



## **Financeirização e produção do espaço urbano no Porto Maravilha, Rio de Janeiro/RJ: neoliberalismo às avessas?**

### **Autores:**

Letícia Giannella - ENCE/IBGE - leticiagiannella@gmail.com

### **Resumo:**

O artigo tem como objetivo problematizar a produção da cidade neoliberal no contexto latino-americano, tomando como ponto de partida o caso emblemático do Porto Maravilha, na cidade do Rio de Janeiro. Frente ao possível fracasso da operação, do ponto de vista social e financeiro, buscou-se compreender a dialética particularidade-totalidade na implantação do modelo de cidade neoliberal no contexto carioca. Para tanto, o artigo se inicia com uma discussão sobre o modelo, enfatizando o processo de financeirização urbana; passa pelos mecanismos presentes na legislação brasileira que possibilitam este processo; dialoga esses mecanismos com o caso da OUC do Porto do Rio de Janeiro; e debate sobre os agentes envolvidos no caso em questão, destacando quem perde e quem ganha com a operação. Conclui-se que é possível falarmos de um neoliberalismo às avessas, uma vez que se trata de um processo que favorece grandes empresas brasileiras articuladas a agentes políticos locais.

# FINANCEIRIZAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO NO PORTO MARAVILHA, RIO DE JANEIRO/RJ<sup>1</sup>

## Neoliberalismo às avessas?

Desde os anos 1970 assistimos à configuração de um modelo global de produção do espaço urbano vinculado à reestruturação produtiva do capital e ao neoliberalismo. Trata-se da ordenação espaço-temporal associada à alocação de capital excedente que se materializa na cidade de diversas formas (HARVEY, 2011a).

Neste contexto, cidades competem entre si buscando inserir-se no mercado das cidades globais (SASSEN, 1993) e, frente à crise fiscal que acometeu diversas cidades do mundo com a desindustrialização a partir dos anos 1970, o desenvolvimento urbano passou a se atrelar à maior participação do setor privado, configurando o que Harvey (1996) denomina como empresariamento urbano.

Para tanto, algumas estratégias são praticadas na escala da cidade, estando entre elas a revitalização de áreas centrais e portuárias, muitas vezes associada à realização de megaeventos esportivos, com o intuito de, por um lado, atrair investimentos privados, e, por outro, conquistar o consentimento da população cidadina.

Embora estes processos sejam coordenados na escala global, entretanto, sua materialização depende intimamente de cada território e da dialética particularidades-totalidade.

O Rio de Janeiro é uma das cidades que buscaram se tornar cidades globais desde finais do século XX por meio da disputa pela realização das Olimpíadas. Em 2009, enfim, a cidade foi escolhida para sediar os jogos de 2016 e, entre as diversas intervenções urbanas realizadas para o evento, encontra-se a revitalização de sua zona portuária através do projeto Porto Maravilha.

A primeira fase do projeto foi financiada pelo setor público e envolveu algumas obras de infraestrutura nos seus principais logradouros. A segunda, que interessa especialmente a

---

<sup>1</sup> O trabalho tem como um dos pontos de partida as conclusões do artigo “A relação entre capital e Estado no contexto da financeirização urbana: o caso do Edifício L’Óreal no Porto Maravilha, Rio de Janeiro/RJ”, submetido para a mesma sessão temática. Agradecemos, portanto, à autora da monografia que deu origem a este artigo. Agradecemos também a Aécio Oliveira, que, além de ter feito uma leitura cuidadosa do texto, vem instigando muitos debates que estão presentes no trabalho como um todo.

esta pesquisa, envolve uma Operação Urbana Consorciada (OUC), instrumento previsto no Estatuto da Cidade que funciona a partir da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC) e da inserção da política urbana no mercado de capitais via emissão de Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACs). Supõe-se, com este instrumento, que os investimentos privados nos territórios delimitados pelas OUCs viabilizem as intervenções urbanas necessárias para revitalizá-los, possibilitando, em tese, que o setor público se beneficie desses investimentos sem que disponibilize qualquer parcela do seu orçamento para tal.

Estamos em 2018 e a intervenção, do ponto de vista social e financeiro, mostra-se fracassada. Socialmente, o projeto apoiou-se na violação de direitos da população local. Financeiramente, a operação revelou-se insustentável. Ainda, algumas pesquisas revelaram algumas singularidades importantes do Porto Maravilha em relação a operações urbanas realizadas em outras cidades (WERNECK, 2017; MIAN, 2018).

Neste cenário, ao menos no caso do Rio de Janeiro, poderíamos falar em fracasso do projeto de cidade neoliberal? Ou trata-se de uma espécie de neoliberalismo às avessas que traz a marca da nossa formação socioespacial em sua essência?

Não se pretende, neste breve espaço, responder a estas questões com profundidade. Intenciona-se levantar elementos que contribuam para o debate, tirando-nos da zona de conforto relacionada a categorias europeias/anglo-saxãs a respeito da produção do espaço urbano. Remetemo-nos, assim, à necessidade de olhar para as especificidades das cidades semiperiféricas latino-americanas, ainda mais em uma conjuntura regional de grave retrocesso como a atual.

O texto, deste modo, aborda primeiramente o conteúdo que orienta a produção do espaço no neoliberalismo, enfatizando o processo de empresariamento e financeirização urbanos. Em seguida, discorre-se sobre os mecanismos da legislação brasileira que viabilizam este processo. Discute-se, por fim, o projeto Porto Maravilha, sua estruturação e modelagem financeira, bem como os agentes e escalas envolvidos no mesmo. Esta abordagem foi o caminho metodológico escolhido para apontar quem são os verdadeiros beneficiários do projeto, a fim de que possamos responder às questões levantadas acima.

## A PRODUÇÃO DA CIDADE NEOLIBERAL

A posse de Paul Volcker no comando do Banco Central estadunidense, a eleição de Margaret Thatcher como primeira-ministra da Grã-Bretanha em 1979 e a eleição de Ronald Reagan para a presidência dos Estados Unidos em 1980, possibilitaram a disseminação daquilo que Harvey (2011b) denomina como “impulsos revolucionários neoliberais” para o cenário mundial.

O neoliberalismo teria se fortalecido com a crise capitalista do início dos anos 70, quando o desemprego e a inflação acelerada fortaleceram a luta do trabalho contra o capital

e resultaram na ameaça política às classes dominantes, sendo então o projeto neoliberal entendido como um projeto para a restauração e recomposição do poder dessas classes por meio da instauração do regime de acumulação flexível do capital.

Duas características são fundamentais nesta recomposição: a substituição da produção pelas ações como orientadoras da atividade econômica e a “dramática redução da separação entre capital monetário que recebe dividendos e juros, de um lado, e capital produtivo, manufatureiro ou mercantil em busca de lucros, do outro” (HARVEY, 2011b, p. 41), traduzindo-se na brutal financeirização da economia.

A acumulação flexível edificou-se na produção de novas tecnologias que reconstituem as relações sociais em bases inteiramente distintas; na ideologia da flexibilidade, que busca enfraquecer a luta capital/trabalho; e no florescimento dos mercados financeiros, que teria alcançado “um grau de autonomia diante da produção real sem precedentes na história do capitalismo, levando este último a uma era de riscos financeiros igualmente inéditos” (HARVEY, 2010, p. 181).

Ainda, a urbanização consolida-se cada vez mais como forma de absorção do excedente de capital, só que, agora, mediada pelo mercado financeiro:

Grandes quantidades de capitais associados, geralmente mobilizados sob a forma de empréstimos a longo prazo, são postos em movimento no processo de desenvolvimento urbano. Esses investimentos, muitas vezes alimentados pelo endividamento, tornaram-se o epicentro de formação de crises. (HARVEY, 2011a, p. 137).

Este cenário, portanto, tem reconfigurado as políticas urbanas em todo o mundo. Na dialética entre poder local e capital financeiro mundializado, a cidade entra como o sujeito central, assumindo para si a lógica corporativa e colocando-se em competição no mercado global de cidades a fim de atrair investimentos privados. Logo, configura-se um novo modelo de desenvolvimento urbano vinculado à cidade neoliberal, qual seja, o empresariamento urbano (HARVEY, 1996).

Ascher, um dos teóricos do empresariamento urbano, considerava, nos anos 1990, que era necessário discutir as novas responsabilidades dos governos locais dentro do cenário que se anunciava: “conscientes de que um certo número de qualidades urbanas são fatores-chave para sua atratividade, as cidades entregam-se a uma concorrência aguda para atrair as empresas” (ASCHER, 1992, p. 85).

O cenário da reestruturação produtiva, assim, constrói a ideia de que a cidade, para ser competitiva, deve contar com funções de comando e centralização de informações e deve ser predominantemente uma cidade voltada para os serviços. Em consonância com Sassen (1993), Harvey atesta que “a tarefa da administração urbana consiste, em resumo, em atrair para seu espaço uma produção altamente móvel e flexível de fluxos financeiros de consumo” (HARVEY, 1996, p. 57). Trata-se, para Botelho (2004), de uma estratégia de promoção do crescimento econômico atraindo investimentos em setores como de alta tecnologia e de

serviços, em um contexto onde as cidades buscam produzir uma imagem renovada de si mesmas para atrair tais investimentos.

Para atingir esta finalidade, o planejamento estratégico das cidades passa a ser a grande vedete, e a problemática urbana passa a ser encarada em termos de produtividade e competitividade. Segundo Vainer (2009a, 2009b), a adoção deste instrumento se dá em um mundo onde as cidades estão “submetidas às mesmas condições e desafios que as empresas”.

Se durante largo período o debate acerca da questão urbana remetia, entre outros, a temas como crescimento desordenado, reprodução da força de trabalho, equipamentos de consumo coletivo, movimentos sociais urbanos, racionalização do uso do solo, a **nova questão urbana** teria, agora, como nexos central a problemática da **competitividade urbana**. (VAINER, 2009a, p. 76, grifos do autor)

O autor acreditava já no ano 2000 ser “possível afirmar que estamos diante do processo de construção de uma nova hegemonia urbana” (VAINER, 2009a, p. 118), onde a cidade passa a ser gerida pela burguesia sem mediação, ou seja, pela relação direta entre poder público e privado e pelo esvaziamento da discussão política.

