

TRANS VERSO

01 **Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, da descrença inicial ao sucesso da especulação imobiliária e a ameaça ao patrimônio cultural**

recebido em 15/10/2025
aprovado em 15/11/2025

Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, da descrença inicial ao sucesso da especulação imobiliária e a ameaça ao patrimônio cultural

James Miyamoto

james@fau.ufrj.br
PROURB-FAU-UFRJ

Ariane Evald

ariane.evald@fau.ufrj.br
PROURB-FAU-UFRJ

Diego Brandalise

diegobrandalise@hotmail.com
PROURB-FAU-UFRJ

Rafaela Raffaele Corrêa Vidal

rafaela.raffaele@fau.ufrj.br
PROURB-FAU-UFRJ

Evelin Santander Daza

evelin.daza@fau.ufrj.br
PROURB-FAU-UFRJ

RESUMO (PT): Em uma região histórica da cidade do Rio de Janeiro, foi instituída a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), através da LC nº 101/2009, concebida pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, para a recuperação da infraestrutura urbana, a melhoria da ambiência e do patrimônio histórico e cultural da zona portuária etc. Após um início claudicante, há significativas alterações recentes na paisagem urbana, que justificam a relevância do tema. O objetivo geral é analisar de forma recorrente as estratégias de gestão territorial e as novas formas de ocupação da região, partir do arcabouço legal que deu origem ao programa urbanístico. Dentre os objetivos específicos, destacam-se: estudar ameaças ao importante patrimônio histórico e cultural existente na região; identificar uma forte tendência de especulação imobiliária; e sublinhar um desvirtuamento das premissas de atenção à Habitação de Interesse Social (HIS), em região caracterizada pela ocupação por segmentos sociais mais pobres inclusive em favelas. A metodologia adotada ancora-se inicialmente na apresentação do processo de financeirização da OUCPM, com consequências nocivas nas formas de ocupação da região portuária, no que tange ao patrimônio cultural existente e à paisagem urbana e ao descaso em relação ao lançamento de HIS — praticamente inexistente. **Palavras-chave:** *waterfront, city marketing, patrimônio histórico, zona portuária.*

ABSTRACT (ENG): *In a historic region of the city of Rio de Janeiro, the Porto Maravilha Consortium Urban Operation (OUCPM) was established through Complementary Law No. 101/2009, conceived by the City Hall of Rio de Janeiro for the recovery of urban infrastructure and the improvement of the environment and the historical and cultural heritage of the port area, among other purposes. After a faltering start, there are significant recent changes in the urban landscape that justify the relevance of this theme. The general objective is to recurrently analyze territorial management strategies and new forms of occupation in the region, based on the legal framework that gave rise to the urban planning program. Among the specific objectives, the following stand out: studying threats to the important historical and cultural heritage existing in the region; identifying a strong trend of real estate speculation; and highlighting a distortion of the premises of attention to Social Interest Housing (HIS) in a region characterized by occupation by poorer social segments, including in favelas. The methodology adopted is initially anchored in the presentation of the financialization process of the OUCPM, with harmful consequences on the forms of occupation of the port region regarding the existing cultural heritage and the urban landscape, as well as the neglect in relation to the launching of HIS—which is practically nonexistent. **Keywords:** *waterfront, city marketing, historical heritage, port area.**

1. Introdução

Desde os anos 1960, diversas cidades no mundo passaram a renovar e recuperar suas antigas zonas portuárias residuais e abandonadas, através da reconversão de usos, com projetos de requalificação urbana conhecidos como *waterfront regeneration*. Estas iniciativas estão pautadas em grande medida por um receituário de ações em que se destaca o desenvolvimento de atividades atrativas ao capital, com novos partícipes como investidores externos ou visitantes (turistas). Como não haveria de ser diferente, a histórica zona portuária da cidade do Rio de Janeiro também enfrentou forte decadência. Durante anos, sucessivos estudos urbanos foram propostos para a região, sem implementação prática. Havia uma ambiência de abandono e falta de vitalidade urbana, com o agravante da existência de uma longa via elevada, com quase quatro quilômetros de extensão, denominada “Perimetral” (Figura 1), que segmentava a malha urbana e a apartava da Baía de Guanabara.



Figura 1 – Vista do elevado da Perimetral, que cerceava a aproximação da malha urbana da Baía de Guanabara. Fonte: Marinho, Simone. Viaduto da Perimetral. O GLOBO, Rio de Janeiro, 16/10/2013. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/perimetral-para-nao-ser-esquecida-10394243>. Acesso em: 28 mar. 2026.

Em 2009, foi instituída a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), através da Lei Complementar nº 101/2009, concebida pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ), para a recuperação da infraestrutura urbana, do meio ambiente e supostamente do patrimônio histórico e cultural da zona portuária do Rio de Janeiro. Do ponto de vista simbólico e prático, a demolição da “Perimetral” significou o marco inicial de uma série de iniciativas em área de cinco milhões de metros quadrados. Nos anos iniciais da OUCPM, até 2021, apenas edifícios corporativos do tipo *triple A* (alto padrão) foram construídos pontualmente (Figura 2). A partir de 2022, gradativamente, alguns edifícios residenciais foram surgindo e, desde 2023, o ritmo de construção na região tem se intensificado notadamente. São torres altas e largas que impactam negativamente na paisagem: anônimas do ponto de vista criativo; sem apelo ou cuidado plástico; acabamentos descuidados; especificação de materiais de baixa qualidade; e com soluções de detalhamento negligentes.



Figura 2 – Vista do Aqwa Corporate, um dos edifícios corporativos *triple A* da região. Fonte: Site da RAF Arquitetura, desenvolvedora do projeto em parceria com Foster and Partners e Norman Foster, autores do projeto. Disponível em: <https://rafarquitetura.com.br/projetos/aqwa/>. Acesso em: 28 mar. 2026.

Em função das grandes barreiras que formam (Figura 3), aos poucos, os novos edifícios impedirão a relação dos morros da Conceição, Pinto e Providência com a Baía de Guanabara. Mesmo as montanhas, que tanto caracterizam a cidade do Rio de Janeiro, irão se tornar inalcançáveis ao olhar. Talvez mais grave ainda, pela desproporção ululante, esses imóveis estão se transformando em elementos de opressão ao patrimônio histórico da região, caracterizado por edificações notórias e agrupamentos de casas que simbolizam a “arquitetura modesta”. Aquela que não é baseada na pirotecnia de edifícios espelhados, mas na singeleza da escala, na importância do conjunto e na apropriação cotidiana serena.



Figura 3 – Vista da barreira de edifícios construídos, em sua grande maioria nos últimos três anos, que impede o diálogo entre mar, morros e montanha, elemento tão característico da cidade do Rio de Janeiro. Fonte: Autores do artigo.

