas decorrentes da “Reforma Passos”.

³⁷ As remoções perpetradas por Passos, além de promoverem a favelização da região central, geraram também a ida aos subúrbios de parcela da população expulsa do centro, entretanto, a maior parte dela permaneceu na região central devido à proximidade à oferta de trabalho.

Figura 4: Avenida Central com o Theatro Municipal do Rio de Janeiro à esquerda e a Escola Nacional de Belas Artes à direita. Foto Marc Ferrez, 1909. Fonte: https://pt.wikipedia.org/wiki/Francisco_Pereira_Passos#/media/Ficheiro:TeatroMunicipal-MFerrez1909.jpg

A partir da lógica dialética é possível observar o processo contraditório e conflituoso de produção do espaço de parte da cidade do Rio de Janeiro neste determinado momento histórico, em que a valorização do solo urbano da zona sul e de partes da área central promovida por meio de investimentos públicos e privados com vistas ao seu embelezamento e modernização se fez em detrimento da valorização do solo urbano da região portuária (e de partes do centro), espaços onde se concentravam, justamente, as atividades econômicas diretamente ligadas ao porto e ao comércio local promovido pelos próprios trabalhadores. Além disso, a região portuária concentrava grande parte das moradias da população pobre da cidade, as quais se localizavam nos morros ³⁸ e em seus arredores, como já sinalizado. Torna-se importante ressaltar que diante da precariedade e da escassez de transportes públicos neste período histórico (em começos e meados do século XX) era necessário que a população pobre se mantivesse residindo na área central da cidade, onde se concentravam as oportunidades de trabalho e, portanto, este é um

³⁸ Com relação às favelas da região portuária e, mais especificamente, ao Morro da Providência, o historiador Milton Teixeira explica que: “O Morro da Providência se tornou o local ideal para abrigar as famílias de baixa renda. Cercado de um lado por uma pedreira, fábricas e pelas linhas da Estrada de Ferro Central do Brasil, e tendo do outro um cemitério de protestantes e a região portuária, os terrenos estavam, então, bem desvalorizados e livres”. Trecho retirado de reportagem concedida à jornalista Janaína Carvalho do G1 do Jornal “O Globo”, 2015.

grande fator de permanência desta população no espaço central apesar da constante pressão dos governantes no sentido de expulsá-la.

Deste modo, observa-se que ao longo do século XX, a produção do espaço de determinadas parcelas da cidade do Rio de Janeiro levada a cabo por meio de intervenções pontuais orientadas por políticas públicas alinhadas aos interesses e exigências da acumulação de capital nacional e estrangeiro, foi responsável pela construção de padrões socioespaciais, os quais foram, por sua vez, engendrados através das relações e alianças estabelecidas entre o Estado e o capital (neste momento histórico representado pelo capital industrial). Desta maneira, esses agentes produtores do espaço foram responsáveis pela elaboração de políticas públicas urbanas que privilegiavam a produção do espaço destinada ao “consumo do espaço” pela burguesia (ou elite) no que se refere, por exemplo, ao embelezamento urbano, à abertura de largas vias expressas para circulação de automóveis e à demolição daquilo que era considerado “ultrapassado” e “degradado”. Assim, este tipo de produção do espaço ligada ao urbanismo burguês foi responsável por gerar processos de segregação espacial e de desigualdade socioespacial, cujas consequências para a população pobre podem ser observadas até os dias atuais.

Nesta perspectiva, a produção do espaço orientada pelos interesses de uma determinada classe (burguesia) se realiza por meio da transformação da forma e da destruição do conteúdo social. Isso significa, historicamente, a expulsão da população pobre dos espaços que experimentam processos de reestruturação urbana. Contudo, até a concretização desses projetos e, portanto, até a imobilização de capital público e privado nessas intervenções, verifica-se a “permissão” da permanência desta população (pobre) nesses espaços, como no caso da OUCRPRJ, onde a população pobre se manteve residindo até parte dela ser removida arbitrariamente.

Desta feita, os processos históricos e geográficos a que foi submetida esta população ao longo do tempo, levou-a a experimentar as condições urbanas atuais que revelam, em última análise, um processo de segregação espacial e de desigualdade social. Acerca do processo de produção do espaço, Henri Lefebvre (2000, p. 38-39) esclarece que:

As relações sociais de produção têm uma existência contanto que tenham uma existência espacial; elas se projetam em um espaço, elas se inscrevem nele, produzindo-o. Senão, elas permanecem na abstração “pura”, ou seja, nas representações e, por consequência, na ideologia, outrora mencionada, o verbalismo, a fraseologia, as palavras. Quanto ao próprio espaço, simultaneamente *produto* do modo de produção capitalista, *instrumento* econômico-político da burguesia, ele revela contradições. A dialética sai do tempo e se realiza; ela age, de uma maneira imprevista, no espaço.

Sob a perspectiva de que o espaço é produzido cumulativamente ao longo do movimento histórico e de acordo com os interesses das classes dominantes aliadas ao Estado em detrimento da produção de um espaço urbano que contemple, também, a população pobre, observa-se que de acordo com dados do IBGE do ano de 2010³⁹ a “AP 1”⁴⁰ apresenta renda domiciliar média de R\$1.049,76 e 35% de sua população reside em favelas⁴¹, cuja porcentagem é a mais alta do município, distribuída nos Morros da Providência, Pedra Lisa, Conceição, Livramento, São Diogo e Morro do Pinto⁴². Ao mesmo tempo, a renda domiciliar média da “AP 2” composta pelas IV RA-Botafogo, V RA-Copacabana, VI RA-Lagoa, VIII RA-Tijuca, IX RA-Vila Isabel e XXVII RA- Rocinha é de R\$ 3.162,81 e a porcentagem de sua população residente em favelas é de 17% (ver tabela 1).

Tabela 1: População de favelas por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro – 2010

Área de Planejamento	Cidade (A)	Favela (B)	(B) / (A)
Total	6.320.446	1.443.773	23%
AP1 - Central	297.976	103.296	35%
AP2 - Zona Sul	1.009.170	174.149	17%
AP3 - Zona Norte	2.399.159	654.755	27%
AP4 - Barra/Jacarepaguá	909.368	236.834	26%
AP5 - Zona Oeste	1.704.773	274.739	16%

Fonte - Cidade: IBGE, Censo 2010; Favela: estimativa IPP sobre IBGE, Censo 2010

Fonte: Coleção Estudos Cariocas. Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no censo de 2010⁴³.

Quando se observa os dados de rendimento per capita relativos às “RAs” que compõem as “APs” e, portanto, o recorte da escala de análise fica mais aproximado, tem-se que a I RA-Portuária composta pelos bairros do Caju, Gamboa, Saúde e Santo Cristo, os quais têm seu território circunscrito integralmente pelo perímetro da OUCRPRJ, apresenta rendimento

³⁹ Dados retirados da Tabela 875 – Rendimento nominal domiciliar per capita e mensal por Região Administrativa – 2010. Armazém de Dados, IPP. Fonte: IBGE. Microdados da Amostra do Censo Demográfico de 2010. OBS: Os dados desta tabela se referem aos territórios circunscritos na forma de “Região Administrativa” e, portanto, para chegar à média referente à “AP 1” foi necessário fazer o cálculo da média entre as respectivas RAs que compõem a “AP 1”. Tabela disponível em: <http://www.data.rio/datasets/0548d1f8f1cb4ab6979734ea97ad0d64>

⁴⁰ Como dito anteriormente, mas a fim de fixar esta informação, todos os sete bairros que estão circunscritos ao perímetro da OUCRPRJ estão localizados na “AP 1” que, por sua vez, é formada pelas I RA-Portuária, II RA-Centro, III RA-Rio Comprido, VII RA-São Cristóvão e XXIII RA- Santa Teresa. Contudo, o bairro de Santa Teresa, único a compor sua respectiva “RA” não faz parte da AEIU da OUCRPRJ. Portanto, a XXIII RA-Santa Teresa é a única da “AP 1” a não ter um bairro localizado dentro do perímetro da OUCRPRJ.

⁴¹ Dados retirados de: Coleção Estudos Cariocas. Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo 2010. Rio de Janeiro: IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2012.

⁴² Estes morros com habitações na forma de “favela” estão localizados na região portuária e, mais precisamente, dentro do perímetro da OUCRPRJ.

⁴³ Disponível em:

http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudosariocas/download%5C3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro_Censo_2010.PDF. Acesso em 03/05/2020.

domiliário per capita de R\$ 507,75. A II RA-Centro que tem o bairro do Centro com território parcialmente pertencente à AEIU da OUCRPRJ apresenta rendimento per capita de R\$ 1.544,16, enquanto a III RA-Rio Comprido cujo bairro pertencente de forma parcial à OUCRPRJ é a Cidade Nova, apresenta rendimento per capita de R\$ 1.184,26 e, finalmente, a VII RA-São Cristóvão cujo bairro homônimo está parcialmente circunscrito ao perímetro da OUCRPRJ apresenta rendimento per capita de R\$ 739,07⁴⁴. De acordo com estes dados, é possível observar que a I RA-Portuária tem o menor rendimento per capita de todas as “RAs” que compõem a “AP 1” e é, justamente, na I RA-Portuária que seu deu a mais profunda transformação urbana e, portanto, social, de todo o projeto previsto pela LC 101/2009.

Para fins comparativos com o objetivo de relacionar estes dados com àqueles relativos às “RAs” onde vive a população mais rica da cidade do Rio de Janeiro, tem-se que a IV RA-Botafogo apresenta rendimento per capita de R\$ 3.825,79, a V RA-Copacabana apresenta rendimento per capita de R\$ 3.609,39 e a VI RA-Lagoa apresenta o rendimento per capita de R\$ 5.710,71 que se configura como o mais alto de todo o município do Rio de Janeiro. Mais ainda, ao se observar a renda domiciliar per capita do décimo mais rico do bairro de Ipanema, pertencente, justamente, à VI RA-Lagoa tem-se o valor de R\$ 31.036,37⁴⁵, a mais alta do município. Em contrapartida, este mesmo indicador referente ao grupo de bairros formado por Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde⁴⁶, os quais compõem toda a I RA-Portuária, é de R\$ 1.734,95. Isso quer dizer que os moradores do bairro de Ipanema têm renda per capita 17,89 vezes maior que os moradores de toda a I RA-Portuária. Portanto, isso significa que para um morador de um dos bairros que compõem esta “RA” ganhar o que um morador de Ipanema ganha em um mês, é necessário que aquele trabalhe por 17 meses.

⁴⁴ Todos os dados de rendimento per capita mencionados foram retirados da Tabela 875 – Rendimento nominal domiciliar per capita e mensal por Região Administrativa – 2010. Armazém de Dados, IPP. Fonte: IBGE. Microdados da Amostra do Censo Demográfico de 2010. Disponível em: <http://www.data.rio/datasets/0548d1f8f1cb4ab6979734ea97ad0d64>

⁴⁵ Dados retirados da Tabela 1176 – Indicadores de Renda- Desigualdade por extratos da população. Renda domiciliar nominal per capita média do 1º, 2º, 3º, 4º e 5º quintos mais pobres e do quinto e décimo mais ricos, por Bairros ou Grupo de Bairros – 2010. Fonte: IBGE. Microdados da Amostra do Censo Demográfico de 2010. Disponível em: <http://www.data.rio/datasets/indicadores-de-renda-desigualdade-por-extratos-da-popula%C3%A7%C3%A3o-renda-domiciliar-nominal-per-capita-m%C3%A9dia-por-quintil-e-d%C3%A9cimo-mais-ricos-por-regi%C3%B5es-administrativas-ra-bairros-ou-grupo-de-bairros-no-munic%C3%AAdpio-do-rio-de-janeiro-em-2000-2010>

⁴⁶ Os pesquisadores que elaboraram a Tabela 1176 acima citada usaram metodologia em que o rendimento per capita é demonstrado por um único bairro como, por exemplo, Ipanema e, também, por grupos de bairros. Isso parece significar que o rendimento per capita destes bairros é tão baixo que os pesquisadores optaram por agrupá-los como no caso mencionado de Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde. Sendo assim, torna-se importante salientar que o indicador referente ao décimo mais rico destes bairros não foi calculado separadamente, mas a partir de seu agrupamento. Isso significa que seus valores em separado eram tão ínfimos que foi necessário aos pesquisadores agrupá-los a fim de chegar a um valor “possível” ou, simplesmente, positivo.

Diante destes dados, é possível chegar a três possíveis conclusões: a) a de que as operações urbanas acontecem em espaços que apresentam solo urbano desvalorizado ou em processo de desvalorização, ao menos no momento em que são elaboradas; b) que as operações urbanas se localizam em espaços onde se concentram as residências de uma população que apresenta renda baixa, isto é, de uma população empobrecida; c) que apesar das regiões portuárias das cidades capitalistas serem, de fato, espaços “alvo” para reestruturações urbanas, estas só se concretizam devido a uma base territorial em que exista desigualdade espacial e, portanto, onde as regiões portuárias estejam “degradadas” e desvalorizadas, ao menos discursivamente.

Sendo assim, sob esta perspectiva, observa-se que as operações urbanas são localizadas em espaços específicos da metrópole (neste caso na região portuária) por meio de estratégias oriundas do Estado em associação ao capital privado, principalmente, àquele ligado ao setor imobiliário e, atualmente, ao capital financeiro. Isto porque, a grosso modo, não seria politicamente viável modificar profundamente o espaço onde vive uma população rica e influente, devido às pressões que esta exerce sobre o poder público assim como sobre o empresariado (formado, inclusive, por esta própria população). Além disso, as remoções arbitrárias perpetradas pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro no Morro da Providência, pertencente ao perímetro da OUCRPRJ, não poderiam ocorrer no bairro de Ipanema haja visto a renda per capita do seu décimo mais rico. Isso porque as indenizações referentes às remoções seriam exorbitantes, inviabilizando o próprio projeto, além de que as pressões político-econômicas não permitiriam seu avanço e, consequentemente, a concretização das obras.

A análise dos dados de rendimento per capita da I RA-Portuária que abrange os bairros do Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde (únicos bairros integralmente impactados pela OUCRPRJ) revela que sua população tem renda baixa e, portanto, é composta por trabalhadores com baixa qualificação para contratação a cargos que oferecem remunerações mais altas. Isso pode ser explicado pelo fato de que sua população é formada, em grande parte, por descendentes de escravos e, historicamente, recebeu poucos incentivos do poder público no que se refere ao seu desenvolvimento socioeconômico. Nesta direção, a I RA-Portuária apresenta 43% de sua população residindo em favelas⁴⁷. Sobre isso, trecho do relatório elaborado pelo Instituto Pereira Passos (IPP, 2012, p.11) sinaliza que:

⁴⁷ Retirado de: Coleção Estudos Cariocas, Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo de 2010, maio 2012. Disponível em: http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscaricocas/download%5C3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro_Censo_2010.PDF

Na área central da cidade (AP1), onde se verifica a maior proporção de favelas (35%) estavam também Regiões Administrativas com grande presença de moradores nesse tipo de habitat. São Cristóvão e Portuária (em torno de 45%), Rio Comprido e Santa Teresa (em torno de 35%) demonstram bem como as favelas buscaram a proximidade com os mercados de trabalho, abundantes, sobretudo na RA do Centro. Palco de profundas reformas urbanas que expulsaram os mais pobres e local de predomínio das atividades econômicas...

Ao longo do século XX⁴⁸, associada à concentração de uma população pobre moradora de favelas, houve a falta de investimentos públicos e/ou privados que objetivassem a melhora da vida urbana da população que vive na região portuária, fato que reforçou sua condição de precariedade. Sendo assim, não houve a aplicação de recursos na promoção da melhoria dos equipamentos públicos urbanos da região portuária tais como praças e áreas de lazer em geral, nem na manutenção da iluminação pública e na coleta de lixo domiciliar, por exemplo, bem como inexistiu investimentos na construção e habilitação de novos hospitais e escolas. Neste sentido, o Estado não direcionou recursos à satisfação dos direitos constitucionais da população que reside neste espaço e, portanto, ao seu bem-estar urbano, posto que experimentar a vida urbana em sua plenitude deveria ser uma realidade para todos e não somente para àqueles que podem pagar por ela. Ocorre que a produção do espaço capaz de promover a justiça espacial e o “direito à cidade” esbarra nas contradições do próprio modo de produção capitalista, o qual, forjado pela propriedade privada gera, necessariamente, processos de desigualdade social e segregação espacial que se sobrepõem às necessidades vitais da reprodução das relações sociais de produção e do princípio de igualdade social. Acerca disso, Carlos (2017, p.34-35) esclarece que:

Assim, a generalização da troca se impõe na vida cotidiana através das formas de acesso do cidadão à cidade como condição de realização da vida urbana. Essa situação preenche cada momento da vida invadindo e subsumindo os espaços-tempos da vida cotidiana com seus constrangimentos. [...]. A produção da cidade como valor de troca e sua consequente integração ao processo de valorização a transformam, no final do século XX, num negócio. [...]. Vivida no plano do cotidiano, em seus fragmentos e percebida como exterioridade, a cidade privatizada torna-se fonte de privação. Nesse plano, o modo diferencial da apropriação dos lugares da vida constitui a segregação como racionalidade que se projeta pela separação dos sujeitos no espaço. A segregação – como a forma da desigualdade espaço-temporal – realiza-se como a negação do urbano e da vida urbana através da separação dos lugares da vida enquanto elementos autônomos.

⁴⁸ Excetuando-se a Reforma Passos que apesar de ter remodelado urbanisticamente parte da área central, levou à expulsão dos moradores de suas residências originais e os levou a morar nos morros da região, fato que revela que a referida reforma atingiu o objetivo a que se propôs, isto é, criar um espaço burguês a exemplo do ocorrido na Paris do final do século XIX.

Nesta perspectiva, a hipótese para a lacuna de investimentos públicos e privados no espaço da região portuária da cidade do Rio de Janeiro (até a LC 101/2009), o qual foi tornado mercadoria sob a égide da propriedade privada, é a falta de interesse dos variados agentes produtores do espaço em promover a esta população com baixo poder aquisitivo, a possibilidade de experimentar a vida urbana em sua forma plena. Isso porque a lógica do valor de troca no bojo da reprodução do capital se configura como a base da mercadificação do espaço, de sua fragmentação e comercialização como uma mercadoria cujo valor de troca superpõe-se ao valor de uso, o qual é fundamental à reprodução da vida.

Desta maneira, o que se observa na contemporaneidade e, especificamente, no processo de produção do espaço da OUCRPRJ é a priorização da produção espacial orientada a viabilizar a reprodução de capital em detrimento da reprodução da vida.

Ademais, a falta de interesse dos agentes produtores do espaço em promover melhorias na infraestrutura urbana da região portuária previamente à assinatura da LC 101/2009 e, portanto, a fim de beneficiar a população residente, remete também ao fato de que esta população não tem a capacidade de adquirir os produtos imobiliários que poderiam lhes ser oferecidos por estes agentes econômicos. Sendo assim, ao não gerar renda ou lucros imobiliários, esta população não interessa ao processo de acumulação de capital. Deve-se ressaltar que a acumulação e a reprodução de capital promovidas neste processo se referem, principalmente, à forma do capital financeiro e, além disso, sob controle do Estado, fato que torna este processo complexo e contraditório.

Nesta perspectiva, sob a égide da propriedade privada, além do espaço ter se tornado homogêneo, fragmentado e hierarquizado (LEFEBVRE, 2006) na medida em que foi tornado mercadoria, é importante perceber que a lacuna de investimentos públicos e/ou privados neste fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro além de estar ligada aos fatores anteriormente analisados, se refere também à reiterada afirmação do discurso governamental e midiático de que este espaço é “degradado” e “perigoso”, justamente, porque é espaço de moradia de uma população com baixo poder aquisitivo. Portanto, os elementos discursivos e ideológicos que justificam publicamente a negação de investimentos que poderiam gerar a experiência urbana plena para esta população foram delineados e postos em prática por meio de uma estratégia estatal associada ao capital, principalmente, o financeiro, e, em associação, concretizaram a OUCRPRJ com vistas à adaptação deste espaço às novas exigências do modo de produção capitalista contemporâneo.

Ocorre que o processo de contínua desvalorização do solo urbano de um determinado fragmento espacial devido à falta de investimentos na construção ou na melhoria de

equipamentos públicos, e na manutenção da infraestrutura urbana básica (ver figura 5) se configura numa estratégia estatal que leva à proposição de projetos de “revitalização”⁴⁹ concretizados por investidores financeiros, especuladores imobiliários e pelo Estado. Segundo Glória Alves (2015, p.143):

Não se trata de mero jogo de palavras, mas de como a criação de consensos e aceitações em torno das mesmas abonam, na maior parte das vezes sem questionamentos, ações do poder público e/ou da iniciativa privada sobre determinado espaço que são postas como necessárias para requalificação de espaços, em especial nos centros tradicionais das cidades. A questão que não se coloca, e que achamos fundamental propor é: quais as implicações deste processo? No sistema capitalista, o fundamento é a desigualdade, portanto falamos de um processo cujas ações tendem a beneficiar apenas alguns grupos, promovendo, em países capitalistas como o Brasil, um acirrado processo de segregação sociespacial que atinge as populações de menor poder aquisitivo.

Figura 5: Lixo domiciliar ou não-domiciliar deixado a céu aberto em rua localizada no entorno do Morro da Providência devido à inexistência de sua coleta regular. Foto: Marcela Dametto, outubro de 2019.

⁴⁹ A escolha das palavras “degradada” e “revitalização” foi proposital e faz menção ao discurso utilizado pelos próprios agentes produtores do espaço que realizam grandes projetos urbanos em áreas desvalorizadas. Estes agentes estão cientes de que este discurso é aceito e mesmo bem visto por determinada parcela da sociedade, a saber: a burguesia ou “elite” político e econômica.

Sendo assim, o padrão de produção espacial que vem sendo praticado nas regiões central e portuária da cidade do Rio de Janeiro desde a Reforma Passos em meados do século XX se reproduz e se desdobra por meio da continuidade da “ausência”⁵⁰ de políticas públicas direcionadas à melhoria da vida urbana dos moradores e trabalhadores que vivem este espaço. Portanto, esta lacuna de investimentos ao longo do século XX promoveu o discurso associado à degradação, o que possibilitou à população de baixa renda se manter residindo na área central devido aos baixos preços dos aluguéis e dos bens de consumo necessários à reprodução da vida, os quais são adquiridos de comerciantes que também vivem neste espaço e negociam suas mercadorias a preços acessíveis àquela específica população moradora/consumidora (ver figura 6).

Figura 6: Comércio de variedades no mesmo local onde funciona um estacionamento. Arredores da Praça Mauá. Foto: Marcela Dametto, 2019.

⁵⁰ Neste momento, é deveras importante salientar a teoria de Henri Lefebvre sobre a relação dialética entre “presença” e “ausência”. Assim, é fundamental compreender que a suposta “ausência” do Estado no que se refere aos ínfimos (ou nulos) investimentos públicos na região em questão não se devem à sua ausência ou “esquecimento”. Deve-se reiterar que estes atos são propositais e estratégicos, o que autoriza a afirmação de que existe, sim, a presença do Estado neste fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro. Nesta direção, cita-se Henri Lefebvre (1983, p. 187) no que concerne a esta reflexão: “É preciso dizer e repetir que a organização da vida cotidiana representa uma organização e uma disciplina da ausência. De tal modo que o político, com suas representações e implicações – o Estado e o homem de Estado, a coação, a guerra – parece ser a única presença: quando não é senão simulação, ausência suprema. A remissão perpétua a outra coisa, o fim das referências provocou a generalização da ausência sem esperança de presença. A espera passiva e resignada das decisões políticas associada à moral e à religião (cuja reativação se observa por todo lugar) permite a ausência enchendo-a de representações que os meios de comunicação de massa tomam um pouco de todas as partes. Se mata a espera”. Tradução livre nossa do original: “Hay que decir y repetir que la organización de la vida cotidiana representa una organización y una disciplina de la ausencia. De tal modo que lo político, con sus representaciones e implicaciones —el Estado y el hombre de Estado, la coacción, la guerra— parece ser la única presencia: cuando no es sino simulación, ausencia suprema. La remisión perpetua a otra cosa, el fin de las referencias provocó la generalización de la ausencia sin esperanza de presencia. La espera pasiva y resignada de las decisiones políticas, aunada a la moral y a la religión (cuya reactivación se observa por doquier) permite aceptar la ausencia colmándola de representaciones que los medios de comunicación masiva toman un poco de todas partes. Se mata la espera”.

Portanto, atualmente, no âmbito das intervenções previstas pela LC 101/2009 que rege a OUCRPRJ, observa-se que, por um lado, existe um investimento estatal de grande monta para a viabilização das obras infraestruturais que se referem, majoritariamente, à abertura de vias expressas e à melhoria da “mobilidade urbana” numa área de localização estratégica para o fluxo de mercadorias, pessoas e capital pela cidade do Rio de Janeiro, processo que delineia um quadro de valorização tendencial deste espaço, e, por outro lado, houve (previamente à LC 101/2009) o processo de desvalorização por meio da falta de investimentos durante todo o século XX, excetuando-se o governo de Pereira Passos, o qual, como já sinalizado, investiu pontualmente em partes da área central enquanto destruiu as moradias da população pobre que nela habitava. Assim, devido à estratégia de desvalorizar o espaço da região central e, principalmente, da região portuária, o que se verifica em começos do século XXI é a “repentina” urgência em reestruturar este espaço que há exatos cem anos não tinha sua infraestrutura urbana modernizada, principalmente, no que diz respeito à oferta de infraestrutura urbana eficiente à sua população.

Neste sentido, é possível observar uma relação dialética entre valorização e desvalorização do solo urbano neste fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro ao longo do tempo, processo que gerou consequências concretas no cotidiano das pessoas. Portanto, “como se trata de processo dialético, podemos dizer que temos na área central a tríade valorização/desvalorização/revalorização do solo urbano, sendo que este último termo se torna essencial para a realização do movimento de reprodução do capital” (ALVES, 2015, p.146)⁵¹.

De acordo com ALVES (2015) o terceiro elemento da tríade acima citada é o processo de “revalorização”, justamente, aquele capaz de viabilizar a reprodução de capital. Portanto, indo ao encontro de seu argumento, pode-se observar investimentos pontuais realizados pelo poder público municipal a partir dos anos de 1990 na direção de uma “reestruturação urbana” da região central e portuária, movimento influenciado em grande medida pelos Grandes Projetos Urbanos (GPUs) de “revitalização”, cujo exemplo mais emblemático é a reestruturação urbana de Barcelona na Espanha.

As pressões advindas de organismos internacionais como o BID, BIRD e Banco Mundial direcionadas à execução e à condução de projetos de desenvolvimento urbano “sustentáveis” fez com que o governo municipal carioca investisse na renovação da

⁵¹ Neste trecho citado, a autora se remete ao processo que se deu na área central no Município de São Paulo. Entretanto, este processo se deu também na área central da cidade do Rio de Janeiro, assim como na maior parte das cidades capitalistas periféricas. Sem dúvida, existem especificidades espaciais em cada cidade, entretanto, o que se observa é a repetição do mesmo processo, pois o modo de produção é o mesmo, isto é, o capitalista. Desta maneira, existe uma autorização teórica e prática que permite tal paralelo.

infraestrutura urbana da região em foco. Nesta perspectiva, um trecho do relatório elaborado pelo Instituto Pólis (2009, p.17⁵²) sinaliza que:

Na década de 1990, a revitalização do Centro do Rio esteve associada às idéias de inserção nos espaços de negócios e nos circuitos da economia global. Nesse período, ganharam destaque os discursos pró-planos estratégicos e intervenções voltadas para estimular a vinda de segmentos corporativos, que no Rio justificaram os processos de renovação da Cidade Nova, contribuindo para a transformação do bairro que já havia sido alvo da derrubada da Zona do Manguê e de perdas significativas do uso residencial e da sua população. [...]. Em resumo, entre 1993 e 2008 houve mais de 520 intervenções públicas na área central, somando mais de um bilhão de reais em investimentos. As intervenções desenvolvidas, na maioria das vezes estavam associadas aos grandes projetos urbanos de renovação e reabilitação do patrimônio construído...

O trecho acima sinaliza que o poder público tinha o objetivo de reestruturar o espaço das regiões central e portuária do Rio de Janeiro e, assim, transformar sua forma e seu conteúdo social décadas antes da efetiva concretização da OUCRPRJ. Deve-se ressaltar que a intervenção urbanística do poder público municipal em determinado espaço da cidade se faz em consonância com outras esferas de poder e, em determinadas vezes, em associação ao capital privado, seja imobiliário ou financeiro, assim como nacional e estrangeiro. Neste sentido, configura-se um movimento conjugado entre agentes econômicos que visam à reprodução de capital por meio da produção e reprodução do espaço.

Deve-se atentar para o fato de que o processo de acumulação de capital por meio da produção e reprodução do espaço se dá por meio da elaboração e execução de estratégias específicas e, portanto, não ocorrem ao “acaso”. Isto porque a assinatura da LC 101/2009 que rege a OUCRPRJ aconteceu meses antes da definição da cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, além do Brasil também sediar a Copa do Mundo de 2014 e, desta maneira, haver a expectativa de recepcionar milhares ou mesmo milhões de turistas que assistiriam às competições e à grande “festa” a elas relacionada. Sendo assim, é de fundamental importância associar o processo de reestruturação espacial da região portuária da cidade do Rio de Janeiro à ocorrência destes eventos.

Processo semelhante ocorreu na cidade de Barcelona, sede dos Jogos Olímpicos de 1992 e, deste modo, seu porto, chamado “*Port Vell*” também experimentou um processo de reestruturação urbana. Nos anos de 1990, houve também a “revitalização” da região portuária de Gênova, na Itália, onde o Porto *Antico di Genova* teve sua forma espacial preparada para

⁵² Instituto Pólis. Moradia é central – Rio de Janeiro, 2009.

receber restaurantes, bares, um aquário e uma pista de patinação no gelo. Além deste porto, o *Puerto Madero*, em Buenos Aires, na Argentina, também experimentou processo de reestruturação de sua forma espacial a fim de atrair maior número de frequentadores/consumidores, fossem eles turistas ou locais.

No entanto, torna-se necessário compreender que as “revitalizações” ocorridas em diversas regiões portuárias⁵³ das cidades capitalistas ao redor do mundo não modificam apenas sua forma espacial, mas modificam, sobretudo, seu conteúdo social. O espaço não é uma arena onde as ações dos sujeitos sociais são exercidas sem haver consequências, mas sim, é produto da totalidade das relações sociais que se estabelecem nele e em função dele. Além disso, o espaço é meio e condição da reprodução da sociedade dentro do modo de produção capitalista, e, portanto, é também meio, condição e produto da reprodução do capital. Segundo Henri Lefebvre (2008, p. 45-48):

O espaço não seria nem um ponto de partida, nem um ponto de chegada, mas um intermediário em todos os sentidos desse termo, ou seja, um modo e um instrumento, um meio e uma mediação. Nessa hipótese, o espaço é um instrumento político intencionalmente manipulado, mesmo se a intenção se dissimula sob as aparências coerentes da figura espacial. É um modo nas mãos de “alguém”, individual ou coletivo, isto é, de um poder (por exemplo, um Estado), de uma classe dominante (a burguesia) ou de um grupo que tanto pode representar a sociedade global, quanto ter seus próprios objetivos, como os tecnocratas, por exemplo. [...]. Nessa hipótese, repitamos, o espaço, ao mesmo tempo funcional e instrumental, vincula-se à reprodução da força de trabalho pelo consumo. Pode-se dizer que ele é o meio e o modo, ao mesmo tempo, de uma organização do consumo no quadro da sociedade neocapitalista, isto é, da sociedade burocrática de consumo dirigido. Em verdade, a aparente finalidade da sociedade, o consumo, se define pela reprodução da força de trabalho, ou seja, das condições do trabalho produtivo. [...]. Essa re-produção das relações de produção não coincide mais com a reprodução dos meios de produção; ela se efetua através da cotidianidade, através dos lazeres e da cultura, através da escola e da universidade, através das extensões e proliferações da cidade antiga, ou seja, através do espaço inteiro.

Portanto, na perspectiva de que o espaço é meio para a reprodução do capital, mas também é meio para a reprodução da sociedade em seu sentido lato, porém, essencial, observa-se que o uso do termo “revitalização” revela a falta de compreensão de que o espaço se compõe

⁵³ O porto da Cidade do Cabo foi “remodelado” em 1988 e passou a se chamar “Victoria e Alfred Waterfront” onde existe dezenas de lojas, bares e restaurantes. O porto de Belém, conhecido como ‘Estação das Docas’, sofreu “revitalização” nos anos 2000 e seguindo este mesmo padrão também oferece aos visitantes variadas opções de bares, lojas e restaurantes. O porto de Baltimore, chamado “Inner Harbor”, teve sua forma e conteúdo modificados ainda em meados do século XX, precisamente, entre 1958 e 1965 e “sua revitalização é considerada modelo mundial de ‘renascimento’ de áreas degradadas e ganhou muito prêmios”. Retirado de: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/porto-alegre/noticia/2018/03/seis-portos-revitalizados-que-serviram-de-inspiracao-para-o-cais-maua-em-porto-alegre-cjeynz9pa04e301r4wr6xfcq3.html>

por meio da reprodução das relações sociais e, portanto, por uma dinâmica social onde são criados laços afetivos, econômicos, artísticos, culturais e quaisquer outros que componham a vida cotidiana contemporânea. Assim, o uso do termo “revitalização” pelo poder público e/ou pelas classes dominantes a fim de justificar a completa transformação desses espaços⁵⁴ revela que, previamente às operações urbanas, havia a consideração (por parte destes agentes produtores do espaço acima mencionados) de que esses espaços não continham vida ou não apresentavam uma dinâmica socioeconômica satisfatória à acumulação de capital. Desta feita, por meio deste ideário posto em discurso é justificada sua “revitalização”.

Sendo assim, torna-se deveras importante salientar que as modificações materiais geradas pela OUCRPRJ transformam a dinâmica social do espaço, perturbando as relações sociais daqueles que o vivenciam. Isso porque essas transformações espaciais têm consequências diretas no que se refere à permanência ou à expulsão das pessoas que moram e/ou trabalham nos fragmentos espaciais que experimentam processos de “revitalização” urbana.

Portanto, o que pode ser observado é que essas intervenções urbanísticas se configuram como *estratégias* de reconfiguração espacial que vão muito além da forma, mas visam modificar o conteúdo social, por meio, por exemplo, da atração de novos moradores pertencentes a outros segmentos sociais para compor um “novo” espaço. De acordo com o EIV da OUCRPRJ (2013, p. 99):

Os **micro e pequenos empresários** da região também são merecedores de atenção especial. O apoio para a qualificação da gestão e dos produtos oferecidos, a mediação para o acesso a crédito e aos novos mercados são ações já em curso para este setor que tem grande potencial na nova economia em formação como importante gerador de empregos e renda. Este conjunto de ações formam uma estratégia para que, os moradores da região sobretudo **os jovens**, sejam inseridos no processo e possam melhorar sua renda e continuar vivendo na região, ao lado dos novos moradores⁵⁵.

O trecho acima revela que o discurso construído a fim de justificar a implementação da OUCRPRJ é orientado pelo economicismo e pela possibilidade do aumento da renda dos moradores da região, os quais são indicados como sendo os “micro e pequenos empresários” e também “os jovens”. O interessante é perceber que a inserção dos moradores originais deste espaço e, portanto, anteriores à implementação da OU, no circuito econômico que ela, supostamente, iria promover, é expresso como uma estratégia estatal elaborada pela OU, o que

⁵⁴ Nesta direção, o espaço portuário mais importante e fundamental é, justamente, o da OUCRPRJ, objeto de análise desta tese de doutoramento.

⁵⁵ Grifos nossos.

demonstra a precária inclusão que os moradores da região portuária experimentavam no que se refere à dinâmica econômica da metrópole como um todo, ou melhor dizendo, indica a exclusão destes moradores da dinâmica econômica instituída pelas novas exigências e padrões do capitalismo contemporâneo, principalmente, àquele ligado ao capital financeiro.

Diante deste discurso e de sua práxis, isto é, àquela relacionada às remoções arbitrárias ocorridas para execução da OU em foco, é importante ressaltar que mesmo antes da execução da OUCRPRJ esta região já havia sido alvo de variadas intervenções urbanísticas pontuais como exposto anteriormente, cujo efeito social é revelado pela queda no número de moradores entre os anos de 1991 e 2000 nos bairros localizados na “AP 1” (isto é, em todos os bairros localizados na AEIU) quando experimentaram 15,6% de evasão populacional⁵⁶, devido, entre outros fatores, ao processo de valorização do solo urbano ocorrido nesta região a partir dos anos de 1990.

Sendo assim, pode-se observar que por meio de investimentos pontualmente localizados na metrópole concretizados por meio de projetos de “revitalização” e/ou de Grandes Projetos Urbanos (GPUs), tal qual a OUCRPRJ, torna-se possível reproduzir capital por meio da valorização diferencial do solo urbano de um determinado fragmento da metrópole quando em relação a outros, numa espécie de “jogo” de valorização/desvalorização/revalorização. Segundo David Harvey (2013, p. 474):

Os proprietários de terra são geralmente atraídos a competir por aquele padrão particular de desenvolvimento, aquele pacote de investimentos e atividades, que tem a melhor perspectiva de melhorar as rendas futuras. A moldagem do padrão geográfico do uso da terra para a competição depende da competição entre os proprietários de terra para aumentarem as rendas. A coordenação possibilitada pela existência dos mercados fundiários e pelas sinalizações dos preços é, nesse aspecto, de vital importância.

Além disso, deve-se levar em consideração que “as Operações Urbanas se apresentam com o caráter de excepcionalidade frente às normas urbanísticas existentes (ALVES, 2015, p.147)” e, portanto, diante disto, deve-se atentar ao caráter estratégico das intervenções urbanas. Entretanto, se o mercado fundiário por meio dos proprietários de terra ou mesmo por meio dos detentores de títulos mobiliários ligados às operações urbanas concorrem entre si a fim de aumentar suas rendas futuras, o Estado (se tomado a partir de promotor da justiça social) deveria funcionar como poder regulador ou de “equilíbrio” com o intuito de não permitir demasiada

⁵⁶ Retirado de Instituto Pólis, “Moradia é central – inclusão, acesso e direito à cidade” coordenado pelo Instituto Pólis, 2009.

especulação imobiliária, a qual gera ainda maiores desigualdades espaciais dentro da metrópole. Neste sentido, recorre-se novamente a Harvey (2013, p. 475) quando em seu texto aponta que:

A linha final de defesa é o Estado, que pode assumir vários poderes da regulação do uso da terra, da expropriação da terra, do planejamento do uso da terra e, finalmente, do investimento real, para se contrapor à incoerência e às periódicas febres especulativas que os mercados fundiários periodicamente herdam. Embora o Estado possa sem dúvida colocar sua marca nas estruturas geográficas, ele necessariamente não faz isso de modo a efetivamente vincular o uso da terra à competição ou ao processo de reestruturação da acumulação de capital. Um nível muito grande de envolvimento do Estado também começa a questionar toda a validade dos direitos de propriedade sobre os meios de produção em geral, assim como sobre a terra.

De acordo com o apontamento do autor é possível fazer um paralelo com o grande envolvimento do Estado na execução das obras infraestruturais realizadas no âmbito da OUCRPRJ. Ocorre que este envolvimento não vai no sentido de frear “as periódicas febres especulativas”, mas sim vai ao encontro delas, fomentando-as. Além disso, o Estado brasileiro além de controlar a emissão, negociação e aquisição dos CEPACs por meio de suas esferas municipal e federal, também fez a doação de terrenos da União localizados dentro do perímetro da referida OU para investidores imobiliários, em conjugação à doação na forma de “permuta” dos CEPAC necessários para que esses investidores pudessem construir seus empreendimentos privados neste fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro⁵⁷.

Desta maneira, verifica-se um grande envolvimento do Estado no processo de produção e reprodução do espaço localizado no perímetro da OUCRPRJ, mesmo que este se reconheça como um Estado neoliberal e enxugue os gastos públicos direcionados ao desenvolvimento social da população carioca e brasileira como um todo. Assim, esbarra-se novamente na contradição fundamental revelada por este trabalho de pesquisa que diz respeito ao fato de que o Estado brasileiro é neoliberal quando se refere ao investimento de recursos públicos no sentido do desenvolvimento socioeconômico de sua população, mas é controlador, centralizador, interventor e “benfeitor” ao capital quando se trata de investir recursos públicos em Grandes Projetos Urbanos (GPUs) associados ao capital financeiro e imobiliário, os quais poderiam, supostamente⁵⁸, gerar algum retorno aos cofres públicos. Ocorre que de acordo com a investigação realizada para o desenvolvimento deste trabalho, verificou-se que não houve retorno algum deste investimento mas, pelo contrário, houve um gasto de mais de R\$ 10 bilhões

⁵⁷ O detalhamento do processo de doação de terrenos e de permuta de CEPACs pelo Estado brasileiro por meio do FIIPM e do FIIRP será realizado no capítulo seguinte.

⁵⁸ Esta suposição será explicada e analisada, também, no seguinte capítulo.

de reais desde 2009⁵⁹ de dinheiro público proveniente, em grande parte, do FGTS, e colocado à disposição no mercado financeiro na forma de CEPACs, configurando um processo de financeirização intraestatal, isto é, entre as esferas de poder do Estado brasileiro (municipal e federal).

Não obstante as intervenções urbanísticas ocorridas até os anos 2000, foi apenas em 2009 com a assinatura da LC 101 que o poder público teve a capacidade de reestruturar de forma integral este espaço da cidade do Rio de Janeiro, o qual, até então, não era considerado pelos capitalistas como uma reserva de valor lucrativa. No ítem a seguir é feita a análise do momento e das condições históricas que levaram à efetiva assinatura da Lei Complementar 101 a 23 de novembro de 2009.

2.1 Conjuntura da assinatura da Lei Complementar 101/2009

O ano de 2009 apresentava um alinhamento entre os governos federal, estadual e municipal por meio das figuras do Ex-Presidente da República Luís Inácio Lula da Silva, do Ex-Governador do Estado do Rio de Janeiro Sérgio Cabral e do Ex-Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes. Esta aliança associada ao fato do país apresentar bons índices econômicos, tais como a projeção do aumento do PIB de 3¾% em 2006 para 4½% em 2007⁶⁰, além do contínuo aumento das exportações e a verificação por parte dos especialistas do FMI que as contas fiscais continuavam sólidas, representava um momento histórico de fundamental importância para o desenvolvimento social e econômico do Brasil.

Diante de um mundo globalizado em que os agentes econômicos estão cada vez mais interconectados e pressionam o poder público a executar obras de reestruturação urbana, principalmente, aquelas ligadas à modernização e adaptação da rede viária, a OUCRPRJ teve seu projeto elaborado em alinhamento com as orientações e normas urbanísticas definidas por organismos internacionais tais como o BID e o BIRD, com o objetivo de adaptar a cidade do Rio de Janeiro às novas exigências da circulação de capital, mercadorias e pessoas.

Deve ser ressaltado que as normas urbanísticas elaboradas com base nos preceitos neoliberais fazem parte do arcabouço teórico no qual os conceitos de “governança” e “empreendedorismo” se voltam à gestão dos recursos públicos, principalmente, no que se refere a cortes orçamentários direcionados ao desenvolvimento social. Além disto, deste mesmo bojo neoliberal emerge a pressão pela definição de contrato no formato de PPP para a concretização

⁵⁹ O detalhamento do montante total de recursos públicos utilizados na execução da OUCRPRJ será realizado no seguinte capítulo deste trabalho.

⁶⁰ Dados retirados do site do Fundo Monetário Internacional em 27/03/2020. Disponível em: <https://www.imf.org/en/News/Articles/2015/09/28/04/53/pn07114>.

da operação urbana em foco. Isto ocorre, basicamente, devido à necessidade de adaptação dos governos municipais às medidas econômicas neoliberais instituídas a partir da década de 1980.

De acordo com Fernanda Sánchez (1999, p.119):

A gestão da cidade como uma empresa e a colaboração com o setor privado – as chamadas parcerias – passam a definir a maneira de afrontar os problemas urbanos, deixando muitas vezes em plano secundário os programas e projetos de cunho social. Ao desenvolver métodos e técnicas de planejamento empresarial, os planos estratégicos de cidade, mostrados como potencialmente capazes de superar a crise de legitimação dos planos tradicionais, são apresentados como a nova panacéia para a reestruturação urbana. É assim que os atores privados passam a ter um papel mais dominante nos processos decisórios das políticas urbanas.

Nesta perspectiva, é fundamental apontar as modificações que os planos diretores urbanos brasileiros sofreram ao longo do tempo, as quais abriram as brechas necessárias à financeirização da produção do espaço que é observada atualmente. Desta forma, segundo Isabel Alvarez (2015, p.75):

Através da Lei 11.732/95, que instituiu a Operação Urbana Faria Lima, permitiu-se vincular diretamente a valorização futura do perímetro da operação aos títulos negociados em mercado financeiro através dos Certificados de Potencial Adicional de Construção, como se vê nos artigos 13 e 14 da referida lei.

A operação urbana a que se refere a autora foi realizada no Município de São Paulo e é a primeira experiência brasileira na emissão de CEPACs para viabilizar obras de infraestrutura urbana e, inclusive, pode ser considerada exitosa sob a ótica do processo de reprodução de capital por parte do setor imobiliário e da efetiva arrecadação dos recursos necessários à execução das obras previstas.

Entretanto, neste mesmo período e, mais precisamente, no ano de 1992 quando foi elaborado o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, não há nenhuma menção a “operações urbanas” ou a “Certificados de Potencial Adicional de Construção” em seu texto. Portanto, num intervalo de apenas três anos, os quais separam a elaboração do Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro e a implementação da Operação Urbana Faria Lima⁶¹, pode-se observar o movimento na direção da financeirização da produção do espaço nas cidades

⁶¹ Apesar da Operação Urbana Faria Lima em 1995 ter experimentado a emissão de CEPACs, a Operação Urbana Centro instituída pela Lei nº 12.349 de 6 de junho de 1997 não previu a emissão de CEPACs. Neste sentido, deve-se levar em consideração que o processo de financeirização da produção do espaço por meio da emissão de títulos mobiliários para viabilizar operações urbanas acontece de forma gradual e, portanto, não se tornou, “de repente”, uma norma a ser compulsoriamente cumprida pelos municípios. A preponderância do capital financeiro e sua entrada em quase todas as instâncias da administração pública aconteceu de maneira gradual e desigual, tanto temporal quanto espacialmente.

brasileiras. Assim, o texto da Lei nº 10.257 de 10 de julho de 2001 que rege o Estatuto da Cidade já prevê a possibilidade de emissão de CEPACs pelos municípios que executarem operações urbanas.

Desta feita, é de fundamental importância observar o momento histórico em que ocorreu a incorporação desses novos instrumentos de intervenção urbanística na legislação brasileira, pois é um indicador do alinhamento às exigências e pressões advindas de uma “nova ordem mundial” que objetivava iniciar o processo de financeirização da produção espacial nas cidades capitalistas periféricas. Isso porque a partir da década de 1990 o poder do capital financeiro ampliou-se tanto no que diz respeito à sua capacidade de reprodução como no que concerne à sua capacidade de circulação rápida pelos mercados de capital em processo de mundialização. Sendo assim, esta década marca o início do atual período histórico em que a preponderância do capital financeiro se realiza por meio das práticas político-econômicas e, portanto, também da dinâmica da produção espacial. Sobre este período histórico, François Chesnais (2005, p. 44) esclarece que:

A mundialização financeira foi preparada pelo mercado de eurodólares, depois pela passagem a um regime de taxas de câmbio flexíveis após o colapso do sistema de Bretton Woods. O mercado de câmbio foi, assim, o primeiro a entrar na mundialização financeira contemporânea. [...]. Mas foram as medidas de liberalização e de desregulamentação de 1979-81 que deram nascimento ao sistema de finança mundializado tal como o conhecemos. Elas puseram fim ao controle do movimento de capitais com o estrangeiro (saídas e entradas), abrindo assim os sistemas financeiros nacionais para o exterior. A primeira consequência foi a expansão muito rápida, desde a metade dos anos 80, dos mercados de obrigações públicas interconectados internacionalmente e a difusão internacional do financiamento dos déficits pela emissão de títulos negociáveis. Mais do que uma decisão deliberada, a liberalização e a transformação em títulos dos compromissos públicos foram o resultado de um processo de contágio. Qualquer Estado que quisesse colocar bônus do Tesouro nos mercados liberalizados estava forçado a se alinhar às práticas norte-americanas.