O empresariamento urbano apoia-se na formação de parcerias público-privadas (PPPs), onde “(...) a iniciativa tradicional local se integra com o uso dos poderes governamentais locais, buscando e atraindo fontes externas de financiamento, e novos investimentos diretos ou novas fontes de emprego” (HARVEY, 2005, p. 172). Segundo Botelho (2004), as PPP’s encobrem o fato de que os governos continuam investindo grandes somas, porém agora sob uma lógica empresarial e especulativa. Se os projetos fracassam em termos financeiros, o Estado é chamado para pagar a conta, conforme veremos no caso estudado.

## A PRODUÇÃO DA CIDADE NEOLIBERAL NO BRASIL

O capital caracteriza-se como um fluxo sobre o qual qualquer interrupção tende a gerar crises. Marx aborda, neste sentido, a permanente tendência de queda da taxa de lucro, que levaria ao também permanente desenvolvimento de contratendências, entre as quais destaca-se a autonomização da esfera financeira da acumulação. Associando esta análise aos estudos de Harvey, entendemos a ordenação espaço-temporal também como forma de evitar a queda da taxa de lucro. Logo, compreende-se a cidade neoliberal como uma combinação dessas duas grandes estratégias do capital frente a um cenário de crise do regime fordista de acumulação, quais sejam, a dominação do capital financeiro e os ajustes espaciais.

Para que tal estratégia se viabilize, todavia, é preciso que cada território desenvolva mecanismos adequados, estabelecendo compromissos entre agentes privados e Estado que garantam aos primeiros a manutenção ou elevação de suas taxas de lucro.

Esta seção, assim, traz para discussão os mecanismos viabilizadores da produção da cidade neoliberal que foram elaborados no contexto brasileiro ao longo das últimas três décadas. Nosso recorte estará especificamente nos mecanismos que se relacionam com o projeto Porto Maravilha, tratando-o como um caso emblemático da mudança de paradigma na/da gestão urbana em direção ao empresariamento urbano no Brasil.

Segundo Maricato (2014), a inserção da política urbana na nossa Constituição Federal de 1988 se dá no bojo da luta pela reforma urbana que se inicia ainda no período pré-ditatorial das reformas de base. A Constituição, assim, incorpora dispositivos relacionados à agenda da reforma urbana, a começar por vincular o direito à moradia a um direito social fundamental e por entender a função social da propriedade como princípio constitucional. A Constituição também lança as diretrizes do desenvolvimento urbano nos artigos 21, inciso XX; e 182; e define como competência municipal o “adequado ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano” (BRASIL, 1988, art. 30, inciso VIII).

Desde 1988, configura-se um canal direto entre União e municípios e estes, portanto, veem aumentadas as suas competências em diversos campos, entre eles a política urbana. O protagonismo conferido aos municípios acompanha a tendência neoliberal de competição entre cidades e negociação direta entre escala global e poderes locais, que assumem o caráter de promotores de investimentos. Para Rolnik, “a equação da descentralização aliada à competição entre cidades, na prática enfraqueceu poderes locais e reforçou o poder de grandes corporações” (2006, p. 203).

O capítulo II do título VII, intitulado “Da política urbana”, em seus artigos 182 e 183, estabelece como orientação geral da política de desenvolvimento urbano dos municípios brasileiros a função social da cidade e a garantia do bem-estar de seus habitantes, bem como o direito à usucapião, por meio do Plano Diretor (PD).

Em finais dos anos 1980 e durante a década de 1990, os municípios brasileiros viveram um período de forte crise de arrecadação fiscal, contribuindo para o desenvolvimento das políticas urbanas neoliberais. Assim, em 1997 é promulgada a lei nº 9.514, que dispõe sobre o Sistema Financeiro Imobiliário (SFI) e disciplina mecanismos que vinculam o mercado imobiliário ao capital financeiro, entre os quais destacam-se os Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI), os Fundos de Investimento Imobiliário (FII) e o regime da alienação fiduciária (ROLNIK, 2015, p. 287).

Os CRIs são títulos de crédito emitidos por companhias securitizadoras lastreados em financiamentos imobiliários. Os FIIs, instituídos por lei em 1993, possibilitam a negociação de cotas de determinada propriedade imobiliária no mercado de capitais, atraindo investidores não necessariamente interessados na posse de um imóvel. Trata-se, portanto, da desvinculação completa entre uso e troca, necessária para que os empreendimentos imobiliários possam ser tratados como ativos financeiros com maior liquidez (MIAN, 2018). O regime de alienação fiduciária, por sua vez, garante aos investidores o retorno dos seus investimentos, uma vez que determina que a propriedade dos imóveis financiados seja dos seus credores até o momento em que o comprador consiga quitar sua dívida.

Essa mudança específica no direito privado brasileiro destravou a possibilidade de mobilizar casas como garantia de operações financeiras. Foi um passo importante na direção de um ambiente regulatório orientado para o mercado financeiro, ao mesmo tempo que expôs os moradores à perda da casa em caso de não pagamento de prestações – mesmo que se trate da única moradia da família. (ROLNIK, 2015, p. 288)

Paralelamente a este processo, ocorre no Brasil uma mudança expressiva no setor imobiliário por meio de fusões, aquisições e abertura de capitais das empresas do ramo da incorporação e construção (FIX, 2011). Ainda, diversas companhias foram, em parte ou no todo, compradas por fundos de investimentos, submetendo-as à lógica do capital financeiro e configurando a formação de bancos de terras cujo processo especulativo tem levado à negação da moradia bem localizada e infraestruturada à classe trabalhadora.

Nota-se que há uma tentativa de mudança em relação à escala envolvida no processo de desenvolvimento urbano brasileiro. No contexto anterior à CF de 1988, o mercado imobiliário brasileiro era dominado por grupos familiares que acumularam poder ao longo, especialmente, do período ditatorial (CAMPOS, 2015). Com o desenvolvimento do modelo neoliberal, agentes que atuam em escala global por meio do mercado financeiro passam a intervir com maior facilidade nos rumos das nossas cidades (SANFELICI, 2015).

Entretanto, veremos adiante que as principais beneficiárias do projeto Porto Maravilha são grandes empreiteiras brasileiras de estrutura familiar, o que exige um olhar mais atento às particularidades do processo.

O projeto viabilizou-se a partir de mecanismos presentes no Estatuto da Cidade, lei promulgada em 2001 com a finalidade de regulamentar os artigos 182 e 183 da Constituição. Três instrumentos presentes na lei foram fundamentais para o seu desenvolvimento: a OODC, a OUC e o CEPAC.

O PD, conforme definido no estatuto, é o instrumento central do desenvolvimento urbano. Nele são definidos dois índices de potencial construtivo importantes para o funcionamento dos instrumentos supracitados: o coeficiente de aproveitamento (CA) básico e o coeficiente de aproveitamento (CA) máximo. O primeiro relaciona-se às dimensões do terreno e o segundo às características do entorno de onde o terreno se encontra, especialmente infraestrutura instalada ou potencial. O Estatuto da Cidade diz que “o PD poderá fixar áreas nas quais o direito de construir poderá ser exercido acima do CA básico adotado, mediante contrapartida a ser prestada pelo beneficiário” (Art. 28). O limite máximo permitido para a construção está indicado no CA máximo do terreno. Assim, o empreendedor que pretende construir em determinada cidade deve observar esses índices no seu PD e prestar uma contrapartida à prefeitura de acordo com a edificação adicional pretendida em relação ao CA básico. O mecanismo que permite o pagamento desta contrapartida é a OODC, e o valor arrecadado pelo mesmo deve ser aplicado no desenvolvimento urbano do conjunto da cidade.

As OUCs seguem a mesma lógica da contrapartida a ser prestada pelo beneficiário à prefeitura da cidade. Entretanto, elas baseiam-se no recorte, por meio de lei municipal

específica, de parcelas da cidade que não estejam – no momento da promulgação da lei – infraestruturadas, porém que apresentem potencial para tal. Nestas parcelas, denominadas Áreas de Especial Interesse Urbanístico (AEIUs), é facultada ao poder público municipal a definição de CAs máximos mais elevados do que aqueles definidos no Plano Diretor. Logo, supõe-se que a arrecadação com a OODC, ali, seja maior do que no restante da cidade, e a ideia é que o montante arrecadado seja aplicado na mesma área da OUC, o que significa que, em tese, os recursos têm como finalidade a promoção do desenvolvimento urbano daquela parcela da cidade.

No mundo financeirizado, as OUCs funcionam com base nos CEPACs, títulos financeiros emitidos pelas prefeituras, depositados em um FII e negociados no mercado de capitais. O potencial construtivo total da área vinculada à OUC é convertido nesses títulos, que são lançados no mercado financeiro antes mesmo de iniciarem-se as obras.

Assim, o empreendedor que tiver interesse em investir na área da OUC em questão deve adquirir uma quantidade de CEPACs equivalente à quantidade de m<sup>2</sup> que pretende construir para além do CA básico. Porém, como se trata de negociações que se dão no mercado de capitais, o mecanismo permite a desvinculação entre a compra do potencial construtivo e a posse do lote, gerando uma especulação imobiliária financeirizada e fazendo com que o desenvolvimento urbano se condicione aos interesses do capital financeiro (FERREIRA e FIX, 2001). Ainda, os autores consideravam já em 2001 que, por ser um título, o CEPAC só funciona se for valorizado, o que faz com que o mercado só se interesse por áreas nas quais vislumbrem valorização que justifique a compra do potencial construtivo adicional. Deste modo, o poder público se vê obrigado a investir em intervenções que potencializem a valorização dessas áreas, gerando um círculo vicioso que se restringe às parcelas da cidade delimitadas por OUCs.

## A MODELAGEM FINANCEIRA DA OUC DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

O Porto Maravilha foi lançado oficialmente em 23 de junho de 2009, através da assinatura de dez documentos pelo ex-prefeito Eduardo Paes, o ex-governador Sérgio Cabral e o ex-presidente Lula, entre os quais destacam-se o protocolo de cooperação federativa entre os três níveis de governo e os projetos de lei que instituem a operação, entregues à presidência da Câmara dos Vereadores no mesmo dia, ainda que tenham sido protocolados somente no dia 07 de agosto. Os PLs, após aprovados, tornaram-se as Leis Complementares nº 101 (Modifica o PD, autoriza o Poder Executivo a instituir a OUC da Região do Porto do Rio e dá outras providências) e nº 102 (Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio – CDURP – e dá outras providências), de 23 de novembro de 2009.

Os PLs entraram em votação em regime de prioridade e com pouca discussão, tendo sido aprovados no dia 10 de novembro e sancionados no dia 23 de novembro do mesmo ano, exatamente cinco meses após o lançamento oficial do projeto e após pouco mais de três



meses do início da sua tramitação, tempo recorde para a votação de um projeto com tamanho vulto.

Convém afirmar que o Porto Maravilha é a culminância de um processo de décadas de tentativa de intervir na zona portuária da cidade que carrega, portanto, a herança das propostas anteriores que não puderam ser implementadas, entre outros fatores, devido ao não alinhamento dos três níveis de governo. A intervenção se assenta no projeto denominado Porto do Rio, elaborado em princípios da década de 2000. A grande novidade trazida pela intervenção atual está, portanto, relacionada não à sua dimensão urbanística, mas sim à engenharia financeira criada para que ela pudesse acontecer.

Em 2004, a prefeitura, sob a gestão de César Maia, começa a tentar viabilizar a proposta de revitalizar a zona portuária da cidade.

Aí começaram as discussões com o BNDES e com a Caixa. A gente precisava ter uma maneira de tornar aquilo algo factível e, um ponto principal, como conseguir que esses imóveis todos – que são federais, tinha grande parte da Rede Ferroviária, a área da Cidade do Samba, da Praia Formosa –, como é que isso passaria para um empreendimento. (...). Várias soluções foram pensadas. E por conta da Caixa Econômica, que estava trabalhando numa operação urbana em São Paulo, que era a Faria Lima, isso avançou para a ideia de fazer um fundo imobiliário. (Membro da Secretaria Municipal de Urbanismo entrevistado pela autora em 2014)

No final do seu mandato, em 2007, Maia fez um chamamento público – via Proposta de Manifestação de Interesse (PMI) – para a realização de um estudo de viabilidade econômico-financeira do projeto Porto do Rio, para o qual foi formado o Consórcio Rio Mar e Vila, composto pelas empreiteiras Norberto Odebrecht Brasil S/A, OAS Ltda., Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A e Andrade Gutierrez. Com exceção desta última, trata-se das mesmas empresas que hoje conduzem as obras do Porto Maravilha.

O consórcio definiu a modelagem financeira do projeto e já no período da campanha para a prefeitura do Rio de Janeiro, em 2008, o estudo foi apresentado para o então candidato Eduardo Paes, solicitando que o projeto fosse encarado como uma promessa de campanha.<sup>2</sup>

Paes, prefeito a partir de 2009, cria a Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento Econômico e monta um grupo de trabalho da prefeitura responsável por viabilizar o estudo das empreiteiras e definir diretrizes para a operação. Para coordenar este grupo, Paes nomeia Felipe Góes simultaneamente como Secretário Extraordinário de Desenvolvimento

---

<sup>2</sup> Se recorrermos à prestação de contas eleitorais das eleições de 2008 disponível na página virtual do Tribunal Superior Eleitoral, veremos que R\$350.000,00 do montante declarado pela equipe de Paes foi doação da construtora OAS Ltda. e R\$300.000,00 provieram da Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A.

Econômico e como presidente do Instituto Pereira Passos (IPP)<sup>3</sup>, e é a partir deste grupo de trabalho que se constrói o pacote legal que vai para a Câmara.

**Ele [Felipe Góes] vai atuar como uma espécie de vendedor do Rio.** Terá um papel importante na visão estratégica da cidade, atraindo novos investimentos, além de gerenciar grandes projetos. Na revitalização da área portuária, Góes terá a função fundamental de juntar as partes interessadas e desenvolver a modelagem econômica do que se pretende fazer no porto. (PAES, 2008 *apud* JORNAL DO BRASIL, 2008, grifo nosso)

Góes também contribuiu, em 2010, para a criação da Agência Rio Negócios, agência de atração de investimentos fundamental para modelar a cidade neoliberal, conforme discurso de membro da própria organização: “antes de mais nada, a gente tem um produto para vender, o produto chama cidade do Rio de Janeiro” (Entrevistado pela autora em 2014).

Trata-se de um profissional formado em Administração de Empresas pela Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro com MBA pela Universidade de Michigan que, antes de assumir a secretaria e a presidência do IPP a convite de Paes, era sócio da empresa multinacional de consultoria McKinsey. Esta empresa atuou como consultora da elaboração do segundo Plano Estratégico do Município do Rio de Janeiro, com vigência para o período de 2013 a 2016. Após deixar os cargos públicos, em 2011, o administrador passou a compor a equipe de empresas atuantes no ramo imobiliário que possuem inserção no Porto Maravilha, conforme veremos adiante. Ou seja, “depois de influenciar os moldes e a implantação do projeto que implantava a maior PPP do país, retornou para a iniciativa privada” (MIAN, 2018, p. 52).

Observa-se, assim, empiricamente, a íntima imbricação entre poder público e empresas privadas em todo o processo de empresariamento urbano associado ao Porto Maravilha.

A primeira fase do projeto consistiu na remodelação da área para atrair investidores através de intervenções infraestruturais da prefeitura que custaram cerca de R\$139 milhões diretamente aos cofres públicos e foi executada pelo Consórcio Saúde-Gamboa, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Empresa Industrial Técnica S.A. e Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S.A.

A segunda fase, sobre a qual nos deteremos, caracteriza-se como uma OUC. Conforme afirma o gerente dos fundos imobiliários da Caixa Econômica Federal (CEF), “quando a prefeitura, ela instala a operação urbana consorciada, ela diz o seguinte para aquela região específica que está sendo atendida, ‘passa-se agora uma nova régua para o Plano Diretor e a prefeitura estabelece novos parâmetros urbanísticos para essa área’” (Entrevistado pela autora em 2014).

---

3 Instituto de pesquisa do município do Rio de Janeiro voltado para a gestão de informações sobre a cidade.

A figura 1 indica os gabaritos equivalentes ao CAs máximos definidos na área da operação pela LC nº 101. Ressalta-se que as áreas sujeitas ao consumo de CEPACs são as áreas que se encontram fora do território delimitado pelo Decreto nº 7.351, de 14 de janeiro de 1988, conhecido como SAGAS, que institui a Área de Proteção Ambiental (APA) em parte dos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Centro, com o objetivo de proteger o patrimônio arquitetônico, histórico e cultural.

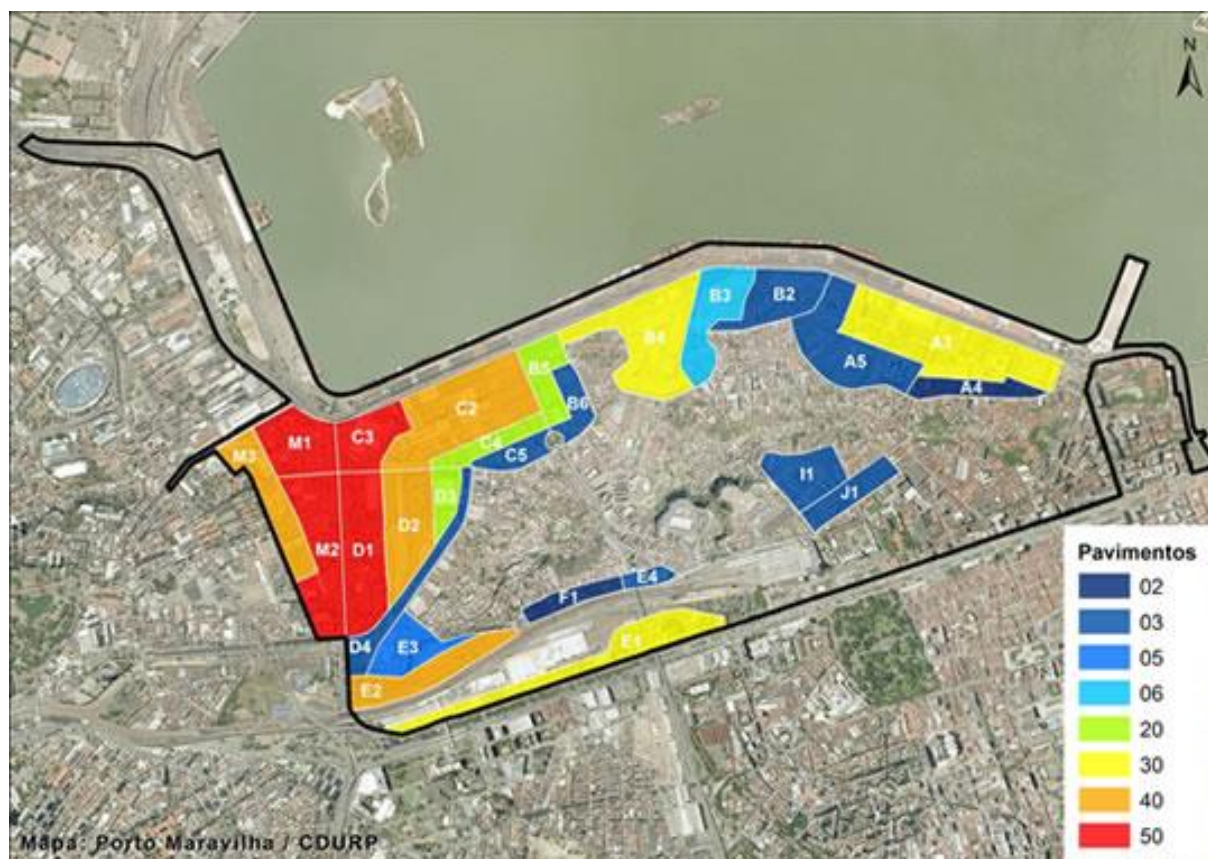


Figura 1: AEIU da Região do Porto do Rio, indicando os gabaritos máximos sujeitos ao consumo de CEPACs. Fonte: PORTOMARAVILHA, 2018.

A partir de 06 de janeiro de 2010, a CDURP – criada pela LC nº 102 – passa a ser responsável por administrar a operação substituindo, de certa forma, o grupo de trabalho que desenvolveu o pacote legal sob a coordenação de Felipe Góes.

A tarefa nossa era montar a operação. Tá bom, tem uma lei que diz isso mas os CEPACs não tinham sido emitidos, e mesmo essa modelagem financeira, ela tava... tinha ideias e propostas e ela vai ser desenhada definitivamente já sob a liderança da CDURP ao longo de 2010 e vai se consolidar com o leilão, tá? (Membro da CDURP entrevistado pela autora em 2014)

Assim, a CDURP começa a elaborar a modelagem financeira da operação em diálogo com a Comissão de Valores Mobiliários (CVM), uma vez que o CEPAC se caracteriza como um título mobiliário. A licitação da PPP foi realizada, todavia, antes da aprovação da operação na CVM. O edital foi lançado no dia 29 de julho de 2010 e o registro da operação na CVM se deu no dia 27 de dezembro do mesmo ano. As empresas participantes do consórcio vencedor da

licitação – a partir de então, Concessionária Porto Novo – são as mesmas que elaboraram a PMI e participaram do grupo de trabalho coordenado por Felipe Góes que redundou nos PLs da operação. Ademais, trata-se, como vimos, de empresas que financiaram parte considerável da campanha de Eduardo Paes para a prefeitura do Rio de Janeiro.

Com o registro da operação na CVM, a CDURP passa a concentrar seus esforços na organização do leilão dos CEPACs. Os títulos foram emitidos pela prefeitura por meio do Decreto nº 32.666, de 11 de agosto de 2010. Inicialmente, foram emitidos 6.436.722 CEPACs ao valor de R\$400,00 cada, totalizando 4.089.502 metros quadrados de potencial construtivo.

A CDURP então criou o FII da Região do Porto, sendo cotista integral do mesmo, onde foram alocados a totalidade dos CEPACs emitidos pela prefeitura e os terrenos que interessam à operação adquiridos pela prefeitura. A princípio, a ideia era que a CDURP tivesse sócios que pudessem injetar dinheiro no fundo para pagar as intervenções previstas. Todavia, em determinado momento, a CEF, gestora do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), procura o FII da Região do Porto demonstrando interesse pela operação.

Não conheço detalhes dessa história, mas em dado momento a gente [CDURP] é procurado pela CEF e pelo FGTS falando de interesse na operação. “A gente tem interesse, acabamos de criar uma carteira separada para investir na operação, queremos entrar nesse negócio aí”. Então começa essa discussão e a CEF fala: “não, não vou ser sócia do fundo, eu quero, na linguagem do mercado, eu compro a operação”. Aí bom, vamos ver o que é comprar a operação. Então o contrato da PPP já estava licitado, R\$ 7,6 bilhões. Fez uma conta, bom, isso aqui é o contrato da PPP. Então vamos colocar como custo da operação a despesa do fundo imobiliário, os 3% do patrimônio e um recurso para custear a CDURP, já que ela é a responsável da operação. Quando a gente tá falando disso, a gente estimou essa despesa em R\$ 400 milhões, tá? E falou: “olha, eu tenho um título de R\$ 3,5 bilhões, você quer comprar a operação? A operação urbana custa R\$ 8 bilhões em quinze anos, ao longo de quinze anos”. A CEF falou “tá bom, vamos avaliar isso”. E outros agentes de mercado, bancos: “pode ser”. “CVM, podemos fazer isso? Vender esses ativos com o compromisso de pagar as coisas em quinze anos?”. Vamos estudar. “Pode ser, a CVM diz, tá na legislação, tá dentro dos regulamentos”. Então a CVM falou: “ó, do ponto de vista do mercado financeiro não tem problema nenhum” (Membro da CDURP entrevistado pela autora em 2014)

Nesta conjuntura, é então organizado o leilão dos CEPACs, que foram disponibilizados pelo FII da Região do Porto em lote único e indivisível. A CEF cria o FII Porto Maravilha, cujo cotista integral é o FGTS, e se candidata ao leilão – o que já estava negociado de antemão com a CDURP e o FII da Região do Porto. O leilão foi realizado no dia 15 de junho de 2011 e os CEPACs foram arrematados por R\$ 3.508.013.490,00 pelo fundo em questão.

Ao ser perguntado sobre a razão por ter sido somente a CEF a candidata no leilão, o entrevistado membro do banco assume o risco do negócio ao mesmo tempo em que considera que a solidez de uma instituição como a CEF garante a factibilidade da operação:

Eu acho que como resposta podem ter alguns fatores. Primeiro, que não é uma operação trivial. Operar com CEPACs, até aquele momento só São Paulo tinha essa experiência e ainda sim no âmbito muito institucional, então você não tinha o CEPAC como... Embora ele seja um ativo mobiliário, acho que o mercado não tinha ideia da dimensão que isso poderia assumir, pode ser também em função do volume de investimento, que era muito alto na época, e que de alguma maneira afugentava outros players em função do risco do negócio. (Entrevistado pela autora em 2014)

Logo após a realização do leilão, foi firmada uma parceria entre a Prefeitura, o Ministério do Trabalho e a CEF para a liberação de R\$3,5 bilhões do FGTS para serem investidos no Porto Maravilha. Esta liberação só foi possível porque, na mesma solenidade que firmou tal parceria, o então ministro do trabalho, Carlos Lupi, teria assinado a Resolução nº 637 do Conselho Curador do FGTS, autorizando que o dinheiro do fundo pudesse ser aplicado em OUCs. Antes desta medida, os recursos do FGTS só podiam ser utilizados de forma isolada em habitação, saneamento, infraestrutura ou transportes.<sup>4</sup>

O contrato da PPP estava assinado desde o dia 26 de novembro de 2010, quando a CDURP se comprometeu com o pagamento de R\$ 7,6 bilhões no prazo de quinze anos da operação. Esperava-se que a diferença entre os R\$ 3,5 bilhões e os R\$ 7,6 bilhões adviesse da negociação dos CEPACs adquiridos pelo FII Porto Maravilha no mercado de capitais. Ainda, o fundo comprometeu-se a pagar mais R\$ 400 milhões que seriam referentes ao custo da operação, totalizando cerca de R\$ 8 bilhões. O contrato da PPP prevê um cronograma de pagamento das obras e serviços, o que significa, em tese, que o dinheiro sai do FGTS, é aportado no FII Porto Maravilha e repassado ao FII da Região do Porto do Rio que, por sua vez, paga a Concessionária. Para valorizar o cotista do FII Porto Maravilha, que é o FGTS, a lógica implica que os CEPACs sejam revendidos para os investidores interessados em construir na AEIU. Foi transferido para um fundo imobiliário, portanto, o poder de decidir quem irá construir em uma parte da cidade que se torna, então, um enclave territorial. Ademais, a Concessionária Porto Novo não é a responsável somente pelas obras urbanísticas e de infraestrutura previstas no cronograma da operação, sendo também a responsável pelos serviços de conservação, operação viária, limpeza e paisagismo na AEIU.

O funcionamento da operação, desta forma, se dá ao sabor do mercado. As leis que criam a operação traçam princípios e diretrizes que deixam em aberto os mecanismos e os sujeitos que de fato se tornariam os conceptores do espaço em questão, sujeitos esses que foram se apropriando do processo de (re)produção do espaço urbano segundo os interesses flutuantes do mercado, especialmente do mercado financeiro. O Conselho Consultivo da operação, criado com a LC nº 101, possui ingerência somente em relação à aprovação ou não dos relatórios trimestrais emitidos pela CDURP, e sua composição é bastante enviesada ao prever a participação de um representante da CDURP (como coordenador), três

---

4 Em maio de 2018, em delação premiada associada à Operação Lava Jato, o ex-superintendente de Fundos de Investimentos Especiais da CEF afirmou que Eduardo Paes, junto com Moreira Franco, teriam pressionado o banco a liberar o FGTS para que pudesse investir nas obras do Porto Maravilha.

representantes do Município e três representantes da sociedade civil escolhidos pelos demais integrantes do Conselho (artigo 40, §1º, incisos I a III). Assim, o que ocorre na prática é a tomada de decisões que passam ao largo da discussão pública e que são centrais para a condução da operação.

Todavia, a própria prefeitura municipal afirmou, no prospecto elaborado para atender às exigências da CVM – antes, portanto, da realização do leilão dos CEPACs – que “não existe garantia de que haverá interesse do mercado em adquirir todos os CEPACs necessários para financiar as intervenções”.

Não é possível dizer que exista qualquer negócio sem risco. Só que o risco, ele é mitigável. Para o Fundo Porto Maravilha entrar no processo legal do CEPACs foram feitos muitos estudos, muitas análises de habilidades, análises de cenário. Então risco existe? Lógico que existe, o mercado é muito vulnerável às questões diversas, então existem riscos, sem dúvida (...). (Membro da CEF entrevistado pela autora em 2014)

Existe um discurso ilusório e reafirmado inúmeras vezes pelo poder público de que na operação urbana em questão não estaria sendo injetado dinheiro público, mas sim somente privado por meio de seu próprio mecanismo financeiro. Porém, “o que se observa é a canalização direta dos recursos dos fundos públicos oriundos do trabalho para remunerar o capital privado” (CARDOSO, 2013, p. 190).

## PARA ALÉM DA MODELAGEM: DESDOBRAMENTOS, AGENTES E DINÂMICAS CONCRETAS DA OUC DA REGIÃO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

### **Quem perde com a operação?**

Reportagem publicada na Veja Rio – revista semanal de perfil conservador e grande poder formador de opinião da classe média brasileira – em 15 de janeiro de 2013, sob o título “O céu é o limite”, evidenciava as perspectivas então abertas com o Porto Maravilha: “(...) a expectativa é que a decadência seja varrida do mapa definitivamente. Em vez da profusão de terrenos baldios, galpões inativos e prédios decrepitos, a esperança é que possa emergir uma região pulsante, repleta de museus, condomínios, hotéis e arranha-céus comerciais. Está a caminho uma série de espigões de grife”. Trata-se, evidentemente, de uma perspectiva que representa os interesses da classe capitalista e está intimamente associada à imagem das cidades neoliberais no mundo.

Mesmo com indicativos de que a operação poderia vir a fracassar em termos financeiros, o discurso construído em torno da mesma, bem como a imagem vendida ao mundo através principalmente dos Jogos Olímpicos de 2016, apontavam para outra direção. Embora o megaevento não tenha contado com nenhuma instalação esportiva ou de

hospedagem propriamente dita, uma das intervenções realizadas na área da operação foi a revitalização da sua frente marítima, com a demolição da Avenida Perimetral<sup>5</sup> e a construção do Boulevard Olímpico, ao longo do qual foram realizadas diversas atividades para turistas no decorrer dos jogos. Além disso, foi realizada a reforma da Praça Mauá, associada à inauguração do Museu de Arte do Rio e do Museu do Amanhã, ambos entendidos como empreendimentos-âncora necessários para a atração de investidores. Essas intervenções foram veiculadas para todo o mundo atento à cidade-sede das Olimpíadas, tornando-se vitrines da candidatura da cidade à lista das cidades globais.