Além disso, ao contrário dos compromissos iniciais firmados através da Operação Consorciada, há uma despreocupação com as Habitações de Interesse Social (HIS). É importante destacar que no Brasil cerca de 16.390.815 pessoas vivem em favelas e comunidades urbanas (IBGE, 2024, p.73), com forte ausência do Estado e precariedade edilícia e urbana. Os novos edifícios em construção atendem a uma classe média ou classe média baixa, mas são inacessíveis às camadas mais pobres da população. O mercado imobiliário pautado por grandes construtoras vale-se da especulação imobiliária, ensaja a gentrificação social e negligencia segmentos populares que poderão passar a viver longe de seus trabalhos, de suas raízes e de seus entes de convívio cotidiano, vitimados pela diáspora causada por uma bolha imobiliária.

O Laboratório de Ecologia Urbana do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (LEUR-PROURB-FAU-UFRJ) vem se dedicando às transformações da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro. O objetivo geral do presente estudo é atualizar de forma recorrente as estratégias de gestão territorial e as novas formas de ocupação da região, a partir do arcabouço legal que deu origem ao programa urbanístico. São identificados como objetivos específicos desta pesquisa: estudar as ameaças ao importante patrimônio histórico e cultural existente na região; identificar uma forte tendência de especulação imobiliária; e destacar um desvirtuamento das premissas de atenção à Habitação de Interesse Social (HIS), dentre outros. A justificativa para a realização da pesquisa revela-se pelo interesse por uma região, que passou recentemente por um grande investimento financeiro público e privado com impactos visíveis e recorrentes na paisagem. Do ponto de vista da relevância, além de se pautar em uma questão urbanística importante devido ao ritmo das transformações, esta investigação tem incentivado a participação de docentes e a formação de discentes envolvidos no PROURB-FAU-UFRJ, assim como a aproximação junto a integrantes de outras instituições de ensino, com a consequente elaboração de produtos acadêmicos, a participação em eventos importantes no campo da arquitetura e do urbanismo etc. A metodologia aplicada parte da observação dos processos de financeirização do espaço urbano, que utilizam as conhecidas pautas dos projetos de requalificação urbana do tipo *waterfront*, cujas prioridades são o público externo e o mercado imobiliário. As visitas de campo com a identificação das tendências de desenvolvimento da zona portuária, no âmbito da OUCPM, trazem subsídios importantes que permitem apontar as diferentes formas de agressividade do mercado imobiliário. As consequências se apresentam através de inúmeros novos blocos residenciais de alto porte que dificultam o diálogo entre morros, montanhas e mar. Outrora, tão notadamente específicos da cidade do Rio de Janeiro. Outrossim, a pesquisa busca mostrar como esses aglomerados subjugam o patrimônio cultural existente, ao mesmo tempo que ignoram as iniciativas de Habitação de Interesse Social (HIS) inicialmente previstas na legislação que criou a OUCPM Porto Maravilha.

2. Antecedentes históricos

A caracterização histórica da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro acumula farto e rico material. Entretanto, algumas menções pontuais de fatos reconhecidamente importantes, que visam contextualizar o entendimento da pesquisa, devem ser repassadas.

Originalmente, devido à situação geográfica, uma enseada com bons ancoradouros e topografia levemente íngreme no entorno, a região cumpria o papel de proteção militar da entrada da Baía de Guanabara, por ocasião da ocupação e fundação da cidade no século XVI. Estima-se que cerca de 500 mil a um milhão de pessoas, sobretudo entre o século XVIII e XIX, destacadamente oriundas de países da África, tenham desembarcado na região do Valongo, com vistas a serem comercializadas como escravas (Cardoso *et al.*, 1987; Rabha, 1994; Miyamoto; Lima Carlos, 2024).

Em 1808, a instalação da corte de D. João VI trouxe usos mais valorizados para uma parte da região central, nas imediações da Praça XV de Novembro; enquanto permaneciam na região da Valongo usos menos “nobres”, como o desembarque, a engorda e o comércio de escravos. Em 1843, o Cais do Valongo passou a ser denominado Cais da Imperatriz, por ter recepcionado a Imperatriz Teresa Cristina de Bourbon, numa clara intenção de apagamento

da memória do tráfico negreiro da região, que só seria extinto em 1850 (Lei Eusébio de Queirós) (Miyamoto; Lima Carlos, 2024).

A gestão do Prefeito Pereira Passos, no início do século XX, foi caracterizada pelos grandes aterros dos manguezais existentes na região, com a abertura de importantes avenidas como a Rodrigues Alves e Francisco Bicalho, conectadas à repaginada e valorizada avenida Central, que conectava a zona portuária ao Centro da cidade.

Em paralelo, dois acontecimentos históricos contemporâneos à época devem ser lembrados. O primeiro é a ocupação do Morro da Providência, quando soldados que retornaram da Guerra de Canudos, se instalaram precariamente na região, por volta de 1890. Fato que tem sido caracterizado como a origem da primeira favela do Brasil. O outro evento é que as reformas de Passos “não admitiam a ‘presença de pobres’, - a maioria negros, - na área mais valorizada da cidade, impondo um primeiro processo de gentrificação” (Abreu, 1987, p.63). A população expulsa do Centro da cidade se abrigou nos morros na região portuária (Miyamoto; Lima Carlos, 2024) — não tão distante dali — inclusive devido à própria demanda por mão-de-obra que se impunha pelo comércio marítimo e atividades afins.

Descuidadas intervenções de caráter rodoviário e ferroviário privilegiaram ações funcionalistas com a deterioração gradual das qualidades físico-espaciais da região, perda da vitalidade urbana, decréscimo da população moradora, dentre outras consequências. A construção da via elevada da Perimetral, a despeito dos aterros e demolições, talvez tenha sido a mais impactante obra que marcou a zona portuária. Sua presença agressiva segmentava a trama urbana, apartava a região do mar e, sob sua larga e sombria projeção, proporcionava uma atmosfera úmida e triste, que se estendeu desde os anos 1950.

A partir dos anos 1970, a intensa atividade do cais da Gamboa entrou em decadência, muito em função do advento do container que tornou as atividades mais eficientes e descartou a necessidade de grandes retroáreas, espaços destinados a pátios de manobra, áreas de carga e descarga para atender aos processos alfandegários, armazenagens de mercadorias a granel, dentre outras estruturas outrora necessárias. A demanda por espaços menos fragmentados, mais amplos, que possibilitassem o manejo dos *containers* apontaram para o cais do Caju, mais isolado e amplo. Com os novos parâmetros funcionais, houve gradual esvaziamento de edifícios localizados na região, evidenciando o avanço da degradação urbana, agravada pela presença do viaduto da Perimetral, que continuava a impactar fortemente a paisagem do lugar.

A partir dos anos 1980, o fenômeno da globalização promoveu o ingresso e disputa das cidades na era do empreendedorismo urbano. Seguindo o ideário neoliberal, as orientações estratégicas do poder local, os novos arranjos institucionais e as inovações nas formas urbanísticas e arquitetônicas marcaram uma bifurcação nos padrões de produção e gestão do espaço urbano. Monié e Silva (2015, p. 123) ressaltam que “o planejamento estratégico é legitimado pela retórica modernizadora de coalizações de atores que elaboram complexas engenharias de consenso para mobilizar a sociedade local”.

