

ZONAS PORTUÁRIAS NA MIRA DA CIDADE GLOBAL: REFLEXÕES SOBRE O CASO DO RIO DE JANEIRO

Verónica Turrado*

RESUMO

O modelo de cidade-espetáculo vem há anos inserindo as áreas portuárias no circuito de embelezamento e revitalização urbana. A cidade do Rio de Janeiro acompanha agora essa tendência. O texto propõe refletir sobre as formas em que a zona portuária carioca vem sendo vinculada ao modelo de “cidade global”; as particularidades criadas pela presença do *habitat-favela* na região centro da cidade e as referências que orientam a cidade do Rio de Janeiro na implementação de projetos de revitalização portuária.

Palavras-chave: Cidade Global. Porto. Favela.

INTRODUÇÃO

As características particulares de uma cidade adquirem hoje, na corrida das cidades globais, grande relevância. Os processos de padronização geográfica perpassam também os projetos de revitalização das regiões centrais e portuárias de cidades de todo o planeta. De que forma a concepção de cidade do futuro se vincula com os projetos atuais para as zonas portuárias? Ao longo do texto, dividido em quatro partes, propomos esmiuçar essa pergunta desde o lugar social e histórico que os “excluídos” construíram e, a partir do qual, agregaram “valor” à paisagem do centro.

Na primeira seção, O horizonte: Cidade Global, nos ocupamos da lógica da “cidade global” e as suas relações com a especulação e com a espetacularização para entender em que consiste essa proposta urbana transnacional. No segundo apartado, Opacidade na Região Central e Zona Portuária: revitalização popular, abordamos a dinâmica de *habitat* do centro carioca como resposta às estratégias de embelezamento da área no início do século XX, e a expressão, nesse *habitat*, das profundas contradições de uma cidade que já almeja ser “moderna”. Na terceira seção, Iluminação pela Revitalização: o espetáculo à custa da escassez, recuperamos alguns elementos da experiência de revitalização do Porto do Rio de Janeiro, e as decisões hegemônicas para a reestruturação da imagem e da função do Morro da Providência. Na última parte do texto (Porto Maravilha na pista

* Doutora em Serviço Social. Pesquisadora do FACI/ESS/UFRJ. Email: vturrado@gmail.com

de *Port Vell* e *Puerto Madero*) expomos a necessidade de questionar e analisar o desenvolvimento ou impactos das experiências que explicitamente estão sendo utilizadas pela cidade do Rio de Janeiro como referências.

O HORIZONTE: CIDADE GLOBAL

Embora se saiba que as cidades modernas sempre estiveram associadas à divisão social do trabalho e à acumulação capitalista, que a exploração da propriedade do solo não seja um fato novo, e que haja [...] uma relação direta entre a configuração espacial urbana e a produção ou reprodução do capital [...] há algo de novo a registrar nessa fase do capitalismo em que as cidades passaram, elas mesmas, a ser geridas e consumidas como mercadorias (ARANTES, 2000, p.26).

No contexto de revolução informacional, flexibilização e interdependência global cresce a complexidade tanto produtiva quanto espacial e as noções de tempo e espaço relativizam-se (HARVEY, 1992; COCCO, 2000; SANTOS, 2008c). A cidade concentrada é atravessada por processos de “desterritorialização” e “reterritorialização”.

Ainda na aurora dos anos 1990, Saskia Sassen tinha cunhado o conceito de “cidade global” para marcar o peso que cidades como Londres, Nova York e Tóquio têm nos fluxos mundiais, referenciando processos históricos concretos. Vale lembrar que, como todo conceito, este não é apenas “instrumento de um discurso”, é, sobretudo “ponto de referência de uma prática” (MARTINS, 1997, p. 27). Transformar-se em “cidade global” constitui-se oficialmente em projeto necessário à superação dos problemas urbanos e passa de nomear para marcar um tipo-ideal a ser alcançado.

Há casos em que importa mais demonstrar que determinadas metrópoles possuem os atributos necessários a alcançar à condição de cidade global do que analisar suas especificidades históricas que poderiam até a ela se contrapor (CARVALHO, 2000, p.3).

Com isto, prescinde-se das particularidades históricas das cidades em favor destas referências de uso geral que orientarão as intervenções urbanas numa direção comum. A direção será basicamente sinalizada por ideias-força como: cidade-emprego (em que a cidade está em promoção e vende-se através do *image-making*)¹, planejamento estratégico, revitalização urbana, gentrificação, gestão cultural, autoestima cidadã, entre outras.

A “glamourização da econômica de mercado” (ARANTES, 2000, p.67) encontrará nas cidades em concorrência terreno abonado e pronto para dar frutos. Megaprojetos emblemáticos e grandes eventos são ingredientes indispensáveis na nova fórmula de cidade bem sucedida, polo de atração de grandes marcas globais e investimentos. A cidade do Rio de Janeiro, vem desempenhando um papel diferenciado desde as suas origens e, na atualidade, à procura de afirmar sua presença no mapa das cidades globais, buscará a sua adequação às novas demandas.

A dinâmica da concorrência intercidades fortalece, por sua vez, a concorrência interurbana pela apropriação de espaços e benefícios, e revela a convivência tensa e contraditória entre o direito da cidade de ser vendida e o direito à cidade à venda, consequentemente, acessível àqueles que por ela podem pagar, descaracterizando assim a própria noção de direito. O direito à construção coletiva e usufruto da cidade anda de mãos dadas com o controle social.

A cidadania real implica igualdade social, associada à participação e ao controle social. A concepção liberal de cidadania coaduna-se com o reconhecimento de que iguais em direitos formais sejam socialmente desiguais (GOMES, 2002, p.173).

O universo de políticas urbanas no Rio de Janeiro está fortemente unido – não exclusivamente – ao espaço-favela e a ambiguidade (ainda presente) entre a negação (remoção) e a integração (reconhecimento e efetivação dos direitos à moradia, à função social da cidade e da propriedade). A favela entrelaçada com a “imagem” da cidade e com um fator de aumento ou diminuição do “brilho” da cidade. Ela também se relaciona com os requisitos impostos para concorrer com outras “cidades globais”.

