



Interesses em Jogo na Cidade Olímpica: o Porto Maravilha e seu arranjo institucional e financeiro

Interests at stake in Olympic City: Porto Maravilha and its institutional arrangements

Mariana da Gama e Silva Werneck¹, Pesquisadora vinculada ao Observatório das Metrôpoles, marianagsw88@gmail.com

¹ Mestre pelo Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ), é pesquisadora associada ao Observatório das Metrôpoles.

RESUMO

O presente trabalho busca trazer luz sobre o processo de produção social do Porto Maravilha, debruçando-se sobre seus agentes, as negociações que lhe deram corpo, e o arranjo financeiro e institucional sobre o qual a operação urbana está sustentada. Expressão institucional dos agentes envolvidos no Porto Maravilha, esse arranjo combina parcerias público-privadas e instrumentos do mercado de capitais de forma inédita.

Palavras Chave: Porto Maravilha; Arranjo institucional-financeiro.

ABSTRACT

This study aims to shed a light on the social production process of the "Porto Maravilha", leaning on its agents, the negotiations that gave it body and the financial as well as the institutional arrangements on which the urban operation is sustained. Institutional expression of the agents involved in the "Porto Maravilha", this arrangement combines public-private partnerships and capital market instruments in an unheard-of manner.

Keywords: Porto Maravilha; institucional arrangements.

INTRODUÇÃO

Quando o projeto de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro foi anunciado, em 2009, a conjuntura político-econômica do Brasil e do Rio de Janeiro em muito se diferenciava da crise a que assistimos hoje. O país, que experimentava fortes índices de crescimento econômico aliados à expressiva redução da desigualdade social, respondia rapidamente à crise mundial deflagrada no ano anterior, ao passo que a capital carioca vivia uma nova onda de investimentos devido às descobertas de reservas de petróleo na camada do Pré-Sal. Mais ainda, a conquista da Copa do Mundo de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 atraía os holofotes internacionais e parecia consolidar nossa trajetória ascendente.

Ao mesmo tempo, a vitória de Eduardo Paes nas eleições municipais trazia à administração municipal um prefeito alinhado aos executivos federal e estadual e determinado a adotar uma postura pragmática junto à iniciativa privada para promover um novo ciclo de investimentos na cidade. Mobilizando o caráter de urgência de preparação do Rio para os megaeventos, Paes aproximