

A PRODUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO PORTUÁRIO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: RELAÇÕES DE PODER E A LUTA PELA EFETIVAÇÃO DE TERRITÓRIOS

Letícia de Carvalho Giannella
Pós-Graduação em Geografia - UFF
leticiagiannella@gmail.com

O espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro vem sofrendo ao longo dos últimos quatro anos um intenso processo de transformação decorrente da implementação do projeto Porto Maravilha. Trata-se de uma intervenção urbana de grande envergadura que objetiva converter os usos históricos e presentes daquela porção do espaço em novos usos e espaços alinhados à perspectiva neoliberal do empresariamento urbano das cidades (HARVEY, 1996, 2005; VAINER, 2009).

Slogans tais como “um sonho que virou realidade”, “uma nova cidade está nascendo” e “o projeto Porto Maravilha vai trazer nova vida para a região portuária da cidade” estão presentes em cartazes e *outdoors*, capas de cadernos de jornais, capas de revistas e, conseqüentemente, no imaginário cidadão. Todavia, existe um paradoxo entre a expressividade atual do espaço portuário carioca e a invisibilidade dos sujeitos que vêm historicamente produzindo este mesmo espaço. Aborda-se o espaço em questão como um espaço neutro, sem vida, vazio e que está pronto, portanto, para ser transformado em um espaço dinâmico e vivo. O jornal carioca O Globo, por exemplo, intitula reportagem sobre o projeto com a seguinte afirmação: “a cidade nasce das ruínas”. Em seguida, a reportagem sentencia: “de ruas mal iluminadas, imóveis abandonados e ocupações irregulares surgem áreas reurbanizadas, com forte potencial de atrair investidores, turistas e moradores” (ROCHA, MOTTA & VASCONCELOS, 2010, não paginado).

Passa-se assim a ideia de que esse espaço está morto e, sendo assim, é necessário revitalizá-lo, dar-lhe a vida. Através dessa construção discursiva os moradores atuais da zona portuária e seus antecessores se tornam invisíveis para o restante da cidade e do mundo e são, portanto, excluídos dos processos que decidem os rumos dos seus próprios espaços de vida,

ao mesmo tempo em que se legitima perante o restante da população a necessidade da intervenção urbana em questão.¹

Essa condição de invisibilidade da população portuária, todavia, não é um fato novo, sua história sendo marcada desde o início por estigmas e por relações de poder que os reforçam. Trata-se de uma população formada hoje por pessoas que já sofreram, assistiram ou muito ouviram falar sobre a destruição de lares e a perda de territórios decorrentes da tão falada necessidade de disciplinar a cidade e torná-la civilizada. São pessoas que continuam representando a outra ponta das relações de poder que é a resistência e que, com isso, vão construindo contra-condutas que permitem sua sobrevivência física e simbólica, o que implica na sobrevivência dos seus territórios.

Entendemos aqui o território como um conceito que não somente orienta a análise de determinada realidade, mas também como uma ferramenta para a ação política. Sendo assim, compreendemos o território, em consonância com Souza (2006, 2008a, 2008b), enquanto um espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder, o que implica em lutas cotidianas imersas nas relações de poder que são configuradas e reconfiguradas a cada instante. O território implica em controle e limite e pode ser analisado e construído desde uma perspectiva mais funcional e material até uma perspectiva mais simbólica ou identitária, ainda que a formação de territórios envolva sempre, em algum momento, a materialização (HAESBAERT, 2006). Desta forma, a luta da população portuária pode ser compreendida pelo viés da luta pela apropriação do espaço, o que implica na luta pela efetivação de territórios. Afinal, “se o poder, como afirma Foucault, implica sempre resistência, que nunca é exterior a ele, os grupos subalternos ou ‘dominados’ na verdade estão sempre, também, (re)construindo suas territorialidades, ainda que relativamente ocultas, dentro deste movimento desigual de dominação e resistência” (HAESBAERT, 2009, não paginado).