A concorrência requer de uma gestão do tipo empresarial por parte dos governos (particularmente municipais) para gerenciar negócios, atrair investimentos e/ou receber financiamentos, que por vezes negarão a democratização e as conquistas sociais e jurídicas. Na arena política, entre as forças, setores e interesses que resultam beneficiados (atraídos) ou prejudicados (expulsos) debatem-se modelos de gestão da cidade e de políticas urbanas. A disputa gira em torno de

um papel essencialmente controlador e normativo, validando e completando as regras impostas pelo mercado, e um outro papel que, (re)organizando os modos de gestão da cidade, mesmo porque premido pelas lutas em torno da garantia de meios a própria reprodução material e subjetiva

dos trabalhadores subalternos, amplia os usos públicos da cidade e a função social da propriedade (SANTANA, 2003, p.22).

Uma das faces da política urbana na cidade do Rio de Janeiro se relaciona cada vez mais com iniciativas de *image making*, megaeventos e grandes empreendimentos imobiliários para as elites. A outra face deixa à mostra o crescimento das desigualdades socioespaciais, a informalidade fundiária e habitacional, a violência nos processos de expulsão por conta da revitalização de certas áreas ou derivadas da realização de megaeventos. Coerentes com as tendências antes mencionadas, a cidade embarca no objetivo de se tornar “atrativa”.

Iniciativas públicas e privadas multiplicam-se na construção da cidade enquanto “unidade de gestão e negócios”, enfatiza Arantes. Cidade que toma decisões a partir das informações e expectativas geradas no e pelo mercado (ARANTES, 2000, p.86). À imagem vendida (cidade preparada e equipada para os desafios competitivos globais) se contrapõe a cidade real que – ao tempo que atrai – expulsa os “não merecedores” do futuro nos lugares e usos conquistados espontânea ou organizadamente pelos *espoliados urbanos* (KOWARICK, 1979) que entram em pugna com os interesses privados e públicos.

A cidade do terceiro milênio tem uma dinâmica de produção e consumo que lhe é própria e contrasta com “perfis” que outrora se movimentavam implicitamente no marco da sua funcionalidade. Embora seja preponderante nela a lógica empresarial e corporativa com finalidade de negócio, continua a conviver e colidir com projetos não mercantis de viver, habitar e produzir a cidade.

A cidade enquanto mercadoria, como configurada nas últimas duas décadas, e participante do circuito global de trocas (materiais e simbólicas) orienta-nos em primeiro lugar à mercadoria-terra que marca a dinâmica em que a cidade se assenta e desenvolve. Enquanto mercadoria, a terra é intransponível e irreprodutível o que lhe confere uma condição monopólica e de escassez. Toda mercadoria, diz Marx, é movimentada e ganha vida através do seu dono. Ela mesma não tem condições de se apresentar no mercado ou se relacionar. Essa mercadoria qualquer é inerme diante do homem. Mas a cidade reflete traços particulares: não estamos diante de uma mercadoria como as demais. A cidade-mercadoria não é um objeto, ela não permanece inerme, ela não admite ser representada apenas por uma vontade, ela não é suscetível de ser nivelada mediante o dinheiro nem este consegue apagar as diferenças que nela se expressam.

A cidade é uma dessas “trocas impossíveis” (nas palavras de Baudrillard); não se transmite a “propriedade da cidade em sua totalidade” (RODRIGUES, 2007).

Vendem-se, em todo caso, fragmentos de lugares, polos de investimento, imagens, símbolos e até expectativas que as micronarrativas urbanas, diz Rodrigues, vão impondo na hierarquização de certas áreas como negócio e mola de negócios. Lucros e imagens combinam cada vez mais e melhor e chegam à mimetização. O espetáculo é mercadoria e esta, por sua vez, constitui o espetáculo da sociedade, observação (com viés preditivo?) feita há mais de quarenta anos por Debord (1997) e que hoje se traduz claramente na cidade, exprimindo o que se *pode fazer* (na sociedade moderna, diz Debord, podemos também dizer na cidade) abrigando o *permitido* que aqui opõe-se absolutamente ao *possível*.

Se a cidade consagra cada vez mais a sua identidade enquanto produto que, como tal, pode ser comprado e vendido, o que se projeta quando se pensa em direito à cidade? O foco de Harvey (2009) dirige-se ao direito de transformar as cidades em algo radicalmente diferente, o direito de participar dos processos de transformação das cidades que, normalmente, são construídas segundo os interesses do capital em detrimento das pessoas. Assim, ele reforça a dinâmica da luta pelo direito à cidade enquanto uma luta contra o capital; há um estreito relacionamento entre o capital e os processos de construção das cidades.

OPACIDADE NA REGIÃO CENTRAL E ZONA PORTUÁRIA

É um equívoco pensar que problemas urbanos podem ser resolvidos sem a solução da problemática social. É esta que comanda e não o contrário (SANTOS, 2008a, p.125).

O “caos”, a “degradação”, a “feitura” (e as evidências da desigualdade, a exclusão socioespacial, o sofrimento) das cidades latino-americanas são, não poucas vezes, contemplados como inexorável destino de grandes parcelas da sua população. No entanto, se a cidade é *produzida* (e não *destinada*) por forças conflitantes, por pontos de contato e dinâmicas de enfrentamento (social, político, econômico) pouco ela tem de inexorabilidade. Nessas fricções ou letargos calculados da hegemonia, certos lugares da cidade perdem ou ganham “valor” ao longo do tempo. “O funcionamento da sociedade urbana transforma seletivamente os lugares, as parcelas da cidade” (SANTOS, 2008a, p.106).

O centro da cidade – e com ela da zona portuária do Rio de Janeiro – foi objeto de transformação seletiva. Os períodos de ordenamento resultaram em expulsão e negação da própria contradição criada pela cidade capitalista. Os períodos de abandono consolidaram a ocupação precária. Contudo, a

consolidação dos morros da área enquanto *habitat-favela* não foi motivo suficiente para impulsionar grandes investimentos ou parcerias entre os órgãos público.²

A história do porto e dos arrabaldes circunvizinhos (Saúde, Santo Cristo e Gamboa) na região do Centro da cidade do Rio de Janeiro é inseparável dos pontos de inflexão – particularmente ao longo do século XIX e XX – na vida comercial da cidade e do país com os seus desdobramentos, da escravidão, do estatuto da propriedade rural e urbana, do parcelamento das glebas, e da progressiva configuração socioespacial da cidade. A identidade da região e dos seus moradores foi definida particularmente pelo fator “localização” que assegurava a sobrevivência. Contudo, os benefícios da localização (ou “distância do mercado” como queria Ricardo) são condensados no preço. Lembramos que este fator era acompanhado, na reflexão ricardiana, pelas condições de fertilidade da terra (ou as suas características físicas). Mas a importância concedida outrora às características físicas (claro está, pela especificidade das atividades desenvolvidas a partir da terra) é substituída pelas condições de inserção de uma parcela de terra no contexto urbano mais amplo, pelo produto imobiliário que nela pode se desenvolver, pela demanda (BOTELHO, 2005).

