

POLÍTICA PÚBLICA COMO OBJETO DE FOMENTO PARA O DESENHO URBANO: O CASO DA REVITALIZAÇÃO DO PORTO MARAVILHA

Data de submissão: 14/04/2023

Data de aceite: 02/05/2023

Raquel Ferraz Zamboni

Arquiteta pela Universidade Presbiteriana Mackenzie – Brasil
Pesquisadora convidada no Laboratório de Estratégias Projetuais (LABSTRATEGY FAUMACK) – www.lab-strategy.com.
São Paulo – SP / <http://lattes.cnpq.br/8123610848283631>

Carlos Andrés Hernández Arriagada

PhD. em Arquitetura e Urbanismo, Pós-Doutorado (2019-2020) /pelo Instituto de Estudos Avançados da Universidade de São Paulo (IEA-USP). Pesquisador e Professor na Universidade Presbiteriana Mackenzie em Arquitetura e Urbanismo.
Responsável pelo Laboratório de Estratégias Projetuais – (LABSTRATEGY FAUMACK) – www.lab-strategy.com.
São Paulo - SP. / <http://lattes.cnpq.br/8524575047516193>. <https://orcid.org/0000-0002-7740-4455>.

Giovana Letícia Hernández Arriagada

Doutora. Biomédica e Micologista pelo Instituto de Medicina Tropical de São Paulo (HC/FMUSP), Dra. em Ciências pela Universidade de São Paulo /USP - Professora Pesquisadora Convidada (LABSTRATEGY FAUMACK), www.lab-strategy.com / Curriculum Lattes: <http://lattes.cnpq.br/6078884898015604>

RESUMO: Introdução – Os portos consolidam seus espaços e criam seu entorno a partir de suas atividades, a cidade pode pertencer ou não a este espaço, tornando a relação cidade-porto fragilizada. O Rio de Janeiro é um dos primeiros portos do Brasil, sendo porta de entrada para colonos, escravos e manufaturados, mas também escoadouro de suas riquezas naturais. A região portuária ao longo dos anos tornou-se mais que um ponto de transbordo e movimentação, mas o centro das atividades econômicas de futuras cidades. **Objetivo** – Com o passar dos séculos, as diferentes propostas de urbanização da cidade do Rio de Janeiro chegaram no projeto de reestruturação de sua Zona portuária, denominado de Porto Maravilha. A partir da comunicação de agentes que atuam no território, políticas públicas de desenvolvimento urbano e a necessidade de analisar diferentes cenários que relacionam o desenvolvimento portuário com a integração da cidade, analisamos a formação territorial e seus desenhos urbanos com as políticas aplicadas e sua atual situação, reconhecendo a potencialidade da Hinterlândia da dinamização do seu espaço. **Método** – Associando o levantamento qualitativo e

quantitativo a partir da revisão bibliográfica com a visita de campo, é possível estabelecer as impressões do projeto urbano do porto maravilha associado as políticas públicas aplicadas na região. **Conclusões** – A partir das percepções pessoais do terreno e de diferentes níveis de análise foi possível estabelecer estratégias que visam uma melhor compatibilidade entre instrumentos urbanísticos, gestão e legislação aplicada ao território, reestabelecendo a zona de hinterlândia do porto e retomando a conexão cidade-porto.

PALAVRAS-CHAVE: Zona portuária, gestão urbana, desenvolvimento territorial.

PUBLIC POLICY AS A FOMENT OBJECT FOR URBAN DESIGN: THE CASE OF THE REVITALIZATION OF “PORTO MARAVILHA”

ABSTRACT: Introduction - Ports consolidate their own spaces and create their vicinity deriving from their activities. The cities may or may not belong to those spaces, in which case the relationship port-city is weakened. The Rio de Janeiro port was one of the first ports in Brazil, being the gateway for all of settlers, slaves and manufactures, whilst also being an outlet for the country’s natural resources. The portuary region developed, over the years, into more than just a transshipment point, becoming the economical epicenter of future cities. **Objective** - As centuries went by, the many urban development proposals of the city of Rio de Janeiro culminated in the Portuary Zone’s (named “Porto Maravilha”, which means “Marvelous Port” in Portuguese) restructuring project. Stemming from the dialogue between acting agents in that area, the urban development public policies and the need to analyze different scenarios that connected the Portuary Zone’s development with its integration with the city, we shall analyze the territorial development and its urban design and their relation to the applied policies in the scheme of the current situation, recognizing the potential of the port’s Hinterland for making the urban spaces more dynamic. **Method** - Relating the quantitative and qualitative surveys under the optic of the bibliographic and on-field studies, it is possible to establish a perspective about the Marvelous Port’s urban project associated with the public policies that affected the region. **Conclusion** - It was possible, given the personal perspectives and different levels of analysis around the terrain, to establish strategies that aim to better the compatibility between the urbanistic instruments, public governance and the applicable law to the Portuary Zone and its surroundings, in order to reestablish its hinterland and renewing the connection between city and port.