Todavia, basta uma passagem pela área para constatar que a expectativa não se cumpriu. Entre os 35 empreendimentos licenciados pela operação que necessitavam do consumo de CEPACs, somente 7 de fato foram construídos (NOVAES, SANTOS JÚNIOR, WERNECK, 2018) (figura 2).

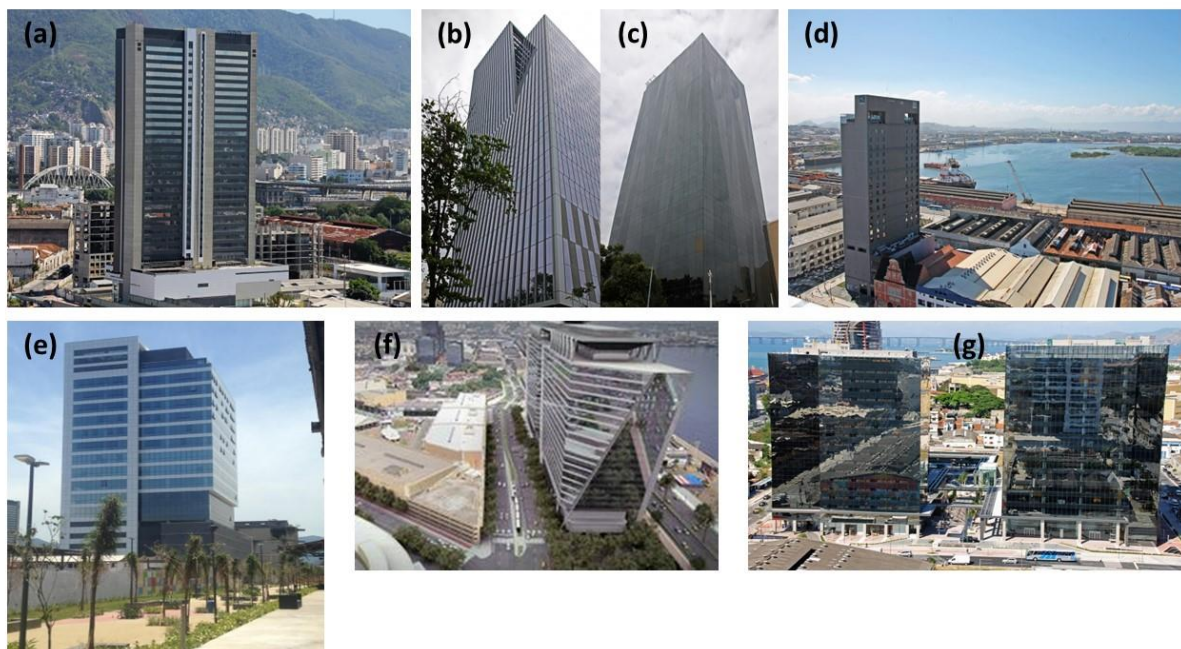


Figura 2: Empreendimentos construídos na área da operação, consumidores de CEPACs: (a) Hotel Holiday Inn; (b) Edifício comercial Vista Guanabara; (c) Edifício sede da L'Óreal; (d) Hotel Intercity (antigo Marriott); (e) Edifício sede da Odebrecht; (f) Edifício comercial Aqwa Corporate; (g) Complexo Porto Atlântico (comercial e hotel). Fonte: PORTOMARAVILHA, 2018.

Ao estudarmos os relatórios trimestrais emitidos pela CDURP, vemos que o último empreendimento licenciado para construção com consumo de CEPACs foi o edifício construído nos moldes *build to suit* encomendado pela L'Óreal, em 29 de abril de 2015, estacionando a comercialização dos CEPACs em 8,71% do total.

---

<sup>5</sup> Antiga via expressa elevada inaugurada em 1960 que contribuiu para a separação ainda mais expressiva entre os morros da zona portuária e sua frente marítima.

Tido como um dos empreendimentos-âncora da operação, o projeto de conversão do antigo Moinho Fluminense em um complexo imobiliário com hotel, residências, torre comercial, shopping center e centro de saúde, a partir da compra do imóvel pelas empresas Carioca Engenharia SA e Vinci Partners ainda em 2013, e com investimento previsto na casa de R\$ 1 bilhão, também não saiu do papel. Os edifícios construídos foram empreendimentos triplo A voltados para locação. Entretanto, a taxa de vacância na área do Porto Maravilha vem alcançando patamares próximos a 80%.

Entendendo que os CEPACs são o motor financeiro da operação, conclui-se que o cumprimento do cronograma de pagamento de contraprestações e, portanto, a consumação das intervenções urbanas associadas ao projeto, bem como a execução dos serviços de conservação, operação viária, limpeza e paisagismo delegados à Concessionária Porto Novo na área da operação, encontram-se sob extrema instabilidade e precariedade. É importante mencionar que a realização das intervenções e serviços previstos pela concessionária se dá a partir de ordens de serviços emitidas anualmente a partir de 2011, vinculadas ao cronograma de pagamento das contraprestações.

Desde o momento imediatamente posterior à realização do leilão, diversas foram as estratégias levadas a cabo para tentar evitar o fracasso financeiro da operação. Em um primeiro momento, vislumbrando a possibilidade dos CEPACs não atraírem investidores, o FII Porto Maravilha passou a compor sociedade com os empreendimentos propostos para a OUC, ou seja, os investidores não necessitariam desembolsar nada pelos títulos, diminuindo consideravelmente a sua possibilidade de risco. Por outro lado, esta engrenagem potencializa consideravelmente o risco da CEF, uma vez que a remuneração do FGTS passa a estar atrelada à valorização futura dos empreendimentos dos quais se torna sócia. É preciso ressaltar que o FGTS é um fundo que pertence aos trabalhadores e, portanto, a ideia de que o ônus do fracasso da OUC seria privado é falaciosa.

Esta engrenagem, entretanto, não alavancou os investimentos na OUC, conforme documentado por Werneck (2017). Em 2014, a CEF declarou pela primeira vez a iliquidez do FII Porto Maravilha, todavia, alguns empreendimentos foram responsáveis por retomar o fluxo de caixa da operação. No ano seguinte, foi declarada a iliquidez do fundo pela segunda vez, o que fez com que o FGTS aportasse no mesmo R\$ 1,5 bilhão. Em 2016, às vésperas dos Jogos Olímpicos, com a comercialização dos CEPACs estacionada há um ano, o fundo atesta nova iliquidez, interrompendo o fluxo de contraprestações à Concessionária Porto Novo de julho a novembro do mesmo ano. Naquele momento, a CDURP promoveu a repactuação do contrato da PPP, prolongando o prazo para o pagamento da 6ª etapa de obras e serviços em mais 12 meses. Além disso, a prefeitura aportou R\$ 198 milhões no capital da CDURP destinados à compra de 168 mil CEPACs, e o mesmo termo aditivo ao contrato da PPP que autorizou essas manobras permite que, para a 6ª etapa de obras, a concessionária possa receber o pagamento em CEPACs caso haja atraso no pagamento das contraprestações, e que a garantia de performance da PPP possa ser paga com esses mesmos títulos. Por fim, o então prefeito Eduardo Paes autorizou que a CDURP pudesse quitar tributos municipais com os CEPACs. “Em outras palavras, ao fim e ao cabo, o eventual mico dos CEPACs ficará nas mãos do município. (...) o episódio confirma o arranjo de ônus e benefícios criado para o Porto Maravilha: parceiros privados com interesses resguardados, entes públicos com os riscos e



custos da operação – ficando o município, em especial, extremamente vulnerável” (WERNECK, 2017, não paginado).

Com o fim do prazo da 6ª etapa de obras e serviços, em 2018, a CEF declarou sua quarta iliquidez, e a CDURP suspendeu o contrato com a Concessionária, fazendo com que a prefeitura iniciasse operação de contingência na área através da convocação de secretarias e órgãos municipais para atuar na manutenção das atividades de limpeza e coleta de lixo, operação de tráfego, vias, praças e jardins da área (PORTOMARAVILHA, 2018).

Frente a este cenário, o fracasso da operação torna-se incontestável, bem como os mecanismos de produção da cidade neoliberal pautados na imbricação entre esfera pública e privada de modo a beneficiar o setor privado e jogar o ônus no colo da população. Somado ao risco já denunciado por diversos pesquisadores e organizações antes mesmo da constatação oficial da crise do Porto Maravilha (GIANNELLA, 2015a; CARDOSO, 2013; SILVA, 2012) a respeito do possível rombo que a OUC causaria ao dinheiro do trabalhador depositado no FGTS, temos assistimos hoje à entrada em cena dos recursos públicos municipais, provenientes de arrecadação tributária da população cidadina, para garantir minimamente, em um primeiro momento, o pagamento das contraprestações à Concessionária Porto Novo – isentando-a do risco de executar as obras e serviços previstos sem ser paga por isso – e, em um segundo momento, para evitar o encalhe dos CEPACs no FII Porto Maravilha. Conclui-se, com isso, que a população carioca é aquela que nitidamente arca com o ônus da operação, considerando ainda que não trouxemos como tema deste artigo a questão que envolve outras formas de expropriação das populações que vivem e produzem historicamente aquele espaço (GIANNELLA, 2015b).

Algumas argumentações são acionadas pelos agentes hegemônicos para evidenciar possíveis causas deste fracasso financeiro da operação. Entre elas, as principais giram em torno da crise macroeconômica que se desenrola no país desde aproximadamente 2013, o que teria levado à baixa procura dos investidores. Esta crise está associada à crise política que assola o país desde 2014, especialmente com o desenrolar da Operação Lava Jato, investigação sobre relações de corrupção entre agentes públicos e empresas estatais/privadas que, no caso específico do estado Rio de Janeiro, afetou fortemente a sua principal fonte de arrecadação, que é a atividade petrolífera.