A proximidade como premissa básica de sobrevivência, o preço como mecanismo de expulsão e seleção. Isto nos adentra no coração do modelo de crescimento urbano da cidade do Rio de Janeiro que, fortalecido ao longo do século XX, desenvolve um núcleo hipertrofiado:

concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e infraestrutura à medida que se afastam do núcleo [...] Como consequência os pobres são obrigados a ir para as periferias e a morar em condições precárias (ABREU, 1997, p.17).

A área central da cidade arca com o ônus da urbanização (degradação, poluição, falta de segurança), mas esta, também, facilita o acesso ao mercado de trabalho, aos equipamentos coletivos, à infraestrutura urbana (ABREU, 1997). As estratégias, mais ou menos diretas, de liberação de superfície central ocupada por pobres estiveram refletida nas propostas urbanísticas antes mesmo do século XX começar. A Zona Portuária estava presente já, no ano de 1875, no Plano de Melhoramentos que foi posteriormente reformulado e ampliado no Plano de “Embelezamento e Saneamento da Cidade” na gestão do prefeito Pereira Passos. Passos havia integrado aquela comissão do Plano/1875 e recebeu, como afirma

Maricato (1996), do então presidente, Rodrigues Alves, poderes absolutos e inconstitucionais para levar adiante uma profunda reforma.

Pereira Passos era o “homem do presidente” e as reformas no porto foram feitas com dinheiro federal (FREIRE *et al*, 2008, p. 73) advindos de empréstimos ingleses. Cidades como Chicago, Filadélfia, Barcelona, Nápoles haviam passado por grandes operações urbanas de embelezamento como consequência da apropriação pela burguesia dominante do centro da cidade. O Plano de Pereira Passos é contemporâneo a essas experiências e apoiou a formação de um forte setor imobiliário e a geração de mais-valia urbana (ANDREATTA, 2009). No Rio, os incipientes e rígidos dispositivos jurídicos para o controle da ocupação do espaço entram em cena e os cortiços e vilas operárias serão o flanco. As ferramentas jurídicas, as decisões políticas e o discurso mediático se entrelaçam na construção de uma lógica absurda, superficial e perversa.

É oportuno lembrar que a forma assumida pela renda da terra na cidade (juro de um capital investido) é abstrata e indireta e se elevará pelo crescimento da população nas grandes cidades, a necessidade de habitações e pela a implementação do capital fixo que se incorporará à terra (MARX, 2000a). A impossibilidade de reproduzir certas condições de valorização dos capitais passíveis de serem monopolizadas pelos proprietários propiciará a transformação do lucro em renda, enfatiza Topalov (1984). Segundo Lojkine (1997), é a passagem que leva de uma renda fundiária urbana fragmentada por uma multidão de pequenos incorporadores independentes, para uma renda fundiária monopolizada pelos grandes grupos financeiros internacionais que dominam o mercado fundiário e imobiliário.

Assim a área central, e com ela a zona portuária, abriga a crise habitacional até as reformas do século XX, em que, como reflete Abreu, o eixo passa da *habitação* para o *habitat* (a favela) em cuja origem confluem vários fatores, dos quais destaca-se a destruição dos cortiços sem nenhuma alternativa para os seus moradores que, por sua vez, foi resultado de um Plano cujo objetivo abertamente não era a resolução desse tipo de questões. A beleza e o saneamento são sinônimos de desaparecimento dos pobres do centro. Ao que se associam fortes interesses econômicos na futura dinâmica fundiária e de mobilidade daquela área e da cidade.

Nenhuma das medidas drásticas tomadas pelo Plano Pereira Passos poderia “corrigir” cosmeticamente as condições que a dinâmica de expulsão da cidade abrigava na sua própria essência. Décadas depois a área sofreu com o abandono e

indiferença daqueles atores que viram crescer – em novo formato – o cenário que procuraram extirpar.

A “guerra contra os cortiços” (leia-se liberação de grandes áreas para valorização fundiária e mecanismos de especulação imobiliária) foi ganha pela favela. Desde a construção dos primeiros casebres (retorno soldados da Guerra de Canudos), o Morro da Providência – rebatizado Morro da Favella em 1887 – atraiu opiniões e comparações³. As vozes de delegados, chefes de polícia, comerciantes, jornalistas, engenheiros, médicos, assistentes sociais, advogados, urbanistas, prefeitos (ABREU, 1997; VALLADARES, 2005; ZALUAR & ALVITO, 2003; GONÇALVES, 2013) deixam ocultos traços importantes deste fenômeno, os quais identificaremos, na sequência, pelo menos três.

Em primeiro lugar, *o morro representava uma “eleição impossível”*, não havia no centro da cidade alternativa possível. A tortuosa e irregular topografia do morro não era apenas uma dificuldade a superar, era uma das principais razões pelas quais as pessoas podiam ali permanecer. O “caminho de cabras” mencionado por B. Costallat (VALLADARES, 2005, p.31) desafiava a própria lei da gravidade e era a garantia dos pobres de que esse chão não seria por ninguém cobiçado.

Em segundo lugar, *o morro detinha uma função social*. Lembramos que, desde 1850, a terra podia ser adquirida apenas mediante compra, modalidade que deixava fora de circuito a uma multidão de pessoas que (vindas da Guerra, da casa do patrão, do estrangeiro, da escravidão, etc.) precisava ficar no centro para viver. Assim, o morro é inicialmente cenário de outra lógica. “A terra não é de ninguém, ela é de todos” (VALLADARES, 2005, p.34). O visionário presidente do Sindicato de Corretores de Imóveis Augusto de Mattos Pimenta já enxerga o ponto central da discussão: “construídas (as favelas) em terrenos gratuitos do Patrimônio Nacional, libertadas de todos os impostos, alheias a toda ação fiscal (...)” (VALLADARES, 2005, p.42). Qual a verdadeira preocupação?