É com base nesta filiação teórica que segue o artigo. Procuraremos, aqui, discorrer sobre a produção histórica do espaço portuário carioca tendo como referência a luta pela efetivação de territórios e, por conseguinte, as relações de poder envolvidas nesta luta. Com finalidade “didática”, nos apropriaremos de Foucault e sua abordagem sobre os distintos

¹ Ainda que atualmente este processo de invisibilização possa ser teoricamente reconsiderado em um contexto de profundas transformações pós junho de 2013 – vide a ampla divulgação das contradições do projeto e violações de direitos humanos pela mídia internacional –, nos parece que para boa parte da população cidadina o projeto Porto Maravilha continua a ser visto como o redentor de uma área sem vida e, por conseguinte, sem moradores. Ou, ainda, habitada por pessoas cujas vidas não possuem valor.

mecanismos de poder que sobressaem e se combinam em determinados períodos históricos, procurando estabelecer uma relação entre eles e a produção do espaço em questão.

O início da produção do espaço portuário carioca e o poder soberano

Para Foucault, o Estado mercantilista do século XVII e início do século XVIII pode ser considerado como um Estado policial e soberano. A polícia se ocupava, naquele momento, de tudo aquilo que está nas cidades, em função do fortalecimento, afirmação e crescimento das forças do Estado moderno. Assim, a urbanização dos territórios esteve relacionada à existência deste tipo de Estado, a ponto de Foucault afirmar que “no sentido estrito dos termos, policiar e urbanizar é a mesma coisa” (FOUCAULT, *op. cit.*, p. 452).

Logo, o chamado urbanismo barroco tratou de afirmar e fortalecer o Estado dando-lhe visibilidade através da abertura de avenidas e praças, construindo fortalezas e monumentos. Atrelado a este objetivo estava o de destruir as sinuosidades da cidade medieval, responsáveis que seriam por propagar doenças e violências de diversos tipos e, conseqüentemente, por dificultar a sujeição dos súditos ao soberano. O Estado deveria ser afirmado, admirado e temido por todos.

Foucault parte de um ponto de vista assumidamente eurocêntrico. Entretanto, mesmo com todas as críticas que possamos fazer à apropriação indiscriminada de suas ideias e a um possível colonialismo intelectual, podemos dizer que as práticas empreendidas nas metrópoles são, com alguns limites e algumas ressalvas, reproduzidas ou idealizadas nas colônias, principalmente no que se refere à urbanização das terras exploradas.

Tomando como referência o Rio de Janeiro, estamos em consonância com Fernandes (2008) quando este afirma que a cidade, de uma forma ou de outra e com certa defasagem temporal, procurou desde o século XVIII acompanhar os padrões morfológicos das cidades do capitalismo central, bastando olhar, por exemplo, para uma gravura da Praça XV carioca (figura 1) e compará-la à Praça do Comércio, situada em Lisboa (figura 2).