Assim, diversas iniciativas foram buscadas para a requalificação da região portuária da cidade, entre as décadas de 1980 e 2000. A primeira talvez tenha sido proposta pela Associação Comercial do Rio de Janeiro, na década de 1980, através do projeto “Reciclagem urbanística”, com o objetivo de “transformar a região portuária para a criação de um pólo exportador” (Sarue, 2018).

Enquanto a Área de Proteção do Ambiente Cultural-SAGAS (1984) — acrônimo dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo — simbolizava a busca pela preservação do patrimônio, da cultura local e da ambiência com feições interioranas, outras iniciativas com forte viés de *city marketing* como, por exemplo, os Planos de Desenvolvimento Urbano do Porto do Rio de Janeiro (1989); de Estruturação Urbana da Zona Portuária (1992) e de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro (2001), por exemplo, representavam a valorização do fluxo de investimentos, mercadorias, eventos e turistas. Ao final da década de 2000, a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), instituída pela Lei Complementar nº 101/2009, representaria um novo capítulo na histórica região, pois previa elevados investimentos públicos e privados em urbanização, infraestrutura e mobilidade, em área de aproximadamente cinco milhões de metros quadrados na zona portuária do Rio de Janeiro.

3. Estatuto da Cidade e Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha

A Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001 (Estatuto da Cidade), importante marco jurídico que regulamenta a política urbana enunciada na Constituição Federal de 1988, prevê a criação de Operações Urbanas Consorciadas (OUC), em seu Artigo 32, como um “conjunto de intervenções e medidas coordenadas pelo Poder Público municipal, com a participação dos proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, com o objetivo de alcançar em uma área transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental”. É importante ainda salientar que poderão ser previstas nas OUC, entre outras medidas:

I - a modificação de índices e características de parcelamento, uso e ocupação do solo e subsolo, bem como alterações das normas edilícias, considerado o impacto ambiental delas decorrente;

II - a regularização de construções, reformas ou ampliações executadas em desacordo com a legislação vigente.

III - a concessão de incentivos a operações urbanas que utilizam tecnologias visando a redução de impactos ambientais, e que comprovem a utilização, nas construções e uso de edificações urbanas, de tecnologias que reduzam os impactos ambientais e economizem recursos naturais, especificadas as modalidades de design e de obras a serem contempladas (Brasil, 2001).

Como descrito anteriormente, foi estabelecida na cidade do Rio de Janeiro a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM), em 2009, concebida pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ), para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios históricos e culturais da zona portuária do Rio de Janeiro, delimitando a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU), inicialmente circunscrita aos bairros do Santo Cristo, Gamboa, Saúde e trechos do Centro, Caju e Cidade Nova.

A OUCPM estruturou um projeto de transformação urbana do tipo *waterfront* que intenciona reintegrar aproximadamente cinco milhões de metros quadrados da zona portuária do Rio de Janeiro à cidade, por meio de investimentos públicos e privados em urbanização, infraestrutura e mobilidade. Com a promulgação da Lei Complementar nº 267/2023, foram incluídos mais aproximadamente três milhões e setecentos mil metros quadrados à OUCPM, com a incorporação do bairro de São Cristóvão, e ampliado o seu prazo de

vigência para 55 anos, conforme texto atual do Art. 1º, a contar da data da publicação inicial de 23 de novembro de 2009.

Embora a proposta do projeto de transformação urbana fosse anterior à aprovação do Rio de Janeiro como cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016, a justificativa (ou o pretexto) para a localização das instalações olímpicas vinculadas à zona portuária foi central para alavancar a realização da OUCPM e angariar investimentos (Sarue, 2015, p. 98). Como visto, trata-se de um contexto que marca fortemente os anos 1980, em que a pauta neoliberal, as orientações estratégicas do poder local, os novos arranjos institucionais e as inovações nas formas urbanísticas e arquitetônicas seguem novos padrões de produção, gestão e empreendedorismo do espaço urbano. Através da utilização dos conceitos e estratégias de *city marketing*, cidades como Barcelona, Buenos Aires, Cape Town, Sydney e Hong Kong, dentre outras, transformaram suas áreas portuárias em vitrines publicitárias em busca de consumidores locais e estrangeiros. Estes exemplos de sucesso a médio e longo prazo também podem ser somados a outras iniciativas mais morosas e menos exitosas. No entanto, o que os tornam reconhecidos como conjunto é a estratégia de planejamento e o alinhamento de capital público e privado.

Sánchez (2003) relaciona a visão empresarial com a gestão da cidade, onde o Estado atua também, através das incorporadoras multinacionais, consultorias, escritórios globais de arquitetura, planejamento e engenharia, agências multilaterais e redes de cidades, discursos e imagens de paisagens icônicas e cosmopolitas. Dessa forma, a gestão de algumas cidades se promove e circula internacionalmente, incentivando o aprendizado e a reprodução de mecanismos de planejamento, financiamento e governança:

(...) se a reforma do Estado está baseada hoje numa visão empresarial, no campo das políticas urbanas podem ser encontrados seus correspondentes: o planejamento estratégico e o *city marketing* que, combinados, estão orientados para a gestão empresarial das cidades ou, segundo Harvey (1989), para o “empresariamento urbano” (Sánchez, 2003, p. 364).

A política neoliberal, além de favorecer a liberdade individual e o livre mercado, está ligada à privatização de setores estratégicos, à descentralização das esferas estatais, ao corte de benefícios sociais, a reformas fiscais, ao enfraquecimento dos movimentos sindicais, à precarização do trabalho, à abertura dos países aos investimentos externos, e apresenta em cada ambiente político uma reação e relação com o espaço. Destaca-se também que, para além das diretrizes e práticas exportadas para todo o mundo capitalista, “(...) os produtos mais poderosos e eficazes produzidos pelo neoliberalismo foram suas instituições” (Dametto, 2016, p.42). A autora entende que a estrutura neoliberal pode ser articulada de diferentes formas, devido às questões políticas de qualquer ambiente, no entanto, o sentido econômico capitalista de competição é o produto mais poderoso desta doutrina.

De acordo com David Harvey (2005), a década de 1990 marca uma bifurcação na história do planejamento e da gestão do território urbano. A abordagem administrativa do Estado característica do período fordista é colocada em xeque pela reorientação das governanças urbanas: a cidade da era neoliberal converte-se ao empreendedorismo urbano, como instituição para alcançar o desenvolvimento econômico (Harvey, 2005, p.167). O autor busca compreender como se deu a passagem do que ele nomeou de uma abordagem “administrativa” da “governança urbana”, ou “administrativismo urbano”, típica dos anos 1960, às abordagens “empreendedoras”, ou “empreendedorismo urbano”, nos anos 1970 e 1980. Na visão crítica de Vainer (2000, p.78), “este projeto de cidade implica a direta e imediata apropriação da cidade por interesses empresariais

e globalizados e depende, em grande medida, do banimento da política e da eliminação do conflito e de condições do exercício da cidadania”. Assim, as cidades estariam sujeitas às mesmas condições e desafios das empresas, ficando o debate da questão urbana centrado na competitividade urbana. Vainer (2000) também sistematiza este padrão em torno de três metáforas: a cidade como mercadoria, a cidade como empresa e a cidade como pátria. Para a definição destas metáforas, Thiago Pinho (2016, p. 114-115) descreve:

[a]o ser tratada como mercadoria, a cidade deve ser vendida em um mercado internacional, e precisa ser superior às outras, sendo assim capaz de atrair investimentos, visitantes e usuários solventes.