A flutuação da taxa de juros SELIC (figura 3) também pode ter influência sobre a baixa procura de investidores pela operação. A partir de 2011, a taxa sofre redução considerável, porém volta a subir em 2013, atingindo, em 2015, patamares próximos a 14,0% a.a. É somente a partir de 2017 que a taxa começa a decrescer novamente. O desenvolvimento do mercado imobiliário está historicamente associado a juros baixos, uma vez que, sob juros altos, o investidor tende a preferir apostas em títulos do mercado financeiro não atrelados à dinâmica produtiva da construção. O SFI brasileiro não se encontra suficientemente amadurecido do ponto de vista do capital financeiro, que prefere não arriscar seus investimentos neste setor.

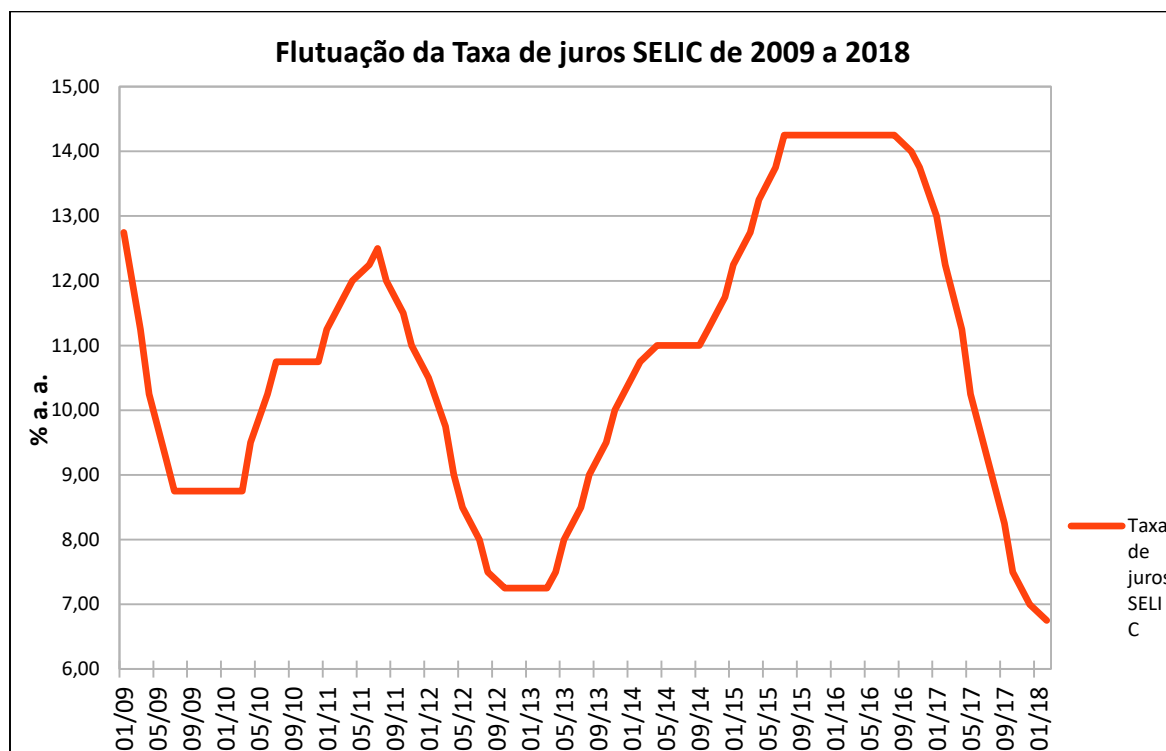


Figura 3: Flutuação da taxa de juros SELIC de 2009 a 2018. Fonte: Banco Central, 2018.

Por fim, o Porto Maravilha não conseguiu promover a expropriação que pretendia em relação às populações que vivem na zona portuária da cidade. Muitas estratégias de resistência às remoções foram construídas/acionadas por moradores e coletivos organizados, tais como o Fórum Comunitário do Porto e o Comitê Popular Rio Copa e Olimpíadas, o que levou, com o auxílio da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro, à conquista da permanência de grande parte dos moradores cuja remoção estava prevista (GIANNELLA, 2015b). Isto também fez com que o mercado não confiasse na valorização daquela porção da cidade, preferindo investir na região da Barra da Tijuca e entorno, onde foram realizadas diversas intervenções associadas à realização dos Jogos Olímpicos de 2016.

Tais argumentos, todavia, obscurecem a ideia de que o fracasso da operação não é necessariamente relevante para aqueles que tem se beneficiado da sua dinâmica de implementação. Neste sentido, a seção seguinte buscará responder quem são os beneficiários deste processo, intencionando responder às questões levantadas na introdução deste artigo a partir da exposição e análise dos sujeitos envolvidos, suas articulações, mecanismos e ganhos obtidos.

### Quem ganha com a operação?

Com o que foi exposto até o momento, nota-se que a cidade neoliberal é pautada em uma articulação específica entre agentes públicos locais e empresas privadas de atuação localizada e/ou multinacional. Nesta articulação, vimos que quem sai perdendo é a população – no caso, tanto brasileira, em decorrência dos sucessivos aportes do FGTS, quanto carioca, em decorrência dos aportes da própria prefeitura da cidade. Vimos, ainda, que o processo de financeirização da produção do espaço urbano por meio da OUC também não funcionou.

Entretanto, podemos dizer que o Porto Maravilha é um projeto fracassado? Ou melhor, que o projeto de cidade neoliberal pensado para a cidade do Rio de Janeiro a partir do Porto Maravilha é um projeto fracassado?

O quadro 1 apresenta os agentes públicos envolvidos no Porto Maravilha, bem como seu papel na operação. Entre eles, nota-se o protagonismo da escala local, alinhado à perspectiva do empresariamento urbano que aponta para a mediação direta entre poder local e capital financeiro globalizado.

**Quadro 1 – Agentes públicos que participam ou participaram da OUC em algum momento e o papel desempenhado por eles**

	AGENTES	PAPEL NA OPERAÇÃO
FEDERAL	UNIÃO	Assinatura do protocolo de cooperação federativa; cessão de terrenos; financiamento da mobilidade urbana na região portuária
	REDE FERROVIÁRIA FEDERAL	Venda do terreno da Praia Formosa (R\$53 milhões); venda do terreno do Pátio da Marítima (R\$19 milhões); venda do terreno do Gasômetro (R\$220 milhões)
	COMPANHIA DOCAS	Venda do terreno do Porto Atlântico Leste (R\$18,5 milhões); venda do terreno das Trump Towers (R\$35 milhões, em negociação); cessão de espaço para a construção de passeio marítimo
	COMISSÃO DE VALORES MOBILIÁRIOS (CVM)	Registrou a operação autorizando a comercialização dos CEPACs, exigiu o Prospecto e vem fiscalizando o cumprimento do programa da intervenção
	SECRETARIA DE PATRIMÔNIO DA UNIÃO (SPU)	Fez a mediação da comercialização dos terrenos da Rede Ferroviária, Docas e Gasômetro
	MINISTÉRIO DO TURISMO	Financiamento da 1ª fase da operação
	MINISTÉRIO DAS CIDADES	Assinatura do termo de cooperação com prefeitura e CEF para MCMV na área do Porto Maravilha e para liberação dos recursos do PAC para o VLT
ESTADUAL	GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO	Assinatura do protocolo de cooperação federativa; nenhum terreno transferido (o terreno da Rodoviária Novo Rio é estadual, mas não foi definido ainda o que será feito ali)
MUNICIPAL	PREFEITURA	Elaboração do Projeto Porto do Rio; elaboração dos Planos Estratégicos da Cidade; construção da imagem do Porto Maravilha; realização dos primeiros estudos que desembocariam no projeto; articulação com as empresas do Consórcio Mar e Vila. Coordenação do GT com SMU, SMF, IPP e empresas do Consórcio Mar e Vila; comprometimento com as empresas do consórcio; recebimento de doações dessas empresas; elaboração dos projetos de lei da operação; articulação legislativa para a aprovação dos mesmos; emissão dos CEPACs; negociação dos terrenos federais; aporte financeiro na CDURP para recompra dos CEPACs; realização dos serviços cuja responsabilidade estava com a Concessionária Porto Novo.
	CÂMARA DOS VEREADORES	Aprovação dos projetos de lei (emenda principal aprovada: 3% da arrecadação para patrimônio e cultura; emenda principal reprovada: 3% para HIS). Principal argumento para aprovação urgente: megaeventos
	COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO (CDURP)	Gestão da OUC; elaboração da modelagem financeira da OUC; coordenação do EIV; construção do FII RP, da qual é cotista integral; negociação gradual dos terrenos federais e repasse dos mesmos para o FII PM; venda dos CEPACs para o FII PM; licitação da PPP; pagamento segundo o cronograma da PPP; recompra dos CEPACs; aporte financeiro para pagamento da PPP
	INSTITUTO PEREIRA PASSOS (IPP)	Compôs GT, junto com SMU e SMF para elaborar o Projeto Porto do Rio. Compôs GT junto com SMU, SMF e empresas do Consórcio Mar e Vila para elaborar os projetos de lei da OUC. Mudou de "cara" com a chegada de Eduardo Paes, passando a pensar a cidade a partir do seu viés econômico-financeiro
	SECRETARIA MUNICIPAL DE URBANISMO (SMU)	Elaborou a dimensão urbanística do Projeto Porto do Rio. Compôs GT junto com SMU, SMF e empresas do Consórcio Mar e Vila para elaborar os projetos de lei da OUC. Após a criação da CDURP, é responsável por aprovar os empreendimentos
	SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO (SMH)	Elaboração do Morar Carioca na Providência; marcação das casas a serem removidas (832); remoção de 100 casas; construção do teleférico; paralização das obras; remoção de famílias na Rua do Livramento; construção do conjunto habitacional da Rua Nabuco de Freitas (somente)
	SECRETARIA EXTRAORDINÁRIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	Coordenação do GT com SMU, SMF, IPP e empresas do Consórcio Mar e Vila; elaboração dos projetos de lei da OUC; "venda" da cidade

Fonte: Adaptado de Giannella (2015a).

Entretanto, a cidade do Rio de Janeiro carrega a particularidade de – por ter sido a capital do país de 1763 a 1960 e por ter tido o status de unidade da federação de 1960 a 1975 – ter aproximadamente 63% dos terrenos de sua zona portuária de propriedade da União, especialmente da Companhia Docas e da Rede Ferroviária Federal. Deste modo, a articulação entre poder local e escala nacional torna-se fundamental para a realização de um projeto de revitalização nesses moldes, o que pressupõe a necessidade de alinhamento político entre as três esferas de governo.