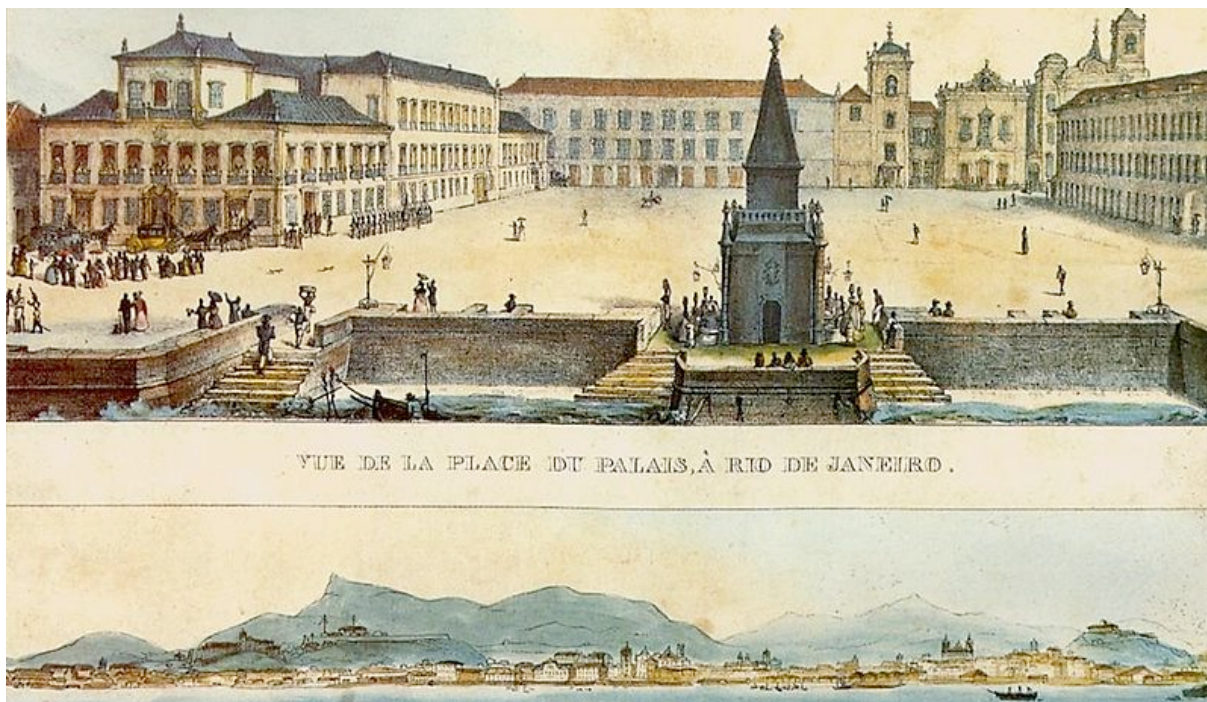


Figura 1: Biblioteca Nacional – Thierry Frères –Vue de la Place du Palais, à Rio de Janeiro, 1839.



Figura 2: Praça do Comércio, em Lisboa. Joaquim Carneiro da Silva, final do século XVIII.

De uma forma ou de outra, o urbanismo barroco acabou por se constituir na maior parte dos casos em transformações de porções do espaço restritas das cidades tanto européias como coloniais, ainda que seus reflexos fossem visíveis por toda a cidade. “Nem sempre era possível planejar toda uma cidade nova no estilo barroco, mas, no traçado de meia dúzia de novas avenidas ou de um bairro novo, seu caráter podia ser redefinido” (MUNFORD, 1992, p. 399).

A extensão urbanizada do Rio de Janeiro, até meados do século XVIII, compreendia o perímetro que se estende do Morro do Castelo ao Morro de São Bento,

adentrando discretamente em direção à Lapa, ao Campo de Santana e à Glória, conforme observamos em carta datada de 1750 (figura 3).



Figura 3: Carta topographica da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, 1750.

Todavia, as construções e reformas barrocas empreendidas em localidades específicas do centro da cidade, como o então Largo do Paço (atual Praça XV), a Rua Direita (atual Primeiro de Março), o archeduto da Carioca e o Passeio Público – importando destacar que as reformas em questão também tinham como objetivo tornar a área um expressivo centro comercial da cidade e construir espaços adequados às paradas militares e às aparições públicas da corte –, foram acompanhadas e seguidas por transformações que se situaram para além deste perímetro e marcaram a memória da cidade até os tempos atuais.

Na década de 1770 o mercado e o cemitério de escravos da cidade foram transferidos das imediações do Largo do Paço para a enseada do Valongo (atual Rua Camerino), no bairro da Saúde. A partir e por causa dessa transferência, a área – que até então era basicamente composta por algumas chácaras – adensou-se com a construção de armazéns, trapiches e casas de negociantes de escravos, dinamizando as atividades comerciais da região.

Logo, observa-se que reformas urbanísticas pontuais no centro da cidade foram responsáveis por redefinir também o seu entorno, sendo neste contexto que o espaço urbano objeto de nossa análise começa a ser produzido. Estima-se que passaram pelo Cais do Valongo, entre 1770 e 1843 – ano da sua desativação como local de desembarque de escravos –, cerca de 900.000 africanos escravizados, ancestralidade que se reflete hoje na forte composição negra da população local. Os escravos comercializados no Valongo não deixavam de circular pelo restante da cidade, mas eram vendidos e trocados ali e as condições em que chegavam da África eram críticas, muitos inclusive desembarcando já a beira da morte. Para as elites comerciais que circulavam pelas imediações do Largo do Paço, cuja função mercantil estava a cada dia mais estabelecida, a convivência cotidiana com os escravos recém-chegados da África era provavelmente algo a ser banido, ou melhor, posto à distância das vistas e olfatos brancos e europeus ou aspirantes a europeus. Vejamos o relato que a escritora inglesa Maria Graham faz do Valongo, datado de 1823:

Vi hoje o Val Longo [Valongo]. É o mercado de escravos do Rio. Quase todas as casas desta longuíssima rua são um depósito de escravos. Passando pelas suas portas à noite, vi na maior parte delas bancos colocados rente às paredes, nos quais filas de jovens criaturas estavam sentadas, com as cabeças raspadas, os corpos macilentos, tendo na pele sinais de sarna recente. Em alguns lugares, as pobres criaturas jazem sobre tapetes, evidentemente muito fracos para sentarem-se. Em uma casa, as portas estavam fechadas até meia altura e um grupo de rapazes e moças, que não pareciam ter mais de quinze anos, e alguns muito menos, debruçava-se sobre a meia porta e olhava a rua com faces curiosas. Eram evidentemente negros bem novos (*Apu*d GRINBERG, 2011).