Neste sentido, de acordo com o movimento de “normalização” da emissão de títulos financeiros pelos Estados, o Município de São Paulo emitiu 3.750.000⁶² (três milhões, setecentos e cinquenta mil) de CEPACs para negociá-los em mercado financeiro a fim de arrecadar recursos para execução da Operação Urbana Consorciada Água Espreada regida pela Lei 13.260 de 28 de dezembro de 2001. Já a Operação Urbana Água Branca elaborada ainda em 1995 e regida pela Lei nº 11.774 de 18 de maio não previu a emissão de CEPACs,

⁶² Retirado de:

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/infraestrutura/sp_obras/arquivos/lei_13260_28_12_01.pdf

diferentemente da Operação Urbana Faria Lima, cuja Lei também fora assinada neste mesmo ano. Entretanto, a Lei nº 15.893 de 7 de novembro de 2013 modificou o texto da Lei que regia a Operação Urbana Água Branca anteriormente e passou a prever a emissão pelo Município de São Paulo de 1.605.000 (um milhão, seiscentos e cinco mil) CEPACs para executar novas obras que compunham o projeto desta operação urbana, agora intitulada de Operação Urbana **Consorticiada**⁶³ Água Branca, cuja criação de um consórcio entre os setores público e privado para execução das obras já era considerada. Assim, é sobremaneira importante observar a mudança no comportamento dos municípios ao longo do tempo frente ao processo de financeirização que invadia cada vez mais a administração pública das cidades capitalistas.

Importa mencionar a modificação no texto da Operação Urbana Faria Lima no ano de 2004 devido à necessidade de adequação às normas urbanísticas estabelecidas pelo Estatuto da Cidade em 2001. Para além disto, a Lei nº 15.519 de 29 de dezembro de 2011, que rege correntemente a referida operação urbana, a qual, atualmente, também apresenta o termo “consorciada” em seu nome, foi elaborada com o intuito de autorizar o Poder Executivo a emitir até 1.000.000 (um milhão) de CEPACs⁶⁴. Desta maneira, observa-se o movimento de financeirização estatal do processo de produção e reprodução do espaço no Município de São Paulo.

As operações urbanas realizadas na cidade de São Paulo contaram com a participação do Estado, por meio de sua esfera municipal, no que concerne à emissão dos CEPACs com o intuito de arrecadar os recursos necessários à execução das obras infraestruturais previstas nas respectivas Leis que as regem. Entretanto, diferentemente do processo que acontece na Operação Urbana Consorticiada da Região do Porto do Rio de Janeiro, os adquirentes desses CEPACs foram investidores imobiliários e/ou financeiros do setor privado. Em nenhuma das operações urbanas executadas pelo Município de São Paulo foi verificado que a Caixa Econômica Federal participou como adquirente, ou melhor, como único adquirente dos CEPACs ofertados. Inclusive, o papel exercido pela Caixa Econômica Federal nessas operações urbanas sempre foi o de agente fiscalizador.

Portanto, de acordo com a análise realizada por meio deste trabalho de pesquisa, o processo que se deu no Município de São Paulo no que se refere à implementação de suas operações urbanas foi o de financeirização estatal na medida em que o Estado por meio de sua esfera municipal emitiu CEPACs a fim de viabilizar as obras previstas nas várias operações

⁶³ Grifo nosso a fim de destacar que o nome desta operação urbana agora inclui o termo “consorciada”.

⁶⁴ Retirado de: <http://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-15519-de-29-de-dezembro-de-2011>

urbanas que projetava com o intuito de transformar diferentes fragmentos espaciais da cidade e, conseqüentemente, estimular a reprodução de capital por meio da produção e reprodução do espaço. Ocorre que o Estado em sua esfera federal não comprou os CEPACs ofertados pelo Município paulistano, pois quem os comprou foi o setor privado e, mais especificamente, os investidores imobiliários interessados em construir empreendimentos no perímetro das mencionadas operações urbanas. Portanto, verifica-se um movimento de financeirização oriundo apenas da esfera municipal, considerado como de financeirização estatal, o qual difere do movimento de financeirização intraestatal verificado no processo de produção do espaço por meio da OUCRPRJ.

Diante da atual preponderância do capital financeiro que penetra na produção e na reprodução do espaço enquanto condição para sua realização, o chamado “Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro” elaborado em 2011⁶⁵ apresenta tanto o conceito de “operação urbana” como de “CEPAC”, inclusive porque a Lei que rege a OUCRPRJ e prevê o uso de CEPACs como instrumento de arrecadação de recursos foi redigida em 2009 e, portanto, seria um contrassenso a exclusão destes conceitos do plano diretor elaborado em 2011.

De acordo com o exposto, vê-se que o quadro de modificações na legislação urbana brasileira em suas diferentes instâncias é fundamentado em preceitos neoliberais que apresentam sua faceta econômica por meio do processo de mundialização financeira⁶⁶ e, conseqüentemente, da financeirização estatal e intraestatal.

2.2 Mas qual espaço foi produzido no “Porto Maravilha”?

O sub-sistema viário localizado no espaço definido como objeto de reestruturação urbana por meio da LC 101/2009 desempenhava uma função fundamental no escoamento do tráfego da região central para as zonas sul e norte da cidade. Neste espaço estava localizado o Elevado da Perimetral (figura 7) inaugurado na década de 60 do século XX, o qual interligava

⁶⁵ Torna-se importante destacar que não houve atualização do Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro desde sua elaboração em 1992. Naquele momento, a proposta era de que o plano diretor seria decenal e, portanto, revisto a cada dez anos. Ocorre que em 2002 não houve sua revisão e foi apenas em 2011 que foi elaborado o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro, o qual já se alinhava às propostas globais de governança e sustentabilidade empregadas nas cidades capitalistas. Destaca-se, ainda, que em 2011 a cidade do Rio de Janeiro já tinha sido eleita sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e, portanto, deveria apresentar um plano diretor alinhado às variadas premissas neoliberais.

⁶⁶ François Chesnais utiliza o termo “mundialização” ao invés de “globalização” pois a seu ver (1996, p. 24): “A palavra mundial permite introduzir com muito mais força do que o termo ‘global’, a ideia de que, se a economia se mundializou, seria importante construir depressa instituições políticas mundiais capazes de dominar o seu movimento. Ora, isso é o que as forças que atualmente regem os destinos do mundo não querem de jeito nenhum”.

a região central à zona norte e à zona sul, além da zona sul à Avenida Brasil⁶⁷, à Linha Vermelha e à Ponte Rio-Niterói.

Figura 7: Região da Praça Mauá antes das obras previstas na OUCRPRJ. Destaque para o Elevado da Perimetral e para o terreno ao fundo onde hoje se localiza o Museu do Amanhã. Fonte: Google imagens.

O poder público municipal por meio da elaboração de documentos e cartilhas apresentou muitos elementos favoráveis à execução das obras que compunham a OUCRPRJ e os pontos mais enfocados eram aqueles relacionados à capacidade de facilitar e agilizar o tráfego rodoviário dentro da cidade, segundo as premissas daquilo que vem sendo chamado já há algumas décadas de “mobilidade urbana”. Segundo trecho do EIV (2013, p.4) elaborado para execução da OUCRPRJ:

As razões da remoção da Perimetral estão relacionadas à acessibilidade e mobilidade da população, de dotar esta região de uma evolução urbana nas diretrizes mais atuais do planejamento urbano a níveis mundiais. A Perimetral se tornou um elemento desagregador. É tempo de resgatar o patrimônio e a história de região tão singular e colocar em prática o sonho de uma cidade saudável e sustentável para as pessoas.

A leitura deste trecho do Estudo de Impacto de Vizinha (EIV) da OUCRPRJ confirma a ideia de que as reestruturações urbanas realizadas a partir dos anos de 1980 (década que marca o início da implementação das práticas neoliberais) são orientadas no sentido da padronização e da homogeneização do espaço, conceitos engendrados por meio da criação de uma estética e de uma prática globais de reprodução do capital, que pretendem ofuscar as diferenças espaciais

⁶⁷ A “Avenida Brasil” é a via expressa mais importante da cidade do Rio de Janeiro e seus 58,5 km de extensão interligam a área central da cidade a espaços que outrora eram pouco ocupados, assim como a outros municípios localizados na Baixada Fluminense e às rodovias interestaduais. Portanto, a “Avenida Brasil” se configura como uma das portas de entrada e de saída do município.

por meio da instituição de um modelo de desenvolvimento urbano único. Desta forma, as reestruturações urbanas modeladas com base nos preceitos neoliberais ficam, aparentemente, alheias às especificidades de cada cidade ao redor do mundo e acabam por tornar suas diferenças em desigualdades (salvo quando as diferenças podem virar objeto de consumo através do turismo e do lazer). Sobre o caráter homogêneo do espaço, Henri Lefebvre (2000, p.389) sinaliza que:

Do espaço abstrato já sabemos várias coisas. Produto da violência e da guerra, ele é político, e instituído por um Estado, portanto institucional. Numa primeira abordagem, ele parece homogêneo; e realmente, ele serve de instrumento àqueles poderes que fazem *tabula rasa* daquilo que lhes resiste e os ameaça, - brevemente, as diferenças. Estes poderes esmagam o que estiver em seu caminho, eles apagam; o espaço homogêneo lhes serve à maneira de um cepilho, de uma escavadeira, de um tanque de guerra. Esta homogeneidade instrumental provoca ilusões, e a descrição empírica do espaço a consagra, aceitando o instrumental como tal.

Em acordo com o trecho acima, observa-se que o Estado brasileiro por meio da associação de suas esferas federal e municipal se comportou, de fato, com poderes de “escavadeira” no que se refere às profundas transformações que imprimiu no espaço em que foi localizado o perímetro da OUCRPRJ. Neste sentido, pragmaticamente, tem-se que as obras infraestruturais previstas no projeto da OUCRPRJ foram executadas pela “Concessionária Porto Novo S/A” composta pelas construtoras OAS Ltda., construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A., e Carioca Engenharia S/A na forma de um contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de “concessão administrativa” celebrado com a CDURP a 26 de novembro de 2010. Por este contrato fixou-se o valor global de R\$ 7.609.000.000,00 (sete bilhões seiscentos e nove milhões de reais)⁶⁸ a serem pagos à concessionária pela CDURP por meio de repasses feitos pelo FIIPM, controlado pela CEF, ao FIIRP controlado pela CDURP. Deve-se lembrar que fora a quantia acima citada paga à Concessionária Porto Novo S/A, a CEF investiu R\$ 3,5 bilhões de reais na compra do estoque total de CEPACs em junho de 2011, totalizando nesta soma mencionada um gasto estatal de R\$11.109.000.000,00 (onze bilhões, cento e nove milhões de reais).

Ocorre que a este montante de R\$ 7.609.000.000,00 (sete bilhões seiscentos e nove milhões de reais) originalmente estipulado no contrato celebrado entre CDURP e

⁶⁸ Este valor consta da página 5 do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade de Concessão Administrativa, celebrado entre a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio, como Contratante, e a Concessionária Porto Novo S/A, como Contratada. Rio de Janeiro, 2012. Além disto, este valor aparece frequentemente em outros termos aditivos na “cláusula de ratificação” do contrato celebrado entre estas duas entidades.

Concessionária Porto Novo S/A foram sendo adicionados montantes menores à medida que as obras eram executadas. Neste sentido, houve a elaboração de 13 termos aditivos⁶⁹ ao contrato original da PPP e o 4º termo aditivo⁷⁰ se refere à demolição do Elevado da Perimetral e, mais precisamente, à contratação de uma embarcação para auxiliar no deslocamento do fluxo de pessoas que iria em direção ao município de Niterói. Isso porque este elevado ligava a região central da cidade e, portanto, também a zona sul⁷¹ à Ponte Rio-Niterói e, supostamente, sua demolição geraria superlotação das barcas que fazem este percurso via marítima.

Desta forma, esta PPP (isto é, estes dois agentes produtores do espaço, representados pela CDURP e pela Concessionária Porto Novo S/A) por meio de ferramenta jurídica autorizada pelo “Plano de Mitigação”, definiu que era necessário fazer a locação de uma barca para suprir a demanda que, supostamente, surgiria devido à demolição do Elevado da Perimetral. De acordo com trecho do 4º termo aditivo (2013, ítem vii, p.3):

Para a implementação de medidas de interesse do Município do Rio de Janeiro e da CDURP sobre o transporte aquaviário de pessoas, houve a celebração de Convênio de Cooperação, entre o Município do Rio de Janeiro, CDURP, AGETRANSP e o Governo do Estado do Rio de Janeiro, poder concedente do serviço público de transporte aquaviário de pessoas, contemplando, dentre outras, as seguintes conclusões: (a) necessária conjugação de esforços para mitigar o impacto ocasionado durante as obras de substituição do Elevado da Perimetral, especialmente no tocante à ampliação da oferta do transporte público de alta capacidade; (b) o comprometimento do Município do Rio de Janeiro em custear, por si ou através de terceiros, o acréscimo de **uma**⁷² barca, a ser utilizada no transporte público aquaviário do trajeto Rio-Niterói, no valor correspondente ao afretamento e tripulação de uma barca similar às embarcações atualmente utilizadas no referido trajeto; (c) identificação da aptidão da Concessionária em realizar atos que possam contribuir com a realização do Plano de Mitigação, notadamente com ampla cooperação para a ampliação temporária do serviço público de transporte aquaviário de pessoas por barca.

Este trecho do 4º termo aditivo revela que era necessário “mitigar o impacto ocasionado durante as obras de substituição do Elevado da Perimetral” por meio da locação de uma única barca que levaria uma quantidade imprecisa de pessoas até Niterói e, conseqüentemente, as traria de volta ao Rio de Janeiro. Considera-se essa quantidade de pessoas

⁶⁹ Existem 13 termos aditivos referentes ao contrato de PPP celebrado entre a CDURP e a Concessionária Porto Novo S/A. Contudo, não foi possível o acesso à documentação do 2º termo aditivo. Ocorre que de acordo com o que se verificou, este 2º termo não diz respeito a cobranças feitas *a posteriori*, como a maior parte dos outros termos, mas se refere apenas a alterações técnicas feitas em anexos anteriores e à mudança num determinado “Plano de Trabalho” exposto em anexo previamente redigido.

⁷⁰ O 4º termo aditivo foi assinado pelas partes a 30 de dezembro de 2013.

⁷¹ Isto se dá na medida em que 70% do tráfego oriundo da zona sul precisava, necessariamente, passar pelo Elevado da Perimetral para acessar a Ponte Rio-Niterói.

⁷² Grifo nosso.

imprecisa na medida em que não houve uma pesquisa de demanda e nem de opinião com a população que, supostamente, seria afetada, a fim de definir as ações mitigatórias de forma adequada e satisfatória à população. Torna-se importante ressaltar que a assinatura deste termo aditivo foi realizada a 30 de dezembro de 2013 e previu o pagamento pela CDURP à Concessionária Porto Novo S/A do montante de R\$ 6.496.492,00 (seis milhões, quatrocentos e noventa e seis mil e quatrocentos e noventa e dois reais). Entretanto, a demolição completa do Elevado da Perimetral só seria realizada a 20 de abril de 2014.

A análise de dados elaborados pelo Instituto Pereira Passos (IPP)⁷³ relativos ao fluxo de passageiros que usavam a barca a fim de chegar no município de Niterói revelou que no ano de 2013 quando da assinatura do 4º termo aditivo, o fluxo de passageiros via barca no trajeto Rio-Niterói foi de 24.151 milhões. No ano seguinte, isto é, o ano em que ocorreu a demolição do Elevado da Perimetral e, portanto, quando o poder público previu o aumento no fluxo de passageiros via marítima, o que se deu, em realidade, foi a diminuição deste fluxo, o qual apresentou o total de 23.023 milhões de pessoas. Este total apresentou queda ano após ano e em 2016 teve fluxo total de 19.776 milhões de passageiros. No ano de 2019 esse fluxo era de 16.927 milhões de passageiros.

Desta maneira, estes números revelam a precipitação por parte da CDURP e da Concessionária Porto Novo S/A (e dos outros agentes mencionados no primeiro trecho do termo aditivo citado) em realizar o contrato de locação em questão em dezembro de 2013 por conta da demolição do Elevado da Perimetral que se completaria apenas em 20 de abril de 2014.

De toda a maneira, a 13 de janeiro de 2014, a fim de concretizar a locação da referida barca, a Concessionária Porto Novo S/A celebrou um “Termo de Cooperação” com as Barcas S/A com o intuito de prosseguir com o “Plano de Mitigação” que fora firmado entre a CDURP, o Município do Rio de Janeiro e o Ministério Público do Rio de Janeiro. Deve-se atentar que a locação de uma barca com o objetivo de poupar a população dos transtornos relacionados à demolição do Elevado da Perimetral se fez por meio da suposição de que as pessoas trocariam o meio de transporte terrestre, isto é, via Elevado da Perimetral o qual desembocava na Ponte Rio-Niterói, pela via marítima realizada através do uso das barcas pela Baía de Guanabara. Isto significa que os diversos agentes envolvidos no processo de locação desta barca extra, consideraram que haveria uma inversão do meio de transporte utilizado pela população que se

⁷³ Dados retirados do sítio eletrônico do Instituto Pereira Passos (IPP) e mais precisamente da Tabela 1269 – Passageiros transportados, por trajeto, no sistema hidroviário no Município do Rio de Janeiro entre 1994-2019; na coluna referente ao trajeto “Rio-Niterói-Rio”. Disponível em: [http://www.data.rio/datasets/passageiros-transportados-por-trajeto-no-sistema-hidrovi%C3%A1rio-no-munic%C3%ADpio-do-rio-de-janeiro-entre-1994-2019](http://www.data.rio/datasets/passageiros-transportados-por-trajeto-no-sistema-hidrovi%C3%A1rio-no-munic%C3%AAdpio-do-rio-de-janeiro-entre-1994-2019)

desloca diariamente entre estes dois municípios, ou seja, do uso do automóvel ou ônibus para o uso da barca.

Nesta perspectiva, é possível observar que as autoridades públicas envolvidas na OUCRPRJ e responsáveis, por exemplo, pelo “Plano de Mitigação”, não levaram em consideração qualquer proposta de readequação da direção e/ou sentido do tráfego no que concerne às vias arteriais da região central que levavam à ponte e, assim, o que se deu foi a presunção de que as pessoas que se deslocavam diariamente em direção à Niterói via terrestre, agora o fariam via marítima. Ademais, como dito anteriormente, esta presunção não foi baseada em evidências científicas advindas do resultado de pesquisa qualitativa e quantitativa realizada junto à população que se desloca entre estes dois municípios (Rio de Janeiro e Niterói – ver figura 8), mas de acordo com uma mera recomendação da Prefeitura do Rio de Janeiro por meio da CDURP. De acordo com parte do texto do 4º termo aditivo (2013, ítem vi, p.3) te-se que:

Na elaboração do Plano de Mitigação, o Município do Rio de Janeiro e a CDURP identificaram que seria recomendável, durante as obras de substituição do Elevado da Perimetral, que fosse ampliada a capacidade do sistema do serviço público de transporte aquaviário de pessoas no trecho Rio-Niterói.

Figura 8: Ponte Presidente Costa e Silva, popularmente conhecida como Ponte Rio-Niterói responsável por interligar estes dois municípios. Destacada pelo polígono em vermelho está a AEIU da OUCRPRJ (aproximadamente) onde se localizava o Elevado da Perimetral. Fonte: Google Earth adaptada pela autora.

A 8 de janeiro de 2016 por meio do 10º Termo Aditivo celebrado pela contratante (CDURP) e pela contratada (Concessionária Porto Novo S/A) ficou definido através do ítem “viii” que: “a CDURP por meio do Ofício 033/2015⁷⁴ comandou a supressão dos serviços previstos no Termo de Cooperação que celebraram a Concessionária Porto Novo e Barcas S/A

⁷⁴ Este ofício não foi localizado pela autora e, portanto, não é possível precisar o dia e o mês de sua elaboração e assinatura. Entretanto, pode-se afirmar que foram feitas no ano de 2015.

– Transportes Marítimos, tendo em vista o pleno atendimento dos termos previstos em acordo entabulado com o Ministério Público do Estado do Rio de Janeiro”. Isto quer dizer que o Município do Rio de Janeiro, por meio da CDURP, considerou que não havia necessidade da locação de uma barca extra para transporte de passageiros no trajeto Rio-Niterói devido à demolição do Elevado da Perimetral pois, as pessoas, de fato, optaram pelo uso de automóveis ou ônibus através da Ponte Rio-Niterói (ver figura 9) e, em grande medida, pode-se afirmar que esta opção está ligada ao fato de que o preço da passagem até Niterói via barca em 2014 era de R\$ 4,80, enquanto a passagem de ônibus até este mesmo município custava R\$ 2,80.

Figura 9: Ponte Rio-Niterói com tráfego intenso em 29/03/2018. Fonte: Globo.com; Reprodução / TV Globo.

Diante do exposto, é possível observar que não havia fundamentação em dados concretos de deslocamento populacional entre estes dois municípios que pudesse respaldar a locação desta barca extra e, portanto, o gasto pelo Município do Rio de Janeiro (MRJ) do montante de R\$ 6.496.492,00 (seis milhões, quatrocentos e noventa e seis mil e quatrocentos e noventa e dois reais). Diante deste elevado montante, torna-se importante revelar que o Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro (TCMRJ) por meio do processo de nº 40/1564/2014⁷⁵ instaurou diligência solicitando documentação que comprovasse e descrevesse a destinação dos gastos que compunham o referido montante requerido pela CDURP aos cofres públicos do Município do Rio de Janeiro a fim de cumprir com o “Plano de Mitigação” por meio da locação de uma barca extra e do pagamento de seus tripulantes. Assim, de acordo com o documento de

⁷⁵ Processo disponível para consulta pública em: <https://etcm.tcm.rj.gov.br/InteiroTeor/Arquivos?CtID=279277>

Retorno de Diligência referente ao 4º Termo Aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada⁷⁶ (2014, Fls 63) tem-se que:

Em resposta a referida solicitação, a jurisdicionada⁷⁷ enviou a planilha inserida às fls. 51/52. Entretanto, a mesma corresponde à planilha já presente nos autos deste processo (fls. 15/16) cujo conteúdo já havia sido considerado insuficiente por esta Corte de Contas, para fins de esclarecer a composição de todos custos relacionados com o afretamento da embarcação e com a tripulação. **Além disso, em tese, no preço das tarifas cobradas aos usuários da embarcação deveriam estar embutidos os custos e a margem de lucro praticados pela Concessionária Estadual. Mas, no caso da embarcação alugada pelo presente termo, s.m.j., tal despesa fica exclusivamente a cargo do Município do Rio de Janeiro.**⁷⁸ Dessa forma a resposta ofertada pela jurisdicionada não acrescentou nenhuma nova informação para efeito de atendimento à diligência desta Corte.⁷⁹

O trecho acima constante do processo aberto pelo TCMRJ revela que não foram especificados de maneira adequada os custos com a locação da barca extra e com o pagamento de seus tripulantes para que a CDURP pudesse demandar o montante em questão ao MRJ a fim de repassá-lo à Concessionária Porto Novo S/A que, por sua vez, repassaria às Barcas S/A. Torna-se importante ressaltar que o objeto do referido processo do TCMRJ (40/1564/2014) cujas partes são a CDURP e a Concessionária Porto Novo S/A é o “afretamento de uma barca e tripulação como forma de cooperação à Concessionária Estadual de Serviço Público de Transporte Aquaviário de passageiros na Baía de Guanabara até 31 de dezembro de 2016”. Isto quer dizer que o “Plano de Mitigação” entabulado entre o MRJ, a CDURP e o Ministério Público do Rio de Janeiro (MPRJ) não se realizou devido à real necessidade da população em se deslocar a Niterói via barca por causa do impacto que as obras de demolição do Elevado da Perimetral as trariam, até porque, como já sinalizado, não houve pesquisas acerca deste tema e, de acordo com os dados oficiais do IPP, órgão subordinado à Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, o fluxo de passageiros via marítima apresentou queda desde 2013. Portanto, o próprio objeto constante do processo em questão revela que este “Plano de Mitigação” se realizou como “forma de cooperação à Concessionária Estadual de Serviço Público de Transporte Aquaviário

⁷⁶ Documento elaborado pelo Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro; Secretaria Geral de Controle Externo – 6º IGE. Processo nº 040/001.564/2014. Data: 02/04/2014. Fls 63.

⁷⁷ A “jurisdicionada” é a CDURP.

⁷⁸ Grifo nosso.

⁷⁹ Apesar da instauração de diligência a fim de conhecer e compreender a destinação dos recursos demandados pela CDURP ao Município do Rio de Janeiro, a 30/11/2015 o Excelentíssimo Senhor Conselheiro do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, Thiers Vianna Montebello, decidiu por unanimidade nos termos do voto do relator Excelentíssimo Senhor Conselheiro Nestor Guimarães Martins da Rocha, pelo ARQUIVAMENTO DO PROCESSO em questão.

de Passageiros na Baía de Guanabara” num movimento de passagem do capital público da esfera municipal à esferal estadual.

Sob esta ótica, é deveras importante levar em consideração as descobertas realizadas pelas investigações travadas pela “Lava Jato” e relacionadas aos contratos realizados no âmbito da OUCRPRJ durante os governos de Sérgio Cabral⁸⁰ e Eduardo Paes, os quais envolviam, também, as empresas que compõem a Concessionária Porto Novo S/A.

Não obstante a CDURP ter suprimido este serviço em 2015, a cobrança do valor acima mencionado prevista pelo texto do 4º termo aditivo foi mantida no 10º termo aditivo por meio da “Cláusula Segunda” que diz o seguinte: “Permanece em vigor a Cláusula Terceira do Quarto Termo Aditivo, sendo possível o reembolso à CONCESSIONÁRIA, caso a Barcas S.A. pleiteie valores da CONCESSIONÁRIA, a título de execução do Termo de Cooperação, inclusive pela via judicial ou arbitral”. Portanto, apesar da supressão deste serviço ter ocorrido em 2015, a elaboração e assinatura do 10º Termo Aditivo que a reconhece, só ocorreu em janeiro de 2016 e, mesmo assim, prevendo o pagamento constante do 4º Termo Aditivo.

Torna-se importante apontar que a demolição do Elevado da Perimetral era apenas o início do intenso processo de transformação por que passaria o espaço onde foi localizada a OUCRPRJ. Nesta direção, outra grande obra realizada neste espaço e executada pela concessionária em questão foi a construção do Museu do Amanhã (figura 10) e de acordo com trecho do 1º Termo Aditivo ao Contrato de PPP considerou-se sua construção imprescindível “ante à necessidade de atendimento ao interesse público primário, consubstanciado na conclusão das obras do Museu do Amanhã a tempo da realização da Copa do Mundo de 2014, para atender à população local, aos turistas e servir como sede de eventos” (2012)⁸¹.

⁸⁰ O ex-governador Sérgio Cabral governou o Estado do Rio de Janeiro de 01/01/2007 a 03/04/2014, quando renunciou devido à pressão popular. Foi preso em 17 de novembro de 2016 na “Operação Calicute” no âmbito da Lava Jato.

⁸¹ Retirado de: Primeiro termo aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade de Concessão Administrativa, celebrado entre a CDURP como contratante, e a Concessionária Porto Novo S/A como contratada. Redigido e assinado a 17 de abril de 2012.

Figura 10: Praça Mauá após as obras infraestruturais. Destaque para o Museu do Amanhã e à inexistência do Elevado da Perimetral. Rever figura 7 para fins comparativos. Foto: Google imagens.

Figura 11: Museu de Arte do Rio (MAR). Foto: Marcela Dametto, 2019.

O Museu de Arte do Rio (MAR) também foi construído na Praça Mauá (figura 11) no âmbito da OUCRPRJ e sua inauguração ocorreu no dia 1º de março de 2013, quando é celebrado o “aniversário” da cidade do Rio de Janeiro que, por sua vez, corresponde à data da chegada de Estácio de Sá à Baía de Guanabara em 1565. Este museu foi construído por meio de uma parceria entre a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro e a Fundação Roberto Marinho numa

obra orçada em R\$ 76.600.000,00 (setenta e seis milhões e seiscentos mil reais)⁸² e é uma das construções mais importantes previstas no projeto da operação urbana em questão.

O folheto oficial da Prefeitura sobre o “Porto Maravilha”⁸³, elaborado com o intuito de difundir por meio de propaganda institucional os benefícios que esta operação urbana promoveria à população do Rio de Janeiro e aos visitantes oriundos de outras partes do país e mesmo de fora dele, afirma que o MAR: “une dimensões históricas e contemporâneas da arte do Rio, tornando-se uma das âncoras culturais do Porto Maravilha. Sua missão é inscrever a arte no ensino público”. Assim, insere-se o elemento cultural como prioridade no discurso relacionado à implementação da OUCRPRJ indo na direção dos projetos de revitalização de áreas centrais e portuárias que ocorrem mundialmente, os quais, em sua totalidade, previram a construção de museus, aquários, lojas e restaurantes. Desta maneira, os espaços revitalizados das regiões centrais e, principalmente, daquelas portuárias (como no caso em questão) se transformam em espaços padronizados que oferecem os mesmos serviços e produtos.

Torna-se importante ressaltar que o MAR foi construído durante o primeiro mandato do ex-Prefeito Eduardo Paes (01/01/2009 a 01/01/2013) e inaugurado durante seu segundo mandato que terminou a 01/01/2017. Naquele ano, Marcelo Crivella foi eleito prefeito da Cidade do Rio de Janeiro e sua relação com o Grupo Globo ao qual pertence a Fundação Roberto Marinho é, sobremaneira, conflituosa na medida em que Crivella é sobrinho do Bispo Edir Macedo, fundador da Igreja Universal do Reino de Deus (IURD) e dono da Record, emissora concorrente da Rede Globo. Diante disto, desde sua posse, fez inúmeras críticas à emissora (Rede Globo) e, inclusive, disse que a parceria da Fundação Roberto Marinho no projeto do MAR é “um mimo que o antigo prefeito fez para a Globo”⁸⁴. Nesta direção, em julho de 2019, Marcelo Crivella “instaurou sindicância para analisar contratações sem licitação da Fundação Roberto Marinho durante a gestão Paes. São ao menos 15 contratos, que renderam R\$ 103,7 milhões à entidade. O maior deles é, justamente, para a construção do MAR” (FOLHA DE SÃO PAULO, 2019)⁸⁵.

⁸² Não foi possível identificar o montante exato que a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro investiu na construção deste museu.

⁸³ Este livreto explicativo da Operação Urbana “Porto Maravilha” pode ser encontrado online, na sede da CDURP e, também, no centro de visitantes do Pter Mauá, localizado na Praça Mauá.

⁸⁴ Retirado de: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2019/11/diretor-do-museu-de-arte-do-rio-deixa-posto-com-criticas-a-prefeitura.shtml?origin=folha>. Acesso em 03/07/20.

⁸⁵ Retirado de reportagem de Nicola Pamplona para a Folha de São Paulo a 3 de novembro de 2019. Disponível em: <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrada/2019/11/diretor-do-museu-de-arte-do-rio-deixa-posto-com-criticas-a-prefeitura.shtml?origin=folha>. Acesso em 03/07/20.

Sendo assim, sob o efeito de divergências políticas, econômicas e ideológicas o MAR quase fechou suas portas no ano de 2019. Entretanto, finalmente, devido ao investimento da Prefeitura no pagamento dos funcionários e ao repasse de verbas, a crise financeira do museu foi controlada e este segue em funcionamento⁸⁶. Ocorre que para além de querelas políticas relacionadas a específicos governantes, tem-se que este museu construído a partir da junção do Palacete Dom João XI a um edifício modernista que antigamente abrigou o hospital da Polícia Civil, se configura como a representação daquilo que, atualmente, é considerado moderno, cosmopolita e mercadificável e, portanto, que deve estar presente nos espaços reestruturados das cidades capitalistas ao redor do mundo. Isto porque a arte, a cultura e o lazer também foram subsumidos ao mundo da mercadoria e, portanto, também são orientados pela sociedade burocrática de consumo dirigido (LEFEBVRE, 1991). Desta maneira, esses elementos culturais têm expressão no espaço e são nele reproduzidos por meio do consumo. Acerca do modo como a cultura se expressa na dimensão do cotidiano no mundo contemporâneo, em linhas gerais, Henri Lefebvre (1991, p. 94) esclarece que:

Contrariando-se, opondo-se, implicando-se, misturam-se de um lado a satisfação, a procura obstinada do estado “satisfeito”, e, de outro, a insatisfação, o mal-estar. O consumo de espetáculo torna-se espetáculo de consumo. O consumo devorador do passado (obras de arte, estilos, cidades), a saturação rápida e o tédio se encadeiam. A partir daí, como não aspirar à ruptura? Como não querer fugir do cotidiano? Bem entendido, esse desejo, essa aspiração, essa ruptura e essa fuga são rápida e facilmente recuperáveis: organização do turismo, institucionalização, programação, miragens codificadas, colocação em movimento de vastas migrações controladas. Daí decorre a autodestruição do objeto e do objetivo: a cidade pitoresca, a região turística, o museu desaparecem sob o afluxo dos consumidores, que acabam consumindo apenas a sua própria presença e a sua própria acumulação.

Sob esta perspectiva acerca do mundo contemporâneo e a partir do entendimento de como se efetiva o processo de produção e reprodução do espaço analisado até este momento do texto é possível observar que a construção destes equipamentos urbanos mencionados, isto é, o Museu do Amanhã e o MAR, os quais compunham o escopo do projeto da OUCRPRJ, vai ao encontro do ideário de representação no espaço daquilo que se considera como uma cidade moderna e sustentável. Neste sentido, esses conceitos são difundidos como um mantra por todo o globo e, portanto, também para a população carioca e, além disso, para os investidores financeiros e imobiliários.

⁸⁶ Devido à pandemia provocada pelo Corona vírus, desde março de 2020, este museu encontra-se, temporariamente, fechado.

Torna-se fundamental ressaltar que em outubro de 2009 a Cidade do Rio de Janeiro foi eleita sede dos Jogos Olímpicos de 2016 e, portanto, sua imagem e sua representação espacial seriam expostas mundo afora. Neste sentido, é interessante observar que sua escolha à cidade-sede das Olimpíadas aconteceu em outubro de 2009 e a LC 101 que rege a OUCRPRJ foi assinada em novembro deste mesmo ano. Um trecho do EIV da OUCRPRJ (2013, p.7) sinaliza que:

O Porto Maravilha é uma abordagem de cidade nova e moderna. Mais que aos Jogos Olímpicos, servirá ao Cidadão. Sistema viário baseado em automóveis e com ênfase em viadutos e vias expressas em áreas urbanas densas é uma abordagem ultrapassada. Cidade nova e moderna demanda uma mobilidade nova e moderna. Por isto o Porto Maravilha está seguindo uma nova abordagem.

A grosso modo, a abordagem a que o trecho do EIV acima citado se refere é àquela ligada às ideias de sustentabilidade dos edifícios⁸⁷ de “alto padrão”, à utilização de transporte coletivo e, mais precisamente, à implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Assim, a “revitalização” da região portuária como um todo se insere no grupo dos Grandes Projetos Urbanos (GPUs) que, por sua vez, representa o ideário ligado a um tipo de urbanismo contemporâneo concretizado em diversas cidades do mundo, como já sinalizado.

Além disso, a cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016 que também receberia diversos jogos da Copa do Mundo de 2014 deveria estar adaptada às exigências econômicas e culturais que orientam a sociedade contemporânea, cujo pilar fundamental é a propriedade privada e, conseqüentemente, o consumo de toda sorte de mercadorias, inclusive, o espaço enquanto mercadoria peculiar pois é meio, condição e produto (CARLOS, 2017) da reprodução da sociedade e, portanto, da reprodução do capital na medida em que a sociedade mundializada foi estabelecida e se reproduz por meio dos signos, dos símbolos e da práxis engendradas pelo modo de produção capitalista.

Nesta direção, para se consumir o espaço de forma “adequada”, isto é, em seu máximo, é necessário que haja interconexão dos meios de transporte sob as diretrizes daquilo que já foi sinalizado como o conceito de “mobilidade urbana”, elaborado e difundido por meio dos fundamentos e práticas neoliberais e, mais precisamente, pelos documentos do Banco Mundial.

⁸⁷ De acordo com o Art. XVII do §2 da LC 101/2009, o conceito de “sustentabilidade” vai na seguinte linha: “limitar o desperdício energético e de água, estimular o uso de energias limpas (solar, eólica ou célula combustível) e promover o aproveitamento das condições naturais de iluminação e ventilação, “telhados verdes” ou reflexivos de calor, o reaproveitamento de águas pluviais e servidas, a utilização preferencial de insumos ambientalmente certificados; visando a sustentabilidade ambiental e a redução da emissão de gases de efeito estufa (GEEs)”.

Sendo assim, considerou-se necessária a criação de uma via expressa com corredores exclusivos para ônibus que cortasse o território da AEIU da OUCRPRJ. Este tipo de transporte de passageiros realizado por ônibus que trafegam através de um corredor exclusivo é denominado BRT, sigla em inglês para “Bus Rapid Transit”, o qual está sendo implementado ao menos desde os anos 2000 nas grandes cidades capitalistas periféricas. Acerca deste meio de transporte que advém de um modelo viário ainda mais amplo denominado MRT (“Mass Rapid Transit” na sigla em inglês), o documento do Banco Mundial intitulado “Cidades em Movimento” (2003, p.139) esclarece que:

O transporte rápido de massa (MRT) compreende uma série de modais de transporte público urbano que utiliza trilhos específicos ou faixas de uso exclusivo, separado da faixa viária comum aos demais veículos (como metrô, trens suburbanos, veículo leve sobre trilhos e corredores exclusivos de ônibus). Geralmente, possui uma capacidade e um desempenho operacionais superiores aos dos outros meios de transporte público sobre rodas (como ônibus, táxis e transporte alternativo). [...] Em princípio, o MRT consegue contribuir para o cumprimento de todos os principais objetivos da política de desenvolvimento urbano. Pode aprimorar a eficiência da economia urbana pela redução dos custos de viagem e pela manutenção, em níveis mais altos do que os usuais, da atividade no centro da cidade e das economias de aglomeração associadas a este local. Consegue-se reduzir diretamente o impacto sobre a pobreza onde o MRT é o principal meio de transporte dos menos favorecidos e indiretamente pelos benefícios que a prosperidade econômica traz para eles. [...] Na prática, no entanto, esse benefícios nem sempre são atingidos. Os custos são, com frequência, subestimados e os fluxos de passageiros superestimados. O excessivo endividamento ou uso exagerado de recursos municipais para financiar onerosos modais de MRT pode prejudicar a economia local e comprometer outros investimentos de interesse social.

Nesta direção, sob a própria perspectiva do Banco Mundial acerca da possibilidade de implantação deste modais se tornar muito onerosa aos cofres públicos municipais e, no caso da OUCRPRJ, também aos cofres públicos federais, faz-se a partir deste momento a análise do projeto⁸⁸ de implementação do BRT-TransBrasil, o qual serviria como um novo meio de transporte a ser oferecido na região portuária do Rio de Janeiro no âmbito da OUCRPRJ em associação às obras de infraestrutura urbana realizadas para receber as Olimpíadas de 2016 e parte das partidas de futebol que aconteceriam no Rio de Janeiro por conta da Copa do Mundo de 2014.

⁸⁸ Diz-se “projeto” pois, efetivamente, até fins de 2020, esta via expressa de corredores exclusivos para ônibus ainda não estava totalmente pronta e, de todo modo, seu projeto original foi modificado e não funcionará de acordo com as previsões do EIV da OUCRPRJ e, tampouco, do Banco Mundial.

A região portuária da cidade do Rio de Janeiro e, mais especificamente, o espaço onde acontece a operação urbana em foco, teria à disposição o BRT-TransBrasil, um dos quatro BRTs⁸⁹ que o Município do Rio de Janeiro vêm implementando desde sua eleição à sede dos Jogos Olímpicos de 2016 (ver figura 12).

Figura 12: Percurso original do BRT-TransBrasil nas bordas da AEIU da OUCRPRJ. Fonte: CDURP.

De acordo com trecho do EIV (2013, p.41-42) da OUCRPRJ considera-se que:

Densificar o território urbano existente e diversificar a oferta de serviços e equipamentos é a forma mais eficiente de acomodar o crescimento urbano futuro com o aproveitamento de áreas já providas de infraestrutura e maximizar a capacidade do sistema de transportes. E o modelo de mobilidade que foi concebido como função da revitalização vai todo ao encontro do que é mais recomendado atualmente no mundo. [...]. Cabe também citar que os conceitos do Porto Maravilha em termos de mobilidade vão ao encontro do que está preconizado na Lei de Mobilidade Urbana, no estudo “Cidades em movimento” do Banco Mundial, nos escopos de estudos que estão sendo especificados com recursos deste banco, do BID e, principalmente, do BNDES e CEF. **Em síntese, pode-se intuir que: o Porto Maravilha é uma abordagem de cidade nova e moderna; sistema viário baseado em automóveis e com ênfase em viadutos e vias expressas em áreas urbanas densas é uma abordagem ultrapassada;**⁹⁰ cidade nova e moderna demanda uma mobilidade nova e moderna.

Este trecho do EIV da OUCRPRJ vai ao encontro do que fora definido pelo documento do Banco Mundial citado anteriormente. Ocorre que é interessante observar que um “sistema

⁸⁹ Os outros BRTs são: BRT Transcarioca, BRT Transoeste e BRT Transolímpico, todos construídos pelas demandas por integração viária exigidas para receber as Olimpíadas de 2016 e, também, alguns jogos da Copa do Mundo de 2014.

⁹⁰ Grifo nosso.

viário baseado em automóveis e com ênfase em viadutos e vias expressas em áreas urbanas densas” é considerado “uma abordagem ultrapassada”. Isso porque o próprio conceito de MRT elaborado pelo Banco Mundial e implementado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro por meio do BRT é feito utilizando-se de vias expressas. Inclusive porque não há outra maneira de implantar corredores exclusivos de ônibus num espaço urbano a não ser em vias expressas.

Associa-se a isto a ideia de que a manutenção de viadutos seria algo também “ultrapassado”. Desta maneira, observa-se que o conteúdo do documento do Banco Mundial foi “reinterpretado” a fim de justificar a modificação do espaço da região portuária do Rio de Janeiro no que concerne à demolição do Elevado da Perimetral e à possibilidade de não se construir vias expressas com corredores exclusivos para os BRTs, apesar da previsão de sua construção e o uso discursivo e retórico acerca de seus benefícios. Isto porque a concretização deste corredor expresso exclusivo para ônibus não foi efetivada até o ano de 2020.

A 30 de abril de 2015 foi assinado o 8º Termo Aditivo da PPP celebrada entre CDURP e Concessionária Porto Novo S/A, o qual diz respeito à implantação do BRT no perímetro da OUCRPRJ. “O referido corredor expresso – BRT, para alcançar o objeto de estímulo relevante ao transporte coletivo municipal, passará por vias internas da AEIU da Região Portuária e se conectará a importantes vias do centro do Rio de Janeiro” (8º Termo Aditivo, 2015, p.3). Entretanto, o trajeto original do BRT na referida AEIU se mantinha apenas em suas bordas e não adentrava as vias internas, além disto, este trajeto foi definido ainda em 2013, quando da elaboração e publicação do EIV citado e, portanto, observa-se que houve modificação de seu trajeto nos anos que se seguiram.

O 8º Termo Aditivo também definiu o pagamento do montante de R\$ 32.886.514,15 milhões (trinta e dois milhões oitocentos e oitenta e seis mil quinhentos e quatorze reais e quinze centavos) pela CDURP à Concessionária Porto Novo S/A para a implementação deste modal. Torna-se importante sinalizar a verificação de que a 30 de abril de 2014, isto é, um ano antes da assinatura do 8º Termo Aditivo onde se estabeleceu a cobrança acima mencionada a fim de implantar o BRT-TransBrasil no perímetro da OUCRPRJ, o BIRD concedeu um empréstimo ao Governo do Estado do Rio de Janeiro no valor de USD 48 milhões. Segundo o documento de “acordo de empréstimo” (2014, p.6) entre as duas partes citadas, um dos propósitos deste empréstimo era o de:

Fortalecimento do mutuário de sua capacidade de gerenciamento do transporte metropolitano através, *inter alia*: (i) da avaliação e consolidação do já existente sistema de ticket de transporte (Bilhete Único); (ii) a definição de

um plano de ação para a revisão do papel da AMTU-RJ⁹¹; e (iii) o fortalecimento da capacidade institucional da AGETRANSP.⁹²

Não obstante o empréstimo do BIRD ao Governo do Estado do Rio de Janeiro direcionado à resolução de questões relativas ao transporte público, o qual, possivelmente, teve algum montante direcionado ao pagamento do 8º Termo Aditivo assinado um ano depois, o que se observa nos dias atuais é que a implantação do corredor expresso BRT-TransBrasil no perímetro da OUCRPRJ não aconteceu e, tampouco, fora dele, na medida em que suas obras ainda não foram terminadas.

O BRT, por definição, é um ônibus que trafega em via exclusiva e conta com terminais de embarque e desembarque próprios. As obras para sua implantação ao longo da Avenida Brasil já estão avançadas, entretanto, não há recursos para a construção dos dois últimos terminais localizados nas regiões central e portuária, os quais estavam previstos no projeto original, mas não foram sequer mencionados na licitação. O único terminal previsto na licitação feita em 2014 foi o de Deodoro, localizado na zona oeste da cidade e de onde parte o BRT em questão (ver figura 13).

TRAJETO PREVISTO PARA O NOVO CORREDOR

Figura 13: Traçado original do BRT- TransBrasil, 2014. Fonte: Secretaria Municipal de Obras⁹³.

⁹¹ AMTU-RJ significa Agência Metropolitana de Transportes Urbanos do Rio de Janeiro e AGETRANSP significa Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.

⁹² Tradução nossa do original: “Strengthening of the Borrower's metropolitan transport management capacity through, inter alia: (i) the evaluation and consolidation of the existing transportation ticketing system (Bilhete Unico); (ii) the definition of an action plan for the revision of the AMTU-RJ's role; and (iii) the strengthening of the AGETRANSP institutional capacity”. Retirado de: Loan Agreement. Strengthening Public Management and Integrated Territorial Development Technical Assistance Project - Programa de Fortalecimento da Gestão do Setor Público e do Desenvolvimento Territorial Integrado RIO METRÓPOLE PROGESTAO II. Between International Bank for Reconstruction and Development and State of Rio de Janeiro, 30/04/2014.

⁹³ Disponível em: <http://www.antp.org.br/noticias/clippings/comecam-hoje-obras-do-primeiro-lote-do-corredor-transbrasil.html>. Acesso em 10/07/20.