Quando o projeto foi lançado oficialmente, prefeito (Eduardo Paes, então PMDB), governador (Sérgio Cabral, então PMDB) e presidente (Lula, PT) eram aliados políticos, o que permaneceu relativamente vigente até 2016, ano em que a presidenta sucessora de Lula desde 2011 sofre um golpe parlamentar articulado pelo seu vice, Michel Temer, pertencente ao mesmo partido de Paes e Cabral. No mesmo ano, Paes não consegue reeleger seu sucessor para a prefeitura e, a partir de 2017, a cidade tem como prefeito Marcelo Crivella, do PRB; além disso, em novembro, o ex-governador Sérgio Cabral é preso pela Operação Lava Jato acusado de receber propinas de empreiteiras pela execução de obras públicas. Por fim, o principal articulador do golpe na Câmara dos Deputados, Eduardo Cunha, também foi preso em 2016 e, entre as acusações que pesam sobre ele está o recebimento de propina no valor de R\$ 52 milhões para articular a entrada do FGTS no Porto Maravilha.

Este cenário, obviamente, desmontou o alinhamento político construído em 2009, o que seguramente impacta o andamento da intervenção, sendo preciso levá-lo em conta, portanto, ao procurarmos compreender a dialética entre particularidade e totalidade que envolve a cidade neoliberal no caso do Rio de Janeiro.

Além disso, os parágrafos acima denotam os possíveis primeiros ganhadores com a OUC, que são justamente os agentes públicos do poder executivo e legislativo das diferentes escalas de governo. Ao mesmo tempo, os campos do quadro referentes à prefeitura e à CDURP mostram – através da descrição do seu papel na operação – a delegação dos ônus da operação à população carioca.

Os segundos possíveis ganhadores com a OUC facilmente identificáveis são as empresas que compõem a Concessionária Porto Novo. O quadro 2 evidencia, ainda, que as mesmas empresas integram outros consórcios que não estão diretamente atrelados ao Porto Maravilha, porém associam-se a ele através das obras de mobilidade urbana contidas no seu escopo – basicamente, a construção de linhas do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT); as obras do Programa Morar Carioca na favela da Providência, situada no bairro da Gamboa, e cujo processo de implementação foi carregado de intensas violações de direitos (GIANNELLA, 2015a, 2015b); e as obras da primeira fase do Porto Maravilha, ainda não compoem a PPP da OUC.

## Quadro 2 – Os consórcios que participam ou participaram em algum momento da OUC e o papel desempenhado por eles

INCORPORADORAS, CONSTRUTORAS, EMPREITEIRAS		PAPEL NA OPERAÇÃO
CONSÓRCIO RIO MAR E VILA	ANDRADE GUTIERREZ	Elaborou os estudos relativos à PMI que deram origem, mais tarde, ao Porto Maravilha
	CONSTRUTORA OAS LTDA.	
	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT BRASIL S.A.	
	CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S.A.	
CONSÓRCIO SAÚDE-GAMBOA	CONSTRUTORA OAS LTDA.	Executou as obras da 1ª fase do Porto Maravilha
	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT BRASIL S.A.	
	EIT EMPRESA INDUSTRIAL TÉCNICA S.A.	
CONSÓRCIO RIO FAZ	CONSTRUTORA OAS LTDA.	Executou as obras do Morar Carioca na Providência
	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT BRASIL S.A.	
	CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S.A.	
CONCESSIONÁRIA PORTO NOVO	CONSTRUTORA OAS LTDA.	Responsável pela execução das obras e serviços da OUC por meio de contrato de PPP
	CONSTRUTORA NORBERTO ODEBRECHT BRASIL S.A.	
	CARIOCA CHRISTIANI-NIELSEN ENGENHARIA S.A.	
CONCESSIONÁRIA DO VLT CARIOCA S.A.	ACTUA ASSESSORIA S.A. (CONTROLADA DO GRUPO CCR - SOARES PENIDO, CAMARGO CORREA, ANDRADE GUTIERREZ)	VLT
	INVESTIMENTOS E PARTICIPAÇÕES EM INFRAESTRUTURA S.A. (INVEPAR - OAS, PREVI, PETROS, FUNCEF)	
	ODEBRECHT TRANSPORT S.A.	
	RIOPAR PARTICIPAÇÕES S.A.	
	BENITO ROGGIO TRANSPORTE S.A.	
	RATP DO BRASIL OPERAÇÕES, PARTICIPAÇÕES E PRESTAÇÕES DE SERVIÇOS PARA TRANSPORTE LTDA.	

Fonte: Adaptado de Giannella (2015a).

Importa ressaltar que essas empresas se inserem no escopo da operação assumindo poucos riscos, uma vez que não tiveram que investir capital na compra de terrenos ou até mesmo de CEPACs para participarem da operação. Mesmo considerando-se os atrasos no pagamento das contraprestações devidas à Concessionária Porto Novo, e até mesmo a suspensão atual do contrato, seus riscos restringem-se à paralisação das obras e às consequências que decorrem disso em termos, por exemplo, de flutuação da mão de obra empregada. Todavia, imersos que estamos em um cenário neoliberal de desconstrução completa da relação salarial por meio da Reforma Trabalhista aprovada pelo governo Temer em 2017, até mesmo este risco se atenua consideravelmente.

Com o intuito de aprofundar um pouco mais o olhar sobre os beneficiários do Porto Maravilha, o quadro 3 apresenta os empreendimentos licenciados com consumo de CEPACs até o momento, destacando as empresas associadas diretamente a eles.

**Quadro 3 – Empreendimentos, seus agentes e escalas de abrangência/atuação**

EMPREENDIMENTO	INCORPORADORA/CONSTRUTORA/ESCRITÓRIO DE ARQUITETURA	ESCALA DE ABRANGÊNCIA/ATUAÇÃO
HOTEL HOLLIDAY INN	ODEBRECHT REALIZAÇÕES IMOBILIÁRIAS S.A.	Braço da Organização Odebrecht criado em 2007 para atender o segmento imobiliário. Empresa brasileira com atuação multinacional
	INTERCONTINENTAL HOTELS GROUP (IHG)	Maior rede hoteleira mundial, com mais de 5000 hotéis em todos os continentes
	RAIAR ARQUITETURA	Empresa de engenharia e arquitetura que atua no estado do Rio de Janeiro
EDIFÍCIO VISTA GUANABARA	AUTONOMY INVESTIMENTOS	Empresa do ramo imobiliário com sede em São Paulo e atuação nacional
	GTIS PARTNERS	Empresa do ramo imobiliário norte-americana com atuação no Brasil
	ARQ & URB PROJETOS	Escritório de arquitetura carioca com atuação regional
	KPF	Escritório de arquitetura norte-americano com atuação multinacional
EDIFÍCIO SEDE DA L'ÓREAL	JPL COMERCIAL E AGRÍCOLA LTDA.	Empresa de atuação local*
	BROOKFIELD EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS	Empresa de gestão de ativos de diversos setores, inclusive imobiliário, com atuação multinacional
	RRA ARQUITETURA	Escritório de arquitetura carioca com atuação regional
	L'ÓREAL	Multinacional do ramo de cosméticos
HOTEL INTERCITY	CURSA RJ EMPREENDIMENTO IMOBILIÁRIO S.A.	Empresa de atuação local*
	ICH ADMINISTRAÇÃO DE HOTÉIS	Empresa do ramo hoteleiro brasileira com atuação regional
EDIFÍCIO AQWA CORPORATE	TS9 PARTICIPAÇÕES LTDA. (TISHMAN SPEYER)	Empresa do ramo imobiliário norte-americana com atuação multinacional
	FOSTER + PARTNERS	Escritório de arquitetura norte-americano com atuação multinacional
PORTO ATLÂNTICO LESTE	ARRAKIS EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A.	Consórcio entre Odebrecht Realizações Imobiliárias e Performance Porto Real Empreendimentos Imobiliários S.A. (empresa local)
	STA Arquitetura	Escritório de arquitetura carioca com atuação regional
PORTO ATLÂNTICO OESTE	ASKELLA EMPREENDIMENTOS IMOBILIÁRIOS S.A.	Consórcio entre Odebrecht Realizações Imobiliárias e Performance Porto Real Empreendimentos Imobiliários S.A. (empresa local)
	RAIAR ARQUITETURA	Empresa de engenharia e arquitetura que atua no estado do Rio de Janeiro

Fonte: Adaptado e atualizado de Giannella (2015a). \*Não foram encontradas informações detalhadas.

Lembramos que cada uma dessas empresas ou Sociedades de Propósito Específico (SPEs) formadas com a finalidade de executar cada empreendimento não precisou investir capital na compra de CEPACs e terrenos, de modo que, ainda que a maior parte das unidades construídas esteja vazia, pode-se afirmar que o prejuízo que porventura tenham vindo a sofrer é relativamente pequeno.

Ainda, é interessante notar, a partir deste quadro, que a OUC se constrói a partir da tentativa de articulações entre a escala local/regional com a escala global, evidenciando o movimento já descrito como típico da financeirização urbana no Brasil por autores como Sanfelici (2015) e Fix (2011), entre outros. Trata-se, no Brasil, de uma estrutura que conta com o setor imobiliário ainda bastante pautado em relações locais, clientelistas, de favorecimento pessoal e familiar, de modo que é necessário que o capital financeiro globalizado adentre o mercado brasileiro com base nas parcerias com essas organizações mais enraizadas no país. No caso do Rio de Janeiro, ainda, o forte setor petrolífero somado às intervenções urbanas de grande monta decorrentes dos megaeventos fez com que as grandes empresas do ramo da incorporação e construção, tais como a Odebrecht, a OAS e a Carvalho Hosken – esta última possuidora de um grande banco de terras no bairro da Barra da Tijuca e entorno – tenham se tornado agentes que, historicamente, vem ditando os rumos das políticas locais.

Ao investigarmos cada uma das razões sociais apresentadas no quadro 3, nos deparamos com nomes de presidentes, diretores e sócio-proprietários que se repetem como sócios de diversas SPEs que apresentam, por sua vez, como uma de suas empresas componentes, a Odebrecht. Se temos que apontar para um agente fortemente beneficiado pela operação, seguramente esta empresa seria a primeira da lista.