KEYWORDS: Port zone, urban management, territorial development.

1 | INTRODUÇÃO

Em 1565 a cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro é fundada por Estácio de Sá, com intuito de melhorar a segurança territorial para os portugueses, desarmando colonizadores franceses e a área da baía que dominavam. Até 1567 permaneceu o conflito, logo em seguida a cidade foi transferida para o Morro do Castelo devido à boa infraestrutura e as condições de segurança, o que garantia o poder e o domínio português (FERREIRA e FRIDMAN, 1997).

Segundo CARDOSO, et al. (1987), a transferência do mercado de escravos do centro da cidade (Rua Direita) para o Valongo foi decisiva para transformar o Cais num polo

central de comércio de escravos. Esta inferência resultou num sistema de transporte entre a região e os bairros permitindo a expansão das atividades comerciais no local. O processo de urbanização começou a partir do aumento da produção agrícola e das atividades comerciais, tornando a cidade do Rio de Janeiro num entreposto comercial sendo antes considerado apenas um escoadouro da produção de insumos. Portanto, o porto do Rio de Janeiro não dependia apenas da produção local, mas de toda sua atividade comercial (FERREIRA e FRIDMAN, 1997).

Enquanto o porto do Rio se tornava o principal entroncamento comercial com a metrópole, a cidade se expandia econômica, física e demograficamente, tornando-se em poucas décadas, para o Império colonial português, uma espécie de “centro político, administrativo e militar para o Atlântico Sul”. (Costa e Gonçalves, 2020, pg. 55).

Promovida por Pereira Passos, a primeira renovação urbanística do Rio de Janeiro foi realizada ainda no século XIX devido ao desenvolvimento da região baseado na política interna brasileira e na economia mundial. No panorama brasileiro é importante notar como a cidade esteve conectada com as diversas fases do país, desde sua época colonial, a vinda de Dom João para o Brasil e a extinção do tráfico de escravos como movimentos que formem esta nova sociedade (ANDREATTA, 2006).

Com intuito de recuperação da área portuária e considerando o potencial imobiliário da região e sua geografia, em 1980, surgiram as primeiras discussões voltadas para recuperação do porto. Em 1987, devido à política de privatização do Governo Federal, transfere-se para a iniciativa privada a responsabilidade pelo movimento de cargas do porto com propósito de trazer maior modernização para infraestrutura portuária. A partir desta mudança a Companhia Docas Rio de Janeiro assumiu o papel de operador concessionário, percorrendo novas discussões para a revitalização portuária (ANDREATTA, 2006).

A partir das novas concessões, o cais da Gamboa foi aos poucos tendo suas atividades transferidas para outros locais, a cidade foi se apropriando de alguns espaços que apesar de degradados, constavam como pontos importantes para sua formação histórica, por serem peças do patrimônio edificado no período imperial e por apresentarem características da arquitetura industrial portuária. Nos anos 2000 a prefeitura realizou algumas intervenções em áreas adjacentes do porto, como a Cidade do Samba, um novo espaço destinado para esportes, porém sem outras frentes apoiando a revitalização da região do porto (ANDREATTA, 2006).



Figura 01: Mapa da área de especial interesse urbanístico do Porto Maravilha.

Fonte: Imagem do próprio autor.

Em 2009 o Prefeito Eduardo Paes definiu o projeto Porto Maravilha, neste mesmo ano tivemos a criação da área de especial interesse urbanístico (AEIU), conforme observado na figura 01, tratando-se de uma área incorporada sob um regime específico conforme ações de políticas públicas de desenvolvimento urbano. A Área Especial de Interesse Urbanístico é destinada a projetos de reestruturação ou estruturação, assim como revitalização urbana (GOVERNO RJ).