Para a implantação completa do sistema BRT previsto no escopo original do projeto da OUCRPRJ e divulgado por meio de seu EIV, seria necessária a construção dos dois últimos terminais que comporiam este modal, o que concretizaria o ideário de “cidade moderna” difundido pelo Banco Mundial. Entretanto, a construção de cada um desses terminais custará aos cofres públicos municipais a soma de R\$ 100 milhões, e de acordo com o Secretário Municipal de Infraestrutura, Urbanismo e Habitação, Sebastião Bruno, “por restrições no orçamento, só teremos recursos para iniciar essas obras em janeiro de 2020”⁹⁴.

Desta maneira, a restrição orçamentária da Prefeitura fez com se considerasse usar o corredor expresso já construído ao longo da Avenida Brasil para receber o BRT e, portanto, projetado com suas devidas especificidades tais quais portas automáticas nas estações terminais, embarques e desembarques realizados por plataformas elevadas, dentre outras, para receber ônibus comuns na forma do modal BRS (Bus Rapid Service), pois estes também trafegariam pelo corredor expresso já construído. Ocorre que esta modificação geraria alguns problemas operacionais devido à especificidade do corredor exclusivo para o modal BRT. Diante desta questão, a reportagem do Jornal “O Globo”⁹⁵ do dia 13/07/2019 sinaliza que:

A decisão de iniciar a operação do Transbrasil como BRS criou problemas técnicos: as 19 estações do projeto foram planejadas para operar com ônibus articulados, que, ao contrário dos comuns, têm acesso por plataformas elevadas e portas apenas do lado esquerdo. A prefeitura estuda agora como se dará a entrada dos passageiros se forem usados coletivos tradicionais, já que a frota atual de articulados não seria suficiente para operar na via. **Uma das alternativas, segundo fontes do município, seria que os coletivos comuns trafegassem em mão inglesa (no sentido oposto ao resto do tráfego)**⁹⁶. Com isso, o embarque dos passageiros seria na própria via exclusiva, em áreas demarcadas ao lado das novas estações do BRT.

Para além deste “equivoco” lamentável e que foi, de alguma maneira, alertado no documento do Banco Mundial citado anteriormente no que diz respeito ao “uso exagerado de recursos municipais para financiar onerosos modais de MRT pode prejudicar a economia local e comprometer outros investimentos de interesse social”, tem-se que, atualmente, o BRT-TransBrasil tomado como panaceia para a “mobilidade urbana” contemporânea carioca, ainda nem chegou ao espaço onde foi localizado o “Porto Maravilha”. Segundo o EIV da OUCRPRJ

⁹⁴ Retirado de: BRT TransBrasil começara a operar como corredor de BRS para ônibus” por Luiz Ernesto Magalhães em 13/07/2019 para O Globo Rio. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/brt-transbrasil-comecara-operar-como-corredor-de-brs-para-onibus-23804978>. Acesso em 10/07/20.

⁹⁵ IBIDEM.

⁹⁶ Grifo nosso diante da falta de coerência da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro em propor que os ônibus trafeguem em “mão inglesa” no corredor expresso TransBrasil.

elaborado ainda em 2013 para justificar a transformação espacial que viria a ocorrer na região portuária e, também, os gastos públicos, “o BRT TransBrasil em conjunto com outros fatores, também contribuirá para revitalização e reurbanização da zona portuária, uma vez que ajudará na racionalização das linhas de ônibus que alcançam o centro do Rio de Janeiro” (2013, p.60). Não obstante, 11 anos depois da assinatura da LC 101/2009 e mais de cinco anos após a assinatura do 8º Termo Aditivo celebrado entre CDURP e a Concessionária Porto Novo que definiu o pagamento de R\$ 32.886.514,15 milhões (trinta e dois milhões oitocentos e oitenta e seis mil quinhentos e quatorze reais e quinze centavos) para levar o BRT-TransBrasil ao “Porto Maravilha”, é observado que este projeto ainda está longe de se concretizar.

Para além disso, seu percurso não será mais aquele previsto no EIV da OUCRPRJ demonstrado através da figura 12, mas chegará somente até o terminal de ônibus Américo Fontenelle (ver figuras 14 e 15), localizado no bairro da Gamboa, cujas instalações não são apropriadas a receber um ônibus do tipo “BRT”, mas somente aqueles do tipo “BRS”. Isto significa que esta importante parte do projeto que compõe a OUCRPRJ, e que foi “vendida” e divulgada pelo EIV mencionado e por outros materiais propagandísticos relacionados ao “Porto Maravilha”, ainda não se concretizou. Portanto, o que se pode observar atualmente é que as ideias de que “cidade moderna é aquela com modais interligados” na qual “viadutos e vias expressas são uma abordagem ultrapassada”, não passam de retórica e discurso político para justificar uma operação urbana de tamanha envergadura não apenas econômica, mas, sobretudo, social.

Figura 14: Terminal Rodoviário Américo Fontenelle, Gamboa. Destaque para o teleférico do Morro da Providência. Fonte: <http://www.rioterminais.com.br/>

Figura 15: Localização do Terminal Américo Fontenelle dentro do perímetro da AEIU da OUCRPRJ. Fonte: Google Earth..

Deve ser ressaltado que a análise crítica aqui realizada na direção do apontamento das modificações que surgiram com relação ao projeto e, portanto, ao traçado original do BRT-TransBrasil que serviria à população e aos visitantes da região portuária, são realizadas pois a concretude, isto é, o projeto colocado na materialidade, não está de acordo com o que fora previsto pela LC 101/2009, nem pelo EIV da OUCRPRJ elaborado em 2013 e fundamentado por documentos do Banco Mundial. Ademais, este EIV desqualificou a região portuária tomando-a como “ultrapassada” e considerou o modal “BRT” como panaceia para os problemas de mobilidade urbana da área central do Rio de Janeiro. Estes pontos foram usados como justificativas para intervir no espaço onde foi localizada a operação urbana em foco e, mais ainda, para que o Estado brasileiro por meio do MRJ e, mais precisamente, da CDURP, desembolsasse a quantia de R\$ 32.886.514,15 milhões (trinta e dois milhões oitocentos e oitenta e seis mil quinhentos e quatorze reais e quinze centavos), cujo investimento não gerou nenhum benefício à população que mora e/ou trabalha na região portuária e nem à população carioca como um todo (ver figura 16).

Portanto, de acordo com a verificação deste processo algumas questões vêm à tona: Por que se tomou um empréstimo do BIRD? Por que não se fez o “BRS” ao invés de implementar uma obra complexa como a do “BRT” que vem se arrastando desde 2013 e é, sobremaneira, onerosa aos cofres públicos? Seria a implantação do “BRT” uma pressão do Banco Mundial no sentido de homogeneizar e padronizar a cidade do Rio de Janeiro no que concerne aos padrões de circulação viária globais? Esta obra teria o objetivo de facilitar a circulação dos turistas que visitariam a Cidade do Rio de Janeiro durante os Jogos Olímpicos de 2016 e a Copa do Mundo de 2014? E, finalmente, esta obra poderia estar ligada a escolhas

políticas pautadas por outras razões como aquelas apontadas pelas descobertas realizadas, posteriormente, no âmbito das investigações da “Lava Jato”?

Figura 16: Trecho da TransBrasil, localizada na Avenida Brasil, em obras, 2019. Fonte: <https://revistadoonibus.com/2019/07/13/brt-transbrasil-comecara-operar-com-onibus-comum-no-rio/>.⁹⁷

A OU do “Porto Maravilha” também incluiu em seu projeto a implantação de outro MRT, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), com o objetivo de adaptar a cidade às práticas modernas de mobilidade urbana. Sendo assim, em 14 de junho de 2013, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro celebrou mais um contrato de Parceria Público-Privada na modalidade de concessão patrocinada⁹⁸, por um período de 25 anos, com a Concessionária do VLT Carioca S/A composta pelas empresas CCR (24,9317%), Odebrecht Transport (24,9317%), Invepar (24,9317%), RioPar Participações (24,9317%), Benito Roggio Transporte (0,25%- empresa argentina) e RATP (0,022%- empresa francesa). Segundo a prefeitura, “instrumento de uma política global de mobilidade, a tecnologia do Veículo Leve sobre Trilhos está em operação em mais de 400 cidades e em implantação ou desenvolvimento em cerca de 260 cidades distribuídas nos cinco continentes”⁹⁹ e, sendo assim, a implementação deste tipo de transporte deveria acontecer, também, na cidade do Rio de Janeiro.

⁹⁷ Acesso em: 11/07/20.

⁹⁸ Parceria Público-Privada celebrada por meio de contrato de “concessão patrocinada” é aquela em que as tarifas cobradas dos usuários não são satisfatórias para compensar os investimentos realizados pelo parceiro privado. Sendo assim, na concessão patrocinada, o poder público, em adição às tarifas cobradas dos usuários, complementa a remuneração do parceiro privado por meio de aportes regulares orçamentários (contraprestações do poder público). Retirado de: <http://www.pppbrasil.com.br/portal/content/concess%C3%A3o-patrocinada>. Acesso em 11/07/20.

⁹⁹ Retirado de: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=5672318>. Acesso em 11/07/20.

A implementação do VLT que opera três linhas nas regiões central e portuária da cidade do Rio de Janeiro (ver figura 17) foi prevista no escopo das obras de reestruturação propostas para a OUCRPRJ e, também, nas obras relacionadas às reformas urbanas para receber os Jogos Olímpicos de 2016. As obras para implantação do VLT receberam o investimento de R\$ 1.157 bilhão, compostos por R\$ 532 milhões oriundos do Governo Federal por meio do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Mobilidade e R\$ 625 milhões advindos da PPP celebrada entre o Município do Rio de Janeiro e a Concessionária do VLT Carioca S/A. Dentre este montante de R\$ 625 milhões, deve-se destacar que o Município do Rio de Janeiro investiu por meio de “aporte público” o valor de R\$ 532 milhões¹⁰⁰ e, portanto, o investimento privado foi de apenas R\$ 93 milhões. Por sua vez, o Município do Rio de Janeiro ainda deveria pagar dois tipos de contraprestações pecuniárias, a saber: aquela “A” e aquela “B”, as quais significam, respectivamente:

O valor mensal a ser pago pelo Poder Concedente à Concessionária, conforme previsto nos artigos 6º e 7º da Lei Federal nº 11.079/2004¹⁰¹, e, § 1º. do art. 3º da Lei Complementar nº 105/2009, com o objetivo de complementar a Receita Tarifária da Concessionária. Parcela “B” significa o valor a ser pago pelo Poder Concedente à Concessionária quando a arrecadação do Sistema VLT for menor que a Receita Tarifária da Concessionária e/ou valor referente ao risco de demanda, quando houver, conforme configurado na cláusula 10.¹⁰²

Figura 17: Trajeto do VLT nas regiões portuária e central da cidade do Rio de Janeiro. Fonte: https://www.vltrio.com.br/api/mapa_rede_image. Acesso em 12/07/20.

Na perspectiva do que fora acordado por meio deste contrato no que se refere à contraprestação pecuniária “A”, o MRJ acordou em pagar o montante de R\$ 5.959.364,29 (cinco milhões, novecentos e cinquenta e nove mil, trezentos e sessenta e quatro reais e vinte e

¹⁰⁰ Retirado do texto do Contrato de Parceria Público-Privada – PPP – na modalidade Concessão Patrocinada. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, Secretaria Municipal da Casa Civil, 28/11/2012, p.37. Disponível em: <http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/vlt/DOCUMENTOS/Contrato.pdf>. Acesso em 11/07/20.

¹⁰¹ A referida Lei “institui normas gerais para licitação e contratação de parceria público-privada no âmbito da administração pública”. Por sua vez, os artigos 6º e 7º dizem respeito à forma de pagamento das contraprestações pecuniárias às concessionárias. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/lei/111079.htm

¹⁰² Retirado do texto do mesmo Contrato de Parceria Público-Privada citado acima.

nove centavos) “com o objetivo de complementar a Receita Tarifária da Concessionária” (2012, p. 27)¹⁰³.

Torna-se interessante observar a redação do texto deste contrato e, portanto, a retórica que se utiliza em prol do setor privado, por meio da qual o poder público deve complementar uma suposta renda calculada *a priori* por esta concessionária e, portanto, se esta não for alcançada, deve ser complementada com recursos públicos. Mais além, quando se observa o significado da “parcela B”, tem-se que esta é uma segunda complementação que ocorre “nos meses em que houver a caracterização do risco de demanda conforme definido na cláusula 10” (2012, p. 27)”, como mencionado na citação diretamente acima.

Desta maneira, observa-se que os riscos relacionados a esta PPP são assumidos pelo Estado brasileiro, tanto em sua esfera federal como na municipal (na medida em que ambas investiram recursos públicos neste projeto infraestrutural), mas não pelo setor privado representado pela Concessionária do VLT Carioca S/A. A respeito dos riscos assumidos pelos Estados quando da celebração de um contrato do tipo PPP, David Harvey (2005, p.173) sinaliza que:

A atividade de parceria público-privada é empreendedora, pois, na execução e no projeto, é especulativa, e, portanto, sujeita a todos os obstáculos e riscos associados ao desenvolvimento especulativo, ao contrário do desenvolvimento racionalmente planejado e coordenado. Em muitos casos, isso significou que o setor público assumiu o risco, e o setor privado ficou com os benefícios, ainda que haja exemplos onde isso não ocorreu (consideremos, por exemplo, o risco privado assumido na construção do Metrocentre, em Gateshead), tornando arriscada qualquer generalização absoluta. No entanto, presumo que seja essa característica de assunção de risco pelo setor público local (em vez do nacional ou federal) que diferencia a fase atual de empreendedorismo urbana das fases mais antigas de iniciativa cívica, na qual o capital privado parecia, geralmente, muito menos avesso ao risco.

Atualmente, o VLT Carioca tem três linhas em funcionamento que cortam as regiões central e portuária da cidade do Rio de Janeiro e, de fato, é a obra mais bem executada no âmbito da reestruturação viária projetada, no que tange, meramente, ao fato de ter sido terminada e estar em funcionamento (ver figura 18). Ao longo do ano de 2019, o VLT transportou mais de 22 milhões de passageiros, cerca de 30% a mais do que aqueles transportados no ano de 2018¹⁰⁴.

¹⁰³ Retirado do contrato de PPP em questão.

¹⁰⁴ Retirado de: <https://mobilitas.lat/2020/01/12/em-2019-vlt-carioca-transportou-22-milhoes-de-passageiros/#:~:text=O%20sistema%20realizou%20180%20mil,pessoas%20utilizam%20o%20VLT%20diariamente.>

Figura 18: VLT passando pelo Boulevard Olímpico próximo à Praça Mauá. Foto: Marcela Dametto, 2019.

Não obstante o VLT estar em funcionamento e, portanto, nesta perspectiva ser considerado como uma obra exitosa e benéfica à população carioca, deve-se questionar quem utiliza este tipo de transporte que está concentrado apenas nas regiões portuária e central e, desta maneira, abrange uma parte ínfima do território do município do Rio de Janeiro. O preço da passagem para se deslocar através deste modal é de R\$ 3,80, contudo, a população que vive na IRA-Portuária que abrange os bairros do Caju, Gamboa, Santo Cristo e Saúde, os quais têm o VLT passando por seu território, apresenta rendimento domiciliar per capita de R\$ 507,75 (ver página 43) e, portanto, emerge a questão relacionada à capacidade efetiva da população que vive na região portuária em utilizar este modal¹⁰⁵.

Para além da descrição de sua capacidade operacional ou de sua efetiva concretização enquanto obra prevista na LC 101/2009, deve-se destacar que houve a criação de um fundo denominado Caixa Fundo de Investimento Imobiliário VLT, a 13/03/2013, o qual serve como um fundo de intermediação entre a CDURP (e os fundos que a ela convergem, isto é, o FIIPM e o FIIRP) e a Concessionária do VLT, a fim de servir como garantia pública de recursos para a realização das obras de implementação do VLT. Diante disto, observa-se reiteradamente o Estado brasileiro se colocando como garantidor dos possíveis riscos relacionados à execução das obras previstas pela OUCRPRJ, o que vai de encontro à lógica neoliberal tradicional em que o Estado se distancia e se exime da maior parte dos riscos, deixando-os nas mãos da

¹⁰⁵ Esta questão não pôde ser respondida por meio do presente trabalho de pesquisa na medida em que não se configurava como questão fundamental para elaboração da tese de doutoramento. De toda a maneira, esta questão é válida e relevante, podendo ser respondida por trabalho de pesquisa futuro.

iniciativa privada. Ocorre que as preceitos neoliberais tradicionais praticados pelos governos capitalistas a partir dos anos 80 do século passado vêm se desmantelando gradualmente e, atualmente, observa-se a participação massiva do Estado no investimento em reestruturações urbanas realizadas por meio de contratos de PPP em que a maior parte dos recursos advém de fundos públicos.

Finalmente, apresenta-se a análise da construção do Teleférico do Morro da Providência, cuja obra foi responsável pela remoção de 832 famílias desta comunidade localizada no bairro da Gamboa¹⁰⁶. Este teleférico foi construído e era operado pela Concessionária Porto Novo S/A, a mesma responsável por todas as obras infraestruturais realizadas no âmbito da OUCRPRJ, salvo àquelas ligadas ao VLT, o qual tem uma concessionária própria como já sinalizado. O projeto deste teleférico é de responsabilidade da Secretaria Municipal de Habitação por meio do “Programa Morar Carioca de Urbanização de Favelas” e teve sua inauguração a 02 de julho de 2014. Associada à construção do Plano Inclinado¹⁰⁷, estas são as principais intervenções da OUCRPRJ no Morro da Providência e estão incluídas no chamado “Sistema de Ampliação da Mobilidade”.

Supostamente, este teleférico foi construído com o objetivo de ligar o alto do Morro da Providência, onde existia a Praça Américo Brum, ao bairro da Gamboa na estação da “Cidade do Samba” (localizada justamente no sopé deste morro), à Central do Brasil, percorrendo 721m sem a cobrança de tarifas (ver figura 19). Entretanto, sua construção provocou a destruição da Praça Américo Brum que se configurava na mais importante área de lazer das pessoas que vivem neste espaço. Além disto, segundo trecho de artigo publicado por Aécio de Oliveira (2016, s/p):

Os moradores da favela do Morro da Providência nunca foram consultados e informados para avaliar se a construção desses equipamentos de mobilidade era obras prioritárias para eles. A obra do teleférico foi concluída, mas com a mobilização dos moradores, as obras do plano inclinado, que seria feito na escadaria histórica do morro, foi paralisada. Em 2012, a Justiça determinou que enquanto a prefeitura não apresentasse o relatório de impacto de vizinhança e ambiental e o projeto da obra, ela teria que ser de interrompida. Até março de 2016, a prefeitura não cumpriu a determinação da justiça.

¹⁰⁶ Este número foi retirado do “Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/08 e 07/09/2011 e Parecer técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades”. Por: Maurício Campos dos Santos (engenheiro civil) e Marcos de Faria Asevedo (arquiteto). Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: https://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/relatc3b3rio-morro-da-providc3aancia_final-1.pdf. Acesso em 10/07/20.

¹⁰⁷ “Plano Inclinado” é um tipo de transporte implantado em localidades onde há grande declividade e, portanto, nos morros ocupados dos centros urbanos. Este tipo de projeto utiliza, normalmente, uma cabine chamada de “funicular” para levar passageiros da base até o topo do morro. O Rio de Janeiro tem um “Plano Inclinado” em funcionamento no morro Dona Marta localizado no bairro de Botafogo.

Figura 19: Teleférico do Morro da Providência ainda em funcionamento com o edifício da Central do Brasil ao fundo, 2014. Foto: Daniel Silveira, G1¹⁰⁸.

Os recursos para a construção deste teleférico advieram da elaboração do 6º Termo Aditivo ao contrato original de PPP celebrado entre a CDURP e a Concessionária Porto Novo. Neste termo é informado o custo de R\$ 73.764.148,65 milhões (setenta e três milhões setecentos e sessenta e quatro mil cento e quarenta e oito reais e sessenta e cinco centavos) a ser desembolsado pelos cofres públicos do MRJ em favor da concessionária em questão¹⁰⁹. Este montante deveria ser pago por meio de 3 “ordens de início” a contar do primeiro mês de funcionamento deste equipamento público de transporte. A cobrança deste valor, considerado como contraprestação pública mensal adicional é realizada “em razão do Apoio Técnico e operacional da Concessionária ao Poder Concedente que será paga mensalmente conforme Cronograma de Desembolsos abaixo” (2014, p.9)¹¹⁰. A fim de expor o cronograma mencionado, hei-o abaixo (tabela 2):

¹⁰⁸ Disponível em: <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2014/07/teleferico-da-providencia-sera-interligado-ao-brt-transbrasil-rio.html>. Acesso em 13/07/20.

¹⁰⁹ Retirado do texto do Sexto Termo Aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade de Concessão Administrativa, celebrado entre a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro S/A, como Contratante, e a Concessionária Porto Novo S/A, como Contratada, 27/06/2014, p.7.

¹¹⁰ Retirado do mesmo termo aditivo acima mencionado, p.9.

Tabela 2: Cronograma Físico Financeiro -Teleférico.

CRONOGRAMA FÍSICO FINANCEIRO – TELEFÉRICO			
Período	Ordem de Início	Valor Mensal	Somatório
mês 1 ao mês 6	1ª	R\$ 3.888.074,80	R\$ 23.328.448,82
mês 7 ao mês 18	2ª	R\$ 2.101.487,49	R\$ 25.217.849,88
mês 19 ao mês 30	3ª	R\$ 2.101.487,49	R\$ 25.217.849,88
mês 1 ao mês 30	1ª, 2ª e 3ª	N/A	R\$ 73.764.148,65

Fonte: CDURP, 6º Termo Aditivo.

Sendo assim, o Município do Rio de Janeiro por meio da CDURP pagou o montante acima mencionado pelo “apoio técnico e operacional” do Teleférico do Morro da Providência pelo período de 30 meses, o qual foi, justamente, o período em que este modal esteve em funcionamento, a saber: desde julho de 2014 a dezembro de 2016 quando teve seu funcionamento interrompido devido ao encerramento do contrato de PPP referente à operação do teleférico.

Ocorre que este teleférico construído em grande medida para atrair visitantes nacionais e estrangeiros para conhecer a favela mais antiga da cidade durante os Jogos Olímpicos de 2016 (dentre outras circunstâncias) foi, efetivamente, muito útil para os moradores locais e facilitou sobremaneira seu cotidiano. A respeito disto, reportagem veiculada no G1 do Jornal “O Globo” (2019)¹¹¹, relata o que pensa uma moradora desta favela:

Bárbara Gonzaga, que trabalhava como auxiliar de serviços gerais no teleférico, perdeu o transporte e o emprego com o fechamento. “Fica complicado, a gente tem que subir a escadaria da Central, até chegar aqui em cima. O teleférico ajudava muita a gente, mas agora parou e está aí abandonado”.

Devido ao encerramento do contrato celebrado com a Concessionária Porto Novo S/A em dezembro de 2016 e a gestão do novo prefeito, Marcelo Crivella, iniciando-se a 01/01/2017, a Prefeitura informou que faria nova licitação quando houvesse recursos para pagar o valor de R\$ 1,4 milhão mensais para a operação e manutenção deste equipamento¹¹².

Nesta perspectiva, percebe-se que a operação e manutenção de um equipamento de transporte público urbano em uma favela servindo quase que exclusivamente aos seus moradores (pois há pouco fluxo turístico nesta região da cidade, não obstante a reestruturação

¹¹¹ Reportagem de Ana Paula Santos para o G1 do Jornal “O Globo” intitulada “Moradores do Morro da Providência estão sem teleférico há mais de dois anos”. 20/05/2019. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2019/05/20/moradores-do-morro-da-providencia-estao-sem-teleferico-ha-mais-de-dois-anos.ghtml>. Acesso em 17/07/20.

¹¹² Este valor se refere ao ano de 2019.

urbana promovida pela OUCRPRJ) não é interessante ao poder público. Simplesmente, o que se verifica é o abandono deste equipamento que, paradoxalmente, representa a diversificação da mobilidade urbana numa cidade moderna onde os modais estão interconectados e expressam uma “nova abordagem” viária. Sobre isso, trecho do EIV da OUCRPRJ (2013, p.74) aponta que:

O projeto da Zona Portuária prevê um novo paradigma na forma de circulação e acesso, com uso mais intenso dos sistemas de transporte coletivos e meios não-motorizados. Finalmente, cabe situar o Teleférico da Providência, que além de atender à comunidade local, também servirá para integrar a estação Central, onde operam trens, metrô e dois terminais de ônibus (municipal Procópio Ferreira e metropolitano Américo Fontenelle), também atendido pelo BRT TransBrasil e pelo VLT.

Infelizmente para a população que vive no Morro da Providência e que se beneficiou por 30 meses da construção deste novo meio de transporte, o novo paradigma não foi implementado plenamente a fim de ser um equipamento público duradouro para esta comunidade. De acordo com relatos recolhidos de moradores do Morro da Providência e compilados em artigo elaborado em julho de 2019¹¹³ pela organização em prol da Mobilidade Urbana Sustentável intitulada “Mobilize”, tem-se que perto da estação da Central do Brasil:

No seu entorno o cheiro de urina é insuportável. Dentro da parada não havia nenhuma vigilância nesta sexta-feira. Várias latas de cerveja vazias e dois sacos de carvão – um quase cheio e outro vazio – sugerem que o local possa estar sendo utilizado como depósito. Até o letreiro está desgastado. “É dinheiro jogado fora. Em vez de beneficiar a população está deteriorando – reclama o ambulante Rodrigo da Silva, de 26 anos, morador de Duque de Caxias. **O rapaz cuja banca fica ao junto à grade lateral da estação, contou que ele e os colegas costumam se cotizar para pagar a capina do terreno do teleférico para evitar que o mato atraia insetos, como mosquito.** Ele diz que vigilância ali só é vista de vez em quando. Moradora na Providência, a também ambulante Maria José Lima, de 73 anos, lembra que ela e seus colegas trabalhavam no espalho onde hoje está a estação. “Fomos retirados após um incêndio e nunca mais nos deixaram voltar. Depois construíram a estação e o teleférico que ninguém usa” – reclama. No alto do morro, a Estação Américo Brum só não está em estado pior porque é usada como base pelos policiais militares da UPP da Providência. Moradores reclamam do abandono da estrutura e lembram com saudade do tempo em que naquele espaço havia um quadra de esportes. **“O pessoal se encantou com uma fantasia futurista, que de fato ia ser um marco importante para a comunidade. Só que para isso perdemos a nossa quadra, onde tinha campeonatos nos fins de semana. Perdemos nossa área de lazer achando que íamos ganhar um teleférico,**

¹¹³ Artigo elaborado por Geraldo Ribeiro, intitulado “Prefeitura não tem previsão para reativar Teleférico da Providência, parado há mais de dois anos e meio”. 17 de julho de 2019. Disponível em: <https://www.mobilize.org.br/noticias/11682/prefeitura-nao-tem-previsao-para-reativar-teleferico-da-providencia-parado-ha-mais-de-dois-anos-e-meio.html>. Acesso em 17/07/20.

mas o que sobrou mesmo foi esse elefante branco¹¹⁴ – se queixou morador Diego de Deus da Conceição de 30 anos.

A partir da leitura do trecho acima que expressa as falas de moradores do Morro da Providência acerca da construção do teleférico em questão, é possível realizar duas análises a partir do método materialista histórico e dialético, o qual, essencialmente, parte da materialidade se volta à teoria a fim de buscar elementos analíticos para compreender este real e, finalmente, regressa ao real “pensado”, isto é, permite (re)-observar este real a partir do entendimento apreendido por meio da teoria.

Neste sentido, o primeiro grifo no trecho acima citado é analisado à luz do conceito de “individualização da política social” elaborado por Michel Foucault (2008), que traz a ideia de que, no neoliberalismo, na medida em que o Estado se pretende ausente e promove que os indivíduos sejam “empreendedores de si mesmos” (FOUCAULT, 2008), desenvolve-se a ideia de que o Estado ao se eximir dos riscos econômicos e da maior parte de suas responsabilidades perante à sociedade civil que governa, o sujeito individualizado “empreendedor de si mesmo” deve, por conseguinte, se responsabilizar por aspectos da realidade social antes tomados como deveres do Estado.

Isto porque a sociedade contemporânea sofre um processo de individualização resultante da ideologia neoliberal elaborada ainda nos anos de 1930 por Friedrich von Hayek e Ludwig Edler von Mises, dentre outros, mas colocada em prática e propagada somente a partir da década de 1980 pelos governos de Margaret Thatcher na Grã-Bretanha e Ronald Reagan nos Estados Unidos da América.

Isto significa que a difusão do ideário relacionado à individualização do sujeito no que concerne à ideia do “empreendedor de si mesmo”, leva à ideia e à prática do sujeito que realiza a auto-construção de sua casa na periferia ou a manutenção de um equipamento público, por exemplo, devido à sua consciência (advinda da experiência) de que o Estado (e, portanto, os governos que mudam ao longo tempo) não se faz presente e, assim, não cuidará da “coisa pública”. Portanto, seus cuidados (os da “coisa pública”) ficam a cargo do sujeito individualizado. Acerca disso, Michel Foucault (2008, p.197) sinaliza alguns aspectos gerais deste processo:

O instrumento desta política social, se é que podemos chamar isso de política social, não será a socialização do consumo e da renda. Só pode ser, ao contrário, uma privatização, isto é, não se vai pedir à sociedade inteira para garantir os indivíduos contra riscos, sejam os riscos individuais, do tipo doença ou acidente, sejam os riscos coletivos, como os danos materiais, por exemplo; não se vai pedir à sociedade para garantir os indivíduos contra esses

¹¹⁴ Grifos com o intuito de realizar as devidas análises destas falas.

riscos. Vai-se pedir à sociedade, ou antes, à economia, simplesmente para fazer que todo indivíduo tenha rendimentos suficientemente elevados de modo que possa, seja diretamente e a título individual, seja pela intermediação coletiva das sociedades de ajuda mútua, se garantir por si mesmo contra os riscos que existem, ou também contra os riscos da existência, ou também contra essa fatalidade da existência que são a velhice e a morte, a partir do que constitui sua própria reserva privada.

Portanto, a partir da perspectiva de Foucault (2008), Rodrigo (morador do Morro da Providência citado no trecho transcrito na página 86) que junto com seus colegas pagou para capinarem o terreno do teleférico cuja construção, operação e manutenção deveriam estar sob a responsabilidade do Estado por meio do MRJ, inclusive, devido aos vultuosos investimentos públicos realizados para tanto, exerce a função de Estado através de seu ato individual e privado de cuidar da “coisa pública”. Deste modo, Rodrigo coloca em prática o conceito de “individualização do sujeito” difundida de forma gradual e intersticial à sociedade capitalista desde a década de 80 do século XX.

Torna-se interessante perceber que o trecho de Foucault (2008) menciona um “indivíduo que tenha rendimentos suficientemente elevados” e, portanto, que pode garantir a si mesmo e sua família a possibilidade de afastar quaisquer riscos resultantes das práticas concorrenciais neoliberais, principalmente, a demissão provocada pelo sistema concorrencial cada vez mais forte associada à troca de trabalho vivo por trabalho morto agudizada a partir dos anos 2000 devido ao grande avanço tecnológico que a sociedade humana experimenta¹¹⁵. Assim, voltando à situação enfrentada por Rodrigo, morador do Morro da Providência, tem-se que a fim de evitar os riscos relacionados à atração de insetos como mosquitos, devido ao crescimento descontrolado do mato em torno da estação, ele e seus colegas contrataram por si próprios, ou seja, enquanto sujeitos individuais e, individualizados, o serviço de capinagem, o qual deveria ser realizado às expensas do Estado brasileiro por meio de sua esfera municipal e, mais precisamente, pela CDURP¹¹⁶.

A segunda análise se refere ao grifo concernente à fala de Diego de Deus da Conceição, morador do Morro da Providência, na qual afirma que:

O pessoal se encantou com uma fantasia futurista, que de fato ia ser um marco importante para a comunidade. Só que para isso perdemos a nossa quadra, onde tinha campeonatos nos fins de semana. Perdemos nossa área de lazer

¹¹⁵ Michel Foucault não escreve sobre demissões no trecho citado, entretanto, sua teoria abrange também esta questão e, sua fala neste trecho, permite fazer este paralelo e, portanto, esta assumpção.

¹¹⁶ Diz-se CDURP pois é com os recursos provenientes desta companhia estatal que estes serviços seriam pagos, entretanto, pragmaticamente, a execução do serviço em si seria realizada por uma empresa concessionária e não pelo Estado na medida em que se vive um momento histórico em que grande parte dos serviços públicos estão privatizados e, portanto, são executados por empresas privadas através de contratos de PPP.

achando que íamos ganhar um teleférico, mas o que sobrou mesmo foi esse elefante branco.

Importa destacar a consideração de Diego de que a implementação do teleférico no Morro da Providência seria uma “fantasia futurista”, o que revela a descrença em relação à capacidade e/ou à vontade do poder público em disponibilizar um meio de transporte utilizado há mais de um século em diversas cidades do mundo¹¹⁷ e que, portanto, não é uma “fantasia futurista”. Além disto, chama-se a atenção para o fato de que a construção deste teleférico resultou na destruição da Praça Américo Brum, onde se localizava a quadra esportiva em que ocorriam os campeonatos da comunidade.

Desta maneira, tem-se que a construção deste teleférico realizada devido à concretização de uma estratégia estatal de reestruturação urbana nos moldes neoliberais e, portanto, provenientes de diretrizes definidas, principalmente, pelo Banco Mundial por meio do BIRD, foi responsável pela modificação, senão, destruição, do cotidiano dos moradores do Morro da Providência. Isto significa que interesses alheios e distantes dos anseios e das reais necessidades desses moradores foram impostos no espaço onde se realiza a reprodução de suas vidas cotidianas. Acerca disto, Ana Fani Alessandri Carlos (2011, p.55) sinaliza que:

Cada ato e cada prática, realizando-se enquanto momento constitutivo de construção da identidade do homem com o outro em espaços-tempos específicos, evidencia que a realização da vida é a produção prática do espaço, tanto como realidade quanto como possibilidade, constituindo uma identidade que sedimenta a memória. Nessa perspectiva, o espaço produz-se e reproduz-se como materialidade indissociável da realização da vida e, subjetivamente, como elemento constitutivo da identidade social. A vida cotidiana se realiza concretamente a partir de um conjunto de relações que contemplam ações, que, por sua vez, se desenrolam em espaços e tempos determinados e que encerram nossa vida, sem os quais ela não ocorreria. Em primeiro lugar, a casa como espaço da vida privada, umbigo do mundo para o homem, foco a partir de onde se localiza no universo e a partir de onde se tecem suas relações com os outros, isto é, o lugar da habitação que envolve a peça do apartamento ou da casa. Em seguida, a rua, momento em que o privado se abre para o público, para o outro, e para o estranho. A partir dela surge a praça do mercado, centro comercial ou cultural, os lugares sagrados ou simbólicos, os centros de serviços, áreas de lazer ou mesmo de trabalho e correspondem a usos nascidos de uma prática espacial, ligando lugares e pessoas num conjunto de relações que envolvem e permitem que a vida aconteça.

A partir da perspectiva posta pela autora associada à fala do morador Diego, do Morro da Providência e, considerando-se as remoções arbitrárias de 832 famílias perpetradas pela

¹¹⁷ Aparentemente (pois não pesquisou-se aprofundadamente este tema), o Plano Inclinado mais antigo do mundo é o “Plano Inclinado Johnstown” localizada no estado estadunidense da Pensilvânia. Este meio de transporte, também conhecido como funicular, foi concluído em 1891 e se manteve em funcionamento até o ano de 2017.

Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro por meio da Secretaria Municipal de Habitação, é possível observar que a reestruturação urbana da região portuária concretizada por meio da OUCRPRJ levou não só à destruição da casa e, portanto, “do umbigo do homem” como escreve Carlos (2011), mas também da rua, da área de lazer, isto é, de momentos em que o espaço privado se abre para o público. Nesta direção, tem-se o lado perverso da OUCRPRJ (ver figuras 20 e 21).

Figura 20: Praça Américo Brum, espaço onde se realizavam as atividades desportivas cotidianas dos moradores do Morro da Providência. Fonte: Fórum Comunitário do Porto¹¹⁸.

¹¹⁸ Disponível em: <https://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/tag/praca-americo-brum/>

Figura 21: Praça Américo Brum demolida devido às obras para construção do terminal do teleférico. Fonte: Fórum Comunitário do Porto¹¹⁹.

Com o intuito de minimizar esta perversidade, os moradores do Morro da Providência, da Pedra Lisa e das adjacências se uniram a fim de construir um movimento social de resistência à transformação urbana engendrada pela OUCRPRJ, cujo resultado, para eles, acabara sendo a destruição de sua cotidianidade. Houve também o engajamento de acadêmicos e assessores de mandatos parlamentares para constituir o Fórum Comunitário do Porto, movimento de fundamental importância na luta contra às remoções perpetradas pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. A remoção das 832 famílias do Morro da Providência aconteceu sob a alegação de que determinadas moradias estariam sob risco geotécnico ou localizadas em áreas destinadas à urbanização. Neste contexto, em 2011, foi feito um relatório técnico¹²⁰ com o objetivo de analisar e esclarecer as justificativas utilizadas pela prefeitura para remover esta população. A elaboração deste relatório (2011, p.1) é justificada da seguinte maneira:

Essa avaliação se tornou necessária em função da situação de insegurança dos moradores, gerada a partir da ameaça de remoção de um grande número de famílias, ação que seria justificada sob o argumento do “risco” ou das intervenções previstas no projeto de urbanização. Essa ameaça começou a ser veiculada por agentes da Prefeitura/Secretaria Municipal de Habitação desde janeiro deste ano, quando teve início a execução das obras no Morro da Providência, tendo sido acompanhadas da marcação de centenas de casas que

¹¹⁹ Disponível em: <https://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/tag/praca-americo-brum/>

¹²⁰ Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/08 e 07/09/2011 e Parecer técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades. Por: Maurício Campos dos Santos (engenheiro civil) e Marcos de Faria Asevedo (arquiteto). Rio de Janeiro, 2011. Disponível em: https://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/relatc3b3rio-morro-da-providc3aancia_final-1.pdf. Acesso em 14/07/20.

seriam atingidas pela remoção. Ressalta-se que durante todo esse período os moradores não tiveram acesso a qualquer laudo técnico com o mapeamento de risco ou aos projetos que conteriam as especificações das obras previstas, com exceção de uma apresentação superficial realizada pelo Prefeito, durante um evento “festivo” promovido na comunidade em janeiro desse ano, às vésperas, portanto, do início da execução das obras.

A elaboração deste relatório, assim como a publicação de artigos no sítio eletrônico do Fórum Comunitário do Porto aumentou a visibilidade da luta dos moradores da região portuária contra as referidas remoções. Seu conteúdo expõe o processo contraditório de produção do espaço no perímetro da OUCRPRJ, concretamente, simbolicamente e discursivamente. Deve-se tomar em consideração que os interesses dos moradores locais divergem daqueles do poder público, assim como os do Banco Mundial, interessado no “desenvolvimento urbano sustentável” das cidades capitalistas periféricas. Portanto, para estes atores alheios a esta população diretamente afetada pela OU, sua expulsão não significa nada além de números em cálculos de pagamento de indenizações subvalorizadas. Contudo, a expulsão do espaço onde se estabelece o cotidiano (tanto do espaço privado como do público) desta população, significa a confirmação da subsunção da vida à lógica da propriedade privada e do consumo do espaço enquanto mercadoria vendida para o turismo e negociada no mercado financeiro.

Nesta direção, vê-se que esta obra se materializa devido à expectativa de demanda turística, principalmente, àquela relacionada aos Jogos Olímpicos de 2016, e não devido à garantia do direito de mobilidade urbana aos moradores da comunidade em foco, cujo teleférico não funciona desde dezembro de 2016, como já mencionado (ver figuras 22 e 23).

Figura 22: Estação Central do Teleférico do Morro da Providência, 2019. Foto: Fábio Guimarães, Agência O Globo¹²¹.

¹²¹ Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/telefericos-no-alemao-na-providencia-que-surgiram-como-opcao-de-mobilidade-turismo-estao-largados-23807715>

Figura 23: Instalações internas da Estação Central do Teleférico do Morro da Providência, 2019. Foto: Fábio Guimarães, Agência O Globo.¹²²

Para a Prefeitura do Rio de Janeiro e para o Banco Mundial, a construção deste teleférico significava a “ampliação da mobilidade urbana” aplicada de maneira estratégica com finalidades que estão para além do local, e que se conectam a interesses e premissas elaboradas e difundidas mundialmente, as quais, de muitas maneiras, ficam restritas a uma espécie de “éter” em que sua existência se dá na dimensão documental, mas não na real.

Ainda de acordo com o relatório técnico (2011, p. 52-53) elaborado em favor do Fórum Comunitário do Porto, tem-se que:

Ficou comprovado pela análise efetuada na documentação a que se teve acesso referente ao projeto de urbanização e ao mapa de risco das duas comunidades que não há qualquer embasamento técnico que comprove a existência de situações de risco com a abrangência alardeada pela Prefeitura/SMH, que impusesse a remoção de centenas de famílias conforme pretendido, ou, naqueles casos em que de fato se possa atestar a existência de uma situação real de risco, que a única alternativa existente seja o reassentamento das famílias, sem que antes se avalie a viabilidade de execução de obras que venham a reduzir a níveis aceitáveis o risco identificado. Não há também, do ponto vista técnico, qualquer justificativa para que as alternativas adotadas no projeto urbanístico sejam apresentadas como as únicas possíveis, em detrimento de tantas outras soluções técnicas conhecidas e, principalmente, de outras alternativas que surgiriam a partir da discussão do projeto com a comunidade que, com certeza, atenderiam muito melhor às suas necessidades. O caso do Morro da Providência/Pedra Lisa constitui mais um exemplo de como situações de “risco” ou argumentos “técnicos” são apresentados pela Prefeitura/SMH como argumentos definitivos e incontestáveis com a intenção

¹²² Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/telefericos-no-alemao-na-providencia-que-surgiram-como-opcao-de-mobilidade-turismo-estao-largados-23807715>

de colocar as comunidades diante de “fatos consumados” para, assim, justificar sua política de remoções.

Diante do exposto, em última análise, é possível apreender que o processo de produção do espaço concretizado por meio da OUCRPRJ se deu de maneira onerosa, arbitrária e alheia aos interesses da população local. Além disto, o investimento bilionário de recursos públicos federais e municipais em um período histórico crítico, do ponto de vista econômico, se configura como um comportamento estatal sobremaneira arriscado. Torna-se importante destacar que o montante investido pelo setor privado foi ínfimo ou quase nulo (o detalhamento deste montante será apresentado no capítulo a seguir) e que o Estado brasileiro representado por suas esferas federal e municipal se comportou de modo centralizador, controlador e interventor em todas as ações tomadas no âmbito da OUCRPRJ. Ressalta-se, também, o caráter financeirizado de sua participação na medida em que emitiu e adquiriu todos os CEPACs disponibilizados ao setor privado a fim de arrecadar recursos para viabilizar as obras infraestruturais previstas pelo texto da LC 101/2009.

Neste contexto, entra-se no terceiro capítulo em que se analisa o mecanismo de utilização dos CEPACs para construção de empreendimentos dentro do perímetro da OUCRPRJ, em associação à explicitação daquilo que foi, deveras, construído neste espaço. Além disto, analisa-se a materialidade do processo de financeirização da produção do espaço na medida em que se espacializa os CEPACs e aponta-se a relação concreta entre este ativo financeiro e o espaço onde se dá a OUCRPRJ. Na última parte do capítulo, faz-se a análise da interconexão entre os fundos de investimento criados no âmbito desta OU, a saber: FIIPM e FIIRP.

3 O MECANISMO FINANCEIRO DA OUCRPRJ

O presente capítulo será dedicado à análise dos dados relacionados ao mecanismo de financiamento definido na OUCRPRJ, o qual, em última análise, diz respeito à emissão de títulos mobiliários negociáveis em mercado financeiro e lastreados ao solo urbano do espaço onde se estabeleceu esta OU. Para tanto, analisa-se o processo de neoliberalização e, por conseguinte, de financeirização, que promovem este tipo de financiamento. Ademais, será analisada a interconexão entre o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM) e o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP), os quais, em associação, controlam os CEPACs¹²³ e os terrenos do perímetro e se configuram como as entidades financeiras estatais que operam de maneira pragmática o processo de financeirização em análise.

Diante disto, os dados mencionados ao longo do texto e, principalmente, aqueles da introdução, serão resgatados com o intuito de analisá-los pormenorizadamente para desvelar o processo de financeirização ocorrido no âmbito da OUCRPRJ, cujo movimento (processual) não se dá somente devido à sua face financeira e, portanto, muito dinâmica, mas, sobretudo, devido à presença central do Estado brasileiro que atua por meio de suas esferas federal e municipal via fundos de investimento mencionados.

Torna-se importante ressaltar que a assinatura da Lei 101/2009 que rege a OUCRPRJ aconteceu em um contexto de aliança política entre os governos do município e do estado do Rio de Janeiro com o governo federal, fato que facilitou a concretização deste projeto. Além disto, deve-se tomar em consideração que as operações urbanas tinham se tornado, desde a década de 90 do século XX, a panaceia para os problemas de infraestrutura urbana, direcionando sua reestruturação (a urbana) com base num discurso ligado à modernidade e à sustentabilidade, como visto nos variados trechos citados ao longo deste trabalho.

Associada ao discurso de que as operações urbanas remediariam os males urbanos, está a difusão, desde os anos de 1980, do ideário neoliberal por meio do qual o Estado se manteria à distância no que tange às questões sociais. Algumas destas questões tais quais aquelas ligadas ao enfraquecimento dos vínculos trabalhistas por meio dos famigerados processos de “flexibilização” e “terceirização”, e aquelas ligadas à privatização da saúde e do sistema previdenciário são exemplos de práticas neoliberais adotadas pelo Estado brasileiro ao

¹²³ Ressalta-se que estes FIIs controlam os CEPACs na prática no que se refere à sua negociação efetiva com investidores imobiliários e/ou financeiros, por exemplo, mas sua administração está a cargo da Caixa Econômica Federal, instituição financeira que detém a propriedade desses títulos e funciona como um “guarda-chuva” institucional-financeiro da OUCRPRJ na medida em que representa o Estado brasileiro.

longo do tempo, e que possibilitaram sua retirada de questões fundamentais para a garantia e para o desenvolvimento social da nação a partir de investimentos públicos.

Desta maneira, o Estado brasileiro tornado neoliberal afasta-se da obrigatoriedade de investir recursos públicos em matérias de desenvolvimento social e, ao mesmo tempo, promove a penetração do setor privado no atendimento de sua população, estimulando a criação e a utilização cada vez maior de planos de saúde e previdência privados, dentre outros serviços públicos em vias de privatização.

Nesta perspectiva, o Estado se exime do papel de garantidor dos direitos sociais de sua população a fim de se tornar mais “enxuto”. Ao mesmo tempo, no que se refere à promoção e à facilitação do processo de acumulação ampliada de capital, vê-se que os Estados-nação, incluindo o brasileiro, nunca estiveram tão presentes no sistema econômico, atuando não somente como agente regulador, mas como aquele que promove a entrada do capital privado em setores que eram, por excelência, públicos. Para além disto, o Estado se torna um agente ativo e, assim, partícipe do processo de financeirização *per se*.