Neste padrão, a cidade não é mais tratada como objeto de intervenção, como nas tradições do planejamento urbano anteriores, por exemplo, nas de inspiração modernista. A cidade passa a ser tratada como um agente em si (agente econômico), atuando em um mercado e, portanto, submetida às suas regras. Tal qual uma empresa, a cidade deve seguir um modelo de planejamento e ação exigido por este mercado.

Nos anos 1990, a abertura econômica e financeira, pelos governos Fernando Collor e Fernando Henrique Cardoso, foi colocada como necessária para a inserção ativa do país na financeirização, com a redução dos controles dos fluxos internacionais de capitais. Adotou-se uma política monetária com juros reais altíssimos e rígido controle fiscal, promovendo-se um processo de privatizações, com objetivo de obtenção de superávits primários. Dentre as inovações financeiras que surgem para sustentar o regime de acumulação, buscou-se fortemente a formação do capital financeiro imobiliário que resultou na adoção de produtos como, por exemplo, o Fundo de Investimento Imobiliário (FII), o Certificado de Recebível Imobiliário (CRI) e o Certificado de Potencial Adicional de Construção (CEPAC), dentre outros.

Assim, uma das estratégias adotadas na OUC é a captação de recursos financeiros através de Parceria Público-Privada (PPP) e vendas de contrapartidas urbanas, que permitam a capitalização do poder público municipal para promover melhorias no espaço urbano. Criam-se, então, mecanismos que possibilitam aos investidores a cobrança de contrapartidas, baseando-se na concessão do aumento do coeficiente de aproveitamento ou a modificação dos usos permitidos para um determinado lugar. Uma das contrapartidas utilizadas pelas OUCs é o CEPAC.

Os CEPACs são títulos financeiros imobiliários que têm por finalidade financiar as obras previstas pelas OUCs, supostamente, sem que o município precise utilizar recursos vinculados ao orçamento municipal, sendo regulados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Os referidos certificados são negociados na bolsa de valores, pelo poder municipal, preferencialmente para investidores privados, e regulam a concessão do aumento do coeficiente de aproveitamento da área de intervenção ou do terreno. Após a arrecadação dos CEPACs, os recursos são depositados em um fundo exclusivo da OUC, na qual o seu capital somente pode ser utilizado no perímetro da operação. Em junho de 2011, o Fundo Porto Maravilha (FII PM), administrado pela CAIXA, arrematou todos os CEPACs, em um único lote, com investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), mediante investimento de R\$ 3,5 bilhões, correspondente à 6.436.722 CEPACs.

Diversos rearranjos financeiros, incluindo inúmeros e imprevisíveis — ou, do ponto de vista financeiro, estrategicamente “previsíveis”; termos aditivos; aumentos de capital da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP)¹; recompra dos próprios títulos

financeiros com verba municipal etc., parecem ter tornado mais atrativa a comercialização de CEPACs e, por conseguinte, a intervenção no meio urbano.

Na definição da Bolsa do Brasil (atualmente, B3), os CEPACs são “ativos de renda variável, uma vez que sua rentabilidade está associada à valorização dos espaços urbanos” (Fix, 2011, p. 181). Em tese, esse valor seria produto da valorização acionária dos CEPACs no mercado. Fix (2011, p.183) afirma que ainda “os CEPACs representam, portanto, um salto na escala especulativa, que passa do edifício a trechos urbanos; envolvem também políticas públicas, valorização de bairros inteiros, e acentuam os mecanismos de competição intraurbana”, além dos contrastes dentro da própria cidade. Mariana Fix (2011) salienta a necessidade de uma gestão atenta do município, seja para o controle do contraste social da cidade, seja pelos incentivos às áreas das OUCs, que se não forem valorizadas ou incentivadas pelo poder público, tenderão a se tornarem áreas com CEPACs desvalorizados.

¹ A CDURP, antiga gestora da Prefeitura no Porto Maravilha, foi substituída pela Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar), uma empresa do município do Rio de Janeiro, responsável pelas concessões e Parcerias Público-Privadas da cidade. Criada em junho de 2022 com a aprovação da Lei nº 251/22, a CCPar assumiu todas as atribuições da CDURP, que havia coordenado o processo de implementação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OUCPM).

Em relação aos usos, antes da implantação da OUCPM, a zona portuária se apresentava de forma ligeiramente segmentada, visto que o uso comercial acontecia em sua maioria com os comércios e serviços tipicamente de bairros, enquanto o uso institucional ocorria através de poucos hospitais, escolas e órgãos militares, e o uso residencial, por sua vez, ocorria na parte central, através de uma diversidade social, coexistindo simultaneamente favelas e segmentos ditos formais da cidade (SILVA *et al.*, 2021, p. 244). Nas palavras de Amanda Silva *et al.* (2021, p. 144):

[a] proposta aprovada pelo Projeto Porto Maravilha foi de alterar drasticamente a legislação de uso e ocupação do espaço urbano, fazendo uma completa revitalização e ampliação da infraestrutura, mantendo as áreas de habitação e incentivando a vinda de novos moradores, prevendo um adensamento. Criando um polo de entretenimento, comércio e serviços, onde a população pudesse, de fato, trazer de volta a vivência urbana à região.

Para a setorização, a Lei Complementar nº 267/2023 incorporou oito novos setores aos 14 setores existentes na Lei Complementar nº 101/2009. Assim, foram considerados 22 setores, nomeados pelo intervalo “A” a “V”, conforme demonstrado na abaixo (Figura 4). Estes setores são divididos em subsetores, que serão distintos pelos seus parâmetros urbanísticos, compostos pela altura máxima e pelo número máximo de pavimentos das edificações.