Em terceiro lugar, *o morro organiza a sua dinâmica em função da não transitoriedade*. Uma matéria do Jornal Correio da Manhã lamenta a lentidão da ação pública e aponta para a dificuldade crescente de eliminar as favelas:

Tanto na Favela como no Morro de Santo Antônio moram centenas de trabalhadores, gente honesta, digna de consideração dos poderes públicos e que só se foi meter nos tão malsinados casebres porque não encontrou outras habitações (GONÇALVES, 2013, p.71, citando artigo do Correio da Manhã de 23 de janeiro de 1911).

Apesar de não ser conduzidos pela especulação nem mesmo pela propriedade da terra em si, a permanência não mais transitória dos favelados na posse efetiva dos morros desenvolve comportamentos de “pequenos proprietários capitalistas que fizeram bons negócios, melhoram a sua habitação, alugam-na até, e estabelecem-se noutra parte” (ABREU, 1997, p.89). A reivindicação dos “direitos de posse” e a dificuldade e alto custo da expropriação total por causa da utilidade pública deve ser evitada pela “proibição de construções estáveis e definitivas” (VALLADARES, 2005, p.48, citando o Plano Agache).

A favela já estava ali ainda antes de ter nome. E transformou a *paisagem* (aquela que a estética burguesa reclamava) em *espaço*, como diz Santos (2008b), configurado por aquelas formas da relação do homem com a natureza mais a vida que as anima. O morro/favela foi o produto “opaco” de uma estratégia hegemônica pontual de “iluminar” o Centro da Cidade. Era a geografia da escassez, irracional e paralela das zonas geográficas menos “modernas” (SANTOS, 2008b, p.309)⁴. Depois de pouco mais de um século de existência, um desses espaços opacos – o Morro da Providência– desafia os critérios que definem as zonas urbanas iluminadas e cria e recria uma história que lhe confere identidade e luminosidade (histórica, social, cultural, coletiva, econômica). Na sua opacidade este espaço é estigmatizado pela sua configuração territorial, mas ele constitui uma matriz dinâmica e tem a sua funcionalidade que é síntese de contradições.

Aquela região central que –no vaivém da sua dinâmica luminosa e opaca– outrora não podia abrigar aqueles que povoariam os morros circunvizinhos abriga, segundo dados do Censo de 2000, um dos mais expressivos conjuntos de imóveis e domicílios vagos de toda a cidade. Os números mostram que, enquanto a taxa de vacância em todo o município é um pouco maior do que 10%, na API ela chega a 13%. Os pouco mais de 15 mil domicílios vagos apontados pelo IBGE/2000 representam 6,3% de todos os domicílios vagos no Rio de Janeiro. Bairros como Estácio, Rio Comprido, São Cristóvão, Santo Cristo, Santa Tereza, Gamboa, Centro e Cidade Nova possuem percentual de domicílios vagos acima de 20%, superando a média do município e do próprio Centro. Segundo dados do IBGE/Censo 2010, o Morro da Providência abriga 4.094 habitantes e 1237 domicílios.

No entanto, o foco dos projetos urbanísticos (passados e presentes) para a área não está ali. O discurso da “cidade global” se aproxima das zonas portuárias enxergando oportunidades desaproveitadas pela ineficiência enquanto ao uso do solo e das orlas e se propõe recuperar da opacidade as áreas potencialmente

rentáveis, transformando o papel do porto e as suas interações com o contexto para responder às demandas competitivas. De que forma está previsto “iluminar” o centro e o porto do Rio? Quais os elementos opacos a serem “revitalizados”?

REVITALIZAÇÃO: O ESPETÁCULO À CUSTA DA ESCASSEZ

Os novos objetos custam caro. Chamado a implantá-los, em nome da modernidade e das necessidades da globalização da economia, o poder público acaba aceitando uma ordem de prioridades que privilegiam alguns poucos atores, relegando a um segundo plano todo o resto [...] agravando a problemática social. Assim, enquanto alguns atores, graças aos recursos públicos, encontram as condições de sua plena realização [...] os demais, isto é, a maioria, não tem resposta adequada para as suas necessidades essenciais. Há desse modo, uma produção limitada de racionalidade, associada a uma produção ampla de escassez (SANTOS, 2008b, p.308).

O que está acontecendo com a prefeitura do Rio de Janeiro? Nas palavras de Raquel Rolnik, o governo municipal estabeleceu um “pacto” com o estadual e o federal, e comanda uma série de sucessos desatados no Rio de Janeiro por conta dos megaeventos internacionais a serem realizados no Brasil. É a “cidade da exceção”. “A cidade dos megaeventos é a cidade das decisões *ad hoc*, das isenções, das autorizações especiais (VAINER, 2011, p.11).

É oportuno lembrar que, por exemplo, as mudanças na normativa do uso do solo urbano têm estreita relação com o horizonte especulativo que se desenvolve em torno de condições reais ou atuais de ganhos ou de expectativas a curto e longo prazo. Assim, a norma constitui um importante elemento que agrega valor ao solo. A questão é quem e como são capturados esses incrementos no valor do solo? As legislações mais avançadas da América Latina na matéria (Brasil e Colômbia) preveem instrumentos para capturar as mais valias que estão apoiados no princípio de que o governo local deve recuperar - em benefício da comunidade - ao menos uma parte das mais valias geradas pelos terrenos por efeito das obras públicas e da normativa urbana (CUENYA, 2011). No entanto, há de se ressaltar aqui a “especulação imobiliária ou indutiva”, exercida por *developers* ou pelo próprio governo local, (JARAMILLO, 2003; TOPALOV, 1984), sobretudo quando se trata de grandes projetos urbanos. Movimentos que exercem pressão e modificam os valores dos imóveis, promovendo hierarquização dos espaços e as características das classes que os ocuparão.

A especulação imobiliária deriva, em última instância da conjugação de dois momentos convergentes: a superposição de um sítio social ao sítio natural; e a disputa entre atividades ou pessoas por dada localização. A especulação se alimenta dessa dinâmica, que inclui as expectativas (SANTOS, 2008a, p.106).

As cidades globais brilham no mapa mundial da maneira que as áreas modernas – lugares de conforto e exatidão – brilham dentro das cidades. Milton Santos (2008b, p.326) orienta a nossa reflexão no sentido da identificação dos fatores endógenos e exógenos que conferem “luminosidade” às cidades.