O projeto Porto Maravilha atua na reestruturação da Zona Portuária do Rio de Janeiro, o plano consolidado pela Companhia de desenvolvimento urbano da Região do Porto Maravilha (CDURP) a partir de uma sociedade de economia mista com ações que envolvem o poder público e a iniciativa privada, visam um modelo de operações consorciadas (OUC) com o objetivo de alcançar transformações urbanísticas que invistam na infraestrutura e na requalificação dos espaços; A partir da delimitação de uma área de especial interesse urbanístico (AEIU), permite-se um programa que reconecte o borde costeiro da Baía de Guanabara com o restante da cidade, reestruturando as atividades costeiras e portuárias, possibilitando novas integrações no espaço, uma nova urbanidade, gestão e ordenação territorial. (PORTO MARAVILHA, 2022).

A interação entre agentes que atuam no território, associados a políticas públicas de desenvolvimento e a necessidade de criação de novos cenários que agreguem o desenvolvimento portuário em relação a reconexão com a cidade, permite reestabelecer a hinterlândia do porto, local denominado como a área de influência das atividades portuárias,

caracterizado pelo seu potencial de carga e infraestrutura de transporte, com objetivo de retomada da dinamização do território.

Segundo Galhardo (2017), promovendo novos instrumentos capazes de oferecer diferentes forma de captação de recursos para implementação do modelo financeiro em função do projeto do porto, ocorre a flexibilização do uso e ocupação do solo, mudanças de zoneamento e do potencial adicional de construção, antes não previsto no plano diretor da cidade. A operação urbana consorciada chega para efetivar estas novas ações na região do Porto Maravilha.

A Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009, estabelece diretrizes e instrumentos de atuação na região, a partir de ações visando a atração de maiores investimentos no território e reestruturando novos modelos econômicos, com intuito da flexibilização de caráter urbanísticos. Essas ações são colocadas em prática a partir da captação de recursos necessários para os desenvolvimentos de obras pelo Certificado de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), título emitido pela prefeitura, negociada na bolsa de valores e vinculada a captação contingenciada de recursos. (GONÇALVES E COSTA, 2020).

Em conjunto com esta lei, também foi promulgada a Lei Complementar nº 102 de 23 de novembro de 2009 oficializando-se o modelo político-administrativo do território para uma forma mista, delegando ao setor privado responsabilidades antes atribuídas ao setor público, gerindo e implementando novas obras na região portuária, a administração de recursos patrimoniais e financeiros referentes ao projeto do Porto Maravilha.

A partir da Lei Complementar nº 102 de 23 de novembro de 2009 oficializa-se o modelo político-administrativo do território de forma mista, delegando ao setor privado responsabilidades antes atribuídas ao setor público, delimitando a CDURP a atuar nas obras previstas na região portuária. (PORTO MARAVILHA, 2022). Os títulos vendidos através das Cepacs para financiamento destas obras adquirem “O direito de construir além dos limites normais em áreas destinadas a ampliação da infraestrutura urbana”. (GONÇALVES E COSTA, 2020).

A partir da análise do Projeto Porto Maravilha, voltado para recuperação e melhoria da Zona Portuária do Rio de Janeiro, buscando integrá-la com o restante da cidade, associado as visitas de campo em janeiro e junho de 2022, levantamos a seguinte hipótese: “O projeto do Porto Maravilha foi um sucesso na prática teórica, mas apresentou falhas em sua execução territorial, não apresentando compatibilidade entre desenho urbano, gestão, instrumentos urbanísticos e legislação aplicada a este território.

2 | REFERÊNCIAL TEÓRICO

Em busca de aprofundar a relação de estruturação da cidade do Rio de Janeiro, Costa e Gonçalves (2020), retratam o processo do desenvolvimento capitalista associado

à evolução do sistema portuário do Rio de Janeiro, mostrando desde seu primeiro processo de incorporação e reincorporação da região a partir da criação do porto no final do século XVI. A partir da preocupação territorial em como consolidar um local com sistema de consumo, distribuição, troca e circulação, criou-se o que se delimita a “zona portuária”, sendo um espaço para produção, exportação e importação que se consolidou até os dias de hoje.

Nas últimas décadas, o modelo urbanístico descrito vai apresentando sinais claros de esgotamento [...]. É nesse contexto que se modifica a dinâmica do mercado imobiliário do Rio de Janeiro, por meio do renovado incremento da procura de imóveis na região central, o que coloca em evidência o potencial de reintegrar a antiga Zona portuária como espaço de moradia e prestação de serviços. (COSTA e GONÇALVES, 2020, pg. 87).

Discorrer sobre a Zona Portuária do Rio de Janeiro é falar também dos Bairros da Saúde, da Gamboa e Santo Cristo, de uma época que surgiram numa geografia própria e original da região que com o decorrer dos anos passou por modificações da paisagem e da infraestrutura urbana devido as obras portuárias. Não apenas o espaço construído, mas os volumes transfiguraram ao longo dos séculos, alterando a paisagem primitiva, porém principalmente as obras que alteraram a natureza e reordenaram a geografia, trazendo uma nova fisionomia para cidade.

Os primeiros povoadores tiveram dificuldade em transformar o meio ambiente e torná-lo habitável como cidade, num período de escassos recursos tecnológicos. A cidade em si cresceu lentamente, demorando três séculos para extravasar o núcleo central. Até mesmo os bairros que constituem a área de estudo (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), foi ocupado nos primórdios do séc. XVII, porém efetivamente urbanizado ao longo do século XIX.

Embora ao longo de sua história sua economia se tenha voltado essencialmente para o comércio de exportação e importação por via marítima, o Rio de Janeiro não dispunha, até o início do século XX, de uma estrutura portuária que correspondesse ao ritmo de suas atividades comerciais de longo curso e de cabotagem. (CARDOSO, E. et al, 1987, pg. 57.)

A partir dos processos de desenvolvimento do projeto urbano e com a expectativa da reestruturação portuária aliada a transformação urbana, Verena Andreatta organiza 6 casos de sucesso da revitalização de áreas portuárias, na qual tiveram seus portos reestruturados para uso comercial e turístico, reconvertendo suas zonas portuárias em centros vitais de atração que oferecem qualidade urbana associada a serviços de cultura e lazer.

O porto maravilha tem, entre seus objetivos, a intenção de fazer a cidade retornar ao seu próprio eixo, com a conseqüente revalorização do centro e da região portuária que reflita, inclusive em maior adensamento populacional (ANDREATTA, 2010, pág. 222.).

Andreatta também aborda os planos a partir dos processos de desenvolvimento do projeto urbano e com a expectativa da reestruturação portuária aliada a transformação urbana, em seu livro “Cidades Quadradas, Paraísos Circulares”, três planos urbanísticos que constituem as origens do urbanismo no Rio de Janeiro, o relatório de obras de Beaurepaire- Rohan de 1843, relatórios da comissão de melhoramentos (1875-1876) e o plano de reforma da cidade do Prefeito Pereira Passos, na iminência de analisar o reflexo do pensamento ocidental da época e o modo como a cidade se adaptou, trazendo ao público uma modalidade histórica do urbanismo, assimilando de forma histórica a construção da cidade com a urbanização. A partir de uma análise metodológica, os planos analisados são intervenções que derivam das necessidades do momento, como o crescimento acelerado, omissão das condições sanitárias, descontrole urbanístico e a precariedade das condições econômicas e sociais.

3 | METODOLOGIA

Para entendimento do projeto Porto Maravilha, foram adotadas análises quantitativas e qualitativas em busca de reconhecer o território, consistindo num aprofundamento bibliográfico de formação da região associado as visitas de campo no local e analisando o processo histórico do Rio de Janeiro.

O processo metodológico está relacionado, com o reconhecimento de áreas que possam definir o tecido urbano a partir da identificação de indicadores que constituem o território, entendendo a dinâmica do porto e sua área de influência, na figura 02, observamos as áreas operacionais do porto.

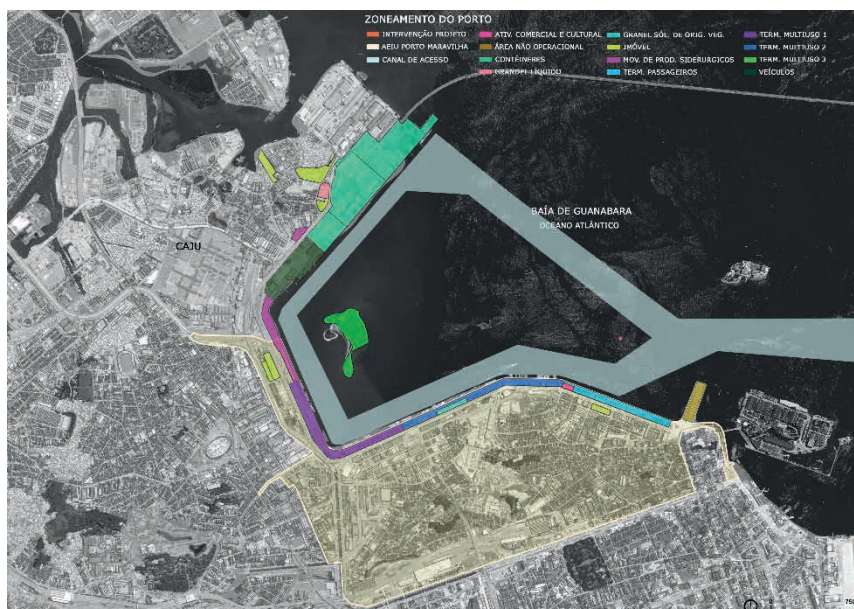


Figura 02: Zoneamento do Porto do Rio de Janeiro.

Fonte: Imagem do próprio autor.

Percorrendo o entorno da área de operação do porto do Rio de Janeiro identificamos a relação da Zona portuária com a cidade a partir do projeto de revitalização na Av. Rodrigues Alves (atual orla Pref. Luiz Paulo Conde), entres os trechos da Praça Mauá e a Rua Rivadavia Corrêa, podemos observar diferentes dinâmicas territoriais, na qual não se integram com a borda costeira devido as atividades do Porto e a inexistência de áreas que desafogam este cenário.

O levantamento foi feito através de uma caminhada durante período diurno e noturno, figura 03, também foi possível realizar a visita de carro, entendendo a relação do pedestre e do automóvel na região. A investigação do território tem o intuito de sentir as diferentes dinâmicas urbanas que a região tem a oferecer e sentir a necessidade do que falta para melhorar as relações entre o borde costeiro e a cidade.



Figura 03: Percurso da Visita.

Fonte: Imagem do próprio autor.

A percepção pessoal permitiu levantar os pontos positivos e negativos do projeto porto maravilha e as necessidades de novas implementações na região, de modo a ordenar a reestruturação territorial e reconquistar a relação cidade-porto.

O trajeto percorreu a Praça Mauá com sentido para Via Binária do Porto chegando até a nova rodoviária, sendo observado as novas obras viárias pela Av. Rodrigues Alves e os novos acessos ao Porto do Rio de Janeiro. Expandindo a rota seguimos pela Av. Francisco Bicalho e depois pela Av. Presidente Getúlio Vargas, uma das vias mais movimentadas do Rio de Janeiro e na qual encontra-se a estação Centra do Brasil, o percurso seguiu para

a Av. Rio Branco, retornando para o ponto inicial do Pier Mauá. Na tabela 01 conferimos alguns locais da visita listados no mapa da figura 03 e suas impressões.

	<p>1. PRAÇA MAUÁ</p> <p>O projeto de revitalização da Praça Mauá integra a via binária, com o complexo de Museus (Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio), com a Avenida Rio Branco. Observamos a falta de mobiliário urbano protegido e de melhores áreas de permanência. A noite a praça vira um ponto de encontro de jovens e adultos para algumas horas de lazer e atividades físicas.</p>
	<p>2. ORLA PREF. LUIZ PAULO CONDE</p> <p>A orla do porto próximo aos armazéns e as paradas dos navios não apresentam boa urbanidade, a área de permanência são praças secas que não atraem turistas. Sua relação com o borde não existe devido ao bloqueio das atividades portuárias.</p>
	<p>3. LARGO DE SÃO FRANCISCO DA PRAINHA (Rua Sacadura Cabral)</p> <p>Nas proximidades do Porto Maravilha encontramos o Largo da Prainha, área boêmia e de restaurantes na proximidade do porto. Por ser um pouco afastado e mal sinalizado, acaba não ganhando devido destaque. Após o horário comercial, o horário para chegar ao Largo é vazio, escuro e maioria dos estabelecimentos encontram-se fechados.</p>
	<p>4. VIA BINÁRIO DO PORTO</p> <p>A região não apresenta boa caminhabilidade e suporte para uso urbano, os empreendimentos do entorno não apresentam conectividade com as novas propostas imobiliárias e culturais. Este cenário segue até a nova rodoviária.</p>
	<p>5. CIDADE DO SAMBA (Percurso da Rua da Gamboa)</p> <p>Região deserta com pouca infraestrutura e má sinalização. A Noite o local é deserto não apresentando segurança para o pedestre.</p>
	<p>6. NOVA RODOVIÁRIA E PÇ. MAL. HERMES</p> <p>A região toda encontra-se em obras, terrenos vazios que irão receber os novos empreendimentos autorizados pelas CDURP e pelo incentivo das CEPACS. Por conta da reestruturação do território a parte viária encontra-se confusa e mal sinalizada.</p>

Tabela 01 – Levantamento de Campo

Fonte: Imagem do próprio autor.