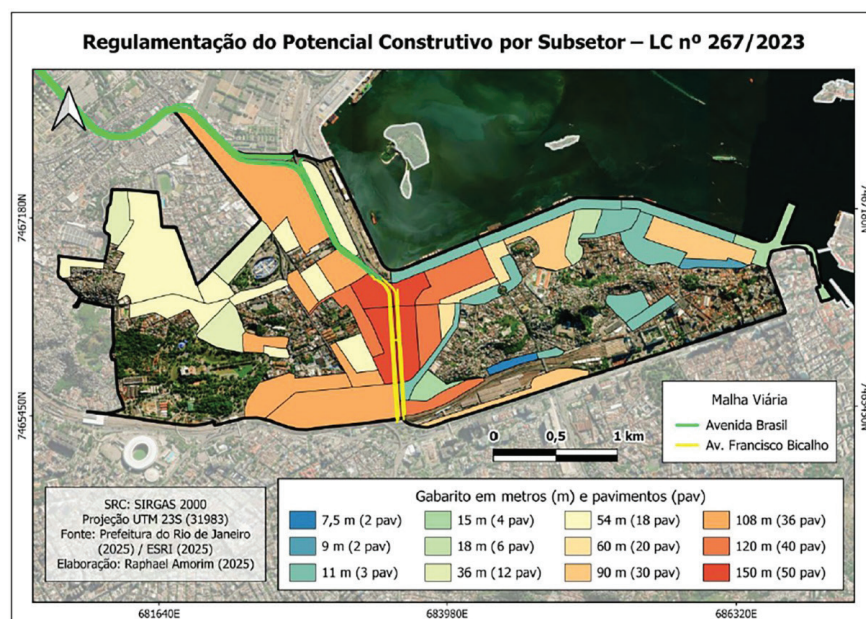


Figura 4 – Setores da AEIU Portuária – OUCPM – Atualização através da Lei Complementar nº 267/2023 Fonte: Ramos, R. A.; Soares, J. Do bairro ao ativo financeiro: São Cristóvão sob o avanço da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha. Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento, Rio de Janeiro, v.15, n.1, 2026. DOI: pd.v15n1.21199. Disponível em: <https://periodicos.utfr.edu.br/rbpd/article/view/21199>. Acesso em: 28 mar. 2026.

Os sucessivos grandes eventos esportivos² realizados parcial ou totalmente na cidade do Rio de Janeiro foram o pretexto “perfeito” para a necessidade do capitalismo gerar o fetichismo, para o consumo da novidade, que se refletiu no crescente interesse de investidores financeiros no mercado imobiliário comercial da cidade, sobretudo nos segmentos corporativo, escritório e varejo, em um momento de expansão dos negócios do setor de óleo e gás e petroquímica, *commodities* nas quais se baseiam a economia do estado e do município do Rio de Janeiro. Como a demanda crescia, investidores financeiros se interessavam por adquirir edifícios corporativos que pudessem gerar um fluxo de receitas regulares. Os primeiros anos da OUCPM foram acompanhados de anúncios imobiliários de torres corporativas de alto padrão, que incluíam incorporadoras nacionais e estrangeiras, e empreendimentos assinados por arquitetos e escritórios internacionais. Entretanto, a crise econômica verificada a partir de 2014 e a crise sanitária (pandemia), logo na sequência, frearam fortemente o *boom* do segmento e poucos edifícios foram construídos na região. Há ainda uma particularidade. Entre os anos 2010 e 2022, estágio inicial da OUCPM, o PIB do estado do Rio de Janeiro foi o que apresentou um dos menores crescimentos dos estados do Brasil — só ficando à frente do estado de Sergipe — com crescimento menor que 1%, em clara demonstração de que a economia do estado contraíra.

Em análise do consumo do potencial adicional construtivo adquirido em metros quadrados até o quarto trimestre de 2023, verifica-se que a aquisição para fins comerciais (corporativos e hotelaria) dominavam entre 2012 e 2016. No período de abril de 2016 até outubro de 2021, não houve a comercialização de nenhum potencial adicional pelo FIIPM. A partir de 2021, se altera o padrão de consumo dos CEPACs, sendo unicamente adquiridos para uso residencial e residencial misto. Este novo padrão de consumo de certificados está contribuindo para a alteração rápida da paisagem da região e direcionando a OUCPM a outro ciclo econômico.

² Jogos Pan Americanos (2007), Copa do Mundo de Futebol (2014) e Jogos Olímpicos (2016).

A vitória de Eduardo Paes ao cargo de prefeito do Rio de Janeiro, em 2020, alterou o perfil de consumo dos CEPACs, na medida em que é possível observar um empenho político da atual gestão da PCRJ na reestruturação da identidade da OUCPM, hoje, com novos limites definidos pela Lei Complementar nº 267/2023 e, inclusive, considerando a redução de impostos para empresas que incentivem projetos de inovação, focados em alta tecnologia.

Um exemplo desses projetos é o Porto Maravalley (2022), futuro *hub* de educação e tecnologia que já recebeu, em 2024, o primeiro curso de graduação do Instituto de Matemática Pura e Aplicada (IMPA), além de reunir *startups*, investidores e corporações de tecnologia. Outro exemplo de investimento na região é o Terminal Intermodal Gentileza, inaugurado em 23 de fevereiro de 2024 — localizado no antigo terreno ocupado pelo Gasômetro³ de São Cristóvão — na avenida Francisco Bicalho, atualmente, um intercambiador de transportes no Rio de Janeiro, interligando o BRT TransBrasil, BRT TransCarioca, BRT TransOlímpica, 22 linhas de ônibus municipais e as linhas 1 e 2 do VLT.

É importante sublinhar, contudo, que a solução de priorizar novos usos em uma região com identidade residencial “já consolidada”, predominantemente com pequenas casas e sobrados, além de comércio local, possivelmente gerou um atraso no desenvolvimento e evolução da operação. Em relação a essa situação, Helena Galiza (2015), ao direcionar seus estudos para a gentrificação do Porto Maravilha, observa que a falta de incentivos para o uso residencial na fase inicial da OUCPM, principalmente para HIS, demonstra o claro caráter especulativo do projeto:

[n]essa forma de política pública, coube até sacrificar o componente habitacional do projeto Porto Maravilha, como assumiu a Caixa Econômica Federal (principal investidor) e o próprio prefeito Eduardo Paes, ao se “autocriticar” pela falta de imóveis residenciais e admitir claramente a estratégia especulativa do projeto.

A estratégia utilizada pelo projeto de transformação urbana da OUCPM, alinhado com o “interesse recente do mercado imobiliário em investir na região”, conforme cita Sarue (2015, p. 100), foi de desenvolver um único ciclo de mercado. Esse ciclo começaria com a instalação de escritórios de grandes empresas, seguido pelo fomento ao comércio local e a prestação de serviços relacionados a essa nova demanda, tais como farmácias, restaurantes, academia, dentre outros. Na fase seguinte se concretizaria o adensamento e a valorização do uso residencial, movida pelo interesse dos trabalhadores em residir próximo ao trabalho. Essa valorização deveria atrair o lançamento de empreendimentos residenciais, a princípio com apartamentos de pequena ou média metragem, como previstos no Estudo de Viabilidade da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro (Amaral D’Avila Engenharia de Avaliações, 2010). Sarue (2015, p. 100) cita a entrevista realizada com um incorporador:

[e]m uma revitalização nunca o residencial vem primeiro. Necessariamente a primeira onda é comercial — é isso que está acontecendo. Teve uma primeira onda de projetos grandes e icônicos. A segunda tá vindo e vai ser residencial, e é maior do que a primeira. A maior parte provavelmente será para residencial. Vai haver apreciação de valor porque é inevitável (...).