O Rio de Janeiro se prepara para a celebração de grandes eventos esportivos, Copa do Mundo de Futebol, em 2014, Jogos Olímpicos e Paraolímpicos, em 2016. E a “revitalização”, largamente implementada em outras cidades globais, chega à Zona Portuária, uma área de cinco milhões de metros quadrados, que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco, e Francisco Bicalho. Mediante a Lei Municipal 101/2009, é criada a Operação Urbana Consorciada da Área de Especial Interesse Urbanístico da Região Portuária do Rio de Janeiro, e no intuito de atrair investimentos para o financiamento das obras, o projeto aumentou o potencial construtivo da região e estabeleceu um conjunto de isenções fiscais.

O chamado “Projeto Porto Maravilha” está integrado por várias frentes de ação unidas pelo eixo “revitalização” que, juntamente com outras intervenções, se propõem tornar a cidade um lugar de grandes oportunidades de negócios. Felipe Góes, Secretário de Desenvolvimento e Presidente do Instituto Pereira Passos, afirma que “é uma nova oportunidade de crescimento e desenvolvimento para a cidade, que nos últimos anos sofre com uma demanda reprimida por novos negócios em sua região central” (BOLETIM Porto Maravilha).

A ideia não é nova, vários países - desde 1990 - implantaram projetos deste tipo que, mais recentemente estiveram particularmente ligados à recepção de megaeventos. Embora o Rio de Janeiro tenha a oportunidade de fugir à padronização geograficamente articulada da que fala Harvey (2006) implementando ações que contemplem a riqueza e diversidade da sua configuração socioespacial, o Projeto Porto Maravilha já provoca críticas e receios. Desapropriações (14 imóveis da União na Zona Portuária para construção das *Trump Towers*, por exemplo), marcação de casas pela Secretaria Municipal de Habitação (SMH) para serem demolidas e removidos seis moradores (6 casas no Morro da Providência segundo a planta do programa Morar Carioca), alocação de recursos na construção de

equipamentos desnecessários dentro da favela (Teleférico no Morro da Providência orçada em R\$ 75 milhões), falta de transparência da administração dos recursos obtidos pelas vendas dos Cepacs (CARDOSO, 2013), entre outras.

O Morro da Providência não ficou de fora na proposta do Porto Maravilha. Esta favela, conta a própria história da área, está protegida por abundante legislação que reconhece esta particular plasticidade do seu território. Estes dois elementos poderiam e deveriam imprimir traços próprios ao projeto de revitalização para o centro e zona portuária. Mas a “unificação vertical dos lugares” tem outros planos.

Interessa-nos o fato de estas estratégias iluminarem – a traves de objetos – uma área que se tornou opaca ao longo do tempo (a portuária) e apagarem os processos vitais desenvolvidos em áreas originalmente opacas (Morro da Providência): eis o que o projeto entende por “revitalizar”. Onde há herança cultural, história, resistência, soluções construídas a partir do nada, os processos de “revitalização da cidade pretendida global” substituem as pessoas por objetos (Teleférico, Guia Cultural, Circuitos). Enquanto *espaço opaco*, a favela contrasta com o movimento unificador da macdonalização e da disneyficação da cidade (MUXI, 2004) ou à vocação à mesmice (SANTOS, 2008b).

Essa cidade da exceção encobre sob o imperativo do “bem-estar geral” futuro da cidade e de seus cidadãos as “necessidades” de grupos. Nessa cidade, esta *forma-habitat* (ABREU, 2003) conseguiu heroicamente manter vigência e certa força política. O Morro da Providência, o mesmo que é objeto de valorização histórica, é alvo de estratégias de expulsão com persecução e criminalização do trabalho informal na área.

Como podemos aceitar políticas públicas que expulsam o pobre da sua moradia e retiram o seu único meio de sobrevivência? Fica claro que a Prefeitura deseja sufocar o trabalhador pobre que reside no Centro e empurrá-lo para a periferia. É em contrapartida? A Prefeitura promete uma casa no fim do mundo com o programa Minha Casa Minha Vida – bem longe de todos os serviços dos quais precisamos (saúde, trabalho, transporte, educação, lazer...). Ou então, oferece um aluguel social de 400 reais – que, além de não sustentar nenhuma moradia próxima ao Centro, é suspenso pela Prefeitura quando ela bem entende (Manifesto da Ocupação Guerreiro Urbano, 2010).

Um importante arcabouço jurídico respalda os moradores do morro, o seu direito à moradia, à cidade, à função social da propriedade que ocupam. Na América Latina o Brasil é uma referência na matéria, contudo com uma “simples” marca na casa dos moradores da favela a história volta atrás (estética, expulsão,

saneamento, imagem para o exterior, etc.). O espetáculo absorve à favela. Ele deixa fora os seus construtores, os protagonistas da história; a insere enquanto mercadoria turística e cultural. Desta maneira, pretende-se montar a ilusão de um cenário de igualdade socioespacial, de homogeneização, de apagamento dos conflitos. Assim, a dinâmica “luminosidade-opacidade” se propõe paralelamente extrair valor do espaço opaco, apagando a sua própria essência sob a promessa de inseri-lo nos benefícios da luminosidade conferida ao restante da área. Milton Santos alerta:

Os vetores de modernização são entrópicos. Eles trazem desordem às regiões onde se instalam, porque a ordem que criam é em seu próprio e exclusivo benefício. Mas a eficácia dessa união vertical está sempre sendo posta em jogo; e não sobrevive senão à custa de normas rígidas (SANTOS, 2008b, p.259).

PORTO MARAVILHA NA PISTA DE *PORT VELL* E *PUERTO MADERO*

Os ajustes que levam à reinvenção do espaço valorizado da cidade representam a capacidade de adaptação das cidades à economia globalizada e, em última instância, estão sempre atravessados pela legitimação ou não da ocupação de certos espaços por certos atores em certos momentos da história da cidade. Ao tocar no assunto em entrevista por ocasião da sua visita à cidade de Buenos Aires, a própria Saskia Sassen faz a seguinte observação:

Ese ajuste no es simplemente una decisión, implica toda una revalorización del entramado urbano y un desplazamiento de quienes no entran en esta modalidad [...] Esa red de 40 ciudades globales que surge en los 90 cumple la función de expandir la economía global. No responde a una decisión de los jefes urbanos de esas ciudades (SASSEN, 2011).