Não devemos nos esquecer de que se trata de uma elite nascente que se constituía segundo um padrão civilizatório ocidental burguês, eurocêntrico e branco do qual ela participava de alguma forma e, neste caso, as representações que carregavam eram, conforme nos diz o sociólogo Florestan Fernandes, “mais que uma compensação e uma consciência falsa, (...) um adorno, um objeto de ostentação, um símbolo de modernidade e de civilização” (FERNANDES, 2005, p. 241). Tais representações podem ser compreendidas como o início do processo de estigmatização do espaço portuário em questão.

Consolidando o estigma: o poder disciplinar e o biopoder

A transferência do mercado de escravos se dá na mesma década da Revolução Burguesa e acompanha a propagação dos seus ideais, bem como a consolidação do modelo

civilizatório capitalista industrial por todo o mundo ocidental(izado). Passou-se a questionar a regulamentação do Estado e a defender que a regulação deveria se dar em função do curso das próprias coisas, como o dinheiro. Deste modo, assistiu-se a uma transformação profunda na razão de Estado causada pela economia, o que não significa propriamente uma ausência do Estado. Trata-se da formação do que se costuma chamar de Estado liberal, onde “a razão econômica está, não substituindo a razão de Estado, mas dando um novo conteúdo à razão de Estado e dando, por conseguinte, novas formas à racionalidade do Estado” (FOUCAULT, 2008, p. 468).

A grande transformação na produção do espaço que se consolidou por toda a sociedade ocidental foi a incorporação dos princípios que regem as formas panópticas em cada meandro da vida social, subjetivando os corpos da forma a mais discreta possível e fazendo com que os indivíduos se sentissem permanentemente vigiados.

Com a generalização praticamente completa do mecanismo de poder disciplinar, a ostentação do poder através da urbanização monumental dos territórios passa a ser menos essencial para o seu exercício. O que importa a partir de então é, através da proliferação das instituições disciplinares e da disciplinarização dos aparelhos existentes, “tornar mais fortes as forças sociais – aumentar a produção, desenvolver a economia, espalhar a instrução, elevar o nível da moral pública; fazer crescer e multiplicar” (FOUCAULT, 2008, p. 186). Como consequência, as disciplinas saem das instituições e alcançam todo o corpo social, assegurando “uma distribuição infinitesimal das relações de poder” e configurando de vez o que o filósofo chama de sociedade disciplinar.

Portanto, podemos dizer que a transferência do mercado de escravos para o Valongo, dando início à produção do espaço urbano da atual zona portuária carioca, já compreenderia uma manifestação da generalização dos mecanismos de poder disciplinares na cidade. A disciplina estava já presente no início do século XVIII quando tratou-se de disciplinar o espaço urbano através das reformas barrocas. Todavia, naquele período, intencionava-se, conforme já explicitado, dar visibilidade ao poder do Estado e sujeitar os súditos ao poder do soberano. A grande virada para a generalização do mecanismo de poder disciplinar, tomando como exemplo a cidade do Rio de Janeiro, teria se dado então do meio para o fim do século XVIII. Sob este mecanismo de poder visa-se controlar o maior número possível de pessoas – e um dos meios de se exercer esse controle é via produção do espaço – através do menor custo e da forma a mais discreta possível, havendo a inversão do espetáculo

em vigilância. Para que se possa vigiar a sociedade de modo eficaz, a disciplina, além de promover a capilaridade do poder, trata da distribuição das multiplicidades dos corpos no espaço, implicando na repartição e especialização espacial, o que fica explícito no caso do Valongo. Os corpos são tratados como máquinas, como peças de uma engrenagem que devem ser permanentemente vigiadas, consertadas, reparadas, controladas e aperfeiçoadas.