As premissas neoliberais também vão na direção do empreendedorismo urbano, principalmente, no que tange aos contratos no formato de PPP, o que revela a estreita relação entre Estado e capital privado. Apresenta-se um trecho em que Dardot e Laval (2016, p. 282-283) apontam alguns aspectos do neoliberalismo:

O Estado não se retira, mas curva-se às novas condições que contribuiu para instaurar. A construção política das finanças globais é a melhor demonstração disso. É com os recursos do Estado, e com uma retórica em geral muito tradicional (o “interesse” nacional, a “segurança” do país, o “bem do povo” etc.), que os governos, em nome de uma concorrência que eles mesmos desejaram e de uma finança global que eles mesmos construíram, conduzem políticas vantajosas para as empresas e desvantajosas para os assalariados de seus países. Quando se fala do peso crescente dos organismos internacionais ou intergovernamentais, como o FMI, a Organização Mundial do Comércio (OMC), a OCDE¹²⁴ ou a Comissão Europeia, esquece-se de que os governos que fingem curvar-se *passivamente* a auditorias, relatórios, injunções e diretivas desses organismos são também *ativamente* parte interessada nisso. É como se a disciplina neoliberal, que impõe retrocessos sociais a grande parte da população e organiza uma transferência de renda para as classes mais afortunadas, supusesse um “jogo de máscaras” que possibilita que se jogue sobre outras instâncias a responsabilidade pelo desmantelamento do Estado social e educador mediante a instauração de regras de concorrência em todos os domínios da existência. As grandes instituições internacionais criadas após a Segunda Guerra Mundial (FMI, Banco Mundial, GATT¹²⁵) constituíram os principais vetores de imposição da nova norma neoliberal.

¹²⁴ OCDE é a sigla para “Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico”.

¹²⁵ GATT é a sigla para “General Agreement on Tariffs and Trade” e, na língua portuguesa, significa: “Acordo Geral de Tarifas e Comércio”.

Nesta perspectiva, pode-se pensar que o papel do Estado brasileiro na emissão dos CEPACs se refere à sua posição de subserviência, mas também de aceitação, ao sistema financeiro global, o qual, aliado às instituições internacionais pressiona os Estados na direção do processo de financeirização que, por sua vez, é ancorado nas premissas neoliberais ligadas às desregulamentações e liberalizações econômicas.

Neste momento do trabalho, faz-se a análise do processo de financeirização da produção do espaço localizado no perímetro da OUCRPRJ, que tem como agente fundamental e quase que exclusivo (salvo ínfima porcentagem de inversão de capital privado¹²⁶), o Estado brasileiro.

Contudo, primeiramente, é necessário explicar o que é um Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) e como ele é negociado no âmbito da operação urbana em questão. Segundo trecho do “Edital de leilão de venda no mercado de balcão organizado da BM&FBOVESPA relativamente à colocação secundária de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) de titularidade do CAIXA Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha¹²⁷” (2012, p.13) tem-se que:

Os CEPAC enquanto não vinculados a projeto de edificação para um lote específico, **são valores mobiliários negociados livremente por seu titular¹²⁸**, servindo como meio de pagamento da área de construção que supere os padrões estabelecidos pela legislação de uso e ocupação do solo de um município, até o limite fixado pela lei específica que aprova a operação urbana consorciada.

O trecho acima esclarece que os CEPACs são valores mobiliários¹²⁹ e isto significa dizer que são ativos negociados no mercado financeiro. Além disto, revela que esses ativos podem ser negociados livremente enquanto não forem vinculados a um projeto específico

¹²⁶ O valor exato do investimento privado será apresentado mais adiante, à medida que a análise for desdobrada.

¹²⁷ Disponível em: <http://www.b3.com.br/data/files/7B/70/D2/9D/14542510773C9C1592D828A8/Porto-do-RJ-edital-de-leilao.pdf>. Acesso em 25/07/20.

¹²⁸ Grifo nosso.

¹²⁹ De acordo com o sítio eletrônico da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) <http://www.cvm.gov.br/> –, valores mobiliários são:

I-as ações, debêntures e bônus de subscrição;

II- os cupons, direitos, recibos de subscrição e certificados de desdobramento relativos aos valores mobiliários referidos no inciso II.

III- os certificados de depósito de valores mobiliários

IV- as cédulas de debêntures;

V- as cotas de fundos de investimento em valores mobiliários ou de clubes de investimento em quaisquer ativos;

VI- as notas comerciais;

VII- os contratos futuros, de opções e outros derivativos, cujos ativos subjacentes sejam valores mobiliários;

VIII- outros contratos derivativos, independentemente dos ativos subjacentes; e

IX- quando ofertados publicamente, quaisquer outros títulos ou contratos de investimento coletivo, que gerem direito de participação, de parceria ou de remuneração, inclusive resultante de prestação de serviços, cujos rendimentos advêm do esforço do empreendedor ou de terceiros.

Disponível em: http://www.cvm.gov.br/export/sites/cvm/menu/acesso_informacao/servidores/estagios/2-Materia-sobre-a-CVM-e-o-Mercado-de-Valores-Mobiliarios.pdf. Acesso em 25/07/20.

localizado dentro do perímetro da operação urbana em foco. Deve-se atentar, também, para o fato de que os CEPACs devem ser adquiridos a fim de pagar pela área construída **acima**¹³⁰ dos limites estabelecidos pela legislação urbanística em vigor. Entretanto, é importante ressaltar que a ementa da LC 101/2009 enuncia que esta “modifica o Plano Diretor, autoriza o Poder Executivo a instituir a Operação Consorciada da Região do Porto do Rio e dá outras providências”¹³¹. Nesta direção, o Art. 233-D da referida LC diz que “dentro do perímetro fixado em lei para a realização da Operação Urbana Consorciada poderão ser admitidos usos não permitidos para o local mediante pagamento de contrapartida pela aplicação de Outorga Onerosa de Alteração de Uso”. Isto significa que a aquisição dos CEPACs no âmbito desta OU não se restringe à construção ACIMA ou ADICIONAL aos padrões urbanísticos vigentes, mas também àquela relacionada à modificação do tipo de uso do solo¹³², isto porque “os gabaritos para a área também foram alterados para viabilizar a revitalização da região portuária”¹³³ e, ademais, a própria LC foi responsável pela modificação dos parâmetros urbanísticos definidos previamente pelo Plano Diretor.

Neste sentido, importa destacar que os parâmetros de construção relacionados à aquisição dos CEPACs e, portanto, às possibilidades de aumento construtivo, foram definidos pela LC 101/2009 e têm a função de diferenciar as parcelas do espaço localizadas dentro do perímetro em que a OUCRPRJ está circunscrita a fim de arrecadar recursos de acordo com as especificidades de cada fragmento.

Sendo assim, tem-se que o perímetro da referida OU foi parcelado em três tipos de fragmentos, a saber: “faixas de equivalência”, “setores” e “subsetores”¹³⁴. A faixa de equivalência é um recorte espacial que apresenta parâmetros urbanísticos definidos a fim de gerar um coeficiente que indica a quantidade necessária de CEPACS para se construir em dado espaço do perímetro. Foram definidas 16 faixas de equivalência dentro do perímetro (ver tabela 3 – tabela de conversão), as quais apresentam parâmetros urbanísticos internos diferenciados de acordo com o tipo de empreendimento a ser construído, a saber: residencial e não residencial.

¹³⁰ Grifo nosso.

¹³¹ Retirado do texto da Lei Complementar 101/2009 - <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/lei-complementar/2009/10/101/lei-complementar-n-101-2009-modifica-o-plano-diretor-autoriza-o-poder-executivo-a-instituir-a-operacao-urbana-consorciada-da-regiao-do-porto-do-rio-e-da-outras-providencias>.

¹³² Apesar das alterações do uso do solo serem previstas na LC 101/2009, existe um padrão urbanístico a ser respeitado, o qual foi estabelecido pela própria LC. Este padrão diz respeito, basicamente, às especificidades de cada fragmento do perímetro.

¹³³ Retirado do EIV da OUCRPRJ, p.36, s/d.

¹³⁴ A diferença entre “setores” e “subsetores” é apenas formal e se refere à extensão do fragmento. De fato, o recorte espacial “subsetor” é aquele que serve como base de cálculo para a quantidade de CEPACs necessária para construção dentro do perímetro da OUCRPRJ, junto com a “faixa de equivalência”. Neste sentido, a análise se foca neste dois tipos de fragmento espacial, a saber: “faixa de equivalência” e “subsetor”.

Deve-se considerar que a quantidade de CEPACs necessária à construção de um empreendimento varia de acordo com a localização das faixas de equivalência no perímetro e, também, de acordo com a finalidade do empreendimento como sinalizado acima. Desta forma, a construção de um empreendimento, residencial ou não-residencial, em faixas de equivalência localizadas em áreas consideradas valorizadas ou em processo de valorização, demanda a aquisição de mais CEPACs do que aqueles empreendimentos que estão em faixas de equivalência localizadas em áreas pouco valorizadas ou em processo de desvalorização (ver mapa 2).

Segundo o texto da LC 101/2009 em sua seção VI, Art. 36, § 5º, tem-se que “a conversão dos CEPAC em direito de construir será diferenciada segundo as faixas de equivalência delimitadas e descritas nos Anexos VI e VI-A e atenderá à distribuição do estoque de potencial construtivo adicional constantes da tabela do Anexo VII¹³⁵”. Portanto, segundo este trecho, os CEPACs se localizam nas faixas de equivalência de acordo com a capacidade de distribuição do estoque de potencial construtivo adicional. O texto da LC 101/2009 não faz uso de termos como “valorização” e/ou “desvalorização”, no entanto, estes processos são engendrados a partir do parcelamento deste perímetro e, portanto, estas expressões e os significados que carregam são considerados nesta tese.

Tabela 3: Tabela de Conversão

Setor	Faixa de Equivalência	Área Não Residencial Const. / CEPAC (m2)	Área Residencial Const. / CEPAC (m2)
A	A1	0,40	0,80
B	B1	0,50	0,80
	B2	0,70	1,00
	B3	0,80	1,20
	B4	0,90	1,40
C	C1	0,40	0,80
	C2	0,60	1,00
	C3	0,80	1,40
D	D1	0,50	0,80
	D2	0,60	1,00
	D3	0,70	1,20
	D4	1,00	1,40
E	E1	0,40	1,20
F	F1	1,00	1,40
I	I1	1,00	1,20
J	J1	0,90	1,00
M	M1	0,40	1,00

Fonte: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/EstudodeViabilidade-OUCPRJ.pdf

¹³⁵ O anexo VII da referida LC se refere à “tabela de conversão” e, supostamente, sofreu alteração em sua redação por meio da Lei Complementar nº 125 de 14 de janeiro de 2013. Diz-se, “supostamente”, pois este anexo foi analisado e se mantém idêntico ao elaborado no texto da LC 101/2009.

De acordo com o mecanismo de aplicação do conceito de “faixa de equivalência” no âmbito da OUCRPRJ, tem-se que se um investidor imobiliário quiser construir um empreendimento não-residencial no setor D, faixa de equivalência D1 (ver tabela de conversão e mapa 2), cada CEPAC adquirida lhe permitirá construir 0,50m². Então, se o empreendimento prever uma área de 3.000 m² de construção, tem-se que:

$$0,50 \text{ m}^2 = 1 \text{ CEPAC}$$

$$3.000 \text{ m}^2 = X$$

Portanto, X= 6.000 CEPACs

Sendo assim, a construção deste empreendimento hipotético demandará o consumo de 6.000 CEPACs. Ao mesmo tempo, se este investidor quiser construir um edifício residencial neste mesmo setor e faixa de equivalência mencionados, a razão entre m² construídos e a quantidade de CEPACs é de 0,80m² (ver tabela de conversão). Esta razão é maior do que aquela relativa aos empreendimentos não-residenciais pois a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro pretendia fomentar a construção de edifícios residenciais na região, fato que não se concretizou¹³⁶. Assim, tem-se que:

$$0,80 \text{ m}^2 = 1 \text{ CEPAC}$$

$$3.000 \text{ m}^2 = X$$

Portanto, X= 3.750 CEPACs

Como sinalizado, este exemplo hipotético está localizado no setor D, faixa de equivalência D1, fragmento espacial que fica às margens da Avenida Francisco Bicalho (ver mapa 2 e figura 27), cuja função de ligação entre o centro e a zona sul às zona norte e oeste, assim como aos municípios de Niterói e São Gonçalo, a tornam uma das vias mais importantes da cidade (ver figura 24). Esta avenida foi inaugurada durante o governo do prefeito Francisco Pereira Passos e faz parte da reestruturação urbana conhecida como “Reforma Passos” já mencionada neste trabalho. Antes da reforma, neste sítio se localizava o “Saco de São Diogo”, uma extensa área de manguezal que ia desde a Baía de Guanabara até a atual Praça Onze e, devido às obras para a construção desta avenida, acabou se tornando um canal conhecido como “Canal do Mangue”, o qual separa suas pistas até a atualidade (ver figura 25). Este sítio era naturalmente alagado e diante da pressão, tanto interna como externa, por transformar o Rio de

¹³⁶ De acordo com o EIV da OUCRPRJ (2013, p.35): “A Operação Urbana Consorciada (OUC) é norteada pelos seguintes princípios: a integração da área com a área central da Cidade e o estímulo ao uso residencial possibilitando melhor aproveitamento da estrutura urbana existente”. OBS: destaca-se aqui apenas um dos princípios.

Janeiro em uma cidade moderna, aterrou-se toda a área por meio da construção da avenida em questão, cujo nome advém do engenheiro responsável por seu projeto.

O histórico de ocupação desta avenida é ligado às indústrias que aí se fixaram à época de sua construção, tal como a extinta fábrica de Açúcar Pérola e a Usina do Gasômetro (ver figura 25), além dos armazéns portuários e, posteriormente, quadras de escolas de samba. Assim, as construções que se localizaram em suas margens sempre foram de grandes proporções e ligadas ao capital, não havendo histórico de construção de moradias.

Figura 24: Avenida Francisco Bicalho. Destaque para o Canal do Mangue à esquerda. Fonte: Google imagens

Figura 25: Cartão postal da Avenida Francisco Bicalho no término das obras. Destaque para a Usina do Gasômetro ao fundo à esquerda. Fonte: <http://www.multirio.rj.gov.br/>

Atualmente, devido à sua importante função de conectora rodoviária da cidade, circula diariamente em suas vias um intenso fluxo de automóveis e caminhões que vão em direção às rodovias, além de diversas linhas de ônibus municipais e intermunicipais. Isto porque esta avenida conduz à “Rodoviária Novo Rio”, única rodoviária da cidade. Neste sentido, a Avenida Francisco Bicalho acabou por se configurar numa via quase que exclusivamente rodoviária e expressa devido à escassez de sinais de trânsito e seu grande número de pistas (são seis faixas em cada direção, separadas pelo “Canal do Mangue”). Esta condição obrigou a Prefeitura a instalar algumas poucas passarelas (que recebem pouca ou nenhuma manutenção) para que as pessoas conseguissem atravessar suas duas largas pistas de maneira segura (ver figura 26).

Figura 26: Passarela sobre a Avenida Francisco Bicalho na altura da antiga Estação da Leopoldina. Fonte: Veja Rio, por Pedro Paulo Bastos¹³⁷.

O poder público municipal também não realiza a manutenção dos espaços de circulação de pedestres, isto é, as calçadas que margeiam o Canal do Mangue e aquelas nos extremos da avenida, o que dificulta ainda mais a circulação de pessoas neste espaço. A desativação da Estação da Leopoldina em 2002 (ver figura 26) pode ser uma justificativa para a piora no grau de manutenção oferecido pela Prefeitura na medida em que esta estação garantia a existência da circulação diária de pessoas neste espaço e, portanto, o encontro e a reunião nesta parte da avenida. O fato da Estação da Leopoldina se configurar como espaço de encontro e reunião de pessoas numa avenida cuja vida se concentrava, principalmente, nesta estação e

¹³⁷ Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/blog/as-ruas-do-rio/avenida-francisco-bicalho-zona-portuaria/>

em seu entorno, supostamente pressionava a ação da Prefeitura em prol da garantia de infraestrutura adequada para a circulação das pessoas. Acerca do espaço como lugar de encontro, Henri Lefebvre (2006, p.149) aponta que:

A forma do espaço social é o encontro, a reunião, a simultaneidade. O que se reúne? O que é reunido? Tudo o que há *no espaço*, tudo o que é produzido, seja pela natureza, seja pela sociedade, - seja por sua cooperação, seja por seus conflitos. Tudo: seres vivos, coisas, objetos, obras, signos e símbolos. O espaço-natureza justapõe, dispersa; ela coloca uns ao lado dos outros, os lugares e o que os ocupa. Ele particulariza. O espaço social implica a reunião atual ou possível em um ponto, em torno deste ponto.

A partir da reflexão desenvolvida pelo autor é possível compreender que a Estação da Leopoldina se configurava como um espaço de encontro na movimentada e cinzenta Avenida Francisco Bicalho e, portanto, sua desativação no ano de 2002 serviu como justificativa tácita para o poder público interromper a manutenção da infraestrutura urbana desta avenida.

Apesar da desativação desta estação, local emblemático e de fundamental importância para a manutenção da cotidianidade deste espaço, é importante ressaltar que a Rodoviária Novo Rio localizada no final desta avenida, bem próxima ao porto, cumpre atualmente, à sua maneira, a função de concentrar e reunir as pessoas em seu entorno. Não somente dentro da rodoviária, mas em suas adjacências onde se deu a formação de um comércio informal que oferece artigos de primeira necessidade e, principalmente, alimentícios, àqueles que ali circulam.

Diante do exposto, ressalta-se que tanto a Avenida Francisco Bicalho como a Rodoviária Novo Rio fazem parte do perímetro circunscrito pela OUCRPRJ e, portanto, são alvo da reestruturação urbana prevista pela LC que a rege.

Nesta perspectiva, retoma-se o argumento analítico iniciado na página 101 referente à localização de um empreendimento hipotético no setor D, faixa de equivalência D1 e, portanto, às margens da avenida em foco. A fim de complementar este exemplo, faz-se a análise da construção hipotética de um empreendimento residencial e outro não-residencial na outra margem da Avenida Francisco Bicalho, onde foi localizado o setor M, faixa de equivalência M1 (ver figura 27 e tabela de conversão).

Assim, tem-se que para construir um empreendimento não-residencial em terreno de 2.000m² localizado no setor M, faixa de equivalência M1, é necessária uma determinada quantidade de CEPACs cujo cálculo é abaixo demonstrado:

$$0,40\text{m}^2 = 1 \text{ CEPAC}$$

$$2.000\text{m}^2 = X$$

Portanto, X= 5.000 CEPACs

No que tange à construção de um empreendimento residencial neste mesmo setor e faixa de equivalência, tem-se que:

$$1,00\text{m}^2 = 1 \text{ CEPAC}$$

$$2.000\text{m}^2 = X$$

Portanto, $X = 2.000 \text{ CEPACs}$

O resultado deste cálculo revela o maior fomento à construção de empreendimentos residenciais do lado esquerdo da Avenida Francisco Bicalho (faixa de equivalência M1) na qual a razão m^2/CEPAC é de $1,00\text{m}^2$, enquanto do lado direito desta avenida (faixa de equivalência D1), a razão m^2/CEPAC é de $0,80\text{m}^2$. Em contrapartida, existe maior fomento à construção de empreendimentos não-residenciais na faixa de equivalência D1 (lado direito) haja visto que a razão entre m^2 e CEPAC nesta faixa de equivalência é de $0,50\text{m}^2$. Por sua vez, a faixa de equivalência M1 (lado esquerdo do “Canal do Mangue”) apresenta razão de $0,40\text{m}^2/\text{CEPAC}$ para se construir um empreendimento não-residencial (ver figura 27 e tabela de conversão).

Figura 27: Delimitação da OUCRPRJ por faixas de equivalência com destaque para a Avenida Francisco Bicalho e Rodoviária Novo Rio. Fonte: EIV da OUCRPRJ, s/d.

Desta feita, observa-se o fomento à construção de edifícios comerciais (não-residenciais) do lado direito da Avenida Francisco Bicalho, onde está localizada a faixa de equivalência D1 e há maior proximidade com o núcleo de transformações engendradas pela OUCRPRJ. Isto porque a razão m^2/CEPAC neste fragmento é de $0,50\text{m}^2$, enquanto do lado esquerdo da avenida onde fica localizada a faixa de equivalência M1, tem-se a razão de $0,40\text{m}^2/\text{CEPAC}$ para a construção de empreendimentos comerciais. Isto significa que há um fomento maior, por pouco que seja, à construção de empreendimentos comerciais no espaço mais próximo ao núcleo de transformações definidas pela OU em análise. De todo modo, os dois lados desta avenida (ver figura 28) se tornaram alvo da projeção à construção de edifícios com altos gabaritos. Segundo o EIV da OUCRPRJ (s/d, p.37):

Os setores C, D, E e M terão gabaritos mais altos, por se tratarem de áreas que não interferem na paisagem dos morros arredores e onde se pode alcançar uma maior escala na renovação urbana, que virá a ser referência para o resto da cidade. Assim se conformarão quadras com o gabaritos de 90m, 120m e 150m.

Figura 28: Avenida Francisco Bicalho “requalificada” digitalmente. Fonte: Prefeitura do Rio. IN EIV da OUCRPRJ, p.34.

Nesta perspectiva, é possível apreender que as diferentes razões entre m² construídos e a aquisição de CEPACs se fazem devido ao estímulo à construção de específicos empreendimentos nos diferentes fragmentos espaciais recortados pela LC 101/2009 a partir de suas “vocações”. Segundo trecho do Estudo de Viabilidade da OUCRPRJ (2010, p. 30-31), tem-se que:

A partir do diagnóstico de mercado e do panorama traçado para o mercado de apartamentos e de conjuntos comerciais, a situação paradigma será definida de forma a possibilitar a elaboração do estudo técnico dos valores de mercado. [...]. Considerando que a vocação da região é consolidar a predominância de edifícios residenciais de padrão médio-baixo a médio e de edifícios comerciais de classe A e AA, a área de terreno paradigma será de 2.100,00m² para o uso residencial, enquanto para o uso comercial o terreno paradigma montará em 3.000,00m².

A análise atenta deste trecho revela que considera-se *a priori* a vocação desta região para a construção de empreendimentos residenciais direcionados ao padrão social médio-baixo a médio, enquanto a construção de empreendimentos comerciais deve seguir os padrões A e AA. Esta condição distinta no que tange aos padrões que devem ser seguidos pelos empreendimentos comerciais e residenciais orienta que tipo de espaço se pretende produzir no perímetro desta OU. Isto significa que ao se fixar os parâmetros urbanísticos na construção de

edifícios comerciais no padrão A e AA e edifícios residenciais no padrão social médio-baixo a médio, tem-se a definição apriorística de quem ocupará estes espaços na medida em que os edifícios comerciais serão ocupados por trabalhadores bem remunerados e clientes elitistas, e os residenciais serão ocupados, necessariamente, por moradores pertencentes ao “padrão” médio-baixo a médio.

Se esta pré-condição significasse o real comprometimento na construção de Habitação de Interesse Social e, por isso, a vocação da região tivesse sido assim definida, isto representaria o respeito do poder público, em suas distintas esferas, à população empobrecida que vive neste espaço. De acordo com trecho da “Seção IV- Do Atendimento Econômico e Social da População Afetada” da LC 101/2009, em seu Art.29., tem-se que:

O poder público desenvolverá um programa que garanta o atendimento à população de baixa renda atingida pelas intervenções urbanísticas previstas nesta Lei Complementar, em conjunto com os órgãos municipais, estaduais e federais competentes.

§ 1º A implantação de unidades habitacionais de interesse social poderá ocorrer em todos os setores da Operação Urbana Consorciada.

§ 2º A provisão de habitação de interesse social poderá ser realizada por meio de soluções habitacionais que assegurem o reassentamento da população residente atingida pelas intervenções urbanísticas em áreas de especial interesse social.

Apesar da construção de unidades habitacionais de interesse social estar prevista na LC 101/2009 e poder ser realizada em qualquer fragmento da OU, até o final do ano de 2020 isto não foi acontecido. Nesta perspectiva, deve-se ter em mente que existe um padrão pré-definido pelos agentes produtores do espaço responsáveis pela elaboração dos estudos técnicos e, também, aquele padrão já enraizado no imaginário dos agentes públicos de que o espaço da região portuária é onde vive pessoas de baixa renda, principalmente, nos morros que estão situados dentro do perímetro da OU em foco, a saber: Morro do Pinto, Morro da Providência e Morro da Conceição.

A consciência da existência de uma população pobre residente neste espaço é fundamental e, no mínimo, revela ligação com a realidade concreta. Contudo, no texto da LC em foco não consta a obrigatoriedade da construção de habitação de interesse social e nem um plano de mitigação elaborado devido às remoções arbitrárias perpetradas para executar as obras infraestruturais. Ademais, deve-se ressaltar que esta operação urbana foi financiada com recursos do FGTS, o qual é composto, em parte, com o intuito de financiar a compra da casa própria para o trabalhador contribuinte.

Na perspectiva de que o perímetro desta operação urbana foi parcelado a partir de suas vocações e prováveis perfis, toma-se o exemplo das edificações localizadas no setor A, faixa de equivalência A1 (ver mapa 2 e tabela de conversão), que estão muito próximas à Praça Mauá onde foram instalados o Museu do Amanhã e o MAR. Além disso, ao lado da Praça Mauá está o Morro da Conceição (ver figura 29), espaço de moradia de uma população de baixa renda, mas que é de fundamental importância para a manutenção da tradição e da cultura cariocas na medida em que serve de residência para artistas locais e para os moradores “comuns” deste tradicional morro da cidade.

Figura 29: Escadaria que leva ao Morro da Conceição considerada patrimônio cultural, 2019. Foto: Marcela Dametto.

Importa sinalizar que o parcelamento do perímetro em faixas de equivalência e subsetores também é realizado de maneira a respeitar a paisagem deste fragmento espacial da Cidade do Rio de Janeiro, especialmente, por conta da presença de morros que não poderiam

ser colocados a baixo¹³⁸ e, também, em alguma medida, por respeito à presença de casarios coloniais, os quais foram objeto de ações realizadas pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) a fim de garantir sua conservação. Aponta-se, entretanto, para o fato de que esta condição respeitosa em relação aos espaços tradicionais da região portuária se dá, inclusive e justamente, para vendê-los como produto turístico. Segundo o Estudo de Impacto de Vizinhança [(s/d), p. 379] encomendado pela CDURP, considera-se que:

É possível verificar a partir de uma simples observação, que cada localidade representada simbolicamente por um marco referencial (acidentes geográficos), no caso os morros existentes, possui características – estilos de vida, identidades culturais, resultantes de histórias de vida e memórias individuais ou coletivas ligadas ao local que habitam e sua vizinhança – distintas e singulares. De um modo geral, em conversas informais pelas ruas, verificamos que o Morro da Conceição é considerado aquele que possui maior valor histórico¹³⁹ e cultural, o que está mais preservado e que, portanto, tem um potencial de atração turística diferenciado e já conquistado.

O respeito à paisagem e à configuração espacial existente é, também, concretizado por meio da localização determinada de empreendimentos com gabaritos mais altos e daqueles com gabaritos mais baixos, os quais estão espacializados dentro do perímetro por meio do recorte espacial denominado de “subsetor”¹⁴⁰. Com relação à distribuição de empreendimentos com diferentes gabaritos dentro do perímetro da OU e o respeito às visadas dos morros, seu EIV [(s/d), p.426) explica que:

Com a divulgação da Operação Urbana, e as melhorias previstas para a região, poderá ocorrer valorização dos imóveis e estímulo a negócios imobiliários com expansão dos investimentos na área. A interação entre a paisagem natural e a construída deve ser harmoniosa, criando um vínculo entre o homem e seu habitat. Atualmente existe uma malha urbana que encobre toda a região do empreendimento¹⁴¹, mas não obstrui as visadas privilegiadas dos morros do Pinto, Providência e Conceição com relação ao mar. As futuras edificações devem manter este equilíbrio, visando não afetar negativamente a paisagem da região. Os desenhos de corte abaixo mostram que as possíveis edificações futuras terão um gabarito máximo visivelmente maior do que o atual, o que poderia ser preocupante para os habitantes dos morros. É importante notar, porém, que as áreas de gabarito mais alto estarão localizadas longe das encostas dos morros fazendo assim com que a altura dos novos edifícios não

¹³⁸ Apesar de que muitos morros já foram derrubados no Rio de Janeiro, tendo o desmonte do Morro do Castelo como maior símbolo desta prática, a derrubada de um morro nos dias atuais seria demasiado custosa em termos socioeconômicos e também, sobremaneira, polêmica. Portanto, a derrubada dos morros existentes no espaço onde foi localizado o perímetro da OUCRPRJ não foi uma opção.

¹³⁹ Esta percepção é, deveras, surpreendente, na medida em que o Morro da Providência, que também faz parte do perímetro da OU, é o mais antigo da cidade e onde foi instalado o teleférico ligado a esta reestruturação urbana. Pensando melhor, a instalação do teleférico neste morro deve ter sido, justamente, porque é menos valorizado do que o Morro da Conceição e, portanto, a remoção das mais de 800 famílias foi menos dispendiosa aos cofres públicos no que se refere ao pagamento das indenizações e afins.

¹⁴⁰ O recorte espacial denominado de “subsetor” será analisado de forma detalhada adiante no texto.

¹⁴¹ Aqui utiliza-se a palavra “empreendimento” para se remeter à operação urbana como um todo.

afete diretamente as vistas dos morros em direção ao mar, havendo somente obstruções parciais de visão em certas áreas.

Esta parte do EIV da OUCRPRJ revela que seu projeto buscou manter a vista à Baía de Guanabara que os moradores dos Morros da Conceição, da Providência e do Pinto tinham antes da implementação desta OU e remete a um “desenho de corte”, o qual segue abaixo (figura 30).

Figura 30: Projeção do relevo de parte da região portuária após a construção de empreendimentos acordantes com os gabaritos definidos pela LC 101/2009. Fonte: EIV da OUCRPRJ, p. 426.

Não obstante as boas intenções do estudo citado e, portanto, previstas no projeto da OU, a vista da Baía de Guanabara desde o Morro da Conceição ficou bastante modificada devido aos altos e modernos edifícios comerciais que diante dela se ergueram (ver figura 31).

Figura 31: Vista da parte média do Morro da Conceição em direção à Baía de Guanabara, 2017. Foto: Marcela Dametto.

Além das residências localizadas nos morros existentes no perímetro da OU, há também muitas edificações antigas construídas em finais do século XIX e começo do XX (aquelas respaldadas pelo IPHAN como já sinalizado) que servem de residência a pessoas de renda baixa e, assim, em sua maioria, apresentam baixo grau de manutenção e sua aparência não é considerada “moderna” pelos padrões urbanísticos correntes (figura 32).

Figura 32: Casarios antigos nos arredores da Praça Mauá, 2018. Foto: Marcela Dametto

Estes específicos casarios coloniais estão localizados ao lado da Praça Mauá, cujo montante investido em sua transformação foi sobremaneira elevado no que se refere às construções dos Museus do Amanhã e do MAR, além da sua própria remodelação. Neste fragmento espacial do perímetro da OU, a saber: setor A, faixa de equivalência A1, tem-se a razão entre $m^2/CEPACs$ de $0,40m^2$ para empreendimentos não-residenciais e de $0,80m^2$ para empreendimentos residenciais (ver tabela de conversão e mapa 2). Isto significa que há um maior fomento (ao menos com relação aos parâmetros desta faixa de equivalência) para a construção de empreendimentos residenciais.

Outro espaço tradicional da região portuária que foi respeitado e, inclusive, descoberto durante as obras relacionadas à implementação da OUCRPRJ é o Cais do Valongo. Este cais era onde desembarcavam os africanos escravizados que chegavam ao Rio de Janeiro e, portanto, possui importância fundamental para a história do povo Negro no Brasil.

Este cais desempenhou esta função até 1831 e, ao longo do tempo, devido às construções erguidas sobre ele, ficou soterrado. Em 2012, por conta das obras e escavações realizadas no âmbito OUCRPRJ foi redescoberto e posto a público. Esta importante descoberta arqueológica fez com que a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro elaborasse um dossiê para que este sítio recebesse o título de Patrimônio Histórico da Humanidade emitido pela Unesco (ver figuras 33 e 34), feito que ocorreu em 2017. Sendo assim, felizmente, devido às obras e escavações realizadas durante a implementação da OUCRPRJ veio à tona parte fundamental e, até então, soterrada, da história da chegada do povo Negro no Brasil e nas Américas como um todo.

Figura 33: Cais do Valongo, Patrimônio Cultural Carioca e Patrimônio Histórico da Humanidade, 2019. Foto Marcela Dametto.

Figura 34: Edifício Galpão Docas Pedro II localizado diretamente em frente ao Cais do Valongo¹⁴², 2019. Foto Marcela Dametto.

O Cais do Valongo e o Galpão Docas Pedro II à sua frente estão localizados no setor A do perímetro da OUCRPRJ, assim como no subsetor A4, tipo de recorte espacial que se relaciona à localização e distribuição dos diferentes gabaritos dentro do perímetro da OUCRPRJ. Isso porque o perímetro desta OU foi parcelado em “faixas de equivalência” acordantes com sua valorização atual e potencial (na medida em que a aquisição de um CEPAC possibilita a construção de metragens distintas em cada faixa de equivalência – ver tabela de conversão) e, também, na forma do recorte espacial denominado de “subsetor”.

Sendo assim, além do cálculo relacionado à quantidade necessária de CEPACs a se adquirir de acordo com a localização do empreendimento segundo o parcelamento do perímetro

¹⁴² Este galpão era ocupado pela ONG Ação da Cidadania desde os anos 2000 cuja manutenção era realizada às suas expensas. Quando da descoberta do Cais do Valongo com as obras da OUCRPRJ em 2012 e o interesse da Prefeitura em tornar este espaço Patrimônio Histórico da Humanidade junto à UNESCO, o que de fato aconteceu em 2017, deu-se início um imbróglgio entre a Prefeitura, a União, proprietária do imóvel, e a ONG que investiu milhões de reais em sua recuperação e manutenção ao longo de 18 anos de ocupação do edifício. Além destes atores sociais, existe a comunidade Negra que é a favor da construção do Centro de Referência da Celebração da Herança Africana no galpão por meio de investimentos realizados pelo Ministério da Cultura. Para aprofundamento acerca deste importante processo ver sítio eletrônico do IPHAN, a saber: <http://portal.iphan.gov.br/> e reportagem do Jornal O Globo do dia 08/08/2018 disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/integrantes-da-ong-acao-da-cidadania-protestam-contra-despejo-durante-audiencia-publica-22960562>, dentre outras fontes.

em “faixas de equivalência”, existe o cálculo relacionado aos chamados “Coeficiente de Aproveitamento Básico – CAB” e “Coeficiente de Aproveitamento Máximo – CAM”, que estão ligados ao parcelamento do perímetro em “subsetores”. Estes coeficientes também estão diretamente relacionados à localização do empreendimento dentro do perímetro, assim como as faixas de equivalência, entretanto, se direcionam, especificamente, à capacidade de ocupação, principalmente, no que se refere à localização dos diferentes gabaritos dentro do perímetro da operação urbana em questão.

Nesta perspectiva, seguem tabela (tabela 4) constante do “Anexo V-B” da LC 101/2009 que apresenta os parâmetros urbanísticos por subsetor, e o mapa de subsectores da OUCRPRJ (mapa 3):

Tabela 4: Quadro de parâmetros urbanísticos por subsetor

SUB SETOR	GABARITO metros-pavimentos	TAXA DE OCUPAÇÃO	CAB	CAM
A1	15 – 4	70%	2,80	2,80
A2	11 – 3	70%	2,10	2,10
A3	90 – 30	70%	1,00	8,00
A4	9 – 2	70%	1,00	1,40
A5	11 – 3	70%	1,00	2,10
B1	11 – 3	70%	2,10	2,10
B2	11 – 3	70%	1,00	2,10
B3	18 – 6	70%	1,00	2,80
B4	90 – 30	70%	1,00	8,00
B5	60 – 20	50%	1,00	4,20
B6	11 – 3	70%	1,00	2,10
C1	11 – 3	70%	2,10	2,10
C2	120 – 40	50%	1,00	8,00
C3	150 – 50	50%	1,00	12,00
C4	60 – 20	50%	1,00	4,20
C5	11 – 3	70%	1,00	2,10
D1	150 – 50	50%	1,00	10,00
D2	120 – 40	50%	1,00	8,00
D3	60 – 20	50%	1,00	4,20
D4	11 – 3	70%	1,00	2,10
E1	90 – 30	100%	1,00	11,00
E2	120 – 40	50%	1,00	8,00
E3	15 – 5	70%	1,00	2,80
E4	11 – 3	70%	1,00	2,10
F1	7,5 – 2	70%	1,00	1,40
I1	11 – 3	70%	1,00	2,10
J1	11 – 3	70%	1,00	2,10
M1	150 – 50	50%	1,00	12,00
M2	150 – 50	50%	1,00	10,00
M3	120 – 40	50%	1,00	8,00

Fonte: Anexo V-B da LC 101/2009. Disponível em:

[https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5/\\$FILE/ANEXO%20V-B.pdf](https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/f25edae7e64db53b032564fe005262ef/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5/$FILE/ANEXO%20V-B.pdf). Acesso em 27/07/2020.

Nesta direção, torna-se importante esclarecer como são utilizados os parâmetros do CAB e do CAM na construção de um empreendimento em determinado subsetor e faixa de equivalência do perímetro da OU em questão. A LC 101/2009 define por meio do “quadro de parâmetros urbanísticos por subsetor” constante do Anexo V-B de seu texto, que o CAB é sempre igual a 1,00, salvo exceções em que o CAM é igual ao CAB, como no exemplo do subsetor A1 (ver tabela 4) onde o CAB e o CAM são ambos 2,80.

A legislação que rege a OUCRPRJ permite a construção sobre o terreno de um empreendimento com área construída computável equivalente ao produto entre o Coeficiente de Aproveitamento Básico (CAB) pela área do terreno (Estudo de Viabilidade – OUCRPRJ, 2010, p.11). Ocorre que salvo as exceções constantes na tabela 4, todos os CABs são iguais a 1,00, isto é, são equivalentes à área de quaisquer terrenos. Neste sentido, o cálculo da quantidade necessária de CEPACs a ser adquirida a fim de construir determinado empreendimento se faz por meio da diferença entre CAM e CAB em associação às razões definidas pela tabela de conversão, as quais são variantes de acordo com suas localizações dentro do perímetro da operação urbana.

Toma-se o exemplo de um empreendimento residencial a ser construído no mesmo subsetor onde fica situado o Cais do Valongo demonstrado anteriormente. Sendo assim, este empreendimento hipotético está localizado no subsetor A4 (CAB = 1,00; CAM = 1,40 – ver tabela 4) e na faixa de equivalência A1 (única do setor A – ver tabela de conversão). Imagine-se que este empreendimento residencial será construído sobre um terreno de 1.000m² e a área computável permitida pela legislação da OUCRPRJ equivale ao produto do CAB pela área do terreno. Assim:

$$1.000\text{m}^2 \times 1,00 = 1.000\text{m}^2$$

Portanto, segundo a LC 101/2009 é permitido construir uma área computável de 1.000m² sem a necessidade da aquisição de CEPACs.

Deve-se atentar que o CAM do subsetor A4 é de 1,40 e, portanto, apresenta coeficiente pouco maior do que aquele estabelecido pelo CAB que é de 1,00. Desta maneira, sobre este terreno de 1.000m² pode-se ter uma área construída computável de no máximo 1.400m². Tome-se que este empreendimento utilizará esta área de 1.400m² e, assim, sua área **adicional** ¹⁴³ de construção computável é de 400m². Sendo assim, o cálculo dos CEPACs necessários para construir neste específico fragmento do perímetro é feito sobre os 400m² compostos pela

¹⁴³ Grifo nosso.

diferença entre o CAM e o CAB, ou seja, pela área adicional de construção computável. De acordo com a tabela de conversão, a razão entre m²/CEPAC para empreendimentos residenciais na faixa de equivalência A1 é de 0,80. Portanto, tem-se que:

$$\text{Nº CEPAC} = 400\text{m}^2 / 0,80$$

Portanto, 500 CEPACs são necessários para construir 400m² adicionais neste subsetor e faixa de equivalência.¹⁴⁴

Além disto, sinaliza-se o fato de que o número máximo de pavimentos neste subsetor é de dois num total de nove metros de altura (ver tabela 4) e isto significa que está proibida a construção de empreendimentos com gabaritos altos neste subsetor onde estão localizados o Cais do Valongo, o Galpão Docas Pedro II e a Praça do Comércio.

Em contrapartida, o subsetor A3 apresenta CAB igual a 1,00 e CAM igual a 8,00 (ver tabela 4). Assim, neste subsetor é possível construir um edifício de até 90 metros de altura e 30 pavimentos e foi, justamente, neste subsetor que foi construído o edifício que abriga a sede da L'Oréal do Brasil.

O edifício sede da empresa L'Oréal do Brasil foi construído por meio da modalidade “build to suit”¹⁴⁵ na qual uma construtora ergue um edifício de acordo com as especificidades arquitetônicas e funcionais definidas pela empresa contratante, a qual neste caso é a empresa L'Oréal do Brasil. Nesta direção, torna-se deveras importante ressaltar que os edifícios construídos por meio desta modalidade não são comprados pela empresa contratante, mas sim, alugados, na medida em que há uma tendência a não imobilização de capital na aquisição de um imóvel sede. Acerca desta tendência, Mariana Fix (2007, p.140) explica que:

Assim, os capitalistas do setor produtivo podem mudar de localização mais facilmente, sem sofrer os efeitos da desvalorização, se puderem comprar o valor de uso associado ao capital imobilizado no imóvel que ocupam, com base no pagamento de uma taxa, geralmente o aluguel. É mais vantajoso para eles, portanto, que o capital imobilizado no imóvel pertença a terceiros. Tal vantagem se materializa quando uma fração do capital total circula pelo meio ambiente construído como um “capital fixo do tipo independente”, na definição de David Harvey.

¹⁴⁴ O valor mais atualizado do CEPAC (tendo a própria CDURP como fonte) é de finais de 2018 quando custava R\$ 1.092,96. Portanto, tomando-se este valor, a aquisição de 500 CEPACs para construir tal empreendimento hipotético representaria o custo de R\$ 546.480,00 (quinhentos e quarenta e seis mil quatrocentos e oitenta reais).

¹⁴⁵ O sítio eletrônico <https://www.capitalresearch.com.br/> que promove análises de investimentos financeiros para o público em geral, explica que a modalidade “built to suit – ou construído para servir – é um tipo de contrato de locação. Ele determina que o dono do imóvel (o locador) construa ou faça reformas em conformidade com os desejos do locatário. Em troca, o contratante deve absorver os custos da obra nos pagamentos mensais referentes ao aluguel. Quanto mais longo for o contrato, mais o investimento será diluído nas prestações”. Acesso em 22/08/20. OBS: Deve-se atentar ao fato de que a explicação para uma modalidade de construção imobiliária está presente em um sítio eletrônico ligado ao setor financeiro. Este fato somente comprova a interconexão entre estes dois setores no período histórico contemporâneo.

A partir deste contexto, tem-se que o edifício sede da L'Oréal do Brasil foi erguido com 22 pavimentos no subsetor A3 (ver figura 35), e sua construção consumiu 39.582 CEPACs que foram doados pelo Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, administrado pela Caixa Econômica Federal¹⁴⁶. Não houve negociação de CEPACs no que se refere à construção deste empreendimento e, portanto, nem a esfera municipal nem a federal lograram receber o dinheiro que cobririam os gastos provenientes de seus cofres públicos, tal como fora divulgado quando da justificativa da emissão desses títulos mobiliários no ano de 2010.

Interessa notar que o Cais do Valongo localizado no subsetor A4 onde o CAM é de 1,40 fica diretamente atrás do subsetor A3 onde o CAM é de 8,00, onde foi construído o edifício sede da L'Oréal. Isso pode ser visualizado por meio da figura 34, na qual este edifício fica situado ao fundo e à direita do Cais do Valongo¹⁴⁷.

Figura 35: Edifício sede da L'Oréal do Brasil, 2019. Foto: Marcela Dametto.

¹⁴⁶ As doações de CEPACs feitas pela CEF serão analisadas de maneira mais aprofundada mais adiante. Dados retirados de: Relatório do trimestre findo em 30 de junho de 2016. Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha. Disponível em: <https://fnet.bmfbovespa.com.br/fnet/publico/abrirGerenciadorDocumentosCVM?cnpjFundo=12989974000129>. Acesso em 22/08/20.

¹⁴⁷ Para se ter uma melhor percepção da localização deste edifício, recomenda-se observar o mapa 3.

A partir da análise realizada nesta parte do texto é possível observar que dentro do mesmo setor A e faixa de equivalência A1, há 5 subsetores¹⁴⁸ que apresentam CABs e CAMs bastante diversos (ver tabela 4) e isso significa que numa mesma faixa de equivalência pode haver diferentes gabaritos, diferentes potenciais de ocupação e, portanto, uma maneira plural de ocupação do espaço, ao menos no que tange à sua forma. Além disto, vê-se também que o parcelamento do perímetro da OUCRPRJ foi realizado a fim de negociar CEPACs, porém, fundamentou-se e, assim, aproveitou-se mercadologicamente das especificidades espaciais de cada subsetor e faixa de equivalência.

Após a análise dos diferentes recortes espaciais em que foi parcelado o perímetro da OU e da espacialização de alguns empreendimentos construídos, assim como de espaços que foram mantidos, torna-se possível o avanço da análise no que concerne à produção do espaço por meio do processo de financeirização cujo pilar fundamental é, justamente, a emissão e negociação de CEPACs no âmbito da OUCRPRJ.

A emissão de CEPACs pelo município do Rio de Janeiro com o intuito de viabilizar a OU em foco foi normatizada pelo Decreto nº 32.666 de 11 de agosto de 2010, por meio do qual estabeleceu-se a emissão de CEPACs pelo preço de R\$ 400,00 cada. Ocorre que a 19 de janeiro de 2011, o Prefeito Eduardo Paes sancionou o Decreto nº 33.364 que alterou o Art. 1º do Decreto anteriormente citado no que tange ao aumento do valor dos CEPACs emitidos pelo município. Isto é, este decreto redefiniu o preço unitário dos 6.436.722 (seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois) de CEPACs para R\$ 545,00 cada, os quais compuseram o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP) a partir de março de 2011. Deve ser ressaltado que este FII é coordenado pela CDURP, órgão criado pelo município do Rio de Janeiro e, portanto, jurisdicionado pela esfera municipal do Estado brasileiro.

O aumento de 36,25% no valor do CEPAC pode ter relação com a publicação do Estudo de Viabilidade da OU a 01/09/2010 e, portanto, posterior à emissão dos CEPACs pelo valor de R\$ 400,00. De fato, este estudo apresenta a informação de que era viável negociar os CEPACs pelo valor de R\$ 545,00 e, assim, a Prefeitura aumentou seu preço.

Desta feita, a 13 de junho de 2011, o FIIRP realizou oferta pública de distribuição secundária (por meio da CETIP) desses CEPACs ao preço de R\$ 545,00 cada e a entidade que os comprou foi a Caixa Econômica Federal com recursos provenientes do FGTS. A aquisição

¹⁴⁸ São eles: A1, A2, A3, A4 e A5.

dos CEPACs feita pela CEF foi por meio de lote único e indivisível pelo qual pagou o valor de R\$ 3,5 bilhões.

O investimento de tamanha monta numa OU que, supostamente, contava com investimentos do setor privado na medida em que o contrato de execução foi celebrado no formato de PPP, revelou-se sobremaneira arriscado e desproporcional, porque, além disto, não havia indicativos do mercado imobiliário e/ou financeiro no que se refere ao interesse em investir neste espaço, fosse por meio da construção de empreendimentos ou da aquisição dos CEPACs enquanto ativos financeiros a serem negociados no mercado secundário. Acerca deste cenário incerto em que a CEF adquiriu todo o lote de CEPACs emitido pelo MRJ, o Estudo de Viabilidade (2010, p.118) elaborado a pedido da CDURP apresenta o seguinte gráfico¹⁴⁹:

Gráfico 1: Consumo de CEPAC no cenário otimista.