Esta afirmação por um lado evidencia a face geralmente ocultada pelos atores hegemônicos que levam adiantes essas transformações: elas implicam um “deslocamento” daqueles que não se encaixam. O que poderia significar a saída de moradores de certas áreas já ocupadas e agora revalorizadas (remoção) assim como “fechamento” futuro (preferentemente simbólico) para o uso coletivo de espaços originalmente vazios (elitização, nova hierarquização espacial). Por outro lado mascara ou minimiza as responsabilidades dos poderes locais em relação às transformações urbanas ao mesmo tempo que outorga ao eixo urbano da

economia global uma noção de organização interna (*rede* das cidades globais), que - ainda existindo ou sendo criada - consideramos que ela não implica um sentido teleológico, uma finalidade a ser construída ou um horizonte de cidade. Nessa “necessidade” de expansão da economia global o fim não é nada, o desenvolvimento é tudo. Novamente Debord “o espetáculo não quer chegar a outra coisa senão a si mesmo”.

Ademais, este tipo de transformações nasce com o olhar da cidade loteada (BARBOSA; LIMONAD, 2003) e visa, portanto, a valorização de fragmentos. Palavras de Sassen.

La ciudad global no es la descripción de toda una ciudad, sino un modelo analítico que trata de captar ciertas dinámicas urbanas estratégicas y los espacios en los cuales éstas se materializan. Así, hay muchas partes de la ciudad que no aparecen en esas dinámicas (SASSEN, 2011).

Isto nos faz refletir pelos menos em três níveis: O primeiro e mais superficial é que os políticos compararam o discurso parcial (mercadológico) das “cidades globais” e se esforçam para que as suas cidades participem do alúvio de benefícios (no melhor dos casos). O segundo é que as cidades estão indo atrás de um modelo de cidade inexistente, em que o modelo (assim como o caminho) se faz, se constrói, e isto não por forças “naturais”. O terceiro nível tem a ver com o grau de ingerência do poder político na dinâmica urbana. Este possui um poder de decisão, sim, uma potencialidade de controle e direção. Nesse caso, nos parece possível detectar uma contradição nas palavras de Sassen, que subestima a função decisória dos políticos nas transformações urbanas que acontecem na lógica da economia globalizada para depois responsabilizá-los pela direção assumida a partir dessas intervenções.

A cidade europeia exerceu fascínio em urbanistas, autoridades políticas, sociedade latino-americana em geral. Paris e Barcelona, são as preferidas. No Rio de Janeiro, estas influências se faziam presentes oficialmente desde o Plano de Beaufort de 1840. Pistas das duas cidades europeias se encontram ao longo dos ideais, discursos e planos urbanísticos propostos para a cidade carioca (também para Buenos Aires).

Ainda parece ser uma garantia de sucesso mencionar alguma dessas cidades como referência para as mudanças locais. Novamente, Felipe Góes, Secretário de Desenvolvimento e Presidente do Instituto Pereira Passos, diz:

Com o Porto Maravilha, uma localização nobre e historicamente importante para a cidade (sítio de sua fundação e principal local de comércio ao longo dos séculos)

volta a receber a atenção merecida. Inspirado em projetos inovadores realizados em zonas portuárias de cidades do exterior como Buenos Aires e Barcelona [...] (BOLETIM PORTO MARAVILHA, 2010).

A imagem de Barcelona foi projetada ao mundo pelas Olimpíadas em 1992 e as transformações por ela iniciadas a converteram em “modelo de sucesso”, exportado e implementado ao redor do mundo. Naquela ocasião a cidade, que havia dado as costas ao porto, se volta para ele e funda um paradigma de integração “porto-cidade”. Para além da experiência de *Port Vell*, se levanta a Barcelona-modelo. Modelo de que? Pergunta-se Delgado (2007). Modelo da nova desordem urbana. Isto a pesar das diferenças positivas que Saskia Sassen encontra nos processos de revitalização do centro e do porto em Barcelona se comparado com outros casos. As deslumbrantes cenografias nasceram da destruição de bairros inteiros considerados obsoletos e hoje convivem com o aumento da miséria, prostituição, exclusão e marginalidade que não conseguiram exilar para a periferia

Unos y otros, políticos e arquitectos, han procurado hacer posible el proyecto de una ciudad “buena chica”, una ciudad bajo control, ejemplar, sosegada, modélica, planificada, previsible... (DELGADO, 2007, p.15)

Sem negar as melhoras no campo dos equipamentos, da qualidade estética da paisagem urbana, dos lugares de sociabilidade, o autor denuncia o interesse especulador e espetacularizador da Administração cuja missão é manter em bom estado o cenário para a vida democrática. Ao analisar o caso de Barcelona, o autor menciona as características que fazem dela uma “cidade moderna”: usurpação capitalista da cidade (especulação massiva), terceirização, falta de interesse em solucionar (nem mesmo aliviar) o crônico problema habitacional, obsessão pela colonização dos bairros que se resistem à “transparência”, o projeto de converter aos usuários da cidade em consumidores, entre outros. A cidade é outra coisa.

Quando Santos (2008a, p.117) analisa o papel dos fluxos financeiros (e de mais-valia) na estruturação do espaço, observa que os resultados não provêm apenas de um jogo de mercado (qual seja a necessidade da economia global), mas também de fatores de uma vontade política, ponto no qual o papel do Estado é decisivo. O Estado brasileiro adere a este “modelo” de cidade e de revitalização das suas áreas?

No caso do Rio de Janeiro a elaboração do I Plano Estratégico da Cidade, era expressão clara de adesão ao modelo Barcelona (mediante contratação de

empresa consultora), de lá veio a consultoria e a direção executiva do Plano. Buenos Aires também estreita laços com Barcelona, desta vez com a administração municipal da cidade catalã por conta da reurbanização da sua área portuária (*Plan Estratégico de Puerto Madero*). Nas duas experiências foi decisiva a assessoria da TUBSA (Tecnologias Urbanas de Barcelona), presidida por Jordi Borja. Este foi para ambas cidades apenas o primeiro pontapé rumo a um conjunto de intervenções públicas, projetos faraônicos, boom imobiliário, realização de megaprojetos privados e disputas por sediar grandes eventos que assegurem posição mais elevada no *ranking* das cidades globais.

Na Buenos Aires da década de 1990 a proliferação de negócios privados na e com a cidade atrai interesses públicos e privados, nacionais e internacionais, federais e municipais ao *porto da cidade*. O que pode ser visualizado no projeto *Puerto Madero*, ele consistiu numa parceria, em primeira instância, entre o Poder Executivo nacional e a antiga municipalidade da cidade de Buenos Aires que deu como resultado a *Corporación Antiguo Puerto Madero*. E o segundo convênio estratégico aconteceu entre a antiga municipalidade da Cidade de Buenos Aires e o *Ayuntamiento* de Barcelona para a elaboração do Plano Estratégico para a revitalização do porto.