Associado ao processo de análise territorial conseguimos levantar os equipamentos culturais, de lazer e esporte, figura 04. Dentro da área de especial interesse é perceptível poucas unidades, caso ocorra um incentivo de ocupação demográfica, é necessário pensar em novas infraestruturas complementares na região



Figura 04: Mapa equipamentos culturais, lazer e esporte da região do porto.

Fonte: Imagem do próprio autor.



Figura 05: Mapa saúde e educação da região do porto.

Fonte: Imagem do próprio autor.

Os indicadores de saúde e educação, figura 05, mostram poucas unidades na região de influência, acarretando o mesmo problema questionado na análise anterior referente a equipamentos que existem na região e apresentem capacidade suficiente de atender a nova demanda de projetos.

Apesar dos novos incentivos pela área de zona mista, alguns gabaritos deveriam ser repensados de modo a não separar a cidade a partir do novo desenho urbano, pois determinando um potencial de construção associado a um gabarito alto, em vez de incluir novamente a cidade excluiremos novamente a região. Na figura 06, observamos os gabaritos adotados pela CDURP.

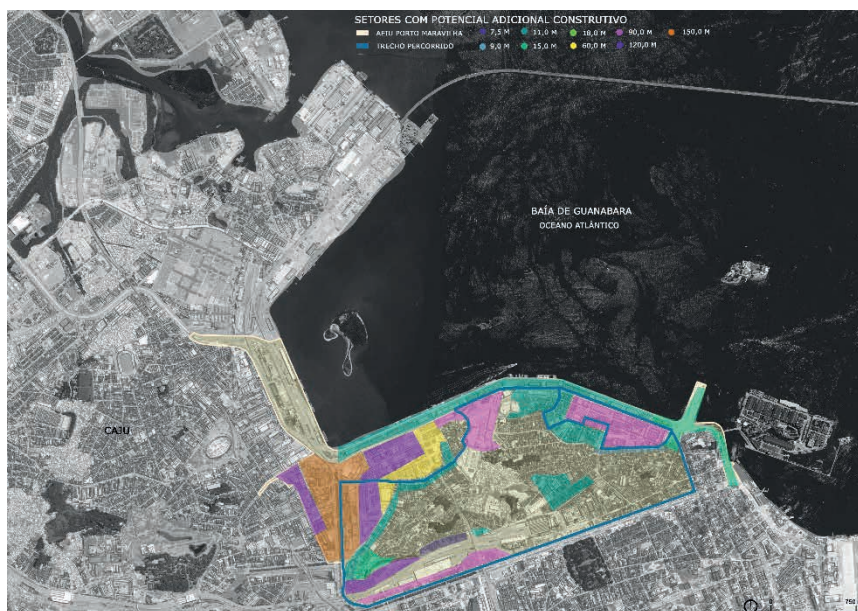


Figura 06: Setores com potencial adicional construtivo

Fonte: Porto Maravilha. Disponível em: https://portomaravilha.com.br/tabela_faixas

4 | RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da visita de campo e dos dados levantados conseguimos determinar três perguntas norteadoras com base na hipótese levantada:

1. Qual a influência de políticas público privadas na ordenação territorial?
2. Como o desenho urbano integra planos estratégicos e a legislação vigente como uma área de aplicabilidade de duas ações distintas?
3. De qual forma poderia se estabelecer a hinterlândia entre a borda costeira e a cidade do Rio de Janeiro?

A estruturação de perguntas norteadoras e da resolução da hipótese apresentada

neste trabalho permitiu identificar dois eixos estratégicos para reconversão da Zona portuária. As estratégias econômicas e urbanas, promovem ações no território e iniciativas que permitam a recuperação do seu espaço, na figura 07, observamos as estratégias aplicadas no território de estudo:

1. Estratégias econômicas: a. Otimização e integração dos espaços: a1. Reconversão econômica dos antigos galpões abandonados em uso misto; a2. Criação de objetos híbridos capazes de concentrar e irradiar dinâmicas econômicas; a3. Criação de objetos culturais articulados aos existentes; a4. Melhorar o sistema de logística; a5. Melhorar os acessos por transporte público para a região; b. Geração de empregos: b1. Formação de novos profissionais com a criação do polo econômico; c. Redes de inovação: c1. Áreas de formação educacional e reestruturação comercial; c2. Infraestrutura para moradores; d. Integração econômica mútua: d1. Incentivo ao turismo e comércio; valorização da imagem do espaço.