Fonte: Estudo de Viabilidade da OUCRPRJ, 2010.

De acordo com este gráfico que apresenta um cenário otimista com relação à venda de CEPACs, o estoque desses títulos mobiliários seria consumido em sua plenitude apenas no ano de 2020, isto é, nove anos depois de comprados pela CEF. Ocorre que este cenário otimista é hipotético assim como todo o Estudo de Viabilidade na medida em que este instrumento de análise se baseia, por excelência, em suposições acerca do comportamento do mercado no passado e correntemente. Segundo a introdução do item 5.1 do Estudo de Viabilidade da OUCRPRJ (2010, p.52) intitulado “Determinação da viabilidade dos empreendimentos”, tem-se que:

¹⁴⁹ Seguido ao gráfico há este trecho: “Conclui-se que no cenário otimista o consumo dos 6.436.722 (seis milhões, quatrocentos e trinta e seis mil, setecentos e vinte e dois) CEPAC restantes, ocorrerá no período de 9 (nove) a 10 (dez) anos, sendo importante destacar que nos últimos anos deverá ocorrer maior procura em função da escassez do título no mercado”. Retirado de: AMARAL D’AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES. Estudo de viabilidade da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (OUCRPRJ). A pedido da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), São Paulo, 2010, p.118.

Com a finalidade de demonstrar as vantagens de se investir na área da OUCPRJ com a aquisição de CEPAC serão efetuados estudos de viabilidade econômica de empreendimentos, no âmbito dos subsetores que compõem o seu perímetro, sob a ótica do investidor imobiliário, através de modelos hipotéticos montados com base em situações paradigmas e em premissas estabelecidas anteriormente.

O trecho acima revela que as análises elaboradas pelo Estudo de Viabilidade objetivavam divulgar aos investidores privados “as vantagens de se investir na área da OUCPRJ”. Entretanto, são fundamentadas em premissas hipotéticas e situações paradigmas, não na concretude do processo geográfico em curso.

De toda a maneira, este estudo permite perceber que o Estado brasileiro tinha conhecimento de que o investimento feito na compra de CEPACs poderia gerar retorno de capital aos cofres públicos somente nove anos depois. Deve-se ressaltar que este período histórico (quando da compra dos CEPACs pela CEF em 2011) é notoriamente conturbado devido à crise financeiro-imobiliária engendrada em 2008 nos Estados Unidos da América, cujos efeitos se propagaram por todo o mundo capitalista e, portanto, pelo Brasil.

Nesta direção, é fundamental salientar que o Estado brasileiro estava ciente do risco que assumia quando adquiriu todo o estoque de CEPACs emitido também pelo Estado por meio da esfera municipal do Rio de Janeiro. Vê-se, então, um processo de emissão de títulos mobiliários (ativos financeiros) pela esfera municipal e sua aquisição direta pela esfera federal no que se chama aqui de processo de financeirização intraestatal.

Em contraposição ao cenário otimista apresentado no gráfico anterior, tem-se a apresentação abaixo do cenário pessimista elaborado pelo mesmo estudo:

Gráfico 2: Consumo de CEPAC no cenário pessimista

Fonte: Estudo de Viabilidade da OUCPRJ, 2010.

Este gráfico revela que diante do pior cenário os CEPACs seriam vendidos em sua totalidade num período de 14 anos. Portanto, o Estado brasileiro investiu R\$ 3,5 bilhões na compra de ativos financeiros que apresentavam o risco de serem adquiridos somente depois de um período equivalente a quase quatro mandatos presidenciais, por exemplo, e, assim, sob o efeito de variadas oscilações conjunturais tanto econômicas quanto políticas. Torna-se deveras importante lembrar que a aquisição de todo o lote de CEPACs emitido pelo MRJ a fim de arrecadar recursos para implementar as obras infraestruturais previstas na OUCRPRJ foi realizada com dinheiro oriundo do FGTS, isto é, de um fundo pertencente aos trabalhadores formalmente empregados do país.

Neste sentido, observa-se que o Estado brasileiro por meio da atuação da Caixa Econômica Federal investiu o montante mencionado na compra de ativos financeiros ligados a uma operação urbana que previa reestruturar a região portuária da cidade do Rio de Janeiro tendo como um dos objetivos reformá-la a fim de receber os Jogos Olímpicos de 2016 e os visitantes que viriam à Copa do Mundo de 2014. Entretanto, este objetivo se conforma como álibi do processo de acumulação de capital, nacional e estrangeiro, que usa a produção do espaço para investir capital excedente e promover sua reprodução continuada.

Portanto, sob esta perspectiva, ressalta-se que o discurso acerca da transformação deste espaço devido à necessidade de apresentar uma cidade mais moderna aos espectadores destes eventos esportivos funciona como justificativa para a reestruturação espacial com fins à acumulação de capital, cujas diretrizes (da reestruturação do espaço) são fundamentadas no ideário neoliberal ligado, principalmente, à fluidez na circulação de capital, mercadorias e pessoas através das cidades do mundo capitalista.

Para tanto, foram tomadas medidas locais tendo o Estado como agente principal, porém, influenciado por definições elaboradas alhures por organismos internacionais tais como o Banco Mundial, o COI e a FIFA, sendo estes últimos ligados aos eventos esportivos mencionados.

Neste sentido, a concretização desta “reforma espacial” na região portuária do Rio de Janeiro acabou por funcionar como meio e condição para promover o processo de financeirização através da emissão de ativos financeiros ligados à OU, em que o Estado é o agente principal.

O processo de financeirização da produção do espaço da OUCRPRJ iniciado com a emissão dos CEPACs pelo município do Rio de Janeiro no ano de 2010 foi continuado no momento em que a CEF comprou todo o lote de uma única vez a 13 de junho de 2011. Em 22 de outubro de 2012, a CEF já como detentora de todos os CEPACs emitidos pelo MRJ realiza

leilão de venda no mercado de balcão organizado da BM&FBOVESPA de 100 mil CEPACs com preço unitário de R\$ 1.150,00. Ressalta-se que o preço de cada CEPAC vendido pelo FIIRP à CEF foi de R\$ 545,00. Isto significa que num período de 16 meses o preço do CEPAC aumentou em 111%, a saber: de R\$ 545,00 a R\$ 1.150,00. Ocorre que neste período, os CEPACs ficaram retidos no FIIPM administrado e controlado pela CEF e até o edital de oferta pública realizado em 2012, esses CEPACs não circularam na esfera financeira.

Portanto, observa-se que houve valorização artificial desses títulos feita pela própria CEF que os detinha em seu fundo (FIIPM). Diante deste fato, vê-se um processo de valorização de um ativo financeiro promovido de maneira artificial por uma instituição estatal e, portanto, torna-se possível afirmar que há, de fato, um processo de financeirização estatal e intraestatal no âmbito da OU em foco.

Segundo trecho do edital deste leilão (2012, p.5), tem-se que:

Direitos, vantagens e restrições dos CEPAC: Cada CEPAC conferirá ao seu titular os direitos urbanísticos adicionais de acordo com a Tabela de Conversão. Não obstante os adquirentes de CEPAC possuírem o direito de utilizar os benefícios conferidos a cada título (direitos urbanísticos adicionais), não é possível assegurar a realização de qualquer intervenção no âmbito da OUCPRJ que resulte efetivamente em valorização para a AEIU, bem como não se pode assegurar que eventuais alterações dos contratos celebrados no âmbito da PPP não exerçam ou impactem valorização da AEIU. Uma vez alienados em leilão realizado pelo Ofertante, os CEPAC poderão ser livremente negociados no mercado secundário até o momento em que sejam vinculados a um lote dentro do perímetro da OUCPRJ.

Este trecho é bastante esclarecedor no que se refere ao fato de que a própria CEF, 16 meses após ter adquirido todos os CEPACs do FIIRP, adverte (e, portanto, reconhece) que o investimento na aquisição de CEPACs é arriscado à medida que “não é possível assegurar a realização de qualquer intervenção no âmbito da OUCRPRJ que resulte efetivamente em valorização para a AEIU” (2012, p.5). Além disto, é interessante notar que no leilão de venda de CEPACs realizado pela CEF em 2012 só foram colocados à disposição do mercado de balcão organizado da BM&FBOVESPA o total de 100 mil CEPACs diante dos 6.436.722 (seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois) de CEPACs adquiridos pela CEF apenas 16 meses antes. Neste leilão de 2012 foram negociados 26.086 (vinte e seis mil e oitenta e seis) CEPACs¹⁵⁰ e isto confirma o pouco interesse do mercado imobiliário e/ou financeiro na aquisição desses títulos.

¹⁵⁰ Retirado de “Relatório de despesas do 2º trimestre de 2013”, Caixa Econômica Federal a 15 de agosto de 2013.

Ocorre que o reconhecimento e a advertência sobre os riscos do investimento em CEPACs feitos no trecho acima citado são direcionados aos investidores do setor privado, enquanto a própria CEF, instituição estatal, não considerou arriscado o investimento na compra destes títulos, não obstante a falta de sinalização do setor imobiliário e/ou financeiro no que concerne ao interesse em sua aquisição.

Na medida em que, por ora, já é sabido como se realiza o mecanismo de consumo dos CEPACs dentro do perímetro da OUCRPRJ e, também, onde estes estão retidos que é, justamente, no FIIPM controlado e administrado pela CEF, tem-se que é necessário analisar o que foi construído dentro do perímetro desta operação urbana por meio da aquisição ou da permuta de CEPACs. Portanto, segue o próximo item a compor este trabalho de pesquisa.

3.1 A produção do espaço por meio da financeirização: o que se construiu a partir do consumo de CEPACS na OUCRPRJ?

A partir do entendimento de que os CEPACS são ativos financeiros disponibilizados em mercado secundário com fins à arrecadação de recursos para materializar a operação urbana em foco e, pragmaticamente, também funcionam como certificados necessários à construção de empreendimentos dentro das normas urbanísticas definidas pela LC 101/2009 com o intuito de ordenar setorialmente o espaço do perímetro da OU, torna-se necessário fazer a exposição analítica do que foi, de fato, construído neste espaço por meio da venda ou da permuta de CEPACs. Isto porque a CEF, diante de um cenário mais do que pessimista, em que havia interesse ínfimo na aquisição de CEPACs, decidiu fazer a permuta destes em troca de “frações ideais” que comporiam os futuros empreendimentos.

Além da permuta de CEPACS entre o FIIPM e as incorporadoras responsáveis pelas construções em troca de frações ideais dos futuros empreendimentos, o FIIPM também disponibilizou o terreno necessário para a construção de três dos 11 empreendimentos licenciados desde 2012 até os dias correntes (2020). Isso significa que o FIIPM além de disponibilizar, por meio de permuta, os CEPACS que deveriam ser negociados no mercado financeiro na medida em que foram emitidos com este fim, também disponibilizou terrenos estatais (pertencentes às suas três esferas) à construção dos empreendimentos que consomem CEPACS dentro do perímetro da OU em foco. Nesta direção, um importante Relatório Trimestral da CEF elaborado em 2016¹⁵¹ revela quais empreendimentos receberam CEPACS em forma de permuta e, em alguns casos, também o terreno necessário às suas devidas

¹⁵¹ Retirado de: Relatório do Trimestre findo em 30 de junho de 2016 da Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, o qual está no anexo C deste trabalho.

construções. Assim, a seguir, serão analisados os empreendimentos que receberam CEPACS e/ou terrenos do FIIPM dentre o total dos 11 empreendimentos licenciados no perímetro e apresentados no quadro abaixo elaborado pela CDURP e adaptado a partir dos resultados desta pesquisa:

Quadro 1: Situação atual dos empreendimentos licenciados pela OUCRPRJ¹⁵²

Estoque de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC							
Estoque original de CEPAC						6.436.722	100,00%
Data:	Titular:	Uso:	Sector / Subsector:	Quantidade Residencial	Quantidade Não-Residencial	Quantidade Total	%
24/10/2012	Arrakis Empreendimentos Imobiliários S/A	Comercial e Hotel	B / B5 e B6	0	57.273	57.273	0,89%
31/01/2013	Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S/A	Residencial com lojas	D / D2	66.872	1.759	68.631	1,07%
10/05/2013	TS 19 Participações Ltda	Comercial	B / B4	0	194.490	194.490	3,02%
25/09/2017	* alteração de projeto / acréscimo de área			0	12.298	12.298	0,19%
22/05/2013	Uirapuru Participações Ltda	Comercial	C / C2	0	58.937	58.937	0,92%
29/08/2013	Autonomy GTIS Barão de Tefé Empreend. Ltda	Comercial	A / A1	0	66.162	66.162	1,03%
20/10/2015	* alteração de projeto / acréscimo de área			0	38	38	0,00%
12/10/2013	Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ04 EI Ltda	Hotel	D / D2	0	8.278	8.278	0,13%
11/11/2013	SPE STX Desenvolvimento Imobiliário S/A	Hotel	C / C2	0	4.355	4.355	0,07%
05/06/2014	Edifício Odebrecht RJ S/A	Comercial	C / C2	0	18.601	18.601	0,29%
10/09/2015	* alteração de projeto / acréscimo de área			0	1.668	1.668	0,03%
20/06/2014	Partifib Projetos Imobiliários F55 Ltda	Comercial	C / C2	0	8.738	8.738	0,14%
12/03/2015	TS 22 Participações Ltda (modificado)	Residencial com lojas	A / A3	31.434	4.414	35.848	0,56%
29/04/2015	Barão de Tefé SPE Empr. Imobiliários S/A	Comercial	A / A3	0	39.225	39.225	0,61%
29/04/2016	* alteração de projeto / acréscimo de área			0	357	357	0,01%
Total de CEPAC consumidos				98.306	476.593	574.899	8,93%
Estoque remanescente de CEPAC						5.861.823	91,07%

Legenda: ● empreendimentos que receberam CEPACs em forma de permuta;
 ● empreendimentos que compraram CEPACS;
 ● empreendimentos ainda não construídos;
 ● empreendimentos prontos e em funcionamento;
 ● empreendimentos prontos e desativados;
 ★ empreendimentos que receberam terrenos do FIIPM;

O quadro acima foi elaborado a partir da discriminação da CDURP do total de empreendimentos¹⁵³, consumidores de CEPAC, licenciados no perímetro da OUCRPRJ desde 2012 até o ano corrente (2020) levando em consideração os empreendimentos que receberam CEPACS na forma de permuta com o FIIPM; os que compraram os CEPACS junto ao fundo; aqueles que já estão prontos e em funcionamento; aqueles que estão prontos mas ainda desativados, e aqueles que ainda não foram construídos. Além disto, apresenta-se aqueles

¹⁵² Retirado do quadro intitulado “Estoque de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC” componente do Relatório Trimestral de Atividades – período: outubro, novembro e dezembro de 2019 da CDURP, p. 13, 2019.

¹⁵³ É fundamental destacar que a maior parte dos nomes de incorporadoras apresentados neste quadro elaborado pela CDURP são “nomes-fantasia” e não correspondem, de fato, às empresas do setor imobiliário que construíram os empreendimentos em questão. Ao longo do texto e, portanto, por meio da análise individual de alguns dos empreendimentos (pois não serão analisados os 11 empreendimentos licenciados, mas somente aqueles que apresentam peculiaridades que levam à análise) serão indicados os efetivos responsáveis pelos empreendimentos.

empreendimentos que obtiveram do FIIPM também os terrenos para sua construção¹⁵⁴. De acordo com este quadro, o último licenciamento relacionado à “alteração de projeto/acréscimo de área” se deu em 25/09/2017 e, portanto, observa-se que, desde então, não houve interesse do mercado imobiliário em construir nos fragmentos espaciais onde os CEPACS são demandados, isto é, nas faixas de equivalência definidas por meio da LC 101/2009.

Dentre os 11 empreendimentos licenciados pela CDURP e apresentados no quadro anterior, apenas cinco adquiriram CEPACs por meio de sua compra efetiva, resultando na aquisição total de 135.470 (cento e trinta e cinco mil quatrocentos e setenta) CEPACs. Isto significa que a compra destes títulos do FIIPM gerou uma receita de R\$ 148.063.291,00 (cento e quarenta e oito milhões sessenta e três mil e duzentos e noventa e um reais) aos cofres públicos brasileiros, considerando que o preço atual de cada CEPAC é de R\$ 1.092,96 (um mil e noventa e dois reais e noventa e seis centavos). Estes cinco empreendimentos são: Autonomy GTIS Barão de Tefé Empreendimentos Ltda; SPE STX Empreendimento Imobiliário S/A; Edifício Odebrecht RJ S/A; Partifib Projetos Imobiliários F55 Ltda e TS 22 Participações Ltda. Os seis empreendimentos restantes receberam CEPACS por meio de permuta com o FIIPM, através da qual a incorporadora responsável pelo empreendimento cede uma fração ideal das futuras construções ao FIIPM (ver quadro 1), resultando no total de 439.429 (quatrocentos e trinta e nove mil quatrocentos e vinte e nove) CEPACs permutados. Estes são: Arrakis Empreendimentos Imobiliários S/A; Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S/A; TS 19 Participações Ltda; Uirapuru Participações Ltda; Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda e Barão de Tefé SPE Empreendimentos Imobiliários S/A. Além disto, três empreendimentos receberam do FIIPM os terrenos necessários à sua construção, a saber: Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S/A; TS 19 Participações Ltda e Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda.

Deste modo, verificou-se que o total de CEPACs permutados pela CEF através do FIIPM com os seis empreendimentos em questão equivale ao montante de R\$ 480.278.320,00 (quatrocentos e oitenta milhões duzentos e setenta e oito mil e trezentos e vinte reais), considerando-se o mesmo valor do CEPAC mencionado anteriormente.

Os 439.429 CEPACs permutados pelo FIIPM com os investidores equivalem a 6,8% do total emitido pelo MRJ em 2010 (foram emitidos 6.436.722 – seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois). Em contrapartida, tem-se que os 135.470 CEPACs

¹⁵⁴ Todas as informações acerca dos CEPACS disponibilizados por meio de permuta, assim como a doação dos terrenos, estão disponíveis no “Relatório do Trimestre findo em 30 de junho de 2016” da Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, que está no anexo C deste trabalho.

devidamente adquiridos pelos investidores imobiliários representam 2,1% do total dos CEPACs emitidos pelo MRJ.

Sendo assim, observa-se que dentre os 8,9% de CEPACs consumidos em todo o perímetro da OU desde o primeiro licenciamento (2012) até os dias atuais (outubro de 2020), apenas 2,1% foram adquiridos por meio de pagamento ao Estado brasileiro. Como já sinalizado, isto equivale a R\$ 148.063.291,00 (cento e quarenta e oito milhões sessenta e três mil duzentos e noventa e um reais) de receita pública positiva diante dos R\$ 3,5 bilhões investidos pela CEF na compra dos CEPACs em 2011. Isso significa que a porcentagem de retorno financeiro do investimento de R\$ 3,5 bilhões realizado pela CEF na compra de todos os CEPACS no leilão foi de apenas 4,3%. Ao mesmo tempo, houve a disponibilização de 6,8% dos CEPACS emitidos e também de três terrenos doados pelo Estado brasileiro (pertencentes à União, estado ou Município do Rio de Janeiro) para que os investidores imobiliários obtivessem maiores facilidades na realização de seu processo de acumulação por meio da produção do espaço.

Ressalta-se que esta exposição de valores serve como base analítica para compreender que o investimento feito pelo Estado brasileiro por meio da CEF e, mais precisamente, pelo FGTS, único cotista do FIIPM, gerou um retorno de 4,3% do montante investido apenas na aquisição dos CEPACs. Torna-se fundamental sinalizar que o FIIPM por meio de repasses ao FIIRP realizou o pagamento de R\$ 7.609.000.000,00 (sete bilhões seiscentos e nove milhões de reais)¹⁵⁵ à Concessionária Porto Novo S/A para custear as obras infraestruturais previstas na OUCRPRJ, além de ter realizado diversos pagamentos “extras” originados a partir dos contratos celebrados por meio dos treze (13) termos aditivos ao contrato original de PPP, como já analisado.

Sendo assim, diante destes números, é possível afirmar que esta operação urbana não tem o Estado apenas como provedor principal dos recursos para pagamento às obras infraestruturais previstas no projeto da OUCRPRJ, mas sim, como agente principal de um processo de financeirização por meio tanto da emissão de ativos financeiros (MRJ) como de sua aquisição (CEF). Isto significa que o Estado brasileiro não é apenas controlador e norteador da facilitação da acumulação de capital pelo setor privado, mas, para além disto, é pilar central do processo de financeirização dos recursos públicos, cujo fim é viabilizar a acumulação privada, num movimento chamado nesta tese de financeirização intraestatal.

¹⁵⁵ Este valor consta da página 5 do 1º Termo Aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade de Concessão Administrativa, celebrado entre a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio, como Contratante, e a Concessionária Porto Novo S/A, como Contratada. Rio de Janeiro, 2012. Além disto, este valor aparece frequentemente em outros termos aditivos na “cláusula de ratificação” do contrato celebrado entre estas duas entidades.

Nesta perspectiva, observa-se que o processo de produção espacial que se dá na OUCRPRJ se configura como condição e resultado do processo de financeirização intraestatal promovido pelo Estado brasileiro com recursos públicos à medida que, primeiramente, levou à emissão de títulos mobiliários e à sua compra e, também, promoveu a acumulação de capital financeiro pelo setor imobiliário por meio da construção de empreendimentos corporativos que, por sua vez, levou à formação de Fundos de Investimento Imobiliários e à locação de empreendimentos inteiros como, por exemplo, do edifício da L'Oréal Brasil.

Neste contexto, toma-se novamente este edifício como exemplo de empreendimento que recebeu 39.582 CEPACs¹⁵⁶ permutados com o FIIPM em troca de uma fração ideal da futura construção que, à época, ainda estava no papel. De acordo com trecho do Relatório Trimestral do Caixa FIIPM elaborado pela BOVESPA e datado de 18/06/2018¹⁵⁷, tem-se que:

O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha – FII PM detém uma fração ideal do empreendimento corporativo em permuta pela vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC. A Barão de Tefé SPE Empreendimentos Imobiliários S/A., detentora da fração remanescente do imóvel.

O trecho acima revela que a CEF disponibilizou os CEPACs necessários à construção do edifício sede da L'Oréal, o qual, como já mencionado, é alugado por esta multinacional francesa na medida em que foi construído através da modalidade “build to suit”. Justamente por esta razão, quem detém o resto da fração ideal do empreendimento é a incorporadora responsável pelas obras, a saber: “Barão de Tefé SPE Empreendimentos Imobiliários S/A”¹⁵⁸.

De acordo com informações cedidas pela CDURP¹⁵⁹, o terreno onde está localizado o edifício em questão pertencia à União e estava sob tutela do Ministério da Agricultura e, devido à operação urbana foi cedido à “JPL – Comercial e Agrícola”, empresa responsável pela venda ou, no caso, locação do edifício em questão (ver quadro 2). Ocorre que esta informação não se encontra nos documentos disponibilizados pelo FIIPM, os quais expõem os empreendimentos que tiveram terrenos doados pelo Estado brasileiro, mas sim num documento da CDURP cujo

¹⁵⁶ Retirado de Relatório do Trimestre Findo em 30 de junho de 2016. Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha. Este documento está disponível no anexo C do presente trabalho.

¹⁵⁷ Tal documento está disponível no anexo D do presente trabalho.

¹⁵⁸ A partir deste momento esta empresa será designada apenas como “Barão de Tefé”. Além disto, deve-se atentar para a diferença entre as incorporadoras “Barão de Tefé SPE Empreendimentos Imobiliários S/A” e “Autonomy GTIS Barão de Tefé Empreendimentos Ltda” cujos empreendimentos são distintos (ver quadro 1 para diferenciação).

¹⁵⁹ A autora foi à sede da CDURP e se reuniu com um de seus funcionários. Posteriormente, por meio de troca de e-mails, este mesmo funcionário lhe concedeu informações sobre o uso de CEPACs e o funcionamento da operação urbana como um todo. Por questões éticas, o nome deste funcionário não será revelado em função do direito à proteção da fonte.

acesso é restrito e só foi descoberto devido à investigação realizada para o desenvolvimento desta pesquisa.

Quadro 2: Discriminação dos CEPACs disponibilizados pelo FIIPM.

POC - Terrenos disponibilizados / a disponibilizar no mercado que consomem pelo menos 15% dos CEPAC																	
TERRENOS	ENDEREÇO	ÁREA	SUBSETOR	ATE MÁXIMO	FAIXA DE EQUIVALÊNCIA						CEPAC		DATA AQUISIÇÃO	ORIGEM	STATUS		
		TOTAL	ÁREA	-	CAM		ÁREA	-	RES.	mix	RES.	mix	Calculado	Edital			
JÁ DISPONIBILIZADOS																	
CONAB	Av. Cidade de Lima, 340-350	2.680,00	C2	8,00	21.440,00	C2	1,00	50%	0,60	50%			25.013		0.39%	##### Município	JPL
Ministério da Agricultura	Av. Venezuela, 154-156 e Av. Barão de Tefé, 27	2.500,00	A3	8,00	20.000,00	A1	0,80	20%	0,40	80%			39.375		0.61%	##### União	JPL
Projeto A (5 de 5) - Dação Pagtº CPN	Av. Rodrigues Alves, 743-749	12.840,00	C2	8,00	102.720,00	C1	0,80	40%	0,40	60%			179.760		2.79%	##### Docas	CPN
Projeto B (1 de 2)	Av. Venezuela, 232-264	5.350,00	A3	8,00	42.800,00	A1	0,80	20%	0,40	80%			84.263		1.31%	##### Docas	Tishman
Projeto B (2 de 2)	Av. Venezuela, 194-224	5.350,00	A3	8,00	42.800,00	A1	0,80	20%	0,40	80%			84.263		1.31%	##### Docas	Tishman

Legenda: Destaque para a linha colorida. Fonte: Arquivo interno da CDURP.

Torna-se interessante notar que a empresa “Barão de Tefé”, responsável pela incorporação do empreendimento, não tem seu nome registrado no documento da CDURP acima apresentado como a parte proprietária do terreno, mas sim a “JPL – Comercial e Agrícola”. Portanto, buscou-se compreender o papel da “Barão de Tefé” no processo de construção do empreendimento em questão, cuja definição segue abaixo¹⁶⁰:

É caracterizada (a incorporação) pelo fornecimento de recursos (numerários ou técnicos) para que a obra seja executada e posteriormente vendida. No caso, a incorporadora é responsável pela articulação de todo o empreendimento até o momento da comercialização, enquanto a construtora é contratada para realizar a obra.

Sendo assim, enquanto incorporadora, a “Barão de Tefé” alienou à “Brookfield” 70% do domínio útil do empreendimento “para que nele seja construído prédio com destinação não-residencial, padrão AAA, com 19.225, 55m² de área BOMA sobre os imóveis, com o objetivo de auferir renda por meio de locação não residencial...¹⁶¹”. Nesta direção, a 29 de setembro de 2014, de acordo com o “Instrumento Particular de Alienação Fiduciária de Bem Imóvel em Garantia”¹⁶² firmado entre “Barão de Tefé” e “BPGB-001 Fundo de Investimento Imobiliário-FII ou “Brookfield”¹⁶³, tem-se que:

Foi celebrado o “Instrumento Particular de Construção e Contrato de Locação na Modalidade Built do Suit e Outras Avenças” (“BTS”), posteriormente aditado em 22 de abril de 2015 com a L’Oréal Brasil Comercial de Cosmético Ltda [...], objetivando a construção do Empreendimento sobre os imóveis para,

¹⁶⁰ Retirado de: <http://cnpj.info/BARAO-DE-TEFE-SPE-EMPREENHIMENTOS-IMOBILIARIOS-S-A-R-Sao-Jose-90-PAVMT0-06-Rio-De-Janeiro-RJ-20010020>

¹⁶¹ Retirado de “Instrumento particular de alienação fiduciária de bem imóvel em garantia” assinado a 12 de maio de 2015, item 2, p.2. Disponível em: <https://www.fiduciario.com.br/wp-content/uploads/2019/12/TFSPB1AF-IM%C3%93VELCG.pdf>. Acesso em 10/11/2020.

¹⁶² IBIDEM.

¹⁶³ É deveras interessante notar que a construtora “Brookfield” é tratada no texto mencionado como um Fundo de Investimento Imobiliário e, neste sentido, é possível identificar a forte interligação entre capital financeiro e imobiliário.

em seguida, ser locado à L'Oréal, pelo prazo mínimo de 126 (cento e vinte e seis) meses.

Portanto, observa-se que a “Barão de Tefé” enquanto incorporadora foi responsável pela captação dos recursos financeiros para concretizar o empreendimento em questão, o qual foi erguido pela construtora “Brookfield” e, finalmente, comercializado na forma de locação à L'Oréal Brasil pela “JPL Comercial e Agrícola”¹⁶⁴, nome que consta no quadro da CDURP anteriormente apresentado como daquele que detém a propriedade ou a “tutela”¹⁶⁵ do terreno em questão. Por meio deste exemplo é possível observar a pluralidade de agentes ligados ao setor imobiliário e financeiro (este último representado pelo FII BPGB-001) envolvidos no processo de construção de um empreendimento dentro do perímetro do “Porto Maravilha”. Entretanto, não obstante a verificada presença de agentes do capital privado, seja imobiliário ou financeiro, percebe-se que o Estado brasileiro, por meio do FIIPM, ainda considerou necessária a doação dos CEPACs para construção do empreendimento em questão.

No que se refere ao envolvimento do capital financeiro nos empreendimentos licenciados no perímetro da OUCRPRJ e, neste sentido, a verificável ligação entre capital financeiro e imobiliário estabelecida na contemporaneidade, a qual encontra na produção do espaço uma ótima maneira de se reproduzir, analisa-se o caso do empreendimento “Porto Vista” cuja incorporação imobiliária está a cargo da “Uirapuru Participações Ltda” (ver quadro 1). Por outro lado, a “incorporação financeira” para construção de tal empreendimento foi realizada pela “Global Equity Properties Fundo de Investimento em Participações” cuja arrecadação de aportes particulares oriundos de contribuintes do PREVI (Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil) foi objeto de investigação do Ministério Público Federal (MPF) por meio da Força-Tarefa Greenfield¹⁶⁶. Descobriu-se por meio de tal investigação que:

Entre 2010 até 2014, os acusados [...] geriram de forma temerária a Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (PREVI) para permitir a aprovação do aporte de capital da PREVI, bem como realizar efetivamente tal aporte, no montante de R\$ 81.413.850,50 (oitenta e um milhões, quatrocentos e treze mil, oitocentos e cinquenta reais e cinquenta centavos), em favor do Fundo de Investimentos em Participações Global Equity Properties ¹⁶⁷(FIP Global Equity, FIP, GEP ou FIP), em flagrante prejuízo para a PREVI, que acabou por despender recursos incompatíveis com

¹⁶⁴ É interessante notar que “JPL” significa José Portinari Leão, sócio e presidente da referida empresa.

¹⁶⁵ O quadro da CDURP a que se teve acesso mostra o nome “JPL” na coluna intitulada “status”, no que parece se referir à atual titularidade do terreno. Ocorre que não foi encontrada documentação comprobatória de que a União tenha, efetivamente, cedido este terreno à “JPL”. Neste sentido, considera-se que esta pode ter apenas sua “tutela”.

¹⁶⁶ Retirado de: Ministério Público Federal, Força-Tarefa Greenfield: Procedimento Investigatório Criminal nº 1.16.000.003649/2016-32. Brasília, 24/01/2019. Disponível em: <http://www.mpf.mp.br/df/sala-de-imprensa/docs/denuncia-global-equity>. Acesso em 20/11/2020.

¹⁶⁷ Negrito constante do documento elaborado pelo MPF.

o valor econômico dos ativos cuja participação acionária adquiriu. Os denunciados incorreram, assim, na prática do crime de gestão temerária, tipificado no art. 4º, parágrafo único, Lei nº 7492/86.

Dentre os investimentos realizados pelo Fundo de Investimento em Participações (FIP) acima citado e investigado pelo MPF está o do “Porto Vista – Global Equity Properties” cuja totalidade dos CEPACs necessária à construção do empreendimento foi doada por meio de permuta com o FIIPM em troca de uma fração ideal futura. Mais especificamente, o FIIPM disponibilizou 58.937 CEPACs a tal empreendimento que, entretanto, não foi construído até o momento presente (fins de 2020 – figura 36).

Figura 36: Terreno onde seria construído o empreendimento “Porto Vista”. Fonte: Google Earth, 2020.

O terreno de tal empreendimento está localizado na faixa de equivalência C2 onde a razão CEPAC/m² é de 0,60 (ver tabela de conversão), e no subsetor C2 em que o CAB é 1,00 e o CAM é de 8,00 (ver tabela 4). Isto significa que estes fragmentos espaciais apresentam alta taxa de ocupação, cujo gabarito máximo permitido é de 120m, e razão entre CEPAC e m² (0,60 – tabela 3) relativamente baixa¹⁶⁸, o que indica a tendência à valorização projetada por meio destas normas urbanísticas. Além disto, em termos de localização geográfica relativa (ver figura 37), este terreno fica tanto às margens da Baía de Guanabara como também muito próximo à

¹⁶⁸ Deve-se atentar para o fato de que quanto menor a razão entre CEPAC/m² mais cara é a construção em dada faixa de equivalência. Por exemplo, na faixa de equivalência C1, a razão entre CEPAC/m² é de 0,40 para empreendimentos não-residenciais, enquanto na faixa de equivalência C2 esta razão é de 0,60 como apresentado. Isto significa que cada CEPAC adquirido garante a construção de 0,40m² na faixa C1, enquanto na C2 garante a construção de 0,60m². Portanto, construir na faixa de equivalência C1 é mais caro do que na C2 e, deste modo, pode-se considerar que as faixas de equivalência em que os CEPACs são mais “caros” (porque se constrói numa metragem menor) são aquelas consideradas capazes de gerar maior valorização, ao menos tendencialmente.

Rodoviária Novo Rio e, portanto, se torna tendencialmente valorizável no que concerne às projeções feitas no âmbito da OU em foco.

Figura 37: Localização relativa do terreno onde seria construído o “Porto Vista”. Fonte: Google Earth, adaptado pela autora.

Outro empreendimento a ser analisado é o “Porto Vida Residencial”, projetado e empreendido pela “Odebrecht Infraestrutura” em parceria com as construtoras “OAS Ltda” e “Carioca Engenharia S/A”¹⁶⁹, embora o nome que figure nos documentos oficiais (tanto da CDURP como da CEF) seja o da incorporadora “Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S/A”. Este empreendimento teve os 68.631 CEPACs necessários à sua construção e, também o terreno, permutados com o FIIPM em troca de uma fração ideal futura.

Ocorre que este empreendimento apresenta uma peculiaridade que se refere ao fato de que fora projetado para ser um edifício residencial com 40 andares e 1.333 unidades de apartamentos, das quais 1.000 estavam disponibilizadas prioritariamente para venda aos funcionários públicos do Município do Rio de Janeiro e, inclusive, os servidores interessados em adquirir uma destas unidades começaram a financiá-la ainda em 2013.

Entretanto, até fins de 2020, este edifício ainda permanecia apenas com sua estrutura de concreto e, portanto, nenhum dos servidores/financiadores recebeu sua unidade habitacional. Interessa insistir que este empreendimento teve tanto os CEPACs como o terreno doados (permutados) pela CEF e, assim, as empresas do setor imobiliário mencionadas não precisaram imobilizar seu capital nestes específicos momentos do processo construtivo.

¹⁶⁹ Ressalta-se que estas três empresas, a saber: Odebrecht, OAS Ltda e Carioca Engenharia S/A são, justamente, aquelas que compõem a Concessionária Porto Novo S/A, responsável por realizar todas as obras infraestruturais previstas na OUCRPRJ.

O edifício que viria a ser o “Porto Vida Residencial” (ver figuras 38 e 39) está localizado na faixa de equivalência D2 e subsetor D2, onde existe uma razão entre CEPAC e m² construídos em empreendimento não-residencial de 0,60 (ver tabela de conversão), e uma diferença entre CAB e CAM de 7,00 (ver tabela 4). Estes parâmetros urbanísticos revelam que este fragmento do perímetro da OU apresentava grande potencial de valorização, ao menos idealmente e tendencialmente. Não obstante, o Estado brasileiro por meio do FIIPM disponibilizou os 68.631 CEPACs necessários à sua construção e também o terreno, cuja propriedade era da União¹⁷⁰.

Figura 38: “Esqueleto” do empreendimento “Porto Vida Residencial”. Fonte: Google Earth, 2020.

¹⁷⁰ Informação retirada de arquivo interno da CDURP fornecido à análise da autora.

O condomínio oferecerá também 33 lojas comerciais e 1.333 apartamentos (foto ilustração).

Figura 39: Ilustração digitalizada do projeto do “Porto Vida Residencial”. Fonte: <https://www.odebrecht.com/pt-br/porto-maravilha-comeca-a-ganhar-vida>

Diante disto, verifica-se que o Estado brasileiro promoveu todo o investimento não apenas na promoção das obras infraestruturais da OU, mas também garantiu, na maior parte dos casos (seis casos dentre 11 – ver quadro 1) o suprimento das demandas relacionadas aos investimentos em CEPAC e terreno. Ou seja, o Estado brasileiro por meio do FIIPM cumpriu todos os requisitos necessários para que o setor imobiliário pudesse materializar a construção de um edifício residencial no espaço da OUCRPRJ, indo ao encontro das projeções realizadas para implementação da OU relativas à atração de novos moradores a este fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro. Contudo, como já mencionado, as obras deste empreendimento estão longe de serem concluídas. O EIV da OUCRPRJ (s/d, p.42) indica que:

Como resultado da revitalização da área, e descontando-se a população já existente, prevê-se que haverá num prazo de 15 anos um incremento populacional em relação a essa população da ordem de 301.610 habitantes, englobando a população residente, usuária e flutuante. Para este cálculo foi

considerado que 53% da área de construção total serão destinados ao uso residencial e 47% ao uso comercial¹⁷¹.

De acordo com a Odebrecht¹⁷², um total de mil (hum mil) servidores públicos municipais se interessaram em adquirir uma unidade residencial neste empreendimento, os quais se inscreveram a fim de “participar de um sorteio para definir a ordem de entrega dos documentos para a análise de crédito”¹⁷³. Estas inscrições se deram em evento realizado no ano de 2013, em que estava presente o então Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Eduardo Paes¹⁷⁴, cuja fala foi a seguinte¹⁷⁵: “a zona portuária precisava desse incentivo e é interessante ver como esse empreendimento pode ser estimulador e pioneiro. Queremos construir uma cidade onde as pessoas morem perto do trabalho e não precisem enfrentar o trânsito”.

Interessante notar o quão pueril e rasa é a consideração de Eduardo Paes sobre a produção do espaço e sua potência social, no que se refere à falta de percepção de que o processo de produção espacial não se dá somente a partir da construção concreta de um objeto no espaço, mas sim, é produto de relações sociais que se estabelecem em diversas e distintas escalas tanto cartográficas como geográficas e, nesta perspectiva, é possível tomar sua fala como ingênua ou mesmo cruel... Por outro lado, Ana Fani Alessandri Carlos considera este processo como sendo de maior complexidade. Segundo esta autora (2011, p.70-71):

A noção de *produção do espaço*, como vimos, recai sobre conteúdos e determinações e nos obriga a considerar os vários níveis da realidade enquanto momento diferenciados da reprodução geral da sociedade em sua complexidade. Focalizando a sociedade como sujeito da ação consciente, o Estado como aquele da dominação política, o capital em suas estratégias objetivando sua reprodução continuada (e aqui nos referimos às frações do capital, que são o industrial, o comercial e o financeiro e suas articulações com os demais setores da economia, tais como o mercado imobiliário), e, por fim, os sujeitos sociais que, em suas necessidades/desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação. Esses níveis correspondem aos da prática sócio-espacial real (objetiva e subjetivamente), que ganha sentido como produtora dos lugares encerrando em sua natureza um conteúdo social dado pelas relações sociais que se realizam num espaço-tempo determinado, enquanto processo de produção, apropriação, reprodução da vida, da realidade, do espaço em seus descompassos e, portanto, fundamentalmente, em suas contradições.

¹⁷¹ É fundamental frisar que não houve a construção de nenhum empreendimento residencial no perímetro da OUCRPRJ até fins de 2020.

¹⁷² Retirado de: <https://www.odebrecht.com/pt-br/porto-maravilha-comeca-a-ganhar-vida>. Acesso em 26/11/2020.

¹⁷³ IBIDEM.

¹⁷⁴ Importa mencionar que Eduardo Paes foi reeleito Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro para o mandato que vai de 2021 a 2025.

¹⁷⁵ IBIDEM.

O FIIPM também disponibilizou o terreno e os 8.278 CEPACs necessários à construção do hotel *Holiday Inn* (ver figura 40). pela incorporadora/construtora “Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda” (ver quadro 1). A construção deste empreendimento já foi finalizada, entretanto, atualmente (2020) o edifício está ainda desativado, não abrigando nenhum tipo de atividade e tampouco o hotel *Holiday Inn* que fora anunciado pela Prefeitura como um empreendimento imobiliário de sucesso que atrairia novos investimentos ao “Porto Maravilha”.

Figura 40: Imagem do empreendimento erguido pela “Odebrecht Realizações Imobiliárias RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda”. Fonte: Google Earth, 2020.

Cabe sinalizar que o empreendimento em questão está localizado na faixa de equivalência D2 (ver quadro 1 e tabela 3) onde CEPAC/m² para empreendimentos não-residenciais é de 0,60, e no subsetor D2 (ver tabela 4), no qual o CAB é de 1,00 e o CAM é de 8,00, tendo 120m como gabarito máximo permitido, o que corresponde a um edifício de 40 pavimentos. Assim como no caso do empreendimento “Porto Vista” localizado no subsetor C2, em que se considerou grande tendência à valorização de acordo com os parâmetros urbanísticos nele definidos, tem-se que a localização do terreno onde foi erguido o empreendimento da Odebrecht em foco, também revela as projeções à valorização quando se observa seus parâmetros urbanísticos. Sua localização próxima à Baía de Guanabara e à Avenida Francisco Bicalho também indicam esta tendência.

Sob esta perspectiva, pode-se observar que o Estado brasileiro por meio do FIIPM, disponibilizou os CEPACS e o terreno para a “Odebrecht Realizações Imobiliárias” construir seu empreendimento em um fragmento espacial da cidade do Rio de Janeiro alvo de vultuosos investimentos devido à OUCRPRJ, cujo um dos resultados pragmáticos foi a transformação do

do cotidiano de incontáveis famílias que tiveram suas vidas modificadas devido às obras infraestruturais realizadas ao longo de 10 anos de intervenção urbanística. No que se refere ao empreendimento em questão, tem-se que o FIIPM disponibilizou 8.278 CEPACS e o terreno pertencente à União¹⁷⁶ à construção de algo que ainda não desempenha nenhuma função social e, desta maneira, é possível afirmar que sua construção serviu ao investimento do excedente de capital oriundo dos setores imobiliário e financeiro tendo o processo de produção espacial como condição, meio e produto da acumulação de capital.

Deve-se destacar que no primeiro semestre de 2016, o FIIPM recebeu R\$ 60.580,34 (sessenta mil quinhentos e oitenta reais e trinta e quatro centavos) referente “às parcelas de pagamento pela venda de unidades hoteleiras do empreendimento “*Holiday Inn* Porto Maravilha”¹⁷⁷ e, assim, obteve algum retorno pelo investimento público dedicado à garantia da acumulação de capital pela Odebrecht.

A “Odebrecht Realizações¹⁷⁸” também é responsável pela construção do complexo “Porto Atlântico”, constituído pelo “Porto Atlântico Leste” (figura 41) e “Porto Atlântico Oeste”, empreendimentos distintos cuja ligação estabelecida com o FIIPM no que se refere à doação de CEPACS também o é.

Figura 41: “Porto Atlântico Leste” visto da Via Binário do Porto. Fonte: Google Earth, 2020.

¹⁷⁶ Informação retirada de arquivo interno da CDURP.

¹⁷⁷ Retirado de: Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha. Relatório Anual. São Paulo, 2016.

¹⁷⁸ Segundo o quadro 1, o empreendimento “Porto Atlântico Leste” tem como incorporadora responsável a empresa “Arrakis Empreendimentos Imobiliários S/A”, sendo o primeiro a ser listado. Ocorre que esta empresa fundada em 2008 é subsidiária da “Organização Odebrecht” e, mais precisamente, da “Odebrecht Realizações Imobiliárias S/A”.

O “Porto Atlântico Leste” é composto por três torres¹⁷⁹, sendo duas corporativas e uma hoteleira que abriga o “Novotel RJ Porto Atlântico”. Este complexo fica localizado no subsetor B5¹⁸⁰, cujos parâmetros urbanísticos (ver tabela 4) são os seguintes: CAB = 1 e CAM = 4,20, os quais autorizam a construção de empreendimentos de até 60m de altura e, portanto, 20 pavimentos. Para sua incorporação neste fragmento espacial do perímetro, a “Odebrecht Realizações Imobiliárias S/A” recebeu em forma de permuta com o FIIPM o total de 57.273 CEPACs em troca de uma fração ideal do empreendimento. Esta quantidade de CEPACs equivale ao montante de R\$ 64.837.045,10 (sessenta e quatro milhões oitocentos e trinta e sete mil, quarenta e cinco reais e dez centavos) se for tomado em consideração o preço do CEPAC no ano de 2012, quando ocorreu o licenciamento desta obra, que era de R\$ 1.132,07¹⁸¹ (um mil cento e trinta e dois reais e sete centavos).

Neste sentido, em valores da época do licenciamento, os cofres públicos brasileiros deixaram de receber o referido montante com o intuito de estimular a Odebrecht a construir no perímetro da OUCRPRJ.

O empreendimento “Porto Atlântico Oeste”, chamado de “Edifício Novocais do Porto”¹⁸² (figura 42) está localizado no subsetor C2, cujo CAB=1,00 e CAM= 8,00 e, assim, pode-se construir um edifício de até 120m de altura. Ao contrário do “Porto Atlântico Leste”, este empreendimento comprou os 20.269 CEPACs necessários à sua construção e, deste modo, é possível admitir que a incorporadora “Odebrecht Realizações Imobiliárias S/A”, responsável por ambos, tinha condições financeiras para arcar com o pagamento dos CEPACS necessários à construção, também, do “Porto Atlântico Leste”, cujos CEPACS foram disponibilizados pelo FIIPM.

Desta feita, torna-se importante lembrar que a Odebrecht faz parte da “Concessionária Porto Novo S/A” cujo pagamento advindo do MRJ pelas obras infraestruturais realizadas no âmbito da OUCRPRJ ultrapassa a soma de R\$ 7 bilhões de reais.

¹⁷⁹ Seu projeto original previa a construção de quatro torres, entretanto, até fins de 2020 apenas três estavam concluídas.

¹⁸⁰ Apesar do “quadro 1” indicar que este empreendimento se localiza nos subsetores B5 e B6, tem-se que, efetivamente, ele se localiza exclusivamente no subsetor B5.

¹⁸¹ Valor retirado de arquivo interno da CDURP ao qual a autora obteve acesso.

¹⁸² Este empreendimento é o oitavo na lista apresentada no “quadro 1”.