Puerto Madero implicó la refuncionalización y comercialización de tierras públicas estratégicas, junto con la atracción de inversionistas privados y empresas desarrolladoras que compraron suelo y construyeron sobre él un entorno de nivel premium dirigido a usuarios corporativos e individuales de alto poder adquisitivo (CUENYA, 2011, p.31).

Passaram vinte anos desde que o Projeto *Puerto Madero* foi gestado e ele, assim como *Port Vell*, é exibido como experiência bem sucedida. Ele foi um projeto ambicioso e conseguiu ser concretizado. Isto não é pouco, diz Cuenya, para um Estado desacreditado enquanto motor de empreendimentos economicamente rentáveis, *Puerto Madero* agregou valor a uma área degradada. Aqui não houve expulsões (por enquanto, já que alguns terrenos próximos só começaram a ser povoados depois do projeto e estão atualmente ameaçados de remoção) e nem o ideal de conjunto de cidade mais ambicioso proposto em Barcelona. Das diversas críticas que se endereçam ao projeto, resgatamos a desenvolvida por Beatriz Cuenya. Ela aponta como principal fracasso do projeto o não retorno ao setor público dos recursos gerados pelos investidores privados com subvenção do Estado Nacional. Não foi cumprido o compromisso de redistribuir os ganhos públicos

para fins sociais. Foram usadas terras do Estado estrategicamente localizadas para sustentar a burocracia da Corporação *Puerto Madero* e um bairro de luxo. A recuperação de mais valias urbanas não ocorreu. Será acaso este o modelo de revitalização que o Estado brasileiro se propõe imitar?

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade do Rio de Janeiro tem condições únicas para se posicionar no mapa das cidades modernas sem renunciar às especificidades que fazem dela o que é e não uma simples reprodução de outras cidades. Os fatores de diferenciação que fazem única uma cidade são apagados no *telos* unificado dos objetos, dos eventos, da imagem. As administrações locais, brasileiras e cariocas, estão renunciando à margem de decisão que lhes foi outorgada pela população para construir e dinamizar uma cidade, um centro, um porto partindo de outros vetores que não os excludentes, os especulativos, os da forma sem conteúdo, os rígidos, e verticais.

Desta análise, ainda que limitada, ressaltamos quatro ideias. Em primeiro lugar, falamos em cidades globais, mas não estamos diante de uma proposta de cidade, mas de fragmentos de cidade que – por funcionais em determinada conjuntura – são atendidos para que, por sua vez, atendam interesses que distam do “bem-estar geral”. Atropela espaços não contemplados nesses fragmentos ao tempo que nega a função social da cidade e sua própria natureza de produção coletiva. Em segundo lugar, o povoamento inicial e a resistência posterior do Morro da Providência – e de outras favelas da cidade – expressam a dinamicidade da vida urbana e a sua plasticidade inclusive quando enfrentada à rigidez das normas econômicas ou jurídicas. Em nome da cidade moderna vem sendo negada a potencialidade desses processos de verdadeira revitalização popular nos morros cariocas. Em terceiro lugar, vemos que o espetáculo urbano mundial não necessariamente apaga ou obscurece um espaço quando este não se adapta aos seus critérios de “transparência”. A revitalização do Porto do Rio de Janeiro e a reurbanização do Morro da Providência indicam uma tendência de *fetichização* da estética, da cultura e da história do lugar, mais de esvaziamento, do conteúdo original, do que propriamente do seu desaparecimento. O Projeto escolhe as imagens ou mensagens que dão a ideia de diversidade, negando a reprodução da escassez e do conflito. Por último, experiências em outras cidades (neste caso Barcelona e Buenos Aires) oferecem pistas sobre o impacto dos projetos de revitalização e a falácia de certos postulados que anulando a cidade (e os seus espaços e fragmentos) enquanto obra, negam – na privatização das decisões e na seletividade dos usos – à cidade aos cidadãos.

PORT AREA AIMED BY A GLOBAL CITY: REFLECTIONS ABOUT THE CASE OF RIO DE JANEIRO

ABSTRACT

Lately, the showbiz-city model has incorporated the port areas to the urban beautifying and renewing circuit. Rio de Janeiro is now following such trend. This text proposes a reflection on the ways in which Rio's port area is being linked to the global city model; the peculiarities of the habitat-slum (favela) in the downtown area and the references that lead the city of Rio de Janeiro in the set-up of the port area revitalizing projects.

Keywords: Global city. Port. Favela.

NOTAS

- ¹ Tratado por Peter Hall, contextualizado e questionado por Arantes (2000) enquanto “mercadorização de um valor de uso civilizatório” com formato americano importado por importantes cidades da Europa exportado depois para América Latina (matriz do planejamento estratégico).
- ² Sem ignorar impacto de projetos posteriores de urbanização e regularização de favelas cariocas (GOMES, 2005, 2006, 2008 e 2010).
- ³ Valladares (2005) exprime a função e relevância da obra de Euclides da Cunha para a própria definição e discurso da época sobre a favela.
- ⁴ Milton Santos classifica como zonas luminosas as que apresentam alto grau de desenvolvimento e se articulam facilmente com outras zonas em nível global e como zonas urbanas opacas (onde vivem os pobres) os lugares onde o desenvolvimento e a própria comunicação com outras regiões é dificultada, mas constituindo espaços da criatividade, do aproximativo.

REFERÊNCIAS

ABREU, M. de A. Da habitação ao hábitat: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. *Revista Rio de Janeiro*. nº 10 , maio-ago, 2003.

ABREU, M. de A. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio/Zahar, 1997.

ANDREATTA, V. Rio de janeiro: planes de ordenación y orígenes de la urbanística carioca. *Revista Iberoamericana de Urbanismo*. nº 01. Barcelona, 2009.1. ISSN: 2013-6242. Pags 15-26.

ARANTES, Otilia; VAINER, Carlos; MARICATO, Erminia. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

BARBOSA, J. L.; LIMONAD, E. Entre o ideal e o real: rumo à sociedade urbana. *GEOUSP Espaço e Tempo*. São Paulo, v. 13, p. 87-103, 2003.