O Rio de Janeiro, em 1808, recebe a Corte portuguesa e promove a abertura dos portos à Inglaterra, medidas que intensificaram as atividades industriais, portuárias e comerciais da cidade, baseadas principalmente nos interesses privados dos cafeicultores do Vale do Paraíba articulados ao mercado mundial e, principalmente, inglês, sendo a cidade o principal escoadouro da produção cafeeira (BERNARDES, 1992; ABREU, 1987). Ainda, em 1850 decretou-se a Lei Eusébio de Queirós, que proibiu a entrada de novos escravos no país. Com o montante de capital liberado do comércio de escravos que necessitava ser reinvestido, surgem as companhias de empreendedores como o Barão de Mauá, responsáveis pelo surto de industrialização vivido pelo Brasil naquele momento por meio da construção de infraestrutura essencial para o escoamento do café.

Com esta mudança no panorama da cidade, a disciplina se torna o mecanismo de poder hegemônico, e as instituições e indústrias relacionadas às atividades portuárias se constituíram enquanto importantes centros disciplinares. Contudo, como toda relação de poder é constituída também por resistências (se não há resistência não há relação de poder), o cotidiano das populações que habitavam a zona portuária era também preenchido pelos “devaneios” e “botequins”, conforme nos esclarece Sidney Chaloub (2005), e pelas irrupções sociais que tanto fazem parte da memória daquela porção do espaço.

Com o tempo, a burguesia que então já se encontrava relativamente consolidada na cidade começou a notar que tal disciplinarização não era suficiente para formatar e conter os corpos da população citadina. Os trabalhadores, ao sair das fábricas, retornavam para as suas moradias onde viviam aglomerados em cortiços com condições de higiene que facilitavam a propagação de doenças que os tornavam “inúteis” para o modelo vigente. Com efeito, a zona portuária carioca

configurou-se como um espaço habitado por uma população formada, em sua grande maioria, por trabalhadores dos numerosos trapiches, das oficinas, das fundições e também de unidades de produção de maior porte (Moinho Inglês, Moinho Fluminense). Esses trabalhadores, e a massa de desempregados e subempregados – brancos e negros, brasileiros e

estrangeiros (sobretudo portugueses) – viviam em habitações coletivas (cortiços, casas de cômodos), onde as precárias condições de higiene favoreciam a propagação de moléstias, o que fazia da área o principal foco epidêmico da cidade (LAMARÃO, 1991, p. 160).

É tendo este quadro como pano de fundo que as práticas empreendidas a partir de então na cidade passam a ser representativas daquilo que Foucault chama de biopoder, onde “o conjunto dos mecanismos pelos quais aquilo que, na espécie humana, constitui suas características fundamentais vai poder entrar numa política, numa estratégia política, numa estratégia geral de poder” (FOUCAULT, 2008, p. 3). Enquanto o poder disciplinar tem como base a ideia do corpo como máquina, a biopolítica trata do corpo-espécie, e o biopoder seria a combinação da disciplina com a biopolítica. Na realidade, o biopoder e o mecanismo de segurança já estavam presentes desde o século XVII, mas na virada do século XIX para o século XX teríamos assistido à sua generalização espacial. É necessário ressaltar que o esquema histórico que estamos construindo aqui em relação à sucessão dos mecanismos de poder possui uma finalidade meramente didática cuja função é facilitar a compreensão dos processos que vêm historicamente produzindo o espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro e em especial da sua zona portuária a partir de um olhar foucaultiano, procurando evidenciar predominâncias de um mecanismo sobre os demais em cada período. O próprio autor afirma não haver primeiro um, depois outro, e depois outro... “A segurança é uma certa maneira de acrescentar, de fazer funcionar, além dos mecanismos propriamente de segurança, as velhas estruturas da lei e da disciplina” (FOUCAULT, 2008, p.14).

Ao final do século XIX, estamos nos referindo a um Brasil republicano que “desencadeava um novo espírito e tom social bem mais de acordo com a fase de prosperidade material em que o país se engajara” (PRADO JÚNIOR, 1974, p. 209). Naquele momento,

(...) a ampliação das atividades desempenhadas pelo país passa a ser estimulada sobretudo por interesses internacionais, isto é, o capital financeiro que, alterando o equilíbrio conservador ditado pelo Império, vai demonstrar sua capacidade de articulação visando transformações sociais, econômicas e espaciais. Na cidade, elas enfocavam pontos específicos e orientavam-se para a eliminação de ruas sombrias e estreitas, em parte atendendo aos princípios de salubridade e higiene. Criavam-se caminhos para uma nova modalidade de transporte: o automóvel. Seria de preferência atacada a área central, o núcleo colonial, e preparada a direção de expansão do uso residencial para a burguesia urbana. Mas a base econômica, fundamental para o país, era o destaque. E na cidade, ela se materializava no porto, foco das trocas comerciais (PINHEIRO & RABHA, 2004, p. 46).