A [empresa incorporadora] está negociando também residencial. Mas ainda não tem supermercado etc. Então nesse momento vai ser apartamento menor para quem não quer ter deslocamento (de casa para o trabalho), e tem outro (apartamento) maior para o fim de semana. Então começa com

³ Utilizado para armazenagem e distribuição de gás manufaturado na cidade do Rio de Janeiro, por quase 100 anos, e desativado em 2005.

apartamentos menores, mas conforme vai sedimentando os espaços (vão surgindo apartamentos maiores).

No momento, sem maiores estudos que identifiquem o perfil da população, é impossível ser assertivo em reconhecer os compradores dos imóveis na região. Há diferentes perspectivas, embora esse não seja exatamente o objetivo dessa pesquisa. Em primeiro lugar, com justificativas baseadas na praticidade de moradia próxima ao Centro, dificuldade de deslocamento pendular e do aumento da violência urbana, sobretudo na Zona Norte e periferia da região metropolitana, há o seguinte entendimento:

[s]erão 27 mil unidades nos próximos três anos, pelos cálculos da prefeitura. Pelo menos 30% dos compradores são de fora da cidade. Eles vêm da Baixada Fluminense, de São Gonçalo, de Maricá e da Região Serrana, para ficar perto das comodidades do centro da capital. Enquanto uns pensam na proximidade do trabalho e de serviços, outros apostam na valorização do imóvel (Ribeiro, 2024).

Outra visão é a da mera especulação imobiliária. As unidades estariam sendo adquiridas para serem oferecidas como meio de investimento e aluguel de temporada, no contexto de um agitado e estimulante lançamento de complexos habitacionais. A dúvida é se o modelo é financeiramente sustentável a longo prazo. O fato a ser constatado, contudo, é que há uma desenfreada avalanche de novos condomínios com unidades habitacionais com valores da ordem de R\$ 7 a 10 mil/m², em viés de valorização⁴, com juros anuais da ordem de 8 a 12%. Assim, há profundas alterações na paisagem urbana. Os edifícios espelhados da primeira geração — edifício Aqwa Corporate e edifício L'Oréal, por exemplo, inaugurados em 2017 — trouxeram os primeiros impactos. A segunda geração é composta de enormes edifícios residenciais. São tão numerosos, largos e altos, com mais de 20 pavimentos, que criam muralhas que se contrapõem ao conceito original de *waterfront* — frente de água — da região. Além disso, a qualidade das edificações é sofrível, sob o ponto de vista da composição arquitetônica e do cuidado com os materiais e acabamentos. Os interiores são negligentes no que tange à distribuição dos ambientes e as particularidades espaciais. Porém, duas preocupações principais emergem como prioridades desse trabalho: a ameaça ao longo prazo do patrimônio cultural, lapidado pela história, e o descaso com propostas de habitação de interesse social (HIS) para a região.

⁴Porto Maravilha, lançamentos a partir de: Studio (31 m²): R\$ 294.900,00; Sala/Quarto (33 m²): R\$ 314.990,00; Sala/2 Quartos (39 m²): R\$ 334.990,00; Sala/2 Quartos (Suíte) (54 m²): R\$ 449.900,00; Sala/3 Quartos (70 m²): R\$ 664.900,00. Disponível em: https://portomaravilhacury.com.br/?utm_source=chatgpt. com. Acesso em: 30 ago. 2025.

4. Negligências ao patrimônio cultural histórico e à habitação de interesse social

A Lei Complementar nº 101/2009, no Art. 2º, § 2º, Inciso V, “valoriza” claramente o patrimônio material e imaterial existente na região, com base no turismo, ao traçar diretrizes de forma a:

possibilitar a recuperação de imóveis com a importância para proteção do patrimônio cultural e a criação de circuito histórico-cultural, contemplando a devida identificação dos patrimônios material e imaterial, passado e presente, e capacitação técnica na área de turismo e hotelaria, visando promover o circuito.

Além disso, a mesma Lei Complementar é específica em relação à proteção de edifícios históricos consagrados como, por exemplo, ao se referir a:

a) incentivar a restauração e reconversão, para usos compatíveis com seus objetivos, de imóveis de valor histórico e/ou relevante interesse como o Palacete D. João VI, o prédio “A Noite”, o prédio do Touring Club, o prédio da Estação Marítima de Passageiros (ESMAPA), os armazéns de 1 a 6 do Cais do Porto, o prédio da Imprensa Nacional, o prédio do Terminal Mariano Procópio, o depósito da Biblioteca Nacional, o Centro Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas, a Estação Barão de Mauá (Estação Leopoldina), a Quinta da Boa Vista e outros, devendo ser submetidos, quando for o caso, ao Instituto Rio Patrimônio da Humanidade — IRPH e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional — IPHAN; e

b) promover a conservação, requalificação e ativação dos bens protegidos pela legislação de patrimônio cultural.

Entretanto, não há referência consistente às centenas de edificações modestas existentes na região e que formam um conjunto arquitetônico importante sob o ponto de vista histórico-cultural. Esta riqueza patrimonial da região pode ser compreendida pela descrição feita por Silva; Andrade; Canedo (2012, p.8), no contexto da análise de importantes (e maltratados) edifícios de cunho histórico existentes na zona portuária como, por exemplo, a Vila Operária da Gamboa, projetada por Lucio Costa e Gregori Warchavchik, e o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos (IAPM), da cepa de Firmino Saldanha, e por meio das muitas moradias populares que surgiram ao longo dos anos na região:

[a] densidade revela-se, ainda, no desenvolvimento de uma sociabilidade particular que irá fortalecer as características destes bairros como especialmente expressivos na cultura popular da cidade. Por outro lado, pode-se supor que o espaço habitacional que foi se desenvolvendo ao longo das décadas, propiciou, de certa forma, essa sociabilidade e densidade cultural. Por fim, há que se lembrar que, ao lado da expansão residencial “orgânica”, os bairros portuários foram objeto de intervenções significativas no viés habitacional (Silva; Andrade; Canedo, 2012, p.8).

Deve-se reconhecer que a Convenção para Proteção do Patrimônio Mundial, Cultural e Natural (UNESCO, 1972) é bem mais abrangente e inclusiva do que a Lei Complementar nº 101/2009 negligentemente propõe, pois:

considera como patrimônio cultural, além dos “monumentos” e os “locais de interesse”, os “conjuntos”, assim definidos: “grupos de construções isoladas ou reunidos que, em virtude da sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem têm valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência. (Miyamoto; Lima Carlos, 2024).