BOLETIN PORTO MARAVILHA. Nº 1, 2010. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/conteudo/revistas/Boletim%20do%20Porto%201%20web.pdf>

BOTELHO, A. *Tese de Doutorado*. O financiamento e a financeirização do setor imobiliário: uma análise da produção do espaço e da segregação sócio-espacial através do estudo do mercado da moradia na cidade de São Paulo. Doutorado em Geografia, USP, 2005.

CARDOSO, I. C. da C. *Onde estão os recursos da venda dos CEPACS?* Publicado em junho, 2013. Disponível em: <http://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/?s=CEPACS>

CARVALHO, M. de. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, v. 14, n. 4, p. 70-82, 2000.

CARVALHO, Mônica de. Cidade Global: anotações críticas sobre um conceito. *São Paulo em Perspectiva*. São Paulo, v. 14, n. 4, p. 70-82, 2000.

COCCO, G. *Trabalho e Cidadania. Produção e direitos na era da globalização*. São Paulo: Cortez, 2000.

CUENYA, B. Empresarialismo, economía del suelo y grandes proyectos urbanos: el modelo de Puerto Madero en Buenos Aires. *REVISTA EURE*. vol 37, nº 111, maio, 2011.

DEBORD, G. *A sociedade do espetáculo: comentários sobre a sociedade do espetáculo*. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DELGADO, M. *La ciudad mentirosa. Fraude y miseria del "modelo Barcelona"*. Madrid:

ENGELS, F. *A situação da classe trabalhadora na Inglaterra*. Porto: Afrontamento, 1975.

FREIRE, A; L OLIVEIRA, L. L. *Novas memórias do urbanismo carioca*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2008.

GOMES, M. de F. C. M. Cidadania e espaço público numa experiência de política de urbanização de favelas. IN: RAMOS, M. H. Rauta. *Metamorfoses Sociais e Políticas Urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

GOMES, M. de F. C. M. Política de Habitação e sustentabilidade urbana. In: GOMES, M. F. C. M & PELEGRINO, A. I C.. (Orgs.). *Política de Habitação Popular e Trabalho Social*. 1º ed. Rio de Janeiro: DP&A, 2005.

GOMES, M. de F. C. M.; BARBOSA, M. J. de S. (Orgs). *Cidade e Sustentabilidade: mecanismos de controle e resistência*. Rio de Janeiro: Terra Vermelha, 2010.

GOMES, M. de F. C. M.; PELEGRINO, A. I. de C; FERNANDES, L. L; MAIA, R. S (Orgs). *Interlocuções urbanas: cenários, enredos e atores*. Rio de Janeiro: Arco Iris, 2008.

GOMES, M. de F. C. M.; PELEGRINO, A. I. de C; FERNANDES, L. L; REGINENSI, C. *Desigualdade e exclusão nas metrópoles brasileiras: alternativas para seu enfrentamento nas favelas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: HP Comunicação Editora e Arco Íris Editora, 2006.

GONÇALVES, R. S. *Favelas do Rio de Janeiro*. História e direito. Rio de Janeiro: Pallas: Ed.PUC-Rio, 2013.

HARVEY, D. *A Produção do Espaço Capitalista*. Trad. Carlos Szlak. São Paulo: Annablume, 2006.

HARVEY, D. *Condição pós-moderna. Uma pesquisa sobre as Origens da Mudança Cultural*. Trad. Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 1992.

HARVEY, D. Tenda da Reforma Urbana. *Fórum Social Mundial*. Conferência. Belém, 29 de janeiro de 2009. Disponível em: <www.observatoriodasmetrolopes.net>. Acesso em: mar. 2010.

IBGE. *Censo Demográfico*. Brasil: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, anos 2000 e 2010.

JARAMILLO, S. *Los fundamentos económicos de la Participación en Plusvalías*. Bogotá y Cambridge: Ed. Universidad de los Andes/Lincoln Institute of Land Policy, 2003.

KOWARICK, L. *A espoliação urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1979

LOJKINE, J. *O estado capitalista e a questão urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

Los Libros de la Catarata, 2007.

MANIFESTO DA OCUPAÇÃO GUERREIRO URBANO, 2010. Disponível em: <http://passapalavra.info/2010/12/33070>

MARICATO, E. *Metrópole na periferia do capitalismo*. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MARTINS, J. de S. *Exclusão social e a nova desigualdade*. São Paulo: Paulus, 1997.

MARX, K. *El Capital. Crítica de la economía política*. 2 ed. Libro III/Tomo III (a); Libro I, Tomo III (b). Madrid: Ediciones Akal, 2000.

MUXI, Z. *ENTREVISTA*. Barcelona, 2004. Disponível em: www.cafedelasciudades.com.ar. Acesso em: ago. 2009.

MUXI, Z. *La arquitectura de la ciudad global*. Barcelona: Gustavo Gili, 2004.

RAMOS, M. H. R. *Metamorfoses Sociais e Políticas Urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A, 2002.

RODRIGUES A. M. A Cidade Como Direito. *IX Coloquio Internacional de Geocrítica, Los Problemas Del Mundo Actual. Soluciones y Alternativas Desde La Geografía y Las Ciencias Sociales* Porto Alegre, maio-jun, 2007.

SANTANA, R. N. do N. *Tese de Doutorado*. Metamorfoses Cidades: Constituição Do Urbano, Disputas Territoriais e Segregação Sócio-Espacial em São Luís/Maranhão/ Brasil. UFRJ, 2003.

SANTOS, M. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 4º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008b.

SANTOS, M. *A Urbanização Brasileira*. 5º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008a.

SANTOS, M. *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-científico informacional*. 5º ed. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2008c.

SASKEN, S. *ENTREVISTA*. Publicada em Revista Teina, abril. 2011. Disponível em: <<http://www.revistateina.org>>. Acesso em: jun. 2011.

SASSEN, S. *The Global City*. New York, London, Tokyo Princeton/ NJ: Princeton University Press, 1991.

TOPALOV, C. *Ganancias y rentas urbanas. Elementos teóricos*. Madrid: Siglo XXI Editores SA, 1984.

VAINER, C. *Cidade de Exceção: Reflexões a partir do Rio de Janeiro*. Ippur, 2011. Disponível em: <http://pfdc.pgr.mpf.gov.br>. Consultado em: Março, 2011.

VALLADARES, L. do P. *A invenção da favela: do mito de origem a favela.com*. Rio de Janeiro: Editora FGV, 2005.

ZALUAR, Alba; ALVITO, Marcos (Orgs). *Um Século de Favela*. 3 ed. Rio de Janeiro, FGV, 2003.