Ademais, vale trazer para reflexão os resultados encontrados em pesquisa desenvolvida por Mian (2018) a partir dos agentes envolvidos no empreendimento do edifício L'Óreal. A arquiteta, a partir de análise do portfólio do escritório de arquitetura RRA, mapeou outros empreendimentos da cidade projetados por este agente. Neste percurso metodológico, revelou-se que uma das empresas associadas à RRA em empreendimentos na área central da cidade, porém fora do perímetro da OUC, é a São Carlos S.A. (SCSA), e seu material de venda e divulgação utiliza o Porto Maravilha como estratégia de atração de investidores (figura 4). Ou seja, a operação, mesmo que porventura não tenha sido efetivamente bem-sucedida em relação ao seu mecanismo financeiro de funcionamento, está sendo apresentada como elemento de valorização de empreendimentos fora da AEIU, i. e., que não necessitam de CEPACs para serem realizados.





## O CENTRO AINDA MELHOR.

Localizado no encontro das duas principais avenidas do Rio de Janeiro, o empreendimento está próximo à Esplanada da Candelária, que é contemplada pelo projeto de revitalização do centro\*.

Influências da Operação Urbana Porto Maravilha:

- Boulevard de 3 km de extensão
- Esplanada cercada de verde diante da Igreja da Candelária
- Maior destaque da identidade histórica da região
- Área de atuação: Centro e Região Portuária
- Reurbanização de 5 milhões de m<sup>2</sup>
- Reurbanização de 70 km de vias
- Transporte - Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)
- Infraestrutura prevista: 6 linhas, 42 estações e 30 km de vias
- Conexões Intermodais: Estações de Metrô, Trens, Barcas, BRT e Aeroporto
- Redução no tempo de trajeto e maior conforto por meio de vagões atualizados



Figura 4: Imagem do folder de divulgação do Edifício Dr. João Úrsulo Ribeiro Coutinho, da SCSA. O mesmo texto aparece na divulgação do edifício Candelária 62. Fonte: SCSA *apud* Mian (2018).

O que é mais inquietante, todavia, encontra-se no fato do diretor-presidente da SCSA ser nada menos que Felipe Góes, aquele que foi um dos grandes responsáveis pela modelagem do Porto Maravilha. Isto significa que um agente, após uma década trabalhando em uma empresa de consultoria multinacional, assume a presidência de um instituto de planejamento urbano concomitantemente a uma secretaria municipal extraordinária, promove a modelagem financeira de uma OUC envolvendo o montante de R\$ 8 bilhões (não corrigido) e, logo após a realização do leilão dos CEPACs, deixa esses cargos para retornar ao setor público como presidente de uma empresa do ramo da incorporação e construção que se torna uma das beneficiárias da operação que ele ajuda a criar (MIAN, 2018).

Aponta-se, assim, para a configuração de uma operação urbana pensada, modelada, gerida e administrada para atender a fins específicos que passam pelas intencionalidades de agentes locais públicos e privados, ainda que associados ao capital financeiro global.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este artigo pretendeu evidenciar a importância da construção de um olhar cuidadoso e aprofundado sobre as especificidades das cidades semiperiféricas e, especialmente, brasileiras, no processo de empresariamento urbano que se dá em escala global. Escolhemos, para instigar o debate, o projeto Porto Maravilha, entendido como uma intervenção urbana emblemática no sentido da neoliberalização das cidades.

Muita pesquisa ainda será necessária para esmiuçar a fundo a dialética particularidade-totalidade no caso da operação investigada. Entretanto, consideramos que este artigo nos releva algumas pistas e pontos de partida importantes nesse sentido.

Em primeiro lugar, é preciso mencionar que, sim, o projeto de cidade neoliberal, no caso do Rio de Janeiro, fracassou. Porém, trata-se de um fracasso do modelo neoliberal mais “puro” e não do fracasso do neoliberalismo em terras cariocas. Há sutilezas, portanto, que precisam ser compreendidas. A cidade neoliberal, aqui, não prescinde, absolutamente, do protagonismo de agentes públicos e privados locais, tratando-se, portanto, do desenvolvimento de um empresariamento urbano próprio que concentra seus benefícios em poucos e poderosos agentes.

As grandes empreiteiras, que possuem íntimas relações com o Estado brasileiro desde os tempos ditatoriais, são desde o início as principais beneficiárias do projeto. Seus benefícios associados à participação na operação não são efetivamente atingidos pela crise da mesma, pois este conjunto de empresas encontra-se, pelos próprios mecanismos elaborados pela OUC, resguardada em relação aos riscos de fracasso da operação no mercado financeiro.

Os agentes públicos que participam da operação, como vimos, também criam formas de se beneficiar da mesma, independentemente do seu fracasso financeiro.

Falar de financeirização do espaço urbano no Rio de Janeiro implica considerar que se trata de um processo que conta com um grande banco estatal e grandes empreiteiras brasileiras familiares como seus principais agentes. Além disso, as empresas multinacionais financeirizadas que tentam adentrar este mercado, o fazem aliando-se a agentes locais, como já foi evidenciado por outros autores (FIX, 2011; SANFELICI, 2015; ROLNIK, 2015; MIAN, 2018). Este cenário, contudo, merece aprofundamento em estudos futuros.

De qualquer forma, parece-nos ser possível falar em uma espécie de neoliberalismo às avessas no Brasil, pelo menos no que se refere ao caso do empresariamento urbano no Rio de Janeiro.

Por fim, parece-nos importante também compreender que outras estratégias são acionadas para a garantia do processo de neoliberalização do espaço urbano, entre elas, a militarização e o controle das cidades. Além disso, é importante acompanhar o processo de desenvolvimento urbano da zona portuária da cidade, a fim de verificar em que medida podemos falar em fracasso do projeto em questão ou simplesmente de um retardamento do seu sucesso, do ponto de vista financeiro.

Ressalta-se, assim, a importância da construção de uma agenda de pesquisa que se debruce sobre o tema, a fim de, como foi dito na introdução, problematizar as categorias que nos são colocadas para a interpretação do real a partir de outras referências empíricas.

## REFERÊNCIAS

ASCHER, François. Projeto político e realizações privadas: o planejamento das cidades refloresce. In: *Cadernos IPPUR*, v. 8, n. 1, 1992, p. 83-96.

BOTELHO, Adriano. A produção do espaço e o empresariamento urbano: o caso de Barcelona e seu Fórum das Culturas de 2004. In: *GeoUSP*, n. 16, p. 111-124, 2004.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Brasília, 5 de outubro de 1988.

\_\_\_\_\_. *Estatuto da Cidade*. Lei nº 10.257. Brasília, 10 de julho de 2001.

CAMPOS, Pedro. *Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988*. Niterói: Eduff, 2015.

CARDOSO, Isabel. O papel da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro na estruturação do espaço urbano: uma “máquina de crescimento urbano”? In: *O Social em Questão*, n. 29, 2013a, p. 69-100.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO PORTUÁRIA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. *Relatórios trimestrais de atividades, 2010-2018*. Disponíveis em: <[www.portomaravilha.com.br](http://www.portomaravilha.com.br)>. Acesso em: 2018.

FERREIRA, João Whitaker; FIX, Mariana. *A urbanização e o falso milagre do CEPAC*. In: FSP, 2001. Disponível em: <<https://www1.folha.uol.com.br/fsp/opiniaofz1704200110.htm>>. Acesso: abr. 2017.

FIX, Mariana. *Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil*. 2011. 263f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) – Instituto de Economia da Universidade de Campinas. Campinas, 2011.

GIANNELLA, Letícia. *Revirando o Porto Maravilha: luta pelo espaço e contradições urbanas na zona portuária do Rio de Janeiro*. 308f. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2015a.

\_\_\_\_\_. A luta pelo espaço no contexto do projeto Porto Maravilha: novos sujeitos e contradições. In: *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, v. 17, n. 3, 2015b, pp. 150-171.

HARVEY, David. *O enigma do capital e as crises do capitalismo*. São Paulo: Boitempo, 2011a.

\_\_\_\_\_. *O neoliberalismo: história e implicações*. 2ª ed. São Paulo: Loyola, 2011b [2005].

\_\_\_\_\_. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005 [2001].

\_\_\_\_\_. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In: Espaço & Debates, n. 39, 1996, p. 48-64.

\_\_\_\_\_. *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 2010 [1989].

MARICATO, Ermínia. *O impasse da política urbana no Brasil*. 3ª ed. São Paulo: Vozes, 2014 [2011].

MIAN, Marcela Larissa Apolinário. *A relação entre capital e Estado na OUC do porto do Rio de Janeiro*, 2018. 60f. Monografia (curso de especialização) – Escola Nacional de Ciências Estatísticas. Curso latu sensu em Análise Ambiental e Gestão do Território, 2018.

NOVAES, P.; SANTOS JUNIOR, O.; WERNECK, M. *A estagnação da dinâmica imobiliária e a crise da operação urbana do Porto Maravilha*. In: Observatório das Metrôpoles, 2018.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 101. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/leis-complementares.aspx>>. Acesso em: mai. 2010.

\_\_\_\_\_. Lei Complementar nº 102. Rio de Janeiro, 23 de novembro de 2009. Disponível em: <<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/leis-complementares.aspx>>. Acesso em: mai. 2010.

ROLNIK, Raquel. *Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças*. São Paulo: Boitempo, 2015.

\_\_\_\_\_. A construção de uma política fundiária e de planejamento urbano para o país: avanços e desafios. In: *Boletim de políticas sociais*, IPEA, n. 12, 2006, p. 199-210.

SANFELICI, Daniel. As escalas de acumulação na produção das cidades. In: ALVAREZ, Isabel; CARLOS, Ana Fani; VOLOCHKO, Danilo. (orgs.). *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto, 2015.

SASSEN, Saskia. A cidade global. In: LAVINAS, Lena; CARLEIAL, Lina Maria da Frota; NABUCO, Maria Regina (orgs.). *Reestruturação do espaço urbano e regional no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1993 [1991].

SILVA, Caroline. A dimensão política da revitalização do porto do Rio de Janeiro: um estudo do projeto “Porto Maravilha”. In: *Continentes*, n. 1, 2012, pp. 56-72.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 5ª ed. Petrópolis: Vozes, 2009a [2000], p. 75-104.

\_\_\_\_\_. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro”. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia (orgs.). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. 5ª ed. Petrópolis: Vozes, 2009b [2000], p. 105-120.

WERNECK, Mariana. *A falácia do Porto Maravilha: PPPs, CEPACs e o ônus para o poder público*. In: Observatório das Metrópoles, 2017a.