Durante os primeiros dez anos da OUCPM, os impactos na paisagem eram atinentes aos edifícios corporativos de alto luxo. Em um momento posterior, o surgimento pontual de conjuntos habitacionais residenciais parecia representar um alento de esperança de uma maior vitalidade urbana, pela capacidade de atração de variadas funções retroalimentadoras relacionadas a novas levas de moradores, como comércio e serviço. Porém, após um hiato de 2016 e 2021, sem comercialização de CEPACs, constata-se uma avalanche de lançamentos residenciais. Entre junho de 2021 e dezembro de 2024, foram lançados 10 empreendimentos, totalizando 8.994 unidades, concentrados em três incorporadoras: Cury, Cyrela e Emccamp, com mais de 94,9% das unidades vendidas (CAIXA, 2025). Atualmente, os enormes aglomerados de edifícios recém elevados ou em construção, autênticos produtos anônimos de uma especulação imobiliária desenfreada, empobrecem a ambiência local,

desvalorizam importantes monumentos e agredem grupamentos singelos de casas baixas com ar interiorano, telhas de barro e paredes coloridas:

[n]as horizontalidades se dá o espaço banal⁵, o espaço vivido, onde a qualidade de vida se apresenta sob diversas formas, não sendo, como todo o resto, um conceito absoluto. A prática social, e tudo que dela resulta está, portanto, de forma inexorável, atrelada à sua temporalidade particular que, por sua vez, vai de encontro ao tempo das verticalidades: o tempo de uma “urbanização em ritmo acelerado”, característica de operações como a OUC Porto Maravilha (Miyamoto; Orioli, 2017, p.149).

Esta pesquisa é um produto científico, porém serve como um alerta para uma cidade que se orgulha de ostentar o título dado pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) de Patrimônio Mundial da Paisagem Cultural Urbana, desde 2012. É importante lembrar que uma das razões que justificam a honraria é exatamente o Cais do Valongo. Um lugar de simbolismo inegável para a história brasileira, ainda que por razões pouco alvissareiras — como visto no início do presente artigo — e que fica localizado bastante próximo da região onde hoje são erguidos verdadeiros arranha-céus residenciais de qualidade discutível. Esses conjuntos de novos edifícios, de largo e alto porte, literalmente invisibilizam o patrimônio cultural existente e as visadas dos morros, montanhas e florestas que caracterizam a cidade do Rio de Janeiro. Não há aqui a defesa do congelamento urbano. Sabe-se que as regras e diretrizes urbanísticas de ocupação foram traçadas descuidadamente há mais de uma década e meia. Porém, é necessário preservar, ainda que minimamente, a cultura, os laços afetivos e sociais e as ambiências dos Morros da Conceição, Pinto e Providência, com a melhoria da infraestrutura e segurança pública, através da participação coletiva:

[o] conhecimento do lugar requer presença, o que demanda tempo: um tempo presente, de continuidade, não abstrato. Uma equação de simples assimilação que não se coaduna com o tempo veloz da tecnocracia imposta pelo movimento hegemônico dos modos de acumulação do capital (Miyamoto; Orioli, 2017, p.149).

⁵O espaço banal seria o espaço de todos: empresas, instituições, pessoas; o espaço das vivências. Esse espaço banal, essa extensão continuada, em que os atores são considerados na sua contiguidade, são espaços que sustentam e explicam um conjunto de produções localizadas, interdependentes, dentro de uma área cujas características constituem, também, um fator de produção. Todos os agentes são, de uma forma ou de outra, implicados, e os respectivos tempos, mais rápidos ou mais vagarosos, são imbricados” (Santos, 2000, p. 53).

Através de uma outra perspectiva, inexistente na Lei Complementar nº 101/2009 a previsão de qualquer reserva de investimento para HIS dos valores arrecadados com a venda dos CEPACs, embora seja previsto e mencionado: a) “promover a Habitação de Interesse Social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação”; b) incentivar a recuperação de imóveis ocupados para a melhoria das condições de moradia da população residente”, dentre outras diretrizes que denotam suposta preocupação com a questão residencial para a população menos assistida (PCRJ, 2009). À essa falta de direcionamento, Galiza (2015) questiona o papel da CEF, sendo ela a responsável pela política de habitação no país e ironicamente a própria financiadora da OUCPM:

[a]o assumir no discurso e na prática a operação de mercado do Porto Maravilha, a Caixa contribui, em parceria com a Prefeitura do Rio, para a exclusão de muitos dos atuais moradores da região portuária e o aumento da segregação socioespacial da cidade (Galiza, 2015, p. 133).

Ao desconsiderar o patrimônio cultural e a habitação de interesse social, a OUCPM se consolida como uma manifestação que renega o desenvolvimento e a diversidade social. A falta de acolhimento se exprime no desinteresse pela cidade e por seus segmentos mais pobres. O “design hostil” e a “arquitetura defensiva” (Limonad, 2022) talvez não esteja “apenas” na literalidade física,

mas na ignorância negligente pela história em suas manifestações mais significativas, no emparedamento de conjuntos de edifícios, avessos ao diálogo com a paisagem natural e cultural existente, na forma ostensiva da escala esmagadora, dentre outros aspectos que delineiam a desumanização do espaço urbano.

5. Conclusões finais

As transformações da zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, desde 2009, ocasião da implantação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, têm sido complexas e de grande vulto. Se inicialmente havia forte incerteza em relação à sua viabilidade imobiliária e comercial, atualmente, há uma mudança de rumo que merece registro. Não exatamente pelos atributos qualitativos pouco presentes. O que vale ressaltar é que a leva inicial de (já) questionáveis edifícios corporativos *triple A* (alto padrão), pródigos em vidros espelhados, deu lugar na sequência a uma onda grandiosa de prédios residenciais largos e altos, com mais de 20 andares, providos com os “sedutores serviços e acessórios” que vêm caracterizando os condomínios da região: piscina, churrasqueira, sauna, *spinning*, *solarium*, espaço beleza, salão de jogos, brinquedoteca etc.

Destinados à classe média, destacam-se negativamente na paisagem principalmente pelo assombroso porte, que vai segmentando o diálogo entre o mar, os morros e as montanhas da cidade. Uma particularidade geográfica natural que charmosamente delineou os limites do crescimento da cidade e que, em 2012, estimulou a concessão pela UNESCO do título de Patrimônio Mundial da Paisagem Cultural Urbana.

Esses enormes blocos também chamam a atenção pela arquitetura simplória e descuidada e o acabamento de baixa qualidade. Simbolizam ainda a negligência em relação à Habitação de Interesse Social (HIS) e à falta de sensibilidade arquitetônica e urbanística com o patrimônio histórico e cultural de agrupamentos residenciais existentes mais baixos e edifícios importantes. Não há uma única iniciativa que seja destinada à HIS. A centralidade da zona portuária, em uma região com infraestrutura plenamente instalada, poderia contribuir para a mitigação do problema habitacional da cidade. Aparentemente, a histórica região perderá uma oportunidade de consolidar um tecido urbano mais sensível às tradições do lugar, em uma escala mais gentil e com diversidade mais rica de usos. O presente trabalho vem destacar o caráter nocivo dos aglomerados implantados de forma omissa, desleixada e relapsa, produtos comprometidos apenas com a agressividade do mercado imobiliário. Gradativamente, a região parece tornar-se uma locação de *Koyaanisqatsi*⁶.