Figura 42: Edifício Novocais do Porto. Fonte: <https://diariodorio.com/edificio-novocais-no-porto-maravilha-recebera-unidade-da-unimed-rio/>

Finalmente, analisa-se o caso do edifício “Aqwa Corporate” (figura 43), com incorporação e construção de responsabilidade da empresa estadunidense “Tishman Speyer”¹⁸³, que foi localizado no subsetor B4 onde os parâmetros urbanísticos são os seguintes: CAB é de 1,00 e CAM é de 8,00, sendo permitida a construção máxima de 90m de altura, o que corresponde a um edifício de 30 andares.

Figura 43: Edifício “Aqwa Corporate” da Tishman Speyer. Fonte: <https://br.tishmanspeyer.com/properties/aqwa-corporate>

¹⁸³ Este empreendimento se refere ao terceiro listado no “quadro 1” cuja incorporação aparece como sendo da “TS 19 Participações Ltda”. Atenta-se para o fato da sigla “TS” se referir à “Tishman Speyer” e, portanto, o nome que figura na listagem elaborada pela CDURP e apresentada na presente tese com indicações feitas pela autora, se limita a um nome-fantasia.

A Tishman Speyer é uma multinacional estadunidense cujo investimento global em empreendimentos imobiliários é da ordem de USD 88 bilhões¹⁸⁴ e sua atuação se dá na Europa, América Latina, Ásia e Estados Unidos. Esta poderosa empresa do setor imobiliário-financeiro é responsável pela construção de quatro empreendimentos no “Porto Maravilha”, dos quais três consumiram CEPACs e figuram no “quadro 1” por meio dos nomes-fantasia de suas respectivas incorporadoras, a saber: “TS 19 Participações Ltda”; “SPE STX Desenvolvimento Imobiliário S/A” e “TS 22 Participações Ltda”.

Ocorre que a Tishman Speyer também foi responsável pela construção de um empreendimento de 22 andares chamado “Port Corporate Tower” (figura 44), localizado em uma área do perímetro¹⁸⁵ em que não existe delimitação de faixa de equivalência e, portanto, não há necessidade de aquisição de CEPACs.

Figura 44: Edifício “Port Corporate Tower”. Fonte: Google Imagens.

Torna-se deveras interessante perceber que o primeiro empreendimento corporativo do “Porto Maravilha”, construído em um terreno de 13.000m², tenha se localizado em um fragmento espacial – setor N – onde não há negociação de CEPACs.

Por outro lado, o empreendimento da “TS 19 Participações Ltda”, empresa pertencente ao conglomerado da Tishman Speyer, teve os 103.394¹⁸⁶ CEPACs necessários à construção do

¹⁸⁴ Retirado de: <https://br.tishmanspeyer.com/firm/history>. Acesso em 29/11/2020.

¹⁸⁵ O “Port Corporate Tower” está localizado no setor N do perímetro circunscrito pela OUCRPRJ. Ver “mapa 2” deste trabalho para fins de localização.

¹⁸⁶ Segundo o “quadro 1”, a quantidade de CEPACS consumidas pelo empreendimento “TS 19 Participações Ltda” foi de 206.788 CEPACS. Além disto, o “I Informe Trimestral de FII” (2018) da BOVESPA referente ao Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha indica a disponibilização da referida quantidade de CEPACs a este empreendimento, cuja confirmação pode ser feita a partir da leitura do “anexo D” deste trabalho. No entanto, a informação provida pela CDURP à autora por meio de acesso a arquivo interno é de que foram consumidos

já mencionado “Aqwa Corporate” disponibilizados pelo FIIPM. Além dos CEPACS, o FIIPM também disponibilizou o terreno para construção deste moderno empreendimento, cuja propriedade (do terreno) era da União¹⁸⁷.

Outro empreendimento desenvolvido pela Tishman Speyer é aquele listado no “quadro 1” como de responsabilidade da “SPE STX Desenvolvimento Imobiliário S/A”, cujos 4.355 CEPACS necessários à sua construção no subsetor C2 foram, de fato, comprados. Além disto, a Tishman Speyer também comprou o terreno para tal construção¹⁸⁸ que resultou no “Hotel Intercity Porto Maravilha”, inaugurado em 2016 sob administração da rede hoteleira “Marriott”.

Finalmente, o último empreendimento da Tishman Speyer a ser desenvolvido na região portuária da cidade do Rio de Janeiro é o “Lumina Rio”, cuja identificação no “quadro 1” se faz por meio de sua incorporadora “TS 22 Participações Ltda”¹⁸⁹. Este empreendimento teve seus CEPACS e terreno comprados pela construtora em questão, e fica localizado no subsetor A3.

O “Lumina Rio” (figura 45) seria um edifício residencial projetado para abrigar unidades pequenas e, portanto, um tanto mais acessíveis a pessoas com renda média. No entanto, o empreendimento projetado desta maneira não foi adiante e, em finais de 2020, ainda não tinha saído do papel. Ocorre que no 1º Fórum de Soluções para o Porto Maravilha, realizado a nove de dezembro de 2019 no “Novotel RJ Porto Maravilha”, a diretora geral no Brasil da Tishman Speyer, Haailih Bittar, anunciou que¹⁹⁰:

Estamos refazendo o estudo, agora que temos mais empresas aqui. O mercado pede apartamentos pequenos, mas eu tenho o *feeling* de que fazer só pequenos não é o certo. Quem quer morar a longo prazo precisa de apartamentos maiores. Ou seja, vai ser um mix”. Não há prazo para o lançamento, pois quem manda, naturalmente, é o mercado.

apenas 103.394. Neste sentido, existe uma incongruência entre a informação provida oficialmente pelo FIIPM e aquela acessada de maneira restrita pela autora. OBS: o arquivo de excel que contém esta informação é demasiadamente grande e, assim, sua disponibilização por inteiro nos anexos desta tese ficou impossibilitada. De toda a forma, fez-se um “recorte” neste documento a fim de apresentar, ao menos, esta determinada informação, que está no “anexo E”.

¹⁸⁷ Informação sobre a propriedade do terreno retirada de arquivo interno da CDURP disponibilizado à autora e exposta no “anexo F” ao final deste trabalho.

¹⁸⁸ Não foi possível descobrir quem detinha a titularidade deste terreno antes dele ser adquirido pela Tishman Speyer.

¹⁸⁹ Ressalta-se que a Tishman Speyer se “esconde” por meio dos nomes-fantasia de suas subsidiárias locais, mas com atenção é possível identificar que “TS” significa “Tishman Speyer”.

¹⁹⁰ Disponível em: <https://diariodoporto.com.br/tishman-reformula-projeto-do-residencial-lumina-rio/>. Acesso em 30/11/2020.

Figura 45: Ilustração original digitalizada do Lumina Rio. Fonte: <https://diariodoporto.com.br/tishman-reformula-projeto-do-residencial-lumina-rio/>. Acesso em: 02/12/2020.

Algumas considerações acerca da presença da Tishman Speyer e de seus empreendimentos no perímetro da OU em foco devem ser realizadas com o intuito de desvelar alguns processos que se estabelecem na concretude. Uma delas vai na direção desta construtora estadunidense ter valor de mercado que ultrapassa os USD 80 bilhões como já indicado, além de controlar desde Fundos de Investimento Imobiliários até construtoras e incorporadoras em todo o planeta.

Diante deste fato, tem-se que é deveras paradoxal este poderoso conglomerado do setor imobiliário global ter recebido por meio de permuta com o FIIPM os 103.394 CEPACs e o terreno necessários à construção de seu empreendimento “Aqwa Corporate”. Associa-se a este paradoxo o fato de que um dos outros três empreendimentos desenvolvidos pela Tishman Speyer no perímetro da OUCRPRJ esteja localizado numa faixa de equivalência que não demanda CEPACs para construção adicional. Inclusive, tem-se que o empreendimento em questão, construído no setor N, tem 22 andares e foi o primeiro edifício corporativo a ser erguido dentro do perímetro e, portanto, se tivesse sido localizado numa faixa de equivalência que demandasse CEPACs serviria como estímulo a outros investidores à aquisição destes certificados e, de maneira ainda mais essencial, serviria como primeiro aporte de capital privado nos cofres públicos brasileiros no que tange à negociação destes ativos financeiros.

Nesta perspectiva, observa-se que o Estado brasileiro por meio do FIIPM, decidiu por disponibilizar os CEPACs e o terreno à multibilionária Tishman Speyer a fim de estimular a construção de seu empreendimento dentro do “Porto Maravilha”.

Em contrapartida, os empreendimentos “Lumina Rio” desenvolvido pela “TS 22 Participações Ltda” e o “Hotel Intercity Porto Maravilha”, desenvolvido pela “SPE STX Desenvolvimento Imobiliário S/A”, tiveram tanto os CEPACs como os terrenos, efetivamente, comprados do FIIPM pela Tishman Speyer, o que confirma seu poder aquisitivo.

Diante deste quadro, verifica-se que a doação dos CEPACS e do terreno necessários à construção do empreendimento “Aqwa Corporate” se deu a fim de facilitar a acumulação de capital por esta construtora estadunidense e, além disto, com o intuito de atraí-la ao “Porto Maravilha”. Assim, vê-se o Estado brasileiro, considerado neoliberal e, de fato, praticante de medidas neoliberais no que tange aos direitos sociais, comportar-se de modo interventor e benfeitor à acumulação de capital privado por uma corporação imobiliário-financeira estrangeira.

Os CEPACS disponibilizados à construção do empreendimento em questão foram permutados com o FIIPM em troca de uma fração ideal desta construção¹⁹¹, e em agosto de 2020, os funcionários da Caixa Econômica Federal já ocupavam os três andares a ela pertencentes¹⁹².

A outra consideração a ser feita com relação à presença da Tishman Speyer no perímetro da OUCRPRJ diz respeito à construção de seu empreendimento residencial, o “Lumina Rio”. Como sinalizado, o projeto deste edifício passa por reformulação que vai na direção da construção de unidades residenciais maiores e não somente aquelas pequenas pensadas no projeto original. Isso vai de encontro às preconizações da Prefeitura do Rio de Janeiro quando do lançamento e da divulgação da OUCRPRJ, no que se refere à publicização de que haveria a construção de edifícios residenciais para a população de renda média e baixa.

De acordo com o livreto oficial de divulgação do “Operação Urbana Porto Maravilha” elaborado pela CDURP¹⁹³:

A Prefeitura do Rio aprovou Plano de Habitação de Interesse Social com ampla participação popular. Entre as metas estabelecidas estão a produção de 10 mil unidades residenciais em até 10 anos, a criação de programa de locação social, melhorias habitacionais para atuais moradores de baixa renda, construção de equipamentos comunitários e geração de capacitação, emprego e renda.

¹⁹¹ Informação passível de confirmação por meio da leitura do “anexo D” desta tese.

¹⁹² Retirado de: <https://diariodoporto.com.br/aqwa-corporate-no-porto-comeca-a-receber-funcionarios-da-caixa/>. Acesso em 01/12/2020.

¹⁹³

Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/portomaravilha/2018_livreto_geral.pdf?_t=1532373289. Acesso em 01/12/2020. OBS: Não há datação em nenhuma parte deste livreto, portanto, não é possível identificar o ano em que foi elaborado. No entanto, considera-se que sua elaboração tenha se dado pouco tempo depois da assinatura da LC 101 em 23 de novembro de 2009. Assim, considera-se que possa ter sido elaborado no ano de 2010 para fins de divulgação de projeto já decretado por Lei.

Até fins de 2020, nenhuma unidade habitacional de interesse social tinha sido construída no espaço onde se dá a OU em foco. Segundo a pesquisadora Mariana Werneck (2017)¹⁹⁴, que estuda a OUCRPRJ, incluiu-se o “Plano de Habitação de Interesse Social – PHIS” à Normativa 33 de 17 de dezembro de 2014, o qual apresenta algumas controvérsias:

Um dos grandes problemas está em seu diagnóstico, que tem como única referência temporal o ano-base de 2010 por trabalhar com dados do último Censo. Dessa maneira, não é possível captar as transformações ocorridas na área portuária desde a implementação do Porto Maravilha, como o esvaziamento populacional decorrente das intervenções urbanas e dos processos de remoção deflagrados. A ausência de qualquer menção aos cortiços, alternativa habitacional tradicional da região, também sinalizava uma grande discrepância. Isso contribuiu para a consolidação de uma demanda habitacional de apenas 3.000 unidades, subdimensionando em muito as necessidades habitacionais atuais – que deveriam incluir, pelo menos, cerca de 1.100 pessoas habitando em 54 cortiços, como aponta levantamento realizado pelo Observatório das Metrópoles. Além disso, a restrição à demanda atual parece ser insuficiente para impedir transformações no perfil de moradores da área portuária no futuro, uma vez que a projeção, segundo dados da própria prefeitura, é de 100 mil moradores em 10 anos contra 30 mil habitantes em 2010.

Sob esta perspectiva, tem-se que a reformulação do projeto do “Lumina Rio” nos acordos sinalizados pela diretora geral da Tishman Speyer, Haailih Bittar, não faz jus nem à realidade socioeconômica das pessoas que vivem no espaço onde foi circunscrita esta OU e, tampouco, à condição econômica das pessoas que poderiam viver neste espaço. Isto porque sua consideração de que “as famílias estão querendo morar mais perto do trabalho e da estrutura de serviços, como restaurantes e equipamentos culturais. A combinação desses dois fenômenos está levando a uma reativação forte dos centros urbanos”, está completamente apartada da realidade socioeconômica da maioria dos habitantes do Município do Rio de Janeiro, haja vista a análise dos dados de renda per capita realizada no segundo capítulo deste trabalho.

Desta feita, é possível observar a incongruência entre projeto e realidade, idealismo e materialismo, no que concerne à concretização dos empreendimentos no perímetro desta OU. Assim, observa-se uma das grandes contradições do espaço emergir diante dos olhos dos cidadãos mais atentos.

Na medida em que foram analisados os empreendimentos que consumiram CEPACs dentro do perímetro da OUCRPRJ, fossem eles por meio de permuta com o FIIPM ou efetiva

¹⁹⁴ Dados retirado do artigo intitulado: “Habitação social do Porto Maravilha: cadê?” elaborado por Mariana Werneck e divulgado pelo site do “Observatório das Metrópoles”. Disponível em: <https://www.observatoriodasmetrosoles.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>. Acesso em 01/12/2020.

compra, tem-se que é necessário avançar na direção do entendimento do mecanismo de articulação entre o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha e o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto.

De todo o modo, dentre as análises expostas, este capítulo buscou sinalizar que mesmo diante de toda a facilitação ao processo de acumulação de capital imobiliário e financeiro promovida pelo Estado brasileiro em suas diferentes esferas, o interesse destes setores na aquisição de CEPACs e mesmo da construção de empreendimentos no perímetro da OU foi ínfimo e a imobilização de seu capital foi praticamente nula diante do investimento de mais de R\$ 10 bilhões de recursos públicos no âmbito da OUCRPRJ.

3.2 O mecanismo de articulação entre o FIIRP e o FIIPM

O Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP) foi constituído em março de 2011 a partir dos CEPACs emitidos em 2010 pelo MRJ ao preço unitário de R\$ 400,00. Em junho de 2011, o FIIRP, tendo como único cotista a CDURP, realizou leilão de oferta pública dos 6.436.722 (seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois) de CEPACs¹⁹⁵, no qual foram adquiridos em lote único e indivisível pela CEF com recursos do FGTS. O resultado desta aquisição foi a conformação do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), tendo o FGTS como único cotista e, cujo mecanismo de funcionamento é estabelecido pela sua interconexão com o FIIRP. Por sua vez, o FIIRP se conecta à CDURP, por meio de repasses que têm o objetivo de pagar pelas obras infraestruturais à Concessionária Porto Novo.

O FIIRP não é composto apenas por CEPACS, mas também por diversos terrenos (imóveis) localizados neste perímetro, os quais após integralizados a este fundo foram repassados ao FIIPM, com o objetivo de negociá-los associados aos CEPACS necessários à construção de dado empreendimento em acordância com os respectivos parâmetros urbanísticos do fragmento em que estivessem localizados. Isto quer dizer que o FIIRP integralizou os terrenos a fim de aportá-los no FIIPM para que este, por sua vez, os negociasse de maneira conjugada aos CEPACS.

Torna-se fundamental sinalizar que todos os terrenos pertencentes ao FIIRP (e, conseqüentemente, ao FIIPM) são estatais, seja no âmbito municipal, estadual ou federal. De acordo com o “Edital do Leilão da Oferta Pública de Distribuição Secundária no Mercado de Balcão Organizado” do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (2011, p. 67) tem-se que:

¹⁹⁵ Neste leilão realizado em 2011 pela FIIRP os CEPACS foram negociados a R\$ 545,00 cada.

O FII RP tem como cotista a CDURP, e esta, com o objetivo de viabilizar a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (“OUCRPRJ”), está envidando seus melhores esforços para a aquisição de imóveis públicos localizados na Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro (“AEIU”), constantes no Anexo X¹⁹⁶, doravante denominados IMÓVEIS, para em seguida integralizá-los no FII RP.

A leitura deste trecho possibilita perceber o movimento do FIIRP – representante da CDURP, companhia estatal ligada ao MRJ – que compra terrenos do Estado (em suas diferentes esferas) para, no momento seguinte, disponibilizá-los¹⁹⁷ como “ativos imobiliários” no próprio FIIRP e, posteriormente, no FIIPM. Sendo assim, observa-se o movimento em que o Estado, por meio de um FII público (FIIRP), compra terrenos estatais a fim de dispô-los neste mesmo fundo para, finalmente, repassá-los a outro fundo (FIIPM) cujo objetivo é o de negociá-los com investidores do setor imobiliário e/ou financeiro. Deve-se ressaltar, no entanto, que de acordo com o que fora visto no subitem anterior, três destes terrenos não foram negociados¹⁹⁸, mas doados em troca de fração ideal futura de algum empreendimento que viria a ser construído no perímetro da OU. Sendo assim, o movimento de integralização de CEPACs e terrenos nestes fundos a fim de negociá-los conjuntamente não se materializou em diversos momentos (três de 11, isto é, em 27% das vezes) devido à ação estatal de fomento à acumulação de capital privado por meio da atração de investimentos materializada pela doação de ativos públicos fossem estes terrenos ou CEPACs.

Como já sinalizado, após a integralização dos terrenos ao FIIRP, estes foram disponibilizados ao FIIPM¹⁹⁹ já associados aos respectivos CEPACS necessários à construção dos empreendimentos. Isto porque, segundo o Edital acima citado²⁰⁰, era necessário que:

A Coordenadora da OUCPRJ²⁰¹ deverá integralizar, anualmente, ao longo de três anos a contar da data de realização do Leilão, Imóveis cuja Quantidade Estimada de CEPAC, no momento da integralização, corresponda a, pelo menos, 60% (sessenta por cento) da Quantidade Total de CEPAC, ou seja, 3.862.034 (três milhões, oitocentos e sessenta e dois mil e trinta e quatro) CEPAC.

¹⁹⁶ O “anexo 10” diz respeito à anexação feita dentro do documento citado. De todo modo, anexou-se este referido conteúdo ao final deste trabalho no “anexo G”.

¹⁹⁷ Na linguagem econômica, fala-se “integralização” de ativos quando se refere à aquisição efetiva de determinado ativo e, assim, pode-se colocá-lo em algum FII com o intuito de negociá-lo novamente.

¹⁹⁸ Faz-se menção aos três terrenos listados no “quadro 1”, cujos respectivos empreendimentos consumiram CEPACs. Ou seja, estes três terrenos dizem respeito àqueles já analisados no subitem anterior.

¹⁹⁹ Ver anexo F ao final deste trabalho.

²⁰⁰ IBIDEM.

²⁰¹ Refere-se à “CDURP”.

O conteúdo do trecho acima associado a outras informações existentes neste edital assim como em documentos ligados à CDURP e aos FIIRP e PM, leva ao entendimento de que o FIIRP compraria os terrenos que pudessem gerar o consumo de 60% dos CEPACS (na medida em que estariam localizados nos fragmentos espaciais que demandariam tal consumo) a fim de disponibilizá-los ao FIIPM. Isto porque o FIIPM objetivava vender tanto terrenos como CEPACs aos investidores imobiliários e, neste sentido, era necessário dispor de terrenos que demandassem a maior quantidade possível destes títulos. Torna-se deveras interessante relembrar que não obstante esta condição primária, isto é, não onerar os cofres públicos – pois esta operação urbana tem contrato celebrado na forma de PPP – o FIIPM fez a permuta dos CEPACs ao invés de vendê-los em seis dos 11 empreendimentos consumidores de CEPAC em todo o perímetro da OU. Isto é, em 54% das vezes.

A apresentação do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha feita pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro²⁰², mostra que este fundo:

Tem como cotista o FGTS, que arrematou terrenos e todos os CEPACS e assumiu o compromisso de custear toda a operação por 15 anos. Por contrato, recebeu da prefeitura, terrenos na área para negociar com o mercado imobiliário. O FIIPM já investiu na região portuária do Rio de Janeiro 5 bilhões dos 10 bilhões previstos para os 15 anos de contrato (2011- 2026). Titular da propriedade de mais de 450 mil m² em terrenos para negociação no mercado imobiliário, o fundo que pertence ao FGTS é um dos grandes beneficiários da manutenção das obras e serviços e do próprio investimento.

O trecho acima menciona terrenos que o FIIPM teria recebido da Prefeitura e são, justamente, aqueles integralizados no FIIRP pela CDURP e repassados ao FIIPM. Desta maneira, tem-se um mecanismo de repasse tanto de CEPACs quanto de terrenos desde o FIIRP até o FIIPM onde são mantidos à negociação e, finalmente, depois de negociados seriam repassados ao FIIRP e, portanto, à CDURP, a fim de pagar as obras infraestruturais realizadas no âmbito da OU em foco. Este movimento pode ser expresso da seguinte forma:

²⁰² Disponível em:

<http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?id=8296016#:~:text=FUNDO%20DE%20INVESTIMENTO%20IMOBILI%C3%81RIO%20PORTO,a%20opera%C3%A7%C3%A3o%20por%2015%20anos>. Acesso em 08/12/2020.

Desta maneira, o repasse dos ativos estocados nos referidos fundos se encerra na dimensão estatal e, posteriormente, chega à Concessionária Porto Novo. Tal processo é explicitado de maneira didática através da imagem abaixo²⁰³:

Figura 46: Imagem de um dos *slides* que compõem a apresentação da CDURP²⁰⁴. Fonte: CDURP.

Figura 47: Imagem de *slide* da mesma apresentação. Fonte: CDURP.

As imagens acima revelam que o pagamento das obras se daria por meio de repasses realizados desde o FIIPM até a Concessionária Porto Novo, tendo o FIIRP e a CDURP como

²⁰³ Este quadro faz parte de uma apresentação de “power point” elaborada pela CDURP e chegou ao conhecimento da autora por meio de reunião na sede da própria CDURP. Após a reunião, lhe foi enviado o arquivo que continha tal apresentação.

²⁰⁴ OBS: “FPM RF CPLP” significa: Fundo Porto Maravilha de Renda Fixa e Crédito Privado a Longo Prazo.

“intermediadoras” neste processo de repasses de ativos e verbas desde a esfera federal (FIIPM) até a municipal (CDURP). Desta maneira, a diferença essencial entre estes dois fundos pode ser considerada do seguinte modo: o FIIPM “age” na esfera federal e, portanto, funciona como fundo “guarda-chuva” desta OU, enquanto o FIIRP está ligado diretamente à municipalidade do Rio de Janeiro e, mais precisamente, à CDURP, que efetiva os pagamentos à Concessionária Porto Novo e tem função mais pragmática e direta no que se refere à execução da operação urbana em debate.

Nesta perspectiva, existe uma interligação ininterrupta e essencial entre estes dois fundos, os quais, deve-se sempre ressaltar que são estatais. Além disto, deve-se atentar ao fato de que esta operação urbana fora anunciada e projetada como uma PPP e, inclusive, este tipo de contrato foi utilizado como chamariz para a inexistência de ônus aos cofres públicos. No entanto, foi verificado que o capital público não é apenas central nesta OU, mas ele se conforma como fonte quase única de recursos para produzir o espaço da OUCRPRJ.

Além da verificação de que a CEF, por meio do FIIPM, doou CEPACs e terrenos, mas, ainda assim, não conseguiu negociar os CEPACs restantes por falta de interesse do setor imobiliário, tem-se que, o comportamento estatal prévio (ou seja, antes deste “cenário pessimista”) foi o de investir os R\$ 3,5 bilhões na compra dos CEPACs e, também, garantir o pagamento de R\$ 7,6 bilhões à Concessionária Porto Novo através da intermediação do FIIRP e, finalmente, da CDURP.

Nesta perspectiva, o que se observa, efetivamente, não é uma Parceria Público-Privada, mas sim, uma empreitada estatal com face financeirizada devido à consolidação da força do capital financeiro em escala global que, por meio de um processo gradual de financeirização da economia com base nos preceitos e práticas neoliberais, promoveu sua circulação e realização também por meio da produção espacial e, mais especificamente, por meio das operações urbanas que acontecem no Brasil desde fins do século XX.

Assim, ligado ao processo de financeirização cuja essência se liga ao global e às novas possibilidades da acumulação no mundo contemporâneo, está o fato do Estado brasileiro promover, abertamente, o processo de acumulação de capital privado.

De todo modo, interessa observar que o movimento de financeirização engendrado em escala global atinge a região portuária do Rio de Janeiro pelo fato de que o financiamento da OU estabelecida neste espaço estar ligado, essencialmente, ao capital financeiro.

Ocorre que não obstante o capital financeiro ser preponderante na economia contemporânea, tem-se que o pagamento às obras infraestruturais realizado à Concessionária Porto Novo deveria ser feito em dinheiro e não por meio da negociação de ativos como o

CEPAC. Isto significa que apesar da emissão deste título em larga escala (mais de seis milhões) com o objetivo de negociá-lo no mercado financeiro para angariar recursos (dinheiro), tem-se que a realidade prática do modo de produção capitalista ainda requer que grande parte das transações seja feita em dinheiro “vivo” e não com títulos mobiliários na medida em que estes estão mais sujeitos às oscilações do mercado do que a moeda corrente.

Desta maneira, trecho do Edital do Leilão da Oferta Pública de Distribuição Secundária no Mercado de Balcão Organizado do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (2011, p.26-27)²⁰⁵, recomenda que:

R\$ 877.003.372,50 (oitocentos e setenta e sete milhões, três mil trezentos e setenta e dois reais e cinquenta centavos) deverão ser pagos na medida em que a utilização de tal montante seja necessária para o pagamento das despesas da OUCRPRJ e/ou das contraprestações públicas mensais e anuais, observado o Cronograma de Desembolsos, mediante notificação do Ofertante ao Proponente Vencedor com ao menos 10 (dez) dias úteis de antecedência, independente da integralização pela Coordenadora da OUCRPRJ de Imóveis no Ofertante.

O trecho acima é revelador no que tange à necessidade do uso de dinheiro para o pagamento efetivo das obras infraestruturais realizadas no âmbito da OU em foco. Ampliando-se a perspectiva, pode-se considerar que existia a possibilidade da não-emissão de CEPACS à medida que o pagamento à Concessionária Porto Novo deveria ser feito em dinheiro, ou seja, com capital monetário e não financeiro.

Desta feita é possível questionar tanto a emissão destes ativos pelo MRJ e, ainda mais, sua aquisição pela CEF com recursos advindos do FGTS. Este questionamento ganha ainda mais força quando se observa o quão crítico eram os anos (2010, 2011, 2012) em que este processo foi cristalizado – aqui considerado como de financeirização intraestatal –, os quais ainda estavam sob a influência direta da crise imobiliário-financeira deflagrada nos EUA e propagada para todo o mundo capitalista. Sendo assim, considera-se que a razão para tal processo de financeirização no âmbito desta OU é a pressão oriunda do próprio movimento do sistema financeiro global, cuja intimidação aos países em desenvolvimento fez com que o Estado brasileiro fosse o responsável pelo seu próprio processo de financeirização (por meio da OU em foco). De acordo com François Chesnais (2005, p.61):

A propensão do capital portador de juros para demandar da economia “mais do que ela pode dar” é uma consequência de sua exterioridade com relação à produção. É uma das forças motrizes da desregulamentação do trabalho, assim como das privatizações. Mas ela tende, também, a modelar a sociedade

²⁰⁵ Este trecho foi localizado no item 10 – “Condições de pagamento” do referido edital e, mais especificamente, no subitem 10.1.1. “O Preço dos CEPAC deverá ser pago da seguinte forma”.

contemporânea no conjunto de suas determinações. No quadro da mundialização capitalista contemporânea, da qual a finança é uma das forças motrizes mais fortes, a autonomia que parece caracterizar o movimento de acumulação do capital (ou, se assim preferir, a predominância que a economia parece ter sobre todas as outras esferas da vida social) se acentua de forma qualitativa. Todos são obrigados a “se adaptar” às exigências da “economia” e a admitir que se reordenem os traços fundamentais da sociedade sem consideração pelas posições sociais “adquiridas” pelo passado e sem respeito pelos *habitus* provenientes da evolução anterior. Daí decorre esse encaminhamento paralelo de formas de expropriação nos países “emergentes”, as quais remetem à brutalidade quase sem mediação da acumulação primitiva, e de modalidades muito sofisticadas de modulação das relações sociais (em termos de gestão dos recursos humanos ou de gestão e constituição do imaginário coletivo pelo viés televisivo) para reproduzi-las sob uma forma de submissão à sombra da “ditadura” dos mercados financeiros.

A partir da perspectiva apontada pelo autor, considera-se que o processo de financeirização ocorrida por meio da OUCRPRJ, em que o Estado se comporta como agente fundamental, se dá devido à convergência de inúmeros fatores e processos que são engendrados em escala global e se realizam no local. Portanto, tanto o processo de produção espacial como o de acumulação são perpassados por elementos comuns, tais como a mundialização financeira e as práticas neoliberais, por exemplo. Assim, o processo de produção e reprodução espacial que ocorre no perímetro da OUCRPRJ é meio, condição e resultado da conjugação de elementos e processos sociais que são, por sua vez, produtos das novas exigências do modo de produção capitalista.

Diante disto, no capítulo seguinte, pretende-se realizar uma amarração teórica dos processos analisados ao longo deste trabalho. Isto é, desde a construção de um edifício corporativo na região portuária do Rio de Janeiro até o processo de mundialização financeira *per se*, por exemplo. Isto porque busca-se sinalizar que o processo de produção do espaço que ocorre hoje na OUCRPRJ está diretamente ligado a processos que fazem parte do âmago do capitalismo contemporâneo, no qual o neoliberalismo e a financeirização são companheiros inseparáveis.

4. FINANCEIRIZAÇÃO, NEOLIBERALISMO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO: UMA REFLEXÃO TEÓRICA SOBRE A CONJUGAÇÃO DESTES PROCESSOS NA OUCRPRJ

“Marco Polo descreve uma ponte, pedra por pedra.
 - Mas qual é a pedra que sustenta a ponte? – pergunta Kublai Khan.
 - A ponte não é sustentada por esta ou aquela pedra – responde Marco – mas pela curva do arco que estas formam. Kublain Khan permanece em silêncio, refletindo. Depois acrescenta:
 - Por que falar das pedras? Só o arco me interessa. Polo responde:
 - Sem pedras o arco não existe.”

(CALVINO, Italo. 2003, p.81).

O processo de produção espacial que ocorre na região portuária do Rio de Janeiro desde a assinatura da LC 101 em 23 de novembro de 2009 é permeado por inúmeros processos, simultâneos e contraditórios e, portanto, por elementos oriundos de diversas esferas e dimensões, os quais, conectados, se conformam como condição e resultado do modo com que se materializou efetivamente a OUCRPRJ. Desta forma, o processo de produção do espaço que se deu por meio desta OU funciona como o arco da ponte observada por Marco Polo e Kublain Kahn, enquanto cada uma das pedras representa os mais distintos processos e elementos que o conformam.

A operação urbana em questão já foi analisada por muitos pesquisadores, principalmente, aqueles ligados ao urbanismo, tanto o crítico como o convencional, e à Geografia, na maior parte das vezes, ligada à linha de pensamento crítico. Sendo assim, já se debruçou sobre as construções erguidas no perímetro, o montante de recursos investidos na OU, sua ligação com o capital financeiro, a pressão dos organismos internacionais para sua concretização e, também, sobre o fato desta OU não funcionar, devidamente, como uma PPP, no que diz respeito à ínfima participação do capital privado nesta empreitada.

Entretanto, apesar destes estudos terem verificado as possíveis interconexões entre processos que se dão no global e chegam ao local – e vice-versa –, observou-se uma lacuna concernente à consideração de que a OUCRPRJ era parte de um movimento onde o Estado é protagonista único do processo de financeirização e não mais apenas uma “vítima” deste processo, engendrado pelo movimento de financeirização gradual de diferentes setores da administração estatal na direção de sua privatização.

Deve-se ter em mente que o processo de acumulação financeira se origina na centralização do capital não utilizado no processo produtivo e também no excedente das rendas familiares mensais, os quais foram concentrados em diversos tipos de fundos de investimento. Além desta origem, a acumulação de capital financeiro e, portanto, sua consequente circulação via transações através do sistema financeiro internacional, tem sua base no mercado de crédito instituído entre os Estados-nação, em que se estabelece a relação de credor e devedor. A negociação de crédito tem como garantia os títulos da dívida pública emitidos pelos Estados a fim de arrecadar recursos para, justamente, amortizar esta dívida feita junto a entidades bancárias e/ou financeiras, o que revela uma “repetição histórica”, como já dizia Marx, no que se refere à associação por meio da oferta de crédito (empréstimo) entre o capital burguês/industrial e o Estado, a qual remonta, no mínimo, ao século XVII pré-Revolução Francesa, quando a burguesia emprestava dinheiro ao Estado francês até que em 1789 cobrou seu preço.

Além dos títulos da dívida pública terem sido postos em negociação no mercado de capital e, portanto, se configurarem como novos produtos financeiros, os juros da dívida estabelecida entre os países do Terceiro Mundo e os países ricos (EUA e Reino Unido, principalmente) também encontraram liberdade de circulação como ativos em um mundo que assistia à desregulamentação do sistema financeiro e à liberalização dos mercados de câmbio.

Deve-se recordar que um dos resultados da chamada “crise do petróleo” foi a entrada maciça, na Europa, de capital proveniente dos países produtores de petróleo do Golfo Pérsico, os quais, depois de aumentarem o preço do barril de petróleo, aportaram todo este excedente (advindo do lucro gerado pelo aumento no preço do barril) no mercado financeiro de Londres, montante que foi usado para abrir linhas de crédito e ofertar empréstimos aos países do Terceiro Mundo e, especialmente, àqueles da América Latina. Sobre isto, François Chesnais aponta que (2005, p. 39):

As bases da dívida do Terceiro Mundo foram lançadas e, com elas, um mecanismo de transferência de recursos que possui a capacidade de se reproduzir no tempo. Independentemente do seu contexto histórico específico, a dívida pública sempre teve por origem as relações de classe e o poder político que permitem aos ricos escapar amplamente, ou mesmo quase completamente, dos impostos. [...]. Os juros devidos sobre o principal da dívida (o serviço da dívida) absorvem uma fração sempre maior do orçamento do Estado, das receitas das exportações e das reservas do país, de sorte que a única maneira de fazer face aos compromissos do serviço da dívida é tomar um novo empréstimo.

Nesta perspectiva, é possível observar que os Estados-nação já desempenhavam uma função no sistema financeiro global por meio tanto da emissão de títulos da dívida pública como

por meio da oferta de empréstimos e abertura de crédito aos países mais pobres. Ocorre que estes mecanismos financeiros objetivam arrecadar recursos que têm os cofres estatais como destino. A emissão de títulos da dívida pública assim como os “bônus do tesouro”, por exemplo, servem como lastros do Estado perante as instituições credoras as quais são, por sua vez, privadas. Isto é, estes ativos estatais lançados no mercado financeiro servem como garantia aos credores privados e, deste modo, estabelecem uma relação creditícia entre Estado e capital, num processo em que os dois são agentes imprescindíveis.

Deve-se ressaltar que, a grosso modo, a emissão de títulos da dívida pública serve para arrecadar recursos com sua venda e, assim, tentar manter a balança orçamentária equilibrada – ou minimamente estável. Sendo assim, o intuito deste processo de financeirização sob comando do Estado, oficial e teoricamente, é tentar diminuir o déficit orçamentário e, portanto, desonerar os cofres públicos. Deste modo, o Estado se utiliza de uma ferramenta do capital – financeiro – a fim de diminuir seu “prejuízo” (déficit) de maneira geral.

No entanto, o processo verificado durante esta pesquisa apresenta uma particularidade fundamental que o distingue das funções antes desempenhadas pelo Estado no que concerne ao seu envolvimento com o capital financeiro, ou melhor, com o próprio processo de financeirização. Esta particularidade diz respeito à emissão de títulos mobiliários ligados a uma operação urbana e adquiridos, em sua totalidade, pelo próprio Estado. Assim, a emissão destes títulos não objetivou cobrir o déficit orçamentário nem tampouco oferecer crédito a algum país mais pobre, colocando-o na posição de credor, mas sim, dispor recursos estatais provenientes do FGTS no mercado financeiro sob a forma de títulos mobiliários e, mais especificamente, de CEPACs.

Isto porque, como comprovado por meio do “Edital de Leilão” destes ativos (apresentado anteriormente), que também versa sobre os principais condicionantes jurídico-administrativos da OUCRPRJ, era necessário que o pagamento de R\$ 877.003.372,50 (oitocentos e setenta e sete milhões, três mil trezentos e setenta e dois reais e cinquenta centavos) fosse realizado em dinheiro a fim de pagar pela primeira parte das obras infraestruturais executadas pela Concessionária Porto Novo. Desta maneira, a emissão de títulos com este fim não se justifica porque não havia indicação de que investidores os comprariam e, desta forma, os “transformariam” em capital monetário por meio da promoção de sua liquidez, isto é, retirando-os da esfera financeira e os colocando na esfera produtiva.

Portanto, a viabilização da operação urbana no que tange à sua face concreta e prática, isto é, à execução das intervenções infraestruturais, depende de dinheiro “vivo” e não de ativos

financeiros. Desta maneira, a emissão dos CEPACS pelo Estado e, posteriormente, sua compra integral também pelo Estado se configura na problemática fundamentadora desta tese.

Sob esta perspectiva, por meio da pesquisa desenvolvida para a elaboração do presente trabalho, entende-se que a emissão de mais de seis milhões de CEPACS pelo MRJ com o intuito de negociá-los no mercado financeiro para viabilizar as obras que se realizariam na região portuária do Rio de Janeiro configura-se como um álibi para financeirizar capital público, mantendo-o na esfera estatal financeirizado, pois, de acordo com o que já fora sinalizado ao longo deste trabalho, nunca houve e ainda não há interesse do setor imobiliário nem tampouco do financeiro na aquisição destes títulos.

Deste modo, é possível admitir que a transformação espacial por que passou a região portuária devido à OUCRPRJ está diretamente conectada ao processo de financeirização da economia, cuja propagação mundial ocorre desde os anos 80 do século XX. Assim, observa-se que o processo de financeirização, em começos do século XXI, não acontece somente por meio do sistema financeiro, mas também e, em grande parte, através do processo de produção e reprodução do espaço, cujo principal “comandante” sempre fora o Estado. Ocorre que, no caso da OUCRPRJ, o Estado não é apenas condutor principal deste processo, mas é condutor financeirizado. Além disto, o Estado não é mais aquele agente ligado ao capital industrial como fora por tantos anos no Brasil no que tange ao processo de urbanização, por sua vez, calcado na expansão e ampliação da industrialização, mas se liga ao capital financeiro e, para além disto, a um capital financeiro que se estatiza. Ana Fani Alessandri Carlos (2005, p.30) sinaliza que:

Assim, o processo de urbanização realiza-se como processo de reprodução da cidade e da vida na cidade hoje, sob o signo da mundialização, revela profundas contradições. Neste momento, a produção da cidade aparece como necessidade da reprodução do capital financeiro e, nesta exigência, a produção de “um novo espaço”. Trata-se de um momento em que a lógica do capital industrial é redefinida, produz-se um deslocamento, no espaço, dos estabelecimentos industriais sem que essa desconcentração traga consigo a descentralização do capital. O deslocamento da indústria redefine a produção agora apoiada no crescimento dos serviços, comandadas pelo capital financeiro. Este processo de transformação redefine a fluidez, estendendo a centralidade dentro da metrópole, articulando pólos diferenciados, com uma nova concentração das atividades de comércio, serviços e de lazer, fruto da mobilidade do capital que migra de um setor a outro da economia em função das necessidades da reprodução, redefinindo a produção do espaço metropolitano.

Sob esta perspectiva, pode-se observar que o capital financeiro ocupa hoje a função que fora ocupada pelo capital industrial no que concerne à sua reprodução por meio da produção do espaço. Isto é, o capital a se reproduzir quando da concretização de uma operação urbana nos moldes daquela analisada nesta tese, não é mais o industrial, mas sim o financeiro. Sem

dúvidas, existe mobilização de capital pelo setor produtivo no que se refere à produção, distribuição e consumo produtivo dos insumos necessários à construção civil, entretanto, este capital não é aquele que se reproduz, mas aquele que se encerra no próprio processo construtivo dos empreendimentos. Ao passo que, por outro lado, o capital financeiro circula através desta operação urbana, seja ele relacionado aos CEPACs ou a outros ativos integralizados nos FIIs, tais como os terrenos estatais, como por meio da lógica utilizada na construção de edifícios corporativos relacionada à locação tanto de unidades corporativas quanto dos edifícios construídos inteiramente de acordo com a vontade do cliente/inquilino, como no caso analisado do edifício sede da L'Oréal do Brasil, projetado através da modalidade “build to suit”.

Desta feita, deve-se ter em mente que o processo de financeirização em questão não diz respeito apenas à emissão de CEPACs e sua negociação a cargo do Estado brasileiro, mas também à conformação de FIIs e à construção formal do espaço dentro do perímetro da OUCRPRJ, cuja lógica norteadora é a financeira.

Isto porque todos os empreendimentos construídos e, majoritariamente, analisados ao longo deste trabalho abrigam atividades corporativas ou hoteleiras. Não houve a construção de nenhum edifício residencial no perímetro desta OU. De fato, todos os edifícios analisados neste trabalho foram colocados à locação, inteiros, por andares ou por unidades. Mesmo os edifícios que abrigam hotéis tiveram suas unidades vendidas a investidores imobiliários e/ou financeiros.

Isto acontece pois os capitalistas não veem mais nenhuma vantagem ou “benefício” na imobilização de seu capital em um espaço fixo. Isto é, mesmo uma rede hoteleira não pretende, necessariamente, ser a proprietária dos quartos de seus hotéis, mas sim, de sua marca e do serviço que provê a seus clientes. Não importa ter a propriedade do espaço físico, mas sim da marca que conforma sua “aura” no sistema capitalista, o que, inclusive, leva à sua disponibilização enquanto um ativo no mercado financeiro mundial.

O movimento contemporâneo que modifica os mecanismos de acumulação de capital tem no espaço uma mercadoria imprescindível no que se refere ao suprimento das necessidades da acumulação e, também, uma mercadoria tornada mais flexível e volátil graças à sua associação ao capital financeiro, etéreo por excelência. Associado a este movimento, o Estado desempenha o papel de “garantidor” da realização da acumulação no que diz respeito à aquisição dos ativos financeiros (CEPACs) que não interessaram à grande maioria dos investidores financeiros/imobiliários e, portanto, ficaram abrigados no FIIPM criado pelo Estado, “esperando” por alguma oportunidade de valorização no mercado financeiro.

Inclusive, devido ao desinteresse por parte do capital na compra dos CEPACs, o Estado brasileiro se viu obrigado a doar estes ativos para viabilizar a construção de

empreendimentos na região portuária carioca que recebe a operação urbana analisada. Isto porque o objetivo do Estado representado por suas três esferas (federal, estadual e municipal) era modificar o espaço da região portuária/central da cidade do Rio de Janeiro, que deveria “participar” de forma mais ativa (passiva em realidade...) do processo de acumulação de capital.

Ocorre que esta modificação fora pensada para muito além de sua forma, como demolir o Elevado da Perimetral, por exemplo, mas, sobretudo, pretendeu-se transformar as pessoas que lá viviam e trabalhavam, trocar a população empobrecida e “tradicional” por uma população cuja função na divisão social do trabalho está ligada às atividades terciárias e/ou ao setor financeiro. Além disto, deve-se atentar que a nova população pretendida a morar neste espaço deveria ter um poder aquisitivo mais alto do que a população que já lá estava.

Diante de tantas reformas urbanas ao redor do mundo e, principalmente, nas cidades portuárias, viu-se os GPUs com seus projetos urbanísticos ligados aos conceitos de modernidade, mobilidade urbana e desenvolvimento sustentável se tornarem viáveis devido à implementação contratual de Parcerias Público-Privadas²⁰⁶. Este tipo de contrato entre o Estado e o capital tem o objetivo de desonerar os cofres públicos, no entanto, não foi isto o que se passou no caso desta OU em que foi observada a atuação suprema do Estado no que se refere ao investimento de recursos públicos tanto para efetivar as obras, como também para adquirir os ativos financeiros emitidos.

Deve-se ter em mente que desde os primórdios do modo de produção capitalista e, principalmente, a partir da consolidação da industrialização nos países avançados, o Estado desempenha papel fundamental na garantia da infraestrutura necessária à acumulação de capital. Isto porque a construção de objetos fixos no espaço, tais como ferrovias, estradas, portos e afins, era considerada sobremaneira custosa ao capital, além de promover retornos somente a longo prazo, o que levava ao desinteresse na construção deste tipo de empreendimento, relegando-a ao Estado. Nesta direção, tem-se que, atualmente, quando a construção deste tipo de objeto fixo é necessária, estabelecem-se PPPs para que tanto capital quanto Estado invistam na construção deste tipo de infraestrutura. Entretanto, na maior parte das vezes, os verdadeiros beneficiários destas construções são os capitalistas individuais que terão seu processo de acumulação facilitado por meio da construção de uma ferrovia ou uma estrada que escoar determinada produção, por exemplo, enquanto as pessoas “comuns” não experimentam melhorias em suas

²⁰⁶ A partir da definição internacional básica de PPP que a considera “como sendo um contrato de longo prazo entre um governo (federal, estadual ou municipal) e uma entidade privada, no qual essa entidade se compromete a oferecer serviços de infraestrutura”. Ocorre que a definição brasileira é um pouco distinta e considera que: “

vidas cotidianas, pelo contrário, em grande parte das vezes são expulsas a fim de executarem as obras para abertura de rodovias, avenidas e afins.

Ocorre que as PPPs, supostamente, deveriam ser celebradas para viabilizar a promoção do “bem comum” à sociedade onde seriam implementadas e, além disto, deveriam ser viáveis do ponto de vista econômico. Acerca disto, Marcos Mendes²⁰⁷ (2012, p. 3-4) explica que:

A viabilidade econômica leva em conta, além das receitas e custos financeiros, os benefícios e custos sociais decorrentes do projeto. Por exemplo, uma nova rodovia pode gerar como benefícios sociais a economia de tempo de deslocamento dos usuários, o aumento da produtividade das empresas, que podem entregar seus produtos com mais rapidez, etc; por outro lado, essa mesma rodovia pode gerar custos sociais, como o aumento da poluição em cidades que fiquem à beira da rodovia ou um custo de pedágio que seja incompatível com o nível de renda da população local. Quando um projeto tem viabilidade financeira e econômica (benefícios maiores que os custos nos dois conceitos), então é interessante para o país que ele seja desenvolvido. E sendo sustentável do ponto de vista financeiro, o governo pode fazer uma licitação para que um parceiro privado cuide sozinho do negócio, sendo remunerado mediante tarifas pagas pelo usuário. Quando um projeto tem viabilidade econômica, mas não financeira, temos uma situação em que vale a pena para a sociedade implementar o projeto, mas não haverá nenhum parceiro privado disposto a se responsabilizar sozinho por ele, pois se trata de um negócio que não dá lucro. Nesses casos, o governo pode fazer uma PPP na qual se comprometa a pagar um subsídio ao parceiro privado, elevando a sua rentabilidade até um ponto em que valha a pena investir no negócio. A legislação brasileira considera como sendo PPP apenas os casos em que os projetos têm viabilidade econômica, mas não têm financeira. [...]. Os projetos financeiramente viáveis são conceituados como “concessões comuns”, enquanto os projetos que requerem algum tipo de complementação financeira estatal são conceituados como PPP e divididos em dois grupos distintos: as PPP patrocinadas (em que o parceiro privado obtém sua remuneração mediante cobrança de tarifas e subsídios estatais) e as PPP administrativas (nas quais a remuneração do parceiro privado é paga integralmente pelo governo).