Assim, o biopoder do Estado entre fins do século XIX e início do século XX vem acompanhado da necessidade de reformar a área do porto em si. Após a elaboração de sete projetos de reformas que não se concretizaram, vem à tona a reforma do porto levada a cabo pelo então prefeito Francisco Pereira Passos, realizada no início do século XX, sob a presidência de Rodrigues Alves.

A reforma era esperada com afincamento pelas novas elites industriais. Havia uma promessa de futuro que carregava a ideologia do progresso e do desenvolvimento enquanto sinônimo de modernização ocidentalizada. A fim de legitimar a necessidade da reforma perante a população, instaurou-se uma *consciência de crise* similar com a que podemos observar contemporaneamente com o projeto Porto Maravilha. Uma passagem do *Jornal do Commercio*, publicada em Pinheiro & Rabha, atesta este processo de crise e esperança:

A supremacia de Buenos Aires é devida à nossa ignomínia. A sua glória alimenta-se com a nossa vergonha. Seu progresso é por nosso atraso. Ainda mais porque no dia em que o Rio não tiver febre amarela e tiver porto, avenidas, higiene, conforto e polícia – nesse dia a estrela de Buenos Aires vai começar a empalidecer... A cidade do Rio já é então, por características naturais e importância comercial, a primeira da América do Sul. Mas para obrigar o estrangeiro a desconhecer esta verdade, tem bastado a campanha de descrédito que sustenta contra nós o interesse de vizinhos. Campanha fundada em argumentos reais – porque é preciso estar cego ou estar alucinado por excesso de patriotismo ridículo para não ver a situação deplorável de higiene a que a nossa desídia reduziu a cidade. (...) A primeira estaca batida na Gamboa será, entretanto, o primeiro marco de um novo caminho aberto a nossa raça... Não é sonho; a realidade fulgura e sorri. As horas de tristeza passaram e não voltarão... O Brasil renascerá (PINHEIRO & RAHBA, 2004, p. 57-58).

O porto do Rio de Janeiro tal como o conhecemos hoje foi inaugurado oficialmente em 1910, depois de sete anos de obras que retilinizaram a costa aterrando uma área de 175.000m² com entulho proveniente do arrasamento do morro do Senado. No afã de limpar a cidade e torná-la civilizada segundo os moldes das cidades européias, muitos casarões e cortiços foram arbitrariamente derrubados para a construção de grandes avenidas, como a Rio Branco, e seus moradores foram, também arbitrariamente, despejados. Tais medidas, apelidadas pela população de *bota-abaixo*, foram responsáveis por crescentes ondas de insatisfação popular, que representavam então a outra ponta das relações de poder, que é a resistência.

O prefeito Pereira Passos teve como principal parceiro durante sua gestão o então Diretor-Geral da Saúde Pública Oswaldo Cruz, médico e sanitarista nomeado pelo então

presidente Rodrigues Alves. O cientista, antes de assumir o cargo, assim como Pereira Passos, esteve em Paris por três anos como aluno do Instituto Pasteur – fato que contribuiu para tornar plausível a apropriação de Foucault, com ressalvas e adaptações, para auxiliar nossa compreensão sobre a produção histórica do espaço urbano carioca. Em 1903-1904, após voltar para o Rio de Janeiro, o médico instituiu a vacinação obrigatória contra a varíola, que insuflou a população já insatisfeita com as remoções e provocou a conhecida Revolta da Vacina. Desta maneira, vemos que a postura adotada por Passos e Cruz é especialmente atestadora do biopoder que envolveu a cidade naquele período.

Como resultado, podemos hoje verificar “duas” zonas portuárias da cidade que praticamente não se comunicam: a primeira delas refere-se à “parte alta” dos morros que sempre esteve ali e que começou a ser ocupada ainda nos séculos XVII e XVIII; e a segunda refere-se à “parte baixa”, ou seja, ao aterro realizado a partir do arrasamento do Morro do Senado e de pequenas ilhotas da região para a expansão do porto em si. Esta última acabou sendo ocupada – principalmente após o deslocamento das atividades portuárias para a ponta do Caju, construída na década de 1920 – por atividades e instalações as mais diversas possíveis, indo de galpões de escolas de samba até oficinas de automóvel.