2. Estratégias urbanas: e. Continuidade de fluxos: 1e. Interligação de zonas econômicas; f. Valorização urbana: f1. Potencialização de atividades culturais e educacionais nas áreas lindeiras ao parque; g. Reciclagem urbana: g1. Consolidação do centro urbano e recuperação de áreas degradadas; h. Manifestações: h1. Promoção de eventos culturais ao longo do parque; i. Conexão otimizada: i1. Implantação de eixos nodais que permitam a conexão entre diferentes áreas da cidade; j. Reconquista urbana: j1. Reconversão econômica, cultural, educacional, urbana e turística. (LABSTRATEGY, et al. 2022).

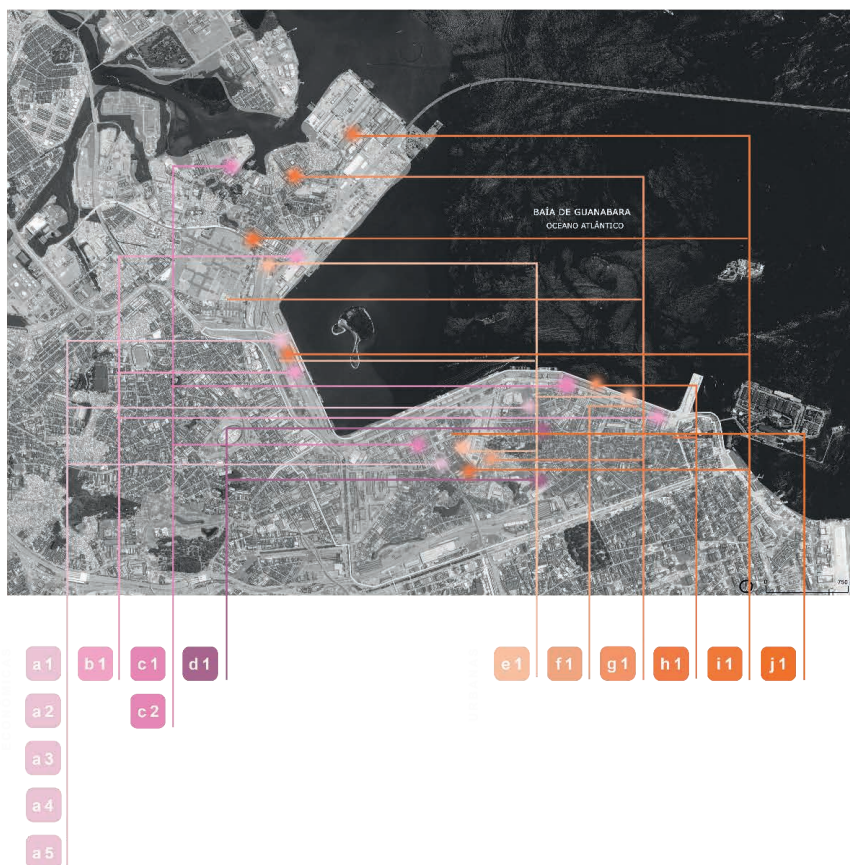


Figura 07 – Mapa de estratégias

Fonte: Imagem do próprio autor.

As estratégias atuam num macro território de modo a auxiliar os processos de revitalização da borda costeira relacionada a arquitetura e aos espaços urbanos. Apresentando como norteador a planificação direcionada para ações que viabilizem propostas, indiquem recursos e executem transformações (HERNÁNDEZ, 2012).

As ações estratégicas ultrapassam a região determinada como área de especial interesse urbanísticos devido ser uma área de expansão das atividades portuárias denominada de hinterlândia. No caso a área especial deveria ser prolongada até o final do caju (chegando no estaleiro Inhaúma) com objetivo de promover melhor reconexão territorial e analisar a influência das demais áreas vizinhas na consolidação deste espaço.

5 | CONCLUSÃO

A partir de uma análise metodológica e da aplicabilidade de estratégias projetuais, discorreremos a importância de usar elementos econômicos e urbanos associados que possibilitem conciliar a arquitetura e seus espaços residuais em áreas da borda costeira que necessitam retomar a sua hinterlândia.