A partir da explicação do autor, observa-se que quando um projeto de infraestrutura é benéfico à parte da população de um país e dispõe de viabilidade econômica e financeira, o Estado pode definir um parceiro privado para colocá-lo à frente. Ocorre que, no Brasil, as PPPs entram em cena somente quando o projeto apresenta viabilidade econômica, mas não financeira (concessão comum), isto é, os contratos de PPP são celebrados quando o Estado precisa investir seus recursos em dado projeto por meio de concessão patrocinada ou administrativa. Isto porque, como apontado no trecho citado, o Estado brasileiro só participa de PPPs que não apresentam

²⁰⁷ Marcos Mendes é economista formado pela Universidade de Brasília, com mestrado em Economia pela mesma instituição e doutorado em Economia pela Universidade de São Paulo. O artigo a que se faz referência já foi citado no início deste trabalho e trata de PPP.

viabilidade financeira, justamente, aquelas sustentáveis ao longo do tempo e que não requerem injeções de recursos públicos.

Sendo assim, na medida em que o Estado brasileiro celebrou um contrato nos termos de uma PPP administrativa com a Concessionária Porto Novo²⁰⁸, já era sabido, por definição, que todos os custos do projeto estariam sob sua alçada. Mesmo assim, suas três esferas enfatizavam que a escolha do “modelo PPP” para reestruturar urbanisticamente o espaço da região portuária carioca se devia à desoneração dos cofres públicos por meio deste tipo de contrato.

O projeto “Porto Maravilha” fora anunciado e divulgado segundo a premissa de que era “a maior parceria público-privada do país é da cidade do Rio”²⁰⁹, sob a consideração de que este aspecto era positivo e benéfico. Nesta linha de raciocínio, por meio de publicação mensal sobre o Porto Maravilha, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro expôs que:

Com o valor total de R\$ 7,6 bilhões, essa será a primeira Parceria Público-Privada do município, cuja concessão vai durar 15 anos. Além de realizar as grandes intervenções previstas, como a derrubada do Elevado da Perimetral, o consórcio também será responsável pela oferta e manutenção dos serviços da área, como iluminação pública e coleta de lixo. “Chegamos ao momento irreversível do projeto”, afirmou o presidente da Companhia de Desenvolvimento Urbano do Porto (CDURP), Jorge Arraes. “A PPP garantirá a qualidade das obras e dos serviços. Como ambos ficarão a cargo do consórcio, este não irá ofertar nada que lhe cause prejuízos na manutenção. No contrato, existe uma série de dispositivos que preservam o interesse público. É o concessionário que financia as obras, permitindo ao município obter ganhos com a valorização da região”, esclarece.

Apesar de toda a propaganda institucional realizada pela Prefeitura, o que se verificou na prática não foi uma parceria entre Estado e setor privado no que tange aos investimentos realizados para implementação de tal projeto através, por exemplo, “do pagamento da remuneração do setor privado” ou pagamento de subsídio como apontado na explicação de Mendes (2012). O que se estabeleceu foi o pagamento integral pelas obras infraestruturais, associado a diversos pagamentos realizados por meio dos termos aditivos ao contrato de PPP e, também, o pagamento mensal pela manutenção dos equipamentos construídos pela Concessionária Porto Novo S/A, tais quais dois túneis que foram construídos no perímetro. Além disto, este pagamento mensal realizado pelo Estado à concessionária se refere aos serviços básicos executados pelo consórcio tais como limpeza e iluminação urbanas.

²⁰⁸ Deve-se recordar que o contrato celebrado com o Consórcio VLT Carioca foi na forma de “concessão patrocinada”.

²⁰⁹ Retirado de: Revista Porto Maravilha, 2010, nº 3. Disponível em:

<https://www.portomaravilha.com.br/uploads/revistas/e4a9a9faf91836f5c586225108b4431a.pdf>

Desta maneira, o que se observa é a Concessionária Porto Novo S/A executar serviços e obras e ser paga pelo Estado brasileiro para tanto, em uma situação normal de prestação de serviços em que a realização de uma licitação e a consequente contratação de uma empreiteira para executá-los seria já suficiente para que o projeto da OUCRPRJ fosse implementado.

Torna-se interessante perceber que a ideia de Parceria Público-Privada é bem vista e aceita pela sociedade em geral e, também, pelos “gestores” das cidades alinhadas com o conceito de governança. Isto porque graças à doutrina neoliberal propagou-se a ideia de que o público é ineficiente, perdulário e corrupto, enquanto o setor privado seria eficiente, parcimonioso e atento a todo e qualquer gasto extra e, portanto, fechado à possibilidade de superfaturamentos ligados à corrupção. Sobre isto, Dardot e Laval (2016, p.273) apontam que:

A principal crítica que se faz ao Estado é sua *falta global de eficácia e produtividade* no âmbito das novas exigências impostas pela globalização: ele custa caro demais em comparação com as vantagens que oferece à coletividade e põe entraves à competitividade da economia. É, portanto, a uma análise econômica que se deseja submeter a ação pública para discriminar não apenas as *agendas* e as *não agendas*, mas a própria maneira de realizar as *agendas*. Esse é o objetivo da linha do “Estado eficaz”, ou do “Estado gerencial”, tal como este começa a se construir a partir dos anos 80. Tanto a direita neoliberal como a esquerda moderna admitiram na prática que o governo não podia se desinteressar pela gestão da população no que diz respeito à segurança, saúde, educação, transporte, moradia e, obviamente, emprego. E menos ainda na medida em que a nova ordem mundial da concorrência exige que os dispositivos administrativos e sociais custem menos e se orientem sobretudo para as exigências da competição econômica. A diferença que essas políticas querem introduzir reside na eficiência dessa gestão e, por conseguinte, no método que se deve empregar para fornecer bens e serviços à população.

Sob esta perspectiva, é necessário perceber a “virada” de pensamento que levou à consideração de que as Parcerias Público-Privada seriam a opção mais adequada para desenvolver projetos de reestruturação urbana nas cidades capitalistas, os quais seriam executados de forma mais eficaz e menos onerosa aos cofres públicos. Porém, como visto ao longo deste trabalho, não foi exatamente assim que aconteceu na prática e o Estado brasileiro foi o responsável pelo pagamento de todos os custos operacionais para a implementação da OUCRPRJ, além de ter sido responsável pela financeirização do processo de produção espacial que se deu no perímetro desta OU. Importa frisar que a compra pelo Estado (União) dos títulos mobiliários emitidos pelo Estado (MRJ) não gerou nenhum tipo de “benefício” ou mesmo de garantia que a OU fosse adiante. Isto porque não houve em momento algum a indicação de que estes títulos seriam absorvidos pelo mercado imobiliário ou financeiro. O que se deu, efetivamente, foi a intervenção estatal no que tange à garantia da realização do processo de acumulação de capital em seus diferentes níveis e por meio de diferentes agentes econômicos.

Torna-se sobremaneira importante considerar que o processo de financeirização levado a cabo unicamente pelo Estado e, portanto, tratado como de financeirização *intraestatal*, é expressão do específico momento histórico por que passa a sociedade contemporânea. Como já mencionado, o pagamento pelas obras infraestruturais assim como aqueles pagamentos dos termos aditivos adicionais, além de gastos pontuais foram realizados com dinheiro “vivo”, mesmo que de forma parcelada. Desta maneira, verificou-se que não havia a real necessidade ou “obrigatoriedade” em emitir ativos financeiros lastreados ao solo urbano da região portuária do Rio de Janeiro, senão devido às exigências da lógica financeira que rege o comportamento não só do mercado, mas também dos Estado-nação contemporâneos.

Nesta perspectiva, destaca-se que além da emissão e aquisição dos ativos financeiros (CEPACs) ligados à OUCRPRJ, o movimento financeirizado (financeirização) se efetivou a partir da construção exclusiva de edifícios corporativos no espaço da OUCRPRJ, representantes da lógica financeira que norteia a produção do espaço na contemporaneidade.

A produção espacial ligada à lógica financeira se concretiza por meio do investimento de capital excedente do sistema financeiro no setor imobiliário e, portanto, na construção civil. No entanto, a produção do espaço no âmbito da OUCRPRJ apresenta a especificidade de estar conectada a um processo de financeirização cujo promotor fundamental é o Estado, que, não obstante, precisa usar capital monetário para pagar pelas obras infraestruturais executadas pelo setor privado. Portanto, o Estado brasileiro financeiriza seus recursos públicos a fim de viabilizar o processo de acumulação de capital privado.

Nesta perspectiva, mesmo diante de um período histórico em que há excedente de capital para viabilizar tais projetos de infraestrutura, viu-se que o Estado brasileiro foi o único responsável pela aquisição dos CEPACs em 2011 com recursos provenientes do FGTS e, posteriormente, também garantiu o pagamento de mais de R\$ 7 bilhões à Concessionária Porto Novo e, finalmente, ofereceu terrenos e CEPACs, em forma de permuta, aos investidores privados.

Ao contrário de momentos históricos em que o sistema capitalista era menos avançado e o Estado era, de fato, imprescindível²¹⁰ à realização de quaisquer obras infraestruturais, “na era capitalista avançada, no entanto, a concentração e centralização do capital e a organização de um sistema de crédito sofisticado permitem que tais projetos sejam realizados em uma base capitalista” (HARVEY, 2013, p.305). Não obstante esta observação factual, este comportamento não foi verificado no caso da implementação da OUCRPRJ, onde observou-se

²¹⁰ Ou quando ainda não existiam as PPPs...

o Estado brasileiro como único garantidor da construção do capital fixo ligado primeiramente à infraestrutura e, posteriormente, aos edifícios corporativos, os quais não cumprem nenhuma função social nem tampouco funcionam como instrumento de diminuição das desigualdades socioespaciais.

Nesta direção, verificou-se que a produção do espaço sob a égide da OUCRPRJ se materializou na forma de edifícios corporativos de alto padrão, hotéis com marcas internacionais e, também, por meio da abertura de extensas e largas avenidas, construção de ciclovias, túneis, museus, aquário, teleférico e, por fim, uma roda gigante (ver figura 48) construída às margens da Baía de Guanabara num terreno pertencente à CDURP²¹¹ e, portanto, ao MRJ. Mais especificamente, este terreno se localiza na faixa de equivalência B1, subsetor B2, nos quais os parâmetros urbanísticos (ver tabela 3 e 4) indicam grande tendência à valorização.

Figura 48: Rio Star, roda gigante construída no perímetro da OUCRPRJ. Fonte: Google imagens²¹².

Torna-se importante destacar que um passeio na roda gigante construída às margens da Baía de Guanabara custa R\$ 59,00 (cinquenta e nove reais) se o bilhete for comprado pela internet, ferramenta que parte considerável da população carioca não tem acesso ou não “domina”. Se a compra do bilhete de ingresso a este “atrativo” for feita de maneira presencial, deve-se desembolsar R\$ 70,00 (setenta reais) por pessoa²¹³. Deste modo, observa-se que foram

²¹¹ Dado retirado de arquivo interno da CDURP cedido à autora e disponível à verificação por meio do “anexo F” ao final deste documento.

²¹² Disponível em: <https://www.melhoresdestinos.com.br/rio-star-roda-gigante-rj.html>. Acesso em 06/01/21

²¹³ À medida que a renda média per capita da população residente na região portuária e, mais especificamente, na IRA-Portuária composta pelos bairros do Caju, Gamboa, Saúde e Santo Cristo é de R\$ 507,75 (quinhentos e sete reais e setenta e cinco centavos), pode-se observar que esta população não pode consumir a “mercadoria espacial”

construídos inúmeros equipamentos que funcionam como mercadorias a serem vendidas aos turistas ou aos cariocas com alto poder aquisitivo e que, para além disto, consideram a região portuária ou o “Porto Maravilha” como um espaço novo, “revitalizado” e repleto de modernos atrativos.

Ao mesmo tempo, não se construiu equipamento público coletivo que objetivasse promover uma vida urbana mais prazerosa, digna e justa aos moradores da região portuária, seja no que concerne à construção de escolas, postos de saúde e áreas de lazer, como à fundamental habitação de interesse social na medida em que os recursos utilizados na compra dos CEPACs advieram do FGTS, fundo criado, entre outras razões, para construir ou comprar a casa própria.

Importa ressaltar que para haver a experiência urbana – urbanidade – plena é necessário haver mais do que vias expressas, espaços comerciais, rodas-gigante e museus. Uma cidade completa onde o urbano atinge a todos é aquela em que todas as classes sociais são contempladas com infraestrutura, saúde, moradia, educação, cultura e, também, com o lazer e a festa. Ocorre que estes elementos da vida cotidiana foram cooptados há tempos pelo modo de produção capitalista, que os colocou na condição de meras mercadorias a serem consumidas a fim de gerar lucro a específicos setores do capital contemporâneo. A reunião, o encontro, e a festa precisam se manter como expressões socio-culturais no espaço urbano de maneira descomprometida e, portanto, também direcionada às parcelas da população que têm baixa renda. Isto porque no perímetro da OUCRPRJ construiu-se apenas “espaços-mercadoria” nos quais só consegue adentrar quem detém alto poder aquisitivo.

Desta feita, exclui-se a maior parte da população carioca, fluminense ou mesmo brasileira, mantendo os objetos fixos construídos neste perímetro restritos a uma parcela ínfima da população. Henri Lefebvre (2001, p.105) sinaliza que:

As necessidades sociais têm um fundamento antropológico; opostas e complementares, compreendem a necessidade de segurança e a de abertura, a necessidade de certeza e a necessidade de aventura, a da organização do trabalho e a do jogo, as necessidades de previsibilidade e do imprevisto, de unidade e de diferença, de isolamento e de encontro, de trocas e de investimentos, de independência (e mesmo de solidão) e de comunicação, de imediaticidade e de perspectiva a longo prazo. O ser humano tem também a necessidade de acumular energias e a necessidade de gastá-las, e mesmo de desperdiçá-las no jogo. Tem necessidade de ver, de ouvir, de tocar, de degustar, e a necessidade de reunir essas percepções num “mundo”. A essas necessidades antropológicas socialmente elaboradas (isto é, ora separadas, ora reunidas, aqui comprimidas e ali hipertrofiadas) acrescentam-se necessidades

conformada pela roda gigante “Rio Star” e, portanto, quem a consome são turistas nacionais e/ou estrangeiros junto à população carioca com alto poder aquisitivo.

específicas, que não satisfazem os equipamentos comerciais e culturais que são mais ou menos parcimoniosamente levados em consideração pelos urbanistas. Trata-se da necessidade de uma atividade criadora, de obra (e não apenas de produtos e de bens materiais consumíveis), necessidades de informação, de simbolismo, de imaginário, de atividades lúdicas. Através dessas necessidades especificadas vive e sobrevive um desejo fundamental, do qual o jogo, a sexualidade, os atos corporais tais como o esporte, a atividade criadora, a arte e o conhecimento são manifestações particulares e *momentos*, que superam mais ou menos a divisão parcelar dos trabalhos. Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes. As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades de lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas?

Diante do exposto, a presente pesquisa levou à verificação de um processo de produção e reprodução do espaço baseado em premissas constituídas pelo escopo neoliberal, o qual fundamenta, justamente, o próprio processo de financeirização iniciado (de forma mais proeminente) nos anos 80 do século passado e que, atualmente, tem a capacidade de penetrar no espaço de modo a esfacelá-lo a fim de relacioná-lo diretamente a títulos mobiliários emitidos para viabilizar operações urbanas, cujos pressupostos são, da mesma maneira, originados pelo neoliberalismo.

Assim, a produção e reprodução espacial que se deu e, ainda se dá, na região portuária da cidade do Rio de Janeiro é meio, condição e produto de variados e amplos processos que foram estabelecidos em escala global, se movimentam em escala global e atingem o local de maneira avassaladora, modificando a estrutura socioespacial e as vidas das pessoas. De acordo com Henri Lefebvre (2000, s/p):

A contradição fundamental entre a globalidade (a capacidade de conceber e tratar os espaços em grande escala até mesmo em escala mundial, como se dá na informática e na aero-política) e a parcelarização (o esfacelamento do espaço para venda e a compra) se aprofunda no plano das estratégias. Nos espaços estratégicos, as fontes são sempre localizadas. Contam-se por unidades (de produção e de consumo: empresas, famílias). Quanto aos objetivos e “alvos”, eles são globais, até mesmo mundiais, para as grandes estratégias dos Estados principais e das principais firmas supranacionais. A dispersão, o esfacelamento, levados até a segregação, são mantidos e dominados por intenções estratégicas, vontades de potência ao nível mais elevado em quantidade de meios e qualidade de fins visados. O disperso, o fracionado, conserva uma unidade no homogêneo: o espaço do poder. Este leva em consideração evidentemente as conexões e ligações entre os elementos que ele retém neste espaço paradoxal; unidos e desunidos, conjuntos e disjuntos, desmembrados e prensados.

Nesta perspectiva, parte-se para a última parte deste trabalho, a qual tenta iluminar a relação entre Estado, capital financeiro e produção espacial no âmbito da OUCRPRJ.

4.1 PRODUÇÃO DO ESPAÇO, ESTADO E CAPITAL FINANCEIRO

O conceito de produção do espaço não diz respeito somente à construção de objetos fixos no espaço, mas, para muito além disto, se refere à produção e reprodução da sociedade no espaço por ela ocupado por meio da manifestação, neste espaço, da totalidade de aspectos relativos à condição humana.

Deve-se ter em mente que a sociedade humana necessita de um espaço físico para efetivar sua existência enquanto entidade biológica. Entretanto, o homem demanda muito mais do que apenas alimento e, neste sentido, um espaço para desenvolver a agricultura e a pecuária, por exemplo. O homem demanda e produz cultura, arte, signos, símbolos e, a partir da consolidação da industrialização no século XVIII, gera, também, inúmeras e variadas mercadorias. De todo modo, o processo de produção espacial, mesmo que inserido no modo de produção capitalista e perpassado pela lógica do valor de troca, apresenta, também, sua faceta subjetiva ligada a processos que se dão na dimensão da reprodução da vida e, portanto, para além do mundo da mercadoria. Acerca do processo de produção espacial, Ana Fani Alessandri Carlos (2011, p. 64-65) esclarece que:

No plano da realidade, a produção do espaço é anterior a capitalismo e se perde numa história de longa duração iniciada no momento em que o homem deixou de ser coletor e caçador e criou condições de, através de seu trabalho, transformar efetivamente a natureza (dominando-a). O espaço como produção emerge da história da relação do homem com a natureza, processo no qual o homem se produz enquanto ser genérico numa natureza apropriada e condição de nova produção.[...] No capitalismo, essa produção adquire contornos e conteúdos diferenciados dos momentos históricos anteriores, expande-se territorial e socialmente (no sentido de que penetra em todos os lugares do mundo e em toda a sociedade) incorporando as atividades do homem, redefinindo-se sob a lógica do processo de valorização do capital. Nesse contexto, o próprio espaço assume a condição de mercadoria como todos os produtos dessa sociedade. A produção do espaço se insere, assim, na lógica da produção capitalista que transforma todo o produto dessa produção em mercadoria.

Sob esta perspectiva, tem-se que o modo de produção capitalista tornou o espaço uma mercadoria a ser comercializada e, assim, consumida pela sociedade civil, pelo capital e, também, pelo Estado. Isto porque o processo de financeirização estabelecido na OU em análise tem os CEPACs como ativos financeiros lastreados ao solo urbano de seu perímetro, o qual foi, por sua vez, parcelado a fim de viabilizar seu próprio processo de financeirização à medida que cada parcela do espaço se conecta a um ativo (um CEPAC). Desta forma, tendo em vista

que o Estado brasileiro por meio do MRJ foi o responsável pela emissão dos CEPACs, pode-se observar o movimento de mercantilização do espaço, via financeirização, originado pelo próprio Estado.

Nesta direção, tem-se que o espaço enquanto mercadoria é impactado pelas mudanças conjunturais ocorridas na sociedade capitalista, cujo elemento que emerge de maneira preponderante na contemporaneidade é o capital financeiro na medida em que apresenta grande capacidade de circulação, pois volátil e flexível, o que permite sua penetração nos mais variados tipos de investimentos. Sendo assim, uma operação urbana cuja legislação não só permite, mas fomenta o parcelamento de um determinado espaço da metrópole, significa uma ótima oportunidade de investimento para o capital financeiro, pois o espaço que já fora tornado uma mercadoria fixa, atualmente se conforma também numa mercadoria móvel, isto é, financeira.

Entretanto, não obstante o espaço parcelado da OUCRPRJ se conformar numa mercadoria financeira que, supostamente, seria atraente aos investidores, verificou-se que não existiu interesse na aquisição dos ativos ligados a seu espaço, como já discutido ao longo deste trabalho. Sendo assim, é possível admitir que não é o fato do espaço “conseguir” se comportar como um produto financeiro que o torna atraente, simplesmente, porque ele não é produzido unidimensionalmente. Isto é, o espaço não é uma mercadoria ordinária. O espaço se constitui por muitas dimensões além daquelas ligadas ao valor de troca e ao valor de uso, elementos que conferem a ele seu caráter mercadológico. O espaço se constitui por meio de relações sociais intangíveis e não-mercificáveis. Sobre algumas das características do espaço, Henri Lefebvre (2000, s/p) sinaliza que:

Ora, o espaço (social) não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele engloba as coisas produzidas, ele compreende suas relações em sua coexistência e sua simultaneidade: ordem (relativa) e/ou desordem (relativa). Ele resulta de uma sequência e de um conjunto de operações, e não pode se reduzir a um simples objeto. Todavia, ele não tem nada de uma ficção, de uma irrealidade ou “idealidade” comparável àquela de um signo, de uma representação, de uma ideia, de um sonho. Efeito de ações passadas, ele permite ações; as sugere ou as proíbe. Entre tais ações, umas produzem, outras consomem, ou seja, gozam os frutos da produção. O espaço social implica múltiplos conhecimentos.

Nesta perspectiva, mesmo que o espaço tenha sido tornado uma mercadoria pelo/no modo de produção capitalista e, atualmente, se configure, também, em uma mercadoria financeira, o fato é que o espaço é pleno de dimensões ligadas à materialidade e ao simbólico. No espaço se estabelecem não só as relações sociais de produção, mas as relações sociais “simples”, isto é, aquelas não perpassadas pela lógica do valor de troca. Ademais, é no espaço que se estabelecem as relações afetivas entre as pessoas e, também, com o próprio espaço.

Isto porque as pessoas estabelecem uma relação com o espaço por meio de seu cotidiano e, desta maneira, sua transformação afeta sobremaneira suas vidas. Não somente no que tange à concreta modificação da infraestrutura urbana utilizada pelas pessoas, mas devido ao impacto simbólico e afetivo que a modificação formal gera, principalmente, aquela ligada ao deslocamento compulsório de pessoas devido à execução de operações urbanas como a OUCRPRJ, em que mais de 800 famílias foram removidas de suas casas, do seu cotidiano e, deste modo, tiveram suas vidas perturbadas.

Neste sentido, é fundamental perceber que existe um descompasso entre a reprodução da vida e a reprodução do capital. Mais além, existe um descompasso entre a velocidade de reprodução do capital financeiro e a reprodução espacial. Isto porque o processo de financeirização ligado à OUCRPRJ, cujas etapas podem ser consideradas como: emissão, negociação e valorização artificial²¹⁴, não geraram nenhum tipo de movimento do setor privado na direção do interesse em imobilizar capital neste perímetro e, tampouco, foi observada alguma atividade originada pelos moradores deste espaço que demonstrasse simpatia pelo projeto da OUCRPRJ. Pelo contrário, os moradores desse espaço que recebe a OU em foco, não foram sequer consultados sobre as transformações espaciais que viriam a sofrer. Ademais, como já mencionado, muitos deles foram expulsos para dar lugar a região portuária “revitalizada”, ao “novo”, ao “Porto Maravilha”.

Isto significa que o espaço enquanto produto multidimensional da sociedade e de suas relações não “responde” de forma imediata à emissão estatal de certificados a ele lastreados, pois são duas medidas extremamente distintas. Aquela ligada à ordem próxima e aquela ligada à ordem distante. Sobre isto, novamente, Lefebvre (2006, p. 315) esclarece que:

Sem dúvida, a ordem próxima, a da vizinhança, e a ordem distante, a do Estado, deixaram de coincidir; elas se reencontram ou se interpenetram. É assim que as determinações “arquitetônicas”, como o espaço que elas compreendem [abrangem], persistem na sociedade, modificadas cada vez mais radicalmente, sem jamais se abolir. Essa continuidade subjacente não se produz somente na realidade espacial, mas nas representações. O espaço preexistente não suporta somente disposições espaciais duráveis, mas também os *espaços de representação*, que trazem consigo imagens, narrativas [relatos] míticas. O que frequentemente se denomina de “modelos culturais” utilizando esse termo gerador de confusões: a cultura.

²¹⁴ Deve-se retomar que os CEPACs sofreram valorização artificial quando estacionados no FIIPM entre 2011 e 2012, período localizado entre a compra pela CEF e o momento em que esta instituição os coloca em leilão. Isto porque a CEF os comprou do MRJ por R\$ 545,00 e os leiloou a R\$ 1.150,00, mesmo sem estes terem sido dispostos, até então, no mercado financeiro. Desta forma, a CEF, instituição estatal, promoveu um processo de valorização artificial de um ativo financeiro lastreado ao solo urbano da cidade do Rio de Janeiro.

Sob esta perspectiva, considera-se que o processo de financeirização levado a cabo pelo Estado brasileiro e que, por sua vez, tem como lastro material o espaço da região portuária carioca, não teve a capacidade de transformar o espaço a nível do lugar, do cotidiano, a não ser quando refere-se às remoções arbitrárias. Isto acontece porque estas duas dimensões, a financeira e aquela do lugar, se ligam a estímulos completamente opostos, a saber, a primeira se liga à reprodução do capital e a segunda à reprodução da vida, as quais sempre estarão em contradição e conflito.

5 CONCLUSÃO

A problemática que suscitou este trabalho de pesquisa referente ao processo de financeirização levado a cabo pelo próprio Estado brasileiro e executado por meio da emissão e aquisição de CEPACs levou ao desenvolvimento da tese de que o processo de emissão e aquisição destes CEPACs pelo Estado era o fim em si mesmo. Isto é, em face de todo o processo de implementação da OUCRPRJ analisado ao longo desta pesquisa, verificou-se que estes ativos financeiros não funcionaram de modo a arrecadar recursos para a execução desta operação urbana e, portanto, de acordo com sua função essencial que objetiva unicamente gerar recursos ao Estado.

Isto porque a emissão de títulos financeiros visa sua negociação em mercado secundário a fim de torná-lo “líquido”, ou seja, passível de ser transformado em dinheiro “vivo”. Neste sentido, o objetivo da emissão de títulos financeiros lastreados ao solo urbano de uma operação urbana não é seu estacionamento em um fundo de investimento estatal, mas sim sua circulação, e consequente negociação na esfera financeira.

A quantidade demasiada de CEPACs emitidos para esta OU (mais de seis milhões) sempre pareceu desproporcional e impossível de ser absorvida pelos investidores imobiliários e/ou financeiros. Este aspecto foi um chamariz importante para o desenvolvimento desta pesquisa, cujo resultado mais importante é a confirmação de que esta quantidade de CEPACs não precisava ter sido emitida pelo MRJ e, tampouco, adquirida pela CEF com recursos do FGTS. Desta maneira, observa-se que este movimento na direção da financeirização de recursos estatais por meio da produção espacial no perímetro da OUCRPRJ se realizou de maneira consciente e premeditada, num esforço estatal de viabilizar este processo que, por sua vez, é fruto tanto de pressupostos como de políticas públicas neoliberais.

Assim, observou-se que o Estado brasileiro, no âmbito da OU em foco, se comportou como um agente financeirizador.

A comprovação documental realizada por meio desta pesquisa de doutoramento concernente à disponibilização, pela CEF, da maior parte destes ativos na forma de permuta aponta para um processo de financeirização puro e, diante do exposto ao longo do trabalho, de financeirização intraestatal.

O estado e o município do Rio de Janeiro atravessam hoje uma crise econômica que fora iniciada, justamente, após a saída do cargo do ex-Presidente Luiz Inácio Lula da Silva, do

ex-Governador Sérgio Cabral e do ex-Prefeito Eduardo Paes²¹⁵, aliados políticos à época da assinatura da Lei que rege a OUCRPRJ e, neste sentido, defensores e estimuladores de sua implementação.

Deve-se destacar que o ex-Governador Sérgio Cabral se encontra preso pelos crimes de corrupção passiva, lavagem de dinheiro, formação de quadrilha e organização criminosa. Seus crimes apontam ligações com empreiteiras como a Carioca Engenharia S/A, empresa participante da Concessionária Porto Novo. Além disto, a construtora Odebrecht, acusada e condenada em diversos crimes de corrupção, também é parte integrante desta concessionária, cujo contrato na forma de PPP administrativa celebrado com o MRJ, o colocou como responsável por todos os custos da empreitada. Ressalta-se que a Odebrecht é responsável pela construção de quatro empreendimentos consumidores de CEPACs, o que significa 36% de todas as construções²¹⁶ realizadas dentro do perímetro. Por sua vez, três dos quatro empreendimentos construídos pela Odebrecht receberam os CEPACs do FIIPM na forma de permuta e, dois destes, receberam também os terrenos provenientes do Estado brasileiro. Apenas um empreendimento construído pela Odebrecht consumiu CEPACs na forma de sua efetiva compra junto ao FIIPM.

Nesta perspectiva, observa-se a possibilidade da existência de relações escusas entre as construtoras que participam da Concessionária Porto Novo e que também constroem empreendimentos dentro do perímetro. Do mesmo modo, pode-se considerar que o investimento de mais de R\$ 10 bilhões nesta OU suscita desconfiança no que diz respeito à real destinação destes recursos.

A crise econômica pela qual passa o estado e o município do Rio de Janeiro atingiu diretamente a continuidade da operação urbana em foco, cujos recursos oriundos do FIIPM repassados ao FIIRP e, finalmente, à CDURP não foram suficientes para pagar a Concessionária Porto Novo e, a 11 de maio de 2018, a CEF enquanto administradora do FIIPM, notificou o FIIRP sobre sua situação de iliquidez. Desta forma, a 14 de junho de 2018, a concessionária não iniciou a 6ª etapa do contrato de execução das obras e de manutenção da infraestrutura construída, justamente, devido à condição de iliquidez do FIIPM.

Neste contexto, atualmente, o quadro delineado em torno da OUCRPRJ se conforma por embates entre a CEF, a CDURP e a Concessionária Porto Novo, as quais acusam uma à outra de não cumprirem com suas devidas responsabilidades financeiras na direção de viabilizar

²¹⁵ Eduardo Paes foi reeleito Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro nas eleições municipais de 2020.

²¹⁶ À medida em que foram construídos 11 empreendimentos consumidores de CEPAC.

a continuidade da operação urbana. Assim, a concessionária ao não receber seu pagamento em dinheiro “vivo” a fim de manter suas operações no “Porto Maravilha” parou de executar os serviços de manutenção da infraestrutura pública que ela mesma construiu com recursos estatais.

Desta feita, a condição atual da OUCRPRJ autoriza questionar a própria emissão dos CEPACs como mecanismo de financiamento da OUCRPRJ na medida em que o FIIPM constituído para garantir a execução desta OU apresenta iliquidez porque não houve interesse na compra dos títulos que o compõe. Deve-se apontar que a emissão de títulos financeiros é, por excelência, uma manobra arriscada que abre margem, justamente, à possibilidade de iliquidez. Ademais, tomando-se em consideração que o pagamento à Concessionária Porto Novo tinha de ser realizado em dinheiro, não existem razões para a emissão de mais de seis milhões de CEPACs pelo Estado que, por sua vez, os adquiriu em sua totalidade com recursos do FGTS e, finalmente, promoveu a constituição de dois fundos de investimento estatais controladores desses CEPACs.

Na direção do que fora exposto ao longo deste texto, observa-se que o processo de financeirização dos recursos estatais a partir da produção e da reprodução do espaço circunscrito pelo perímetro da OUCRPRJ foi, de fato, objetivado pelo Estado brasileiro. Portanto, considera-se que a financeirização destes recursos ocorreu de modo quase alheio à própria execução desta OU na medida em que os CEPACs emitidos, supostamente, para viabilizá-la, não foram comprados pelo setor privado (exceto aqueles 135.470), mas disponibilizados na forma de permuta com entre o FIIPM e as incorporadoras. Além disto, o que se verifica é que, atualmente, os ativos emitidos estão concentrados em um fundo de investimento estatal cuja situação é de iliquidez financeira.

A hipótese de que o Estado brasileiro emitiu uma quantidade de CEPACs incompatível à realidade econômica, política e espacial que gravitava em torno da OUCRPRJ à época da assinatura da LC 101 e, portanto, se comportou como agente principal do processo de financeirização estabelecido por meio da produção e reprodução do espaço, foi corroborada a partir dos variados elementos analisados ao longo deste trabalho de pesquisa e, nesta perspectiva, chega-se à conclusão de que o Estado brasileiro foi responsável pelo processo de financeirização de recursos públicos a partir de dentro de suas próprias esferas, a saber: esfera federal e municipal, configurando, portanto, o processo de financeirização intraestatal aqui analisado.

O processo de financeirização da economia, usualmente, se mantém dentro dos limites do setor privado, isto é, sob as diretivas do capital. Deste modo, a verificação do processo acima descrito gera a necessidade de investigação futura sobre uma nova maneira com que o Estado

brasileiro pode vir a lidar, de agora em diante, com o próprio mecanismo de financeirização. Isto é, foi estabelecida uma tendência à financeirização intraestatal ou este processo se deu, especialmente, por meio da OUCRPRJ? Existe algum objetivo desconhecido para tal comportamento? Os Estados-nação e, por conseguinte, o Estado brasileiro passará a se comportar como agente financeirizador de maneira frequente em âmbitos não somente ligados a operações urbanas, mas ampliados a qualquer tipo de intervenção infraestrutural?

Estas questões são colocadas na pauta da ciência geográfica contemporânea que apresenta as ferramentas necessárias ao desvelamento dos processos de produção e reprodução do espaço capitaneados pelo Estado e ligados à lógica financeira.

REFERÊNCIAS

- ABREU, Mauricio de A. **A evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2006.
- ALVAREZ, Isabel Pinto. A produção e reprodução da cidade como negócio e segregação. In: Ana Fani Alessandri Carlos, Danilo Volochko, Isabel Pinto Alvarez (Orgs). **A cidade como negócio**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 65-79.
- ALVES, Glória. Transformações e resistências nos centros urbanos. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. (Org.). **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015. p.143-154.
- AMARAL D'AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES. **Estudo de viabilidade da Operação Urbana Consociada da Região do Porto do Rio de Janeiro** (OUCRPRJ). A pedido da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP), São Paulo, 2010.
- BANCO INTERNACIONAL PARA RECONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO/BANCO MUNDIAL. **Cities in transition: World Bank Urban and Local Government Strategy**, Washington, 2000.
- BANCO INTERNACIONAL PARA RECONSTRUÇÃO E DESENVOLVIMENTO/BANCO MUNDIAL, **Cidades em movimento: estratégia de transporte urbano do Banco Mundial**. São Paulo: Sumatra Editorial, 2003. Disponível em: http://siteresources.worldbank.org/INTURBANTRANSPORT/Resources/portuguese_cities_on_the_move.pdf
- BOVESPA, **Informe trimestral de FII – Caixa Fundo de Investimento Imobiliário**. São Paulo, 18/06/2018.
- BRASIL, [CONSTITUIÇÃO (1988)]. **Constituição** da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988.
- CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, **Edital do leilão de oferta pública de distribuição secundária no mercado de balcão organizado – Módulo Plataforma Eletrônica da CETIP – Negociação por leilão relativamente à colocação de Certificados de Potencial Adicional de Construção (“CEPAC”) de titularidade do Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto**. Rio de Janeiro, 2011.
- CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **Edital de leilão de venda no mercado de balcão organizado da BM&FBOVESPA relativamente à colocação secundária de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPAC) de titularidade do CAIXA Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha**. Rio de Janeiro, 2012.
- CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA, **Relatório do Trimestre Findo em junho de 2016**.
- CALVINO. Italo. **As cidades invisíveis**. Rio de Janeiro: O Globo; São Paulo: Folha de São Paulo, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A privação do urbano e o “direito à cidade” em Henri Lefebvre. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; ALVES, Glória; PÁDUA, Rafael Faleiros de (Orgs.). **Justiça espacial e o direito à cidade**. São Paulo: Contexto, 2017. p. 33-62.

CARLOS, A reprodução do espaço urbano como momento da acumulação capitalista. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri. (Org.). **Crise urbana**. São Paulo: Contexto, 2015. p. 25-35.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A reprodução da cidade como "negócio". In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS Carlos (Orgs.). **Urbanização e mundialização : estudos sobre a metrópole**. São Paulo: Contexto, 2005, p. 29-37.

CARVALHO, Janaína. **Conheça a história da 1ª favela do Rio, criada há quase 12 anos**. G1, Globo, 2015. Disponível em: <http://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: 19/11/2019.

CAVALLIERI, Fernando; VIAL, Adriana. COLEÇÃO ESTUDOS CARIOCAS. **Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo de 2010**. Rio de Janeiro: IPP/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. nº 201220501, maio-2012.

CHESNAIS, François. **A finança mundializada: raízes sociais e políticas, configuração, consequências**. São Paulo: Boitempo, 2005.

CHESNAIS, François. **A mundialização do capital**. São Paulo: Xamã, 1996.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO – CDURP. **Relatório trimestral de atividades, período entre janeiro e março de 2018**. Rio de Janeiro, 2018.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO – CDURP. **Relatório trimestral de atividades. Período: outubro, novembro e dezembro de 2019**. Rio de Janeiro, 2019.

DAMETTO, Marcela. **Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro: uma análise do papel do Estado e do capital financeiro na produção espacial**. 74 f. Relatório de Qualificação (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

DARDOT, Pierre; LAVAL, Christian. **A nova razão do mundo: ensaio sobre a sociedade neoliberal** ; tradução Mariana Echalar. – 1.ed. – São Paulo: Boitempo, 2016.

FERNANDES, Nelson da Nobrega. O conceito carioca de subúrbio: um rapto ideológico. **Revista da FAU – UFRJ- Subúrbios cariocas**, Rio de Janeiro. v. 2, p. 8-15, 2010.

FIX, Mariana. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem**. São Paulo: Boitempo Editorial, 2007.

FOUCAULT, Michel. **O nascimento da biopolítica**. São Paulo: Martins Fontes, 2008.

FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS. FGV Social, Centro de Políticas Sociais. **Renda per capita – população total e favelas - bairros- Rio de Janeiro**, 2010.

FUNDO DE GARANTIA DO TEMPO DE SERVIÇO, CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. **O que é o FGTS?** Disponível em <http://www.fgts.gov.br/Pages/sou-trabalhador/o-que.aspx>. Acesso em 12/01/2020.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS, **DATA.RIO**. Rio de Janeiro, 2019.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2005.

HARVEY, David. **O enigma do capital e as crises do capitalismo**. São Paulo: Boitempo, 2011.

HARVEY, David. **Os limites do capital**. São Paulo: Boitempo, 2013.

HENDRIKSE, Reijer; LAGNA, Andrea. **State financialization: a multi-scalar perspective**. 2017 [citado em 24/03/2020). Disponível em: <https://www.researchgate.net/search/publication?q=state%2Bfinancialization%253A%2Ba%2Bmulti-scalar%2Bperspective>. DOI: 10.2139/ssrn.3170943. ISBN: 1556-5068

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: **La production de l'espace**. 4ª éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início – fev. 2006.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço**. Trad. Grupo “As (Im)possibilidades do urbano na metrópole contemporânea do Núcleo de Geografia Urbana da UFMG. (do original: **La production de l'espace**. 4ª éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000).

LEFEBVRE, Henri. **A vida cotidiana no mundo moderno**. Trad. Alcides João de Barros. (do original: **La vie quotidienne dans le monde moderne**. Éditions Gallimard, 1968). São Paulo: Editora Ática S.A, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **Espaço e política**. Trad. Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

LEFEBVRE, Henri; tradução de Óscar Barahona e Uxo Doyhamboure. **La presencia y la ausencia: contribucion a la teoria de las representaciones**. Cidade do México: Fondo de cultura economica, 1983.

LEFEBVRE, Henri. **Lógica formal, lógica dialética**. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira S.A, 1991.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MARX, Karl. **O capital: crítica da economia política, livro terceiro: o processo global de produção capitalista, volume V**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2008.

MATIKO UEMURA, Margareth; LEMOS TSUKUMO, Isadora; MINCOFF MENEGON, Natasha; PIOCHI, Sidney. **Moradia é central – Rio de Janeiro**. Instituto Pólis, 2009.

MENDES, Marcos. **O que são Parcerias Público-Privadas (PPP)?** 2012. Disponível em: <http://www.brasil-economia-governo.org.br/2012/04/09/o-que-sao-parcerias-publico-privadas-ppp/>

MINISTÉRIO DA SAÚDE. **Renda média per capita – Rio de Janeiro, 2010.** Disponível em: <http://tabnet.datasus.gov.br/cgi/tabcgi.exe?ibge/censo/cnv/rendarj.def>. Acesso em 08/12/2019

MINISTÉRIO PÚBLICO FEDERAL: Força-Tarefa Greenfield. **Procedimento Investigatório Criminal nº 1.16.000.003649/2016-32.** Brasília, 2019.

OLIVEIRA, Aécio de. Porto Maravilha: as transformações urbanas na região portuária. Rio de Janeiro: **Instituto Heinrich Boll Stiftung**, 2016. Disponível em: <https://br.boell.org/pt-br/2016/06/22/porto-maravilha-transformacoes-urbanas-na-regiao-portuaria>

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista: O ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo, 2003.

PIKETTY, Thomas; tradução Monica Baumgarten de Bolle. **O capital no século XXI. - I. ed.** – Rio de Janeiro: Intrínseca, 2014.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, SECRETARIA MUNICIPAL DA CASA CIVIL. **Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na Modalidade Concessão Administrativa.** CVL Nº 010008/2013. Proc: 01/003.116/2012. Data: 28/11/2012.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Plano Estratégico da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro 2013-2016: O Rio mais integrado e competitivo.** s/d.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. **Lei Complementar nº 101**, de 23 de novembro de 2009.

Primeiro termo aditivo ao Contrato de Parceria Público-Privada – PPP na modalidade de Concessão Administrativa, celebrado entre a CDURP como contratante, e a Concessionária Porto Novo S/A como contratada. Redigido e assinado a 17 de abril de 2012, Rio de Janeiro.

SÁNCHEZ, Fernanda. A (in) sustentabilidade das cidades-vitrine. IN: ACSELRAD, Henri. **A duração das cidades.** Rio de Janeiro: DP&A, 2001. p.155-175.

SÁNCHEZ, Fernanda. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, nº 1, maio de 1999, p. 115-132.

SARAMAGO, José. **A caverna.** São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SARUE, Roberto Israel Eisenberg. **Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio.** Rio de Janeiro, s/d.

SINERGIA, Estudos e projetos. **Relatório de Atualização de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro.** Porto Maravilha & Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2013.

WERNECK, Mariana. **Habitação social do Porto Maravilha: cadê?** Disponível em: <https://www.observatoriodasmetropoles.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>

ANEXO A – Mapa das Regiões Administrativas (RAs) e Áreas de Planejamento do Município do Rio de Janeiro

Fonte: Instituto Pereira Passos, IPP, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

ANEXO B – Mapa de delimitação das faixas de equivalência dentro do perímetro da OUCRPRJ destacadas por cores

Fonte: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/canal_investidor/EstudodeViabilidade-OUCRPRJ.pdf

ANEXO C – Relatório do Trimestre Findo em junho de 2016, Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha

CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA

CNPJ 12.989.974/0001-29

Administração – CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

Av. Paulista, 2300 – 11º andar – São Paulo/SP – CEP 01310-300 – Fone: (11) 3555-6350

RELATÓRIO DO TRIMESTRE FINDO EM 30 DE JUNHO DE 2016

Em atenção ao disposto no Artigo 39, Inciso II, da Instrução CVM 472/08, apresentamos o relatório trimestral do CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA ("Fundo") referente ao 2º trimestre de 2016.

Caixa FII Porto Maravilha

O Fundo foi constituído sob a forma de condomínio fechado, com prazo de duração de 15 anos, que foi prorrogado para 25 anos por decisão da Assembleia Geral de Cotistas realizada em 14 de abril de 2015.

O Fundo tem por objeto a viabilização da Operação Urbana Consorciada, criada pela Lei Complementar nº 101 do Município do Rio de Janeiro, de 23 de novembro de 2009, a qual tem por finalidade promover a reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico ("AEIU") mediante aplicação de seu patrimônio, de forma a gerar os recursos necessários ao pagamento das contraprestações devidas em função dos serviços e obras a serem implementados na AEIU por meio de parceira público-privada.

A política de investimento do Fundo é a realização de operações imobiliárias, por intermédio da aquisição e alienação de bens e direitos, tais como imóveis e Certificados de Potencial Adicional de Construção ("CEPAC").

Atualmente, o Fundo possui participação em seis empreendimentos com obras em curso, os quais são denominados "Porto Vida Residencial", "Porto Atlântico Business Square", "Holiday Inn Porto Maravilha", "Pátio Marítima", "Porto Vista" e "BTS L'Oréal". A seguir, constam detalhes dos respectivos empreendimentos.

Porto Vida Residencial – Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S.A.

O empreendimento

Porto Vida Residencial é um empreendimento residencial e comercial composto por 10 torres, totalizando 174.810 m² de área construída com 1.367 vagas de garagem, 1.333 apartamentos e 33 lojas comerciais, executado pela incorporadora e construtora Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S.A.

O empreendimento está localizado na Av. General Luis Mendes de Moraes, 65, Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ.

Execução das obras

A evolução físico-financeira das obras, apurada até o mês de março de 2014, é de 25,94%. Não houve avanço físico até o mês de junho de 2016 devido a paralização das obras em virtude da reformulação do cronograma físico-financeiro.

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de 68.631 CEPACs e da fração de terreno necessários ao desenvolvimento do empreendimento.

Porto Atlântico – Leste Maravilha Empreendimento Imobiliário Ltda.

O empreendimento

Porto Atlântico Business Square é um empreendimento composto de áreas corporativas, salas comerciais, áreas de varejo e hotelaria, composto por 3 (três) torres de lajes corporativas, 1 (uma) torre de salas comerciais, 1 (um) edifício com dois hotéis, conjunto de lojas, e 1 (uma) torre com uso para escritórios (salas comerciais ou corporativo).

O projeto abrange três terrenos, situados respectivamente na Rua Equador, 43 (Porto Atlântico Leste) e Rua Cidade de Lima, n.º 86, 102, 132 e 166 (Porto Atlântico Oeste), separadas pela Avenida Professor Pereira Reis, no bairro Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ.