Importa perceber o quanto esta nova intervenção acabou por reforçar o estigma sobre a população que ali permaneceu e também sobre a população removida por Pereira Passos. A ideia de progresso e desenvolvimento, sempre relacionadas ao crescimento econômico, colocou essas pessoas à margem da cidade, isolando-as até mesmo daquilo que sempre deu sentido àquele território: o porto. Desde a origem do espaço portuário enquanto tal, com a transferência do mercado de escravos para o Valongo, até os dias atuais, com o Projeto Porto Maravilha, podemos assistir a uma complexa disputa pela efetivação de territórios que tem historicamente favorecido as coalizões de poder dominantes e estigmatizado a sua população.

E, uma vez que estamos falando de relações de poder, devemos focar nossa práxis nas resistências para que, quem sabe assim, possamos desta vez virar o jogo e pensar na construção de caminhos possíveis e justos de transformação socioespacial. Tal tarefa apresenta-se urgente, uma vez que estamos assistindo novamente a uma tentativa de sufocar tais resistências e de apagar a memória daquele espaço.

Referências bibliográficas

- ABREU, M. A. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Iplanrio/Zahar, 1987.
- BERNARDES, Lysia M. C. Evolução da paisagem urbana do Rio de Janeiro até o início do século XX. In: ABREU, Maurício de (org.). *Natureza e sociedade no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, 1992.
- CHALOUN, Sidney. *Trabalho, lar e botequim: o cotidiano de trabalhadores no Rio de Janeiro da Belle Époque*. Campinas: Editora da Unicamp, 2005.
- FERNANDES, Nelson da Nóbrega. Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). In: *Scripta Nova*. Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales. Barcelona: Universidad de Barcelona, v. XII, n. 270(56), 2008. <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-270-56.htm>>. [agosto de 2010].
- FERNANDES, Florestan. *A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica*. 5ª ed. São Paulo: Globo, 2005.
- FOUCAULT, Michel. *Segurança, território e população: curso dado no Collège de France (1977-1978)*. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- GIANNELLA, Letícia. A produção histórica do espaço portuário do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha: correspondência entre os grandes ciclos de acumulação capitalista e as morfologias urbanas. In: *Espaço e Economia*, v. 3, p. 1-13, 2013. Disponível em: <<http://http://espacoeconomia.revues.org/445>>. Extraído em: dez. 2013.
- _____. Breve história da produção do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro, do século XVIII à Reforma Passos: uma apropriação foucaultiana. In: III Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico e II Encontro Nacional de Geografia Histórica, 2012, Rio de Janeiro. *Anais...* 2012.
- GRINBERG, Keila. *Achado para não ser esquecido*. <<http://cienciahoje.uol.com.br/colunas/em-tempo/achado-para-nao-ser-esquecido>>. [agosto de 2011].
- HAESBAERT, Rogério. Dilema de conceitos: espaço-território e contenção territorial. In: SAQUET, Marcos e SPOSITO, E. (orgs.). *Territórios e territorialidades: teorias, processos e conflitos*. São Paulo: Expressão Popular, 2009.
- _____. *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. 2ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- HARVEY, David. *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume, 2005 [2001].

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

LAMARÃO, Sérgio Tadeu de Niemeyer. *Dos trapiches ao porto: um estudo sobre a área portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, 1991.

MUNFORD, Lewis. *A cidade na história*. São Paulo: Martins Fontes, 1982.

PINHEIRO, Augusto Ivan de Freitas & RABHA, Nina Maria de Carvalho Elias &. *Porto do Rio: história da construção do Porto do Rio*. Rio de Janeiro: Andrea Jacobsson Estúdio, 2004.

ROCHA, Carla; MOTTA, Claudio; VASCONCELOS, Fábio. A cidade renasce das ruínas. In: *Jornal O Globo*, versão digital, 22 de março de 2010. <<http://oglobo.globo.com/rio/a-cidade-renasce-das-ruinas-3036098>>. [junho de 2010].

SOUZA, Marcelo Lopes de. *Mudar a cidade: uma introdução crítica ao planejamento e à gestão urbanos*. 5ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008a.

_____. O território: sobre espaço e poder, autonomia e desenvolvimento. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). *Geografia: conceitos e temas*. 11ª ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008b.

_____. *A prisão e a ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

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