⁶ *Koyaanisqatsi* é um filme dos anos 1980, dirigido por Godfrey Reggio, cujo significado em língua hopi é “vida maluca, vida em turbilhão, vida fora de equilíbrio, vida se desintegrando, um estado de vida que pede uma outra maneira de se viver”.

Referências

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO/Zahar, 1987.

AMARAL D'AVILA ENGENHARIA DE AVALIAÇÕES. **Estudo de Viabilidade da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro**, 2010. Disponível em: <https://www.ccpa.rio/estudos-tecnicos/>. Acesso em: 03 abr. 2026.

BRASIL. **Estatuto da Cidade - Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001**. Brasília, DF: Presidência da República, 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 16 ago. 2026.

CAIXA. Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha — RII PM. **Relatório de Acompanhamento 2º semestre/2024**. Rio de Janeiro, 2025. Disponível em: https://www.caixa.gov.br/Downloads/investidores-institucionais-fii-porto-maravilha/Relatorio-semesteral_FII-CAIXA-Porto-Maravilha-2-Semestre-2024.pdf. Acesso em: 02 abr. 2026.

DAMETTO, Marcela Virginio. **A financeirização da produção do espaço: Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado) — Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro, Departamento de Geografia, 2016.

CARDOSO, Elizabeth D. *et al.* **História dos Bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo**. Rio de Janeiro: Editora Index, 1987.

FIX, Mariana A. B. **Financeirização e Transformações Recentes do Circuito Imobiliário no Brasil**. Tese (Doutorado) — Instituto de Economia — UNICAMP, Campinas, SP, 2011.

GALIZA, Helena Rosa dos Santos. **Reabilitação de áreas centrais sem gentrificação**. Tese (Doutorado em Urbanismo) — Rio de Janeiro: UFRJ/FAU, 2015.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. [2001] Tradução Carlos Szlak. Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes. São Paulo: Annablume, 2005.

IBGE — Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo Demográfico 2022. Favelas e Comunidades Urbanas**, 2024. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv102134.pdf>. Acesso em: 25 mar. 2026.

LIMONAD, Ester. Porto Maravilha, um urbanismo inóspito. Desconstruindo o Porto Maravilha. **Revista Electrónica de Recursos en Internet sobre Geografía y Ciencias Sociales**. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. XXVI, nº 265, 2022.

MIYAMOTO, James; LIMA CARLOS, Claudio. Porto Maravilha, uma década e meia depois. *In: Risco: Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo* (online), v.22, p. 1-19, 2024.

MIYAMOTO, James; ORIOLI, A. De cima, (Não) se vê uma outra cidade. *In: A língua que habitamos. Anais do IV Seminário Internacional - Academia de Escolas de Arquitectura e Urbanismo da Língua Portuguesa (AEAULP)*, Belo Horizonte, v.4, p.140-150, 2017.

MONIÉ, Frédéric; SILVA, Vivian. O projeto Porto Maravilha de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro entre inovações e retrocessos na produção do espaço urbano. **Revista Transporte y Territorio** / n. 12, Dossier, 2015.

PCRJ — Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. **Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009**. Disponível em: <https://e.camara.rj.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/C1012009.html>. Acesso em: 16 ago. 2026.

PINHO, Thiago Araujo. **O capital financeiro imobiliário no Brasil: o caso da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha**. Dissertação (Mestrado) — Rio de Janeiro: IPPUR/UFRJ, 2016.

RABHA, Nina M. de C. Entre Ontem e Amanhã, Acontecer Hoje. In: **Cadernos do Patrimônio Cultural/Secretaria Municipal de Cultura**, vol. 3, n. 4-5. Rio de Janeiro: Departamento Geral de Patrimônio Cultural, p. 63-65, 1994.

RAMOS, Raphael A.; SOARES, Joice de S. Do bairro ao ativo financeiro: São Cristóvão sob o avanço da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha. **Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento**, Rio de Janeiro, v.15, n.1, 2026. DOI: pd.v15n1.21199. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rbpd/article/view/21199>. Acesso em: 28 mar. 2026.

RIBEIRO, Geraldo. Novos residenciais no Porto transformam a rotina da região. **O GLOBO**, Rio de Janeiro, 24 abr. 2024. Disponível em: https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/04/24/novos-residenciais-no-porto-transformam-a-rotina-da-regiao.ghtml?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 30 mar. 2026.

SÁNCHEZ, Fernanda. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SARUE, Betina. **Grandes projetos urbanos e a governança de metrópoles: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro**. Dissertação (Mestrado) — Universidade de São Paulo — Programa de Pós-Graduação em Ciência Política, São Paulo, 2015.

SARUE, Betina. Quando grandes projetos urbanos acontecem? Uma análise a partir do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. **Dados**, Rio de Janeiro, Instituto de Estudos Sociais e Políticos (IESP) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), vol. 61, nº 3, 2018. Disponível em: https://www.redalyc.org/journal/218/21858228002/html/?utm_source=chatgpt.com. Acesso em: 30 mar. 2026.

SILVA, Amanda Martins Marques da; BARBOSA, Gisele Silva; DRACH, Patricia Regina Chaves; MACHADO, Eduardo Praun; ZAMITH, Victor Marques. Alterações morfológicas do Porto Maravilha, Rio de Janeiro: transformações urbanas. In: TULLIO, Franciele Braga Machado; MACHADO, Lucio Mauro Braga (org.). **As Engenharias Agregando Conhecimento em Setores Emergentes de Pesquisa e Desenvolvimento**. Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2021. cap. 2, p. 14-27. DOI: 10.22533/at.ed.6972111022.

SILVA, Maria Laís Pereira da; ANDRADE, Luciana da Silva; CANEDO, Juliana. Múltiplas faces do Porto do Rio ou onde reside a maravilha: a riqueza socioespacial da moradia popular. **Anais do 54º Congresso Internacional de Americanistas - Construyendo diálogos en las Américas**. Viena, Áustria, julho 15-20, 2012.

UNESCO — Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Convenção sobre a Proteção do Patrimônio Mundial Cultural e Natural**, 1972. Disponível em: <https://whc.unesco.org/en/conventiontext/>. Acesso em: 16 ago. 2026.

VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, O.; MARICATO, E.; VAINER, C. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Vozes, Petrópolis**; 1ª ed., 2000.

Sites das imagens

O GLOBO, Rio de Janeiro, 16/10/2013. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/perimetral-para-nao-ser-esquecida-10394243>. Acesso em: 28 mar. 2026.

RAF Arquitetura. Disponível em: <https://rafarquitetura.com.br/projetos/aqwa/>. Acesso em: 28 mar. 2026.

RAMOS, R. A.; SOARES, J. Do bairro ao ativo financeiro: São Cristóvão sob o avanço da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha. *Revista Brasileira de Planejamento e Desenvolvimento*, Rio de Janeiro, v.15, n.1, 2026. DOI: pd.v15n1.21199. Disponível em: <https://periodicos.utfpr.edu.br/rbpd/article/view/21199>. Acesso em: 28 mar. 2026.