Ao compreender a relação entre os diferentes componentes da orla costeira e suas estruturas, as estratégias projetuais visam revitalizar o espaço, desde que, com base na coleta de dados e discussões de pesquisa, cenários possam ser simulados para melhor compreender as propostas urbanas e fornecer melhor esquema de soluções e preencher as deficiências óbvias da sua implementação.

A partir da análise do projeto do Porto Maravilha, voltado para recuperação e melhoria da Zona Portuária do Rio de Janeiro, entendemos que apesar das novas setorizações e incentivos propostos pela prefeitura, existem áreas desconexas com a proposta de reconectar a cidade com a zona costeira, apesar do projeto buscar a dinamização da região e integrá-la com o restante da cidade, buscando diferentes funcionalidades na região.

O levantamento bibliográfico e a pesquisa de campo realizada permitiram observar que o porto do Rio de Janeiro ao longo dos últimos anos sofreu com a desvalorização urbana e socioeconômica da região, com tentativas falhas de revitalização do local e de integração da infraestrutura portuária com a cidade.

A pesquisa mostra a necessidade de uma revisão na política público privada que atua como forma de instrumento no porto, apresentando novas formas de ordenar os próximos investimentos e desenvolver uma melhor rede conectiva na área central. O novo desenho urbano irá proporcionar melhor relação entre pedestres, automóveis e a rede de infraestrutura voltada para a mobilidade do local.

A retomada da região central deve incluir a zona portuária novamente a cidade, de forma não excludente, a região demarcada como área de especial interesse deve transmutar no território, apresentando margens perimetrais que se reconectem com a cidade em vez de isolá-la.

REFERÊNCIAS

ANDREATTA, Verena. Cidades quadradas, Paraísos circulares: os planos urbanísticos do rio de janeiro XIX. Rio de Janeiro: Maud Editora Ltda, 2006.

ANDREATTA, Verena. Porto Maravilha Rio de Janeiro + 6 casos de sucesso de revitalização portuária. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2010.

BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos: Um Hausmann Tropical: a renovação urbana da cidade do rio de janeiro no início do século XX. Rio de Janeiro: Biblioteca Carioca, 1992.

CARDOSO, E. et al. História dos Bairros: Saúde, Gamboa e Santo Cristo. Ed. Index, Rio de Janeiro, 1987.

CARDOSO, I. C. C.; SILVA, C. R. A dinâmica capitalista da operação urbana consorciada do porto do rio: Flexibilização da legislação urbana, apropriação privada do fundo público e financeirização da terra urbana. *Libertas (UFJF. Online)*, v. 13, p. 00-00, 2013.

CONSTANTE, Jonas Mendes; SEABRA, Fernando; SANTOS, Silvio dos; MACEDO, Reynaldo; TEIXEIRA, Sergio Grein; VALENTE, Amir Mattar; MONTENEGRO, Luis Claudio Santana. Introdução ao planejamento portuário. São Paulo: Aduaneiras, 2016.

FERNÁNDEZ GÜEL, JOSÉ MIGUEL. Planificación Estratégica de Ciudades: nuevos instrumentos y procesos. Editora Reverté. Barcelona, 2006.

FRIDMAN, Fania; FERREIRA, Mário Sérgio Natal. Os portos do Rio de Janeiro Colonial. In: Encuentro de geógrafos de américa latina, 6, 1997, Buenos Aires. Actas de trabajos 6º Encuentro de Geógrafos de America Latina. Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires, 1997. v. 1. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal6/Geografiasocioeconomica/Geografiahistorica/464BIS.pdf> Acesso em: 20 fev. 2022.

GALHARDO, L.C.G. Um estudo da reabilitação e revitalização da obra do porto maravilha. Rio de Janeiro: UFRJ / escola politécnica, 2017.

GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sergio. Um porto no capitalismo global: desvendando a acumulação entrelaçada no rio de Janeiro. São Paulo: Boitempo, 2020.

HERNÁNDEZ, C. A. Metrópoles e as fronteiras marítimas: análises das cidades de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro. Mestrado Mackenzie, São Paulo, 2004.

HERNÁNDEZ, C. A. Estratégias Projetuais no Território do Porto de Santos. Doutorado Mackenzie, São Paulo, 2012.

HERNÁNDEZ, C. A. A Hinterlândia como promotora territorial de áreas em transformação advindas do processo de desindustrialização. Pós-doutorado USP, São Paulo, 2021.

SOUZA, Clarissa D.C. Planejamento urbano e políticas públicas em projetos de requalificação de áreas portuárias: Porto de Santos - desafio deste novo século. 2006. Dissertação de Mestrado - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.