O empreendimento está dividido em duas partes (i) o Porto Atlântico Leste, que atualmente apresenta obras em andamento enquanto; e (ii) o Porto Atlântico Oeste, constituído de três torres corporativas com lojas, encontra-se em fase de desenvolvimento de projeto.

Execução das obras

A evolução física das obras do Porto Atlântico Leste, apurada até o mês de junho de 2016, é de 99,11%, conforme o quadro abaixo:

Avanço físico acumulado em julho/2013	2,74%
Avanço físico acumulado em agosto/2013	8,00%
Avanço físico acumulado em setembro/2013	10,62%

CAIXA

Avanço físico acumulado em outubro/2013	12,74%
Avanço físico acumulado em novembro/2013	14,55%
Avanço físico acumulado em dezembro/2013	17,69%
Avanço físico acumulado em janeiro/2014	20,93%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2014	22,57%
Avanço físico acumulado em março/2014	23,73%
Avanço físico acumulado em abril/2014	24,47%
Avanço físico acumulado em maio/2014	21,24%
Avanço físico acumulado em junho/2014	23,10%
Avanço físico acumulado em julho/2014	24,96%
Avanço físico acumulado em agosto/2014	26,00%
Avanço físico acumulado em setembro/2014	28,23%
Avanço físico acumulado em outubro/2014	30,61%
Avanço físico acumulado em novembro/2014	32,37%
Avanço físico acumulado em dezembro/2014	35,12%
Avanço físico acumulado em janeiro/2015	38,62%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2015	41,84%
Avanço físico acumulado em março/2015	46,99%
Avanço físico acumulado em abril/2015	50,76%
Avanço físico acumulado em maio/2015	54,51%
Avanço físico acumulado em junho/2015	59,20%
Avanço físico acumulado em julho/2015	62,95%
Avanço físico acumulado em agosto/2015	64,61%
Avanço físico acumulado em setembro/2015	68,32%
Avanço físico acumulado em outubro/2015	76,43%
Avanço físico acumulado em novembro/2015	80,34%
Avanço físico acumulado em dezembro/2015	83,08%
Avanço físico acumulado em janeiro/2016	85,73%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2016	87,89%
Avanço físico acumulado em março/2016	90,19%
Avanço físico acumulado em abril/2016	93,19%
Avanço físico acumulado em maio/2016	95,54%
Avanço físico acumulado em junho/2016	99,11%

Conforme informação fornecida pelo empreendedor, é utilizado o critério físico-financeiro para mensurar o avanço de obra que tem como parâmetros o orçamento da obra e a apropriação dos custos pelo regime de competência.

CAIXA

De acordo com os esclarecimentos prestados pelo empreendedor, houve alteração a partir de maio/2014 na base do avanço físico-financeiro em virtude de replanejamento e reorçamento. Em agosto/2015 ocorreu redimensionamento do cronograma sendo refletido nos percentuais a partir de fevereiro/2015.

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de 57.273 CEPACS necessários ao desenvolvimento do Porto Atlântico Leste.

Holiday Inn Porto Maravilha – OR RJ 04 Empreendimentos Imobiliários Ltda.

O empreendimento

O Holiday Inn Porto Maravilha é um empreendimento hoteleiro composto por 594 unidades, dividido em duas categorias, sendo 244 quartos da categoria *midscale* e 350 quartos de categoria econômica. Adicionalmente, o empreendimento prevê um *business center* com 905 m².

A área privativa total do empreendimento será de 14.740 m². O empreendimento compreende uma torre que será compartilhada entre as duas categorias, em uma área construída total de 39.050,12 m².

O empreendimento está localizado no Lote 2 da Quadra 3 do Projeto Aprovado de Loteamento 48.193 ("PAL") da Praça Marechal Hermes, Santo Cristo, Rio de Janeiro/RJ.

Execução das obras

A evolução físico-financeira das obras, apurada até o mês de junho de 2016, é de 91,99%, conforme quadro abaixo:

Avanço físico acumulado em janeiro/2014	4,30%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2014	6,40%
Avanço físico acumulado em março/2014	7,71%
Avanço físico acumulado em abril/2014	9,36%
Avanço físico acumulado em maio/2014	11,34%
Avanço físico acumulado em junho/2014	14,28%
Avanço físico acumulado em julho/2014	18,90%
Avanço físico acumulado em agosto/2014	19,78%
Avanço físico acumulado em setembro/2014	22,15%
Avanço físico acumulado em outubro/2014	26,90%
Avanço físico acumulado em novembro/2014	32,07%

Avanço físico acumulado em dezembro/2014	35,72%
Avanço físico acumulado em janeiro/2015	40,06%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2015	45,58%
Avanço físico acumulado em março/2015	52,13%
Avanço físico acumulado em abril/2015	56,78%
Avanço físico acumulado em maio/2015	60,81%
Avanço físico acumulado em junho/2015	62,47%
Avanço físico acumulado em julho/2015	65,81%
Avanço físico acumulado em agosto/2015	69,35%
Avanço físico acumulado em setembro/2015	72,87%
Avanço físico acumulado em outubro/2015	77,27%
Avanço físico acumulado em novembro/2015	80,67%
Avanço físico acumulado em dezembro/2015	84,25%
Avanço físico acumulado em janeiro/2016	86,31%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2016	88,02%
Avanço físico acumulado em março/2016	89,02%
Avanço físico acumulado em abril/2016	89,54%
Avanço físico acumulado em maio/2016	89,71%
Avanço físico acumulado em junho/2016	91,99%

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de 8.278 CEPACs e da fração de terreno necessários ao desenvolvimento do empreendimento.

Pátio da Marítima – TS-19 Participações Ltda.

O empreendimento

O Pátio da Marítima é um empreendimento comercial de alto padrão, composto de lajes corporativas distribuídas em 21 andares, contemplando também galeria de lojas e restaurantes em seu embasamento. O empreendimento será construído em duas fases distintas, tendo as obras primeira fase se iniciado em julho de 2014.

A área privativa total do empreendimento será de 136.427 m² e a área construída total de 217.508 m².

O empreendimento está localizado na Avenida Rodrigues Alves, 515, Gamboa, Rio de Janeiro/RJ.

Execução das obras

A evolução físico-financeira das obras, apurada até o mês de junho de 2016, é de 67,90%, conforme quadro abaixo:

Avanço físico acumulado em julho/2014	2,70%
Avanço físico acumulado em agosto/2014	4,20%
Avanço físico acumulado em setembro/2014	5,70%
Avanço físico acumulado em outubro/2014	7,70%
Avanço físico acumulado em novembro/2014	9,70%
Avanço físico acumulado em dezembro/2014	11,70%
Avanço físico acumulado em janeiro/2015	14,10%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2015	16,50%
Avanço físico acumulado em março/2015	18,50%
Avanço físico acumulado em abril/2015	21,60%
Avanço físico acumulado em maio/2015	24,50%
Avanço físico acumulado em junho/2015	25,40%
Avanço físico acumulado em julho/2015	26,10%
Avanço físico acumulado em agosto/2015	29,80%
Avanço físico acumulado em setembro/2015	32,60%
Avanço físico acumulado em outubro/2015	37,00%
Avanço físico acumulado em novembro/2015	43,50%
Avanço físico acumulado em dezembro/2015	46,60%
Avanço físico acumulado em janeiro/2016	51,10%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2016	53,80%
Avanço físico acumulado em março/2016	56,90%
Avanço físico acumulado em abril/2016	61,10%
Avanço físico acumulado em maio/2016	63,70%
Avanço físico acumulado em junho/2016	67,90%

Houve atualização do cronograma, de modo a refletir somente o avanço das atividades de campo.

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de até 257.257 CEPACS e da fração de terreno necessários ao desenvolvimento do empreendimento.

A quantidade inicialmente reservada, foi ajustada devido ao recálculo realizado pela Secretaria Municipal de Urbanismo considerando benefícios previstos na legislação aplicável, ensejando na quantidade atualmente consumida de 194.490 CEPACS.

Porto Vista – Global Equity Properties

O empreendimento

O Porto Vista é um empreendimento comercial de alto padrão, composto de lajes corporativas distribuídas em 22 andares, contemplando 2 subsolos, 3 sobressolos, térreo que abrigará 6 lojas. O empreendimento será construído em uma fase, tendo as obras iniciado em fevereiro de 2015.

A área privativa total do empreendimento será de 28.269 m² e a área construída total de 43.676 m².

O empreendimento está localizado na Avenida Rodrigues Alves, 809, 811/817 e 819, Rio de Janeiro/RJ.

Execução das obras

A evolução físico-financeira das obras, apurada até o mês de junho de 2015, é de 5,54%. Não houve avanço físico até o mês de junho de 2016 devido a paralização das obras em virtude do redimensionamento do cronograma físico-financeiro.

Avanço físico acumulado em fevereiro/2015	0,66%
Avanço físico acumulado em março/2015	1,95%
Avanço físico acumulado em abril/2015	3,14%
Avanço físico acumulado em maio/2015	4,38%
Avanço físico acumulado em junho/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em julho/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em agosto/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em setembro/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em outubro/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em novembro/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em dezembro/2015	5,54%
Avanço físico acumulado em janeiro/2016	5,54%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2016	5,54%
Avanço físico acumulado em março/2016	5,54%
Avanço físico acumulado em abril/2016	5,54%
Avanço físico acumulado em maio/2016	5,54%
Avanço físico acumulado em junho/2016	5,54%

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de até 58.937 CEPACs, necessários ao desenvolvimento do Porto Vista.

BTS L'Oréal – JPL Comercial e Agrícola

O empreendimento

O BTS L'Oréal é um empreendimento comercial na modalidade *Built to Suit* de padrão internacional AAA, que abrigará a sede da empresa L'Oréal. A torre é composta por 22 andares, sendo 17 lajes corporativas, 4 andares de embasamento contemplando a Universidade L'Oréal, restaurante, café e 4 andares de subsolo destinados à área de estacionamento e às principais áreas técnicas. O empreendimento será construído em uma fase, tendo as obras iniciado em fevereiro de 2015.

A área privativa total do empreendimento será de 18.605 m² e a área construída total de 29.568 m².

O empreendimento está localizado na Avenida Barão de Tefé nº 27 esquina com a Avenida Venezuela nº 154 e 156, Rio de Janeiro/RJ.

Execução das obras

A evolução físico-financeira das obras, apurada até o mês de junho de 2016, é de 23,51%, conforme quadro abaixo:

Avanço físico acumulado em fevereiro/2015	0,36%
Avanço físico acumulado em março/2015	2,50%
Avanço físico acumulado em abril/2015	3,17%
Avanço físico acumulado em maio/2015	4,28%
Avanço físico acumulado em junho/2015	5,08%
Avanço físico acumulado em julho/2015	5,57%
Avanço físico acumulado em agosto/2015	6,97%
Avanço físico acumulado em setembro/2015	7,01%
Avanço físico acumulado em outubro/2015	7,47%
Avanço físico acumulado em novembro/2015	9,68%
Avanço físico acumulado em dezembro/2015	14,13%
Avanço físico acumulado em janeiro/2016	14,86%
Avanço físico acumulado em fevereiro/2016	15,91%
Avanço físico acumulado em março/2016	17,22%
Avanço físico acumulado em abril/2016	19,12%
Avanço físico acumulado em maio/2016	21,21%
Avanço físico acumulado em junho/2016	23,51%

Houve revisão do cronograma em setembro de 2015, de modo a refletir somente o avanço das atividades de campo. Em fevereiro de 2016, houve nova reformulação do cronograma incluindo os itens: Projetos, Suprimentos e Pano de Ocupação – PDO.

Investimentos Realizados

O investimento por parte do Fundo ocorreu através da disponibilização de até 39.582 CEPACs, necessários ao desenvolvimento do BTS L'Oréal.

São Paulo, 29 de julho de 2016.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

ANEXO D – Informe Trimestral de FII, Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha. BOVESPA.

18/06/2018

ANEXO 39-II : Informe Trimestral de FII

[Imprimir](#)

Informe Trimestral de FII

Nome do Fundo:	CAIXA FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIARIO PORTO MARAVILHA	CNPJ do Fundo:	12.989.974/0001-29
Data de Funcionamento:	27/05/2011	Público Alvo:	Investidor Qualificado
Código ISIN:	BRPMRVCTF001	Quantidade de cotas emitidas:	4.735.662.339,01
Fundo Exclusivo?	Sim	Cotistas possuem vínculo familiar ou societário familiar?	Não
Classificação autorregulação:	Mandato: Híbrido Segmento de Atuação: Híbrido Tipo de Gestão: Ativa	Prazo de Duração:	Determinado
Data do Prazo de Duração:	27/05/2036	Encerramento do exercício social:	31/12
Mercado de negociação das cotas:	MB	Entidade administradora de mercado organizado:	
Nome do Administrador:	CAIXA ECONOMICA FEDERAL	CNPJ do Administrador:	00.360.305/0001-04
Endereço:	Avenida Paulista, 2300, 11º ANDAR- Cerqueira César- São Paulo- SP- 01310-300	Telefones:	11 3572.4388
Site:	www.caixa.gov.br	E-mail:	supot02@caixa.gov.br
Competência:	1/2018	Data de Encerramento do Trimestre:	29/03/2018
O Fundo se enquadra na definição da nota "6":	Não		

1.	Informações por tipo de ativo						
1.1	Direitos reais sobre bens imóveis						
1.1.1	Terrenos						
	Relação de terrenos (endereço, entre outras características relevantes¹)	Área(m2)	% do terreno em relação ao total investido (% em relação ao valor total de terrenos)		% em relação às receitas do FII		
	Avenida São Cristóvão, nº 1200, Bairro São Cristóvão, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro O FII PM detém o domínio útil do imóvel, adquirido mediante compra e venda.	113.209,33	86,0931%		0,0000%		
	Praça Marechal Hermes, nº 63, Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro O FII PM detém o domínio útil do imóvel, adquirido mediante compra e venda.	52.906,91	13,9069%		0,0000%		
1.1.2	Imóveis						
1.1.2.1	Imóveis para renda acabados						
1.1.2.1.1	Relação de Imóveis para renda acabados (nome, endereço, área - m2, nº de unidades ou lojas, entre outras características relevantes¹)	% de Vacância	% de Inadimplência (a partir de 90 dias de atraso)	% em relação às receitas do FII	Relação de setores de atuação dos inquilinos responsáveis por mais de 10% das receitas oriundas do imóvel	% em relação às receitas do imóvel	% em relação às receitas do FII
	BTS I. Oréal Avenida Venezuela, nº 154 e 156, Bairro Saúde, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 17.420,00 Nº de unidades ou lojas: 20 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento corporativo, em	0,0000%	0,0000%	89,1364%	Cosmético	100,0000%	100,0000%

<https://net.bmfbovespa.com.br/net/publico/visualizarDocumento?id=27215&cvm=true>

1/7

18/06/2018

ANEXO 39-II : Informe Trimestral de FII

permuta pela vinculação de Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC A Barão de Tefé SPE Empreendimentos Imobiliários S.A., detentora da fração remanescente do imóvel Empreendimento corporativo, com área locável total de 16.500m² e 1.500m² de lojas. Edifício composto por 20 pavimentos.							
Pátio da Maritima - Torre 1 Avenida Rodrigues Alves, nºs 515/541, Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 68.213,00 Nº de unidades ou lojas: 28 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento corporativo em construção no imóvel, em permuta pela vinculação de 206.788 Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC A TS-19, detentora de fração do imóvel correspondente a sua participação e é responsável por promover a implantação, desenvolvimento e construção do empreendimento imobiliário de destinação não residencial, incluindo a concepção, elaboração de projetos, desenvolvimento, custeio, financiamento e execução. O empreendimento é composto de duas torres de uso corporativo. A primeira torre teve suas obras concluídas em maio de 2017 e a segunda ainda não teve suas obras iniciadas		100,0000%	0,0000%	0,0000%	Habitação	0,0000%	0,0000%
1.1.2.1.2	Distribuição dos contratos de locação dos imóveis por prazo de vencimento	% de contratos dos imóveis alocados na faixa (% em relação ao valor total das receitas auferidas pelo fundo advindas de imóveis para renda acabados)			% de contratos dos imóveis alocados na faixa (% em relação às receitas do FII)		
	Até 3 meses						
	De 3 meses e 1 dia a 6 meses						
	De 6 meses e 1 dia a 9 meses						
	De 9 meses e 1 dia a 12 meses						
	De 12 meses e 1 dia a 15 meses						
	De 15 meses e 1 dia a 18 meses						
	De 18 meses e 1 dia a 21 meses						
	De 21 meses e 1 dia a 24 meses						
	De 24 meses e 1 dia a 27 meses						
	De 27 meses e 1 dia a 30 meses						
	De 30 meses e 1 dia a 33 meses						
	De 33 meses e 1 dia a 36 meses						
	Acima de 36 meses			100,0000%			100,0000%
	Prazo indeterminado						
1.1.2.1.3	Distribuição dos contratos dos imóveis por indexador de reajuste	% de contratos dos imóveis reajustados pelo respectivo indexador (% em relação ao valor total das receitas auferidas pelo fundo advindas de imóveis para renda acabados)			% de contratos dos imóveis reajustados pelo respectivo indexador (% em relação às receitas do FII)		
	IGP-M			8,0282%			89,1364%
	INPC						
	IPCA						
	INCC						
	IPCA-E			91,9718%			10,8636%
1.1.2.1.4	Principais características contratuais comuns (Cláusulas de reajuste, indexadores, cláusulas de rescisão, garantias exigidas, entre outras informações relevantes): não se aplica						
1.1.2.1.5	Características contratuais individualizadas por imóvel relevante que destoem sensivelmente dos demais contratos (dispor, no mínimo, a respeito dos itens discriminados acima, quando não protegidas por cláusula de sigilo, entre outras informações relevantes):						
	Imóvel (nome, ou endereço, caso não possua um nome)	Características contratuais					
	não se aplica	não se aplica					
1.1.2.1.6	Políticas de contratação de seguros para a preservação dos imóveis dessa categoria: não se aplica						
1.1.2.2	Imóveis para renda em construção						
1.1.2.2.1	Relação de Imóveis para renda em construção (nome, endereço, área - m2, nº de unidades ou lojas, entre outras características relevantes ¹)	% locado	% de conclusão das obras (acumulado)		Custos de construção (acumulado)		
			Realizado (%)	Previsto (%)	Realizado (R\$)	Previsto (R\$)	

18/06/2018

ANEXO 39-II - Informe Trimestral de FII

	<p>Porto Vista Avenida Rodrigues Alves, n°s 809, 811/817 e 819, Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 3.727,50 Nº de unidades ou lojas: 28 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento corporativo a ser edificado no imóvel, em permuta pela vinculação de 58.937 Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. A Urapuru Participações Ltda., detentora da fração ideal remanescente do imóvel, que encontra-se alienada fiduciariamente ao FII PM, é responsável por promover a implantação, desenvolvimento e construção do empreendimento imobiliário de destinação não residencial, incluindo a concepção, elaboração de projetos, desenvolvimento, custeio, financiamento, e execução. Área privativa 28.269,80m². Edifício composto por 6 lojas e 22 pavimentos comerciais.</p>	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00
	<p>Pátio da Marítima - Torre II Avenida Rodrigues Alves, n°s 515/541, Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 23.809,57 Nº de unidades ou lojas: 28 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento corporativo em construção no imóvel, em permuta pela vinculação de 206.788 Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. A TS-19, detentora de fração do imóvel correspondente a sua participação e é responsável por promover a implantação, desenvolvimento e construção do empreendimento imobiliário de destinação não residencial, incluindo a concepção, elaboração de projetos, desenvolvimento, custeio, financiamento e execução. O empreendimento é composto de duas torres de uso corporativo. A primeira torre teve suas obras concluídas em maio de 2017 e a segunda ainda não teve suas obras iniciadas.</p>	0,0000%	0,0000%	0,0000%	0,00	0,00
1.1.2.2.2	Justificativas de desempenho por imóvel					
	Relação de Imóveis para renda em construção (nome, ou endereço, caso não possua um nome)	Justificativas para evolução de construção inferior ao previsto (acumulado)		Justificativas para a ocorrência de custos superiores ao previsto (acumulado)		
	Porto Vista	A obra encontra-se paralisada e o cronograma sob revisão.		O FII PM não arca com custo de construção.		
	Pátio da Marítima	Atraso de obra em relação ao inicialmente projetado, porém sem prejuízo na data prevista para conclusão.		O FII PM não arca com custo de construção.		
	JPL L'Oréal	Atraso de obra em relação ao inicialmente projetado, porém sem prejuízo na data prevista para conclusão.		O FII PM não arca com custo de construção.		
1.1.2.2.3	Política de contratação de seguros para a preservação dos imóveis dessa categoria: O FII PM não é responsável pela contratação de seguros, cabendo tal responsabilidade aos desenvolvedores dos empreendimentos.					
1.1.2.3	Imóveis para Venda Acabados					
1.1.2.3.1	Relação de Imóveis para venda acabados (nome, endereço, área - m2, nº de unidades ou lojas, entre outras características relevantes¹)		% do Imóvel em relação ao total investido (% em relação ao valor total de imóveis para venda acabados)			
	<p>Holiday Inn Praça Marechal Hermes, nº 63 (Lote 2 da Quadra 3 do PAL 48 193), Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 4.821,60 Nº de unidades ou lojas: 594 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento hoteleiro em construção no imóvel, em permuta pela vinculação de 8.278 Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. A Cursa RJ Empreendimento Imobiliário Ltda., cujas cotas estão alienadas fiduciariamente ao FII PM e detentora da fração ideal remanescente do imóvel e responsável por promover a implantação, desenvolvimento e construção do empreendimento imobiliário de destinação residencial, incluindo a concepção, elaboração de projetos,</p>		100,0000%			

18/06/2018

ANEXO 39-II - Informe Trimestral de FII

desenvolvimento, custeio, financiamento, execução e incorporação					
1.1.2.3.2 Política de contratação de seguros para a preservação dos imóveis dessa categoria: O FII PM não é responsável pela contratação de seguros, cabendo tal responsabilidade aos desenvolvedores dos empreendimentos					
1.1.2.4 Imóveis para Venda em Construção					
1.1.2.4.1 Relação de Imóveis para venda em construção (nome, endereço, área - m2, nº de unidades ou lojas, entre outras características relevantes¹)		% vendido	% de conclusão das obras (acumulado)		Custos de construção (acumulado)
			Realizado (%)	Previsto (%)	Realizado (R\$) Previsto (R\$)
Porto Vida Residencial Avenida General Luis Mendes de Moraes, nº 65, Bairro Santo Cristo, Município do Rio de Janeiro, Estado do Rio de Janeiro Área (m2): 19.607,38 Nº de unidades ou lojas: 1.366 O Caixa Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha - FII PM detém uma fração ideal do empreendimento residencial a ser edificado no imóvel, em permuta pela vinculação de 68.631 Certificados de Potencial Adicional de Construção - CEPAC. A Porto 2016 Empreendimentos Imobiliários S.A., cujas cotas estão alienadas fiduciariamente ao FII PM é detentora da fração ideal remanescente do imóvel e responsável por promover a implantação, desenvolvimento e construção do empreendimento imobiliário de destinação residencial, incluindo a concepção, elaboração de projetos, desenvolvimento, custeio, financiamento, execução e incorporação.		0,0000%	25,9400%	100,0000%	0,00 0,00
1.1.2.4.2 Justificativas de desempenho por imóvel					
Relação de Imóveis para venda em construção (nome, ou endereço, caso não possua um nome)		Justificativas para evolução de construção inferior ao previsto (acumulado)		Justificativas para a ocorrência de custos superiores ao previsto (acumulado)	
Porto Vida Residencial		A obra encontra-se paralisada e o cronograma sob revisão.		O FII PM não arca com custo de construção.	
1.1.2.4.3 Política de contratação de seguros para a preservação dos imóveis dessa categoria: O FII PM não é responsável pela contratação de seguros, cabendo tal responsabilidade aos desenvolvedores dos empreendimentos					
1.1.3 Outros Direitos reais Sobre Bens Imóveis					
Não possui informação apresentada					
1.2 Ativos financeiros					
1.2.1 Fundos de Investimento Imobiliário - FII					
Fundo		CNPJ	Quantidade	Valor (R\$)	
FII REGIÃO DO PORTO		12.927.767/0001-40	100.000,00	83.881,92	
1.2.2 Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.3 Letras de Crédito Imobiliário (LCI)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.4 Letra Imobiliária Garantida (LIG)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.5 Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC)					
Emissor		CNPJ	Quantidade	Valor (R\$)	
CDURP		11.628.243/0001-95	5.511.287,00	5.757.365.964,55	
1.2.6 Ações					
Não possui informação apresentada.					
1.2.7 Ações de Sociedades cujo o único propósito se enquadra entre as atividades permitidas aos FII					
Sociedade		CNPJ	Quantidade	Valor (R\$)	
SPE OESTE MARAVILHA		-/-	1,00	1.199,00	
LESTE EMPR LTDA		-/-	35.306.366,00	49.513.786,78	
1.2.8 Cotas de Sociedades que se enquadre entre as atividades permitidas aos FII					
Não possui informação apresentada.					
1.2.9 Fundo de Investimento em Ações (FIA)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.10 Fundo de Investimento em Participações (FIP)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.11 Fundo de Investimento em Direitos Creditórios (FIDC)					
Não possui informação apresentada.					
1.2.12 Outras cotas de Fundos de Investimento					
Fundo		CNPJ	Quantidade	Valor (R\$)	
PORTO MARAVILHA RF LP		19.916.037/0001-02	1.997.680,70	3.387.173,50	

18/06/2018

ANEXO 39-II : Informe Trimestral de FII

1.2.13	Outros Ativos Financeiros		
	Não possui informação apresentada		
1.3	Ativos mantidos para as Necessidades de liquidez		
	Informações do Ativo		Valor (R\$)
	Disponibilidades		7.698,83
	Títulos Públicos		3.092.226,07
	Títulos Privados		
	Fundos de Renda Fixa		
2.	Aquisições e Alienações		
2.1	Terrenos		
2.1.1	Aquisições realizadas no trimestre (endereço, área - m2, entre outras características relevantes)	% do Terreno em relação ao total investido	% do Terreno em relação ao PL
	Não possui informação apresentada		
2.1.2	Alienações realizadas no trimestre (endereço, área - m2, data da alienação, entre outras características relevantes)	% do Terreno em relação ao total investido à época da alienação	% do Terreno em relação ao PL
	Não possui informação apresentada		
2.2	Imóveis		
2.2.1	Aquisições realizadas no trimestre (nome, endereço, área - m2, n° de unidades ou lojas, entre outras características relevantes)	% do Imóvel em relação ao total investido	Categoria (Renda ou Venda)
	Não possui informação apresentada		
2.2.2	Alienações realizadas no trimestre (nome, endereço, área - m2, n° de unidades ou lojas, data da alienação, entre outras características relevantes)	% do Imóvel em relação ao total investido à época da alienação	% do Imóvel em relação ao PL
	Não possui informação apresentada		
3.	Outras Informações		
3.1	Rentabilidade Garantida		
3.1.1	Relação de Ativos sujeitos à garantia de rentabilidade ¹	% garantido relativo	Garantidor
	Principais características da garantia (tempo, valor, forma, riscos incorridos, entre outros aspectos relevantes)		
	Não possui informação apresentada		
3.1.2	Rentabilidade efetiva no período sob a vigência de garantia		
	Não possui informação apresentada		

Demonstrações Trimestrais dos Resultados Contábil e Financeiro		Valor(R\$)	
		Contábil	Financeiro ⁴
A	Ativos Imobiliários		
	Estoques:		
	(+) Receita de venda de imóveis em estoque		
	(-) Custo dos imóveis em estoque vendidos		
	(+/-) Ajuste ao valor de realização dos estoques		
	(+/-) Outras receitas/despesas de imóveis em estoque		
	Resultado líquido de imóveis em estoque	0	0
	Propriedades para investimento:		
	(+) Receitas de aluguéis das propriedades para investimento	1.185.601,23	1.185.601,23
	(-) Despesas com manutenção e conservação das propriedades para investimento	-355.779,3	-355.779,3
	(+) Receitas de venda de propriedades para investimento		
	(-) Custo das propriedades para investimento vendidas		
	(+/-) Ajuste ao valor justo das propriedades para investimento		
	(+/-) Outras receitas/despesas das propriedades para investimento	106.782,63	106.782,63
	Resultado líquido de imóveis para renda	936.604,56	936.604,56
	Ativos imobiliários representados por Títulos e Valores Mobiliários ("TVM"):		
	(+) Receitas de juros dos ativos imobiliários representados por TVM		
	(+/-) Ajuste ao valor justo dos ativos imobiliários representados por TVM		
	(+) Resultado na venda de ativos imobiliários representados por TVM		
	(+/-) Outras receitas/despesas de ativos imobiliários representados por TVM	-320.374,62	-320.374,62
	Resultado líquido de ativos imobiliários representados por TVM	-320.374,62	-320.374,62
	Resultado líquido dos ativos imobiliários		
		616.229,94	616.229,94
B	Recursos mantidos para as necessidades de liquidez		

<https://fnet.bmfbovespa.com.br/fnet/publico/visualizarDocumento?id=27215&cvm=true>

5/7

18/05/2018

ANEXO 39-II : Informe Trimestral de FII

	(+) Receitas de juros de aplicações financeiras	95.862,8	95.862,8
	(+/-) Ajuste ao valor justo de aplicações financeiras		
	(+/-) Resultado na venda de aplicações financeiras		
	(+/-) Outras receitas/despesas de aplicações financeiras		
	Resultado líquido dos recursos mantidos para as necessidades de liquidez	95.862,8	95.862,8
C	Resultado líquido com instrumentos financeiros derivativos		
D	Outras receitas/despesas		
	(-) Taxa de administração		
	(-) Taxa de desempenho (performance)		
	(-) Consultoria especializada de que trata o art. 31, II, ICVM 472	-67.500	-67.500
	(-) Empresa especializada de que trata o art. 31, III, ICVM 472		
	(-) Formador de mercado de que trata o art. 31, IV, ICVM 472		
	(-) Custódia dos títulos e valores mobiliários do FII	-69.361,17	-69.361,17
	(-) Auditoria independente		
	(-) Representante(s) de cotistas		
	(-) Taxas, impostos ou contribuições federais, estaduais e municipais (incluindo a CVM)	-27.660,57	-27.660,57
	(-) Comissões e emolumentos pagos sobre as operações do FII		
	(-) Honorários de advogados, custas e despesas correlatas incorridas em defesa dos interesses do FII (Judicial ou Extrajudicialmente)	-26.400	-26.400
	(-) Gastos derivados da celebração de contratos de seguro sobre os ativos do FII		
	(-) Despesas com avaliações obrigatórias		
	(-) Taxa de ingresso ou saída dos fundos de que o FII seja cotista		
	(-) Despesas com o registro de documentos em cartório	-551,9	-551,9
	(+/-) Outras receitas/despesas	-191.166,52	-191.166,52
	Total de outras receitas/despesas	-382.640,16	-382.640,16
E = A + B + C + D	Resultado contábil/financeiro trimestral líquido	329.452,58	329.452,58

Distribuição do resultado acumulado no trimestre/semestre*		Valor(R\$)
$F = \sum E$	Resultado financeiro líquido acumulado no trimestre/semestre corrente	329.452,58
$G = 0,95 \times F$	95% do resultado financeiro líquido acumulado (art. 10, p.u., da Lei 8.668/93)	312.979,951
H	Não possui informação apresentada	
I	(+) Lucro contábil passível de distribuição que excede ao total do resultado financeiro ¹ / resultado financeiro que excede o mínimo de 95% ²	0
$J = G - \sum H + I$	Rendimentos declarados	312.979,951
K	(-) Rendimentos pagos antecipadamente durante o trimestre/semestre	0
$L = J - K$	Rendimento líquido a pagar remanescente no encerramento do trimestre/semestre	312.979,951
$M = J/F$	% do resultado financeiro líquido declarado no trimestre/semestre	95,0000%

* Quando se referir ao Informe Trimestral do 2º e 4º trimestres de cada ano, onde as informações deverão acumular também os valores correspondentes ao trimestre imediatamente anterior, ou seja, 1º e 3º trimestres, respectivamente

Notas

1.	Dentre as características relevantes dos imóveis, (i) descrever os direitos que o fundo detém sobre os imóveis, com menção aos principais termos de quaisquer contratos de financiamento, promessas de compra e venda, bem como quaisquer outros instrumentos que lhe assegurem tais direitos; (ii) descrever os ônus e garantias que recaem sobre os imóveis; (iii) indicar se o imóvel foi adquirido em regime de condomínio, e se existe acordo dispondo sobre a constituição da propriedade em comum e repartição dos rendimentos por ela gerados, (iv) prazo para conclusão do empreendimento.
2.	Nos casos em que a divulgação de tais informações prejudique as relações contratuais estabelecidas, o administrador deve informar a quantidade de imóveis que se encontram em tal situação e o percentual de receitas oriunda desse rol de ativos.
3.	No item que trata da relação de ativos sujeitos à garantia, o Ativo deverá ser identificado. No caso de (i) imóveis, pelo nome, ou endereço, caso o imóvel não possua um nome, (ii) terrenos, pelo endereço e (iii) demais ativos, pelas características principais que possibilitem a perfeita identificação pelo cotista.
4.	O resultado financeiro representa o quanto do resultado contábil foi efetivamente pago/recebido no mês ou o montante recebido/pago no mês que tenha sido objeto de apropriação em meses anteriores. Em resumo, corresponde ao efeito caixa das receitas e despesas.
5.	Corresponde a parcela do lucro contábil apropriado no período ainda não recebida, a qual o administrador declara distribuir como excedente ao total do resultado financeiro.
6.	Para os fundos não listados em bolsa de valores, mercado de balcão organizado e que sejam, cumulativamente, exclusivos, dedicados exclusivamente a investidores profissionais, ou onde a totalidade dos cotistas mantem vínculo familiar ou societário familiar, nos termos das regras gerais sobre fundos de investimento, a divulgação das seguintes informações é facultativa, devendo, contudo, ser disponibilizada aos cotistas do fundo quando requeridas: <ul style="list-style-type: none"> • Item 1.1.1 – outras características relevantes • Item 1.1.2.1.1 – outras características relevantes • Itens 1.1.1.2.4, 1.1.1.2.5 e 1.1.1.2.6 – todo o conteúdo

<https://fnet.bmfbovespa.com.br/fnet/publico/visualizarDocumento?id=27215&cvm=true>

6/7

18/06/2018

ANEXO 39-II : Informe Trimestral de FII

	<ul style="list-style-type: none"> • Item 1.1.2.2.1 – outras características relevantes, % locado, e colunas % de conclusão das obras e custos de construção • Itens 1.1.2.2.2 e 1.1.2.2.3 – todo o conteúdo • Item 1.1.2.3.1 – outras características relevantes • Item 1.1.2.3.2 – todo o conteúdo • Item 1.1.2.4.1 – outras características relevantes, % vendido, e colunas % de conclusão das obras e custos de construção • Itens 1.1.2.4.2 e 1.1.2.4.3 – todo o conteúdo • Itens 2.1.1, 2.1.2, 2.2.1, 2.2.2 – outras características relevantes
7	Caso o fundo venha a distribuir valor superior ao mínimo de 95% do seu resultado financeiro acumulado no semestre

ANEXO E – Discriminação dos CEPACs consumidos no perímetro por empreendimento

ISTA GUAÍBARA	Autonomy Arts e São de Tefé Empreendimentos Imobiliários Ltda	4/9/2015	Comercial	Construção	Av. São de Tefé, 51 e Av. Veraneio, 170	51.143,08 m ²	28.879,50 m ²	86.200 CEPAC consumidos
NOVO CAIS- ODEBRECHT	Ófício Odebrecht S/A	27/6/2014	Comercial	Construção	Av. Cidade de Lima, 85	15.610,85 m ²	12.100,85 m ²	10.288 CEPAC consumidos
ORSAI/EO, NOVA	JPL Comercial e Agrícola Ltda	29/4/2015	Comercial	Construção	Av. Venezuela, 154 / 156 e Av. São de Tefé, 27	20.294,92 m ²	15.688,78 m ²	39.235 CEPAC
INTERCITY	Kalitz Porto Maravilha Empreendimentos Imobiliários Ltda.	5/12/2013	Hotel	Construção	Rua Equador, 500	6.389,52 m ²	4.159,40 m ²	4.355 CEPAC
ORTO ATLÂNTICO	Amakli Empreendimentos Imobiliários S/A	30/10/2012	Comercial	Construção	Rua Equador, 47	55.859,56* m ²	42.277,45* m ²	57.275* CEPAC consumidos
ORTO ATLÂNTICO	Amakli Empreendimentos Imobiliários S/A	30/10/2012	Hotel	Construção	Rua Equador, 47	55.859,56* m ²	42.277,45* m ²	57.275* CEPAC consumidos
PORT CORPORATE	SPT STX-07 Desenvolvimento Imobiliário S/A	22/11/2012	Comercial	Construção	Av. Rio de Janeiro, 407-355	58.379,60 m ²	Não se aplica	Cotação Onerosa de Alteração de L
AQWA	TS 19 Participações Ltda	10/5/2013	Comercial	O projeto TSII compreende duas torres corporativas de oito pavões com área de 25.809,97 m ² , a Torre I e Torre II	Av. Rodrigues Alves, 541 / 543	79.293,47 m ²	49.904,54 m ²	103.394 CEPAC consumidos
AQWA	TS 19 Participações Ltda	10/5/2013	Comercial		Av. Rodrigues Alves, 541 / 543	79.293,47 m ²	49.904,54 m ²	103.394 CEPAC consumidos

ANEXO F – Discriminação dos terrenos disponíveis na OUCRPRJ, CDURP.

CDURP TERRENOS

Estoque original de CEPAC

6.436.722,00

Terrenos Integralizados no FIIRP e disponibilizados ao FIIPM que consome 60% dos CEPAC

TERRENOS	ENDEREÇO	ÁREA	SUBSETOR	ATE MÁXIMO	FAIXA DE EQUIVALÊNCIA				CEPAC		DATA AQUISIÇÃO	ORIGEM	STATUS
					ÁREA	-	RES.	mix	R RES.	mix			
Asfalto	Rua Gal. Luiz Mendes de Moraes, 50	10.564,00	D1	10,00	105.640,00	D2	1,00	50%	0,50	50%	234.768	234.768	3,65%
CEIAE	Av. Pedro II, 67	18.400,00	M1	38,00	166.722,40	M1	1,00	60%	0,40	40%	237.316	239.360	3,72%
		8.638,80	M3	8,00									
Clube dos Portuários	Av. Francisco Bicalho, 49	32.240,05	D1	10,00	322.400,05	D1	0,80	30%	0,50	70%	515.034	385.704	5,96%
Usina de Asfalto	Av. Francisco Bicalho, 146	14.633,04	M2	10,80	140.899,05	M1	1,00	60%	0,40	40%	202.054	200.133	3,11%
		2.568,67	M3	8,80									
Gasômetro	Av. São Cristóvão, 1200	113.209,33	M1	22,00	1.150.433,21	M1	1,00	60%	0,40	40%	1.659.558	1.713.501	26,62%
		50.457,42	M2	12,00									
		21.464,48	M2	10,80									
		41.287,44	M3	8,80									
Parco da Marinha (Edimann - Aqua Corp)	Av. Rodrigues Alves, 515-541	23.806,00	B4	8,00	190.472,00	B1	0,80	70%	0,50	30%	245.828	245.828	3,82%
		87.035,48	D2	8,00	818.460,61	D2	1,00	50%	0,50	50%	732.986	844.738	13,12%
		29.080,31	D3	4,20									
Prata Formosa (FIIPM, Porto 2016, Hotel IHG)	Prça Marechal Hermes, 69	116.125,00											
Total		337.950,37			2.985.023,27						3.862.032	60,00%	

POC - Terrenos disponibilizados / a disponibilizar no mercado que consomem pelo menos 15% dos CEPAC

TERRENOS	ENDEREÇO	ÁREA	SUBSETOR	ATE MÁXIMO	FAIXA DE EQUIVALÊNCIA				CEPAC		DATA AQUISIÇÃO	ORIGEM	STATUS
					ÁREA	-	RES.	mix	R RES.	mix			
JÁ DISPONIBILIZADOS													
CONAR	Av. Cidade de Lima, 540-350	2.680,00	C2	8,00	21.440,00	C2	1,00	50%	0,50	50%	25.033		0,39%
Ministério da Agricultura	Av. Venezuela, 154-156 e Av. Barão de Teffé, 27	2.500,00	A3	8,00	20.800,00	A1	0,80	20%	0,40	80%	39.375		0,61%
Projeto A (5 de 5) - Dação Paget CPN	Av. Rodrigues Alves, 743-749	12.840,00	C2	8,00	102.720,00	C1	0,80	40%	0,40	60%	179.760		2,79%
Projeto B (1 de 2)	Av. Venezuela, 232-264	5.350,00	A3	8,00	42.800,00	A1	0,80	20%	0,40	80%	84.263		1,31%
Projeto B (2 de 2)	Av. Venezuela, 194-224	5.350,00	A3	8,00	42.800,00	A1	0,80	20%	0,40	80%	84.263		1,31%
A DISPONIBILIZAR													
Projeto A (1 de 5)	Rua Equador, 112 Fandos, 116-156	5.724,50	C2	8,00	45.796,00	C2	1,00	50%	0,60	50%	53.429		0,83%
Projeto A (2 de 5) - "Leão"	Rua Equador, 80-108	4.902,50	C2	8,00	39.220,00	C2	1,00	50%	0,60	50%	45.757		0,71%
Projeto A (3 de 5)	Rua Professor Pereira Reis, 76	15.750,00	C2	8,00	126.000,00	C2	1,00	50%	0,60	50%	147.000		2,28%
Projeto A (4 de 5)	Av. Rodrigues Alves, 733 (parte)	5.053,75	B3	4,20	21.225,75	B1	0,80	70%	0,50	30%	23.854		0,37%
Projeto C (1 de 2) - Dação Paget CPN	Av. Rodrigues Alves, 827-845	2.140,00	C1	8,00	19.240,00	C1	0,80	40%	0,40	60%	34.240		0,51%
		539,00	C2	12,00									
Projeto C (2 de 2)	Rua Equador, 650	2.500,00	C2	8,00	20.000,00	C2	1,00	50%	0,60	50%	23.333		0,36%
Posto Chamirê - Roda Gigante	Av. Rodrigues Alves, 455	2.459,26	B2	2,10	5.164,15	B1	0,80	70%	0,50	30%	3.590		0,06%
Total		107.479,53			506.854,85						744.276		11,56%
Saldo em CEPAC das 60%											338.309		2,04%
Total											875.676		13,60%
Falta											80.134		1,20%
											905.810		15,00%

POC - Outros terrenos possíveis

TERRENOS	ENDEREÇO	ÁREA	SUBSETOR	ATE MÁXIMO	FAIXA DE EQUIVALÊNCIA (M)				CEPAC		DATA AQUISIÇÃO	ORIGEM	STATUS
					ÁREA	-	RES.	mix	R RES.	mix			
CIDM Leão	Rua Equador, 75	4.133,00	B1	4,20	12.396,00						11.949		0,24%
CAGRU	Av. Rodrigues Alves, 733	5.671,06	B4	8,00	45.410,00						81.537		0,95%
Aviação Federal	Rua Equador, 633	7.384,00	C2	8,80	60.570,00						66.340		1,02%
Cometas	Av. Cidade de Lima, 583	6.800,00	CA/C3		55.790,00						53.950		0,76%
Extensão	Av. Cidade de Lima, s/n	9.247,00	CA/C3		78.811,05						57.870		0,88%
Polígonos	Av. Venezuela, 153	5.106,00	A3	8,80	40.800,00						40.838		0,63%
Total		36.841,06			201.889,65						214.757		3,34%

4.515,830

ANEXO G- Relação de imóveis (terrenos) objeto da opção de compra e venda

Anexo X RELAÇÃO DE IMÓVEIS OBJETO DA OPÇÃO DE COMPRA DE IMÓVEIS

ENDEREÇO	PROPRIEDADE	m²	FAIXA EQUIV ALÊN CIA	SUBSETO R (índices)	POTENC IAL CONSTR UTIVO (m²)	Quantidade Estimada de Utilização de CEPAC
Praça Marechal Hermes, 63	UNIÃO	81.125	D2	D2	649.000	757.167
Praça Marechal Hermes, 63	UNIÃO	29.000	D3	D3	121.800	82.857
Praça Marechal Hermes, 63	UNIÃO	6.000	D4	D4	12.600	4.714
Av. Rodrigues Alves, 515/541	UNIÃO	23.809	B1	B4	190.472	245.828
Av. Francisco Bicalho, 146	MUNICÍPIO	15.882	M1	M2/M3	151.920	217.661
Av. Cidade de Lima - 340/350	MUNICÍPIO	2.680	C2	C2	21.440	25.013
Av. Pedro II, 68	UNIÃO	116.000	M1	M1/M2/M3	1.208.000	1.747.200
Av. Francisco Bicalho, 20	ESTADO	18.400	M1	M2/M3	168.000	239.360
Av. Francisco Bicalho, 47/49	DOCAS	32.240	D1	D1	322.400	515.034
R. Gel Luiz M. de Moraes	DOCAS	19.564	D2	D1	195.640	234.768
Av. Rodrigues Alves, 743/789	DOCAS	12.840	C1	C2	102.702	179.724
Av. Prof. Pereira Reis, 76	DOCAS	15.750	C2	C2	126.000	147.000
Av. Rodrigues Alves, 241	DOCAS	8.539	A1	A3	68.312	134.489
Av. Barão de Tefé - 75	UNIÃO	6.606	A1	A3	52.848	104.045
R. Equador, 613	UNIÃO	10.800	C2	C2	86.400	100.800
R. Equador, 196/388	DOCAS	10.573	C2	C2	84.584	98.681
Av. Francisco Bicalho, 250	ESTADO	6.000	M1	M2	60.000	86.400
Av. Venezuela, 232/264	DOCAS	5.350	A1	A3	42.800	84.263
Av. Venezuela, 194/220	DOCAS	5.350	A1	A3	42.800	84.263
R. Equador - 752	DOCAS	2.000	C1	C3	24.000	44.000
Av. Cidade de Lima, 266	UNIÃO	4.260	C2	C2	34.080	39.760
Av. Venezuela, 154/156	UNIÃO	2.000	A1	A3	16.000	31.500
Av. Venezuela, 231	UNIÃO	2.000	A1	A3	16.000	31.500
Av. Rodrigues Alves, 837/843	DOCAS	2.140	C1	C2	17.120	29.960
Av. Rodrigues Alves, 733	DOCAS	6.000	B1	B5	25.200	28.320

R. Equador - 650/680	DOCAS	2.500	C2	C2	20.000	23.333
Av. Rodrigues Alves 827/831	DOCAS	1.590	C1	C2	12.720	22.260
R. Equador;558	UNIÃO	2.000	C2	C2	16.000	18.667
Av. Rodrigues Alves - 161	UNIÃO	1.070	A1	A3	8.560	16.853
R. Equador - 76	ESTADO	4.333	B2	B5	18.199	15.649
Av. Rodrigues Alves 509	UNIÃO	5.700	B1	B3	15.960	15.134
Av. Rodrigues Alves, 833-845	UNIÃO	1.000	C1	C2	8.000	14.000
Av. Venezuela - 57	ESTADO	750	A1	A3	6.000	11.813
Av. Barão de Tefé 27	UNIÃO	500	A1	A3	4.000	7.875
R. Silvino Montenegro, 20	DOCAS	3.800	B1	B2	7.980	6.166
Total		468.151			3.957.537	5.446.054

** As estimativas têm como base abril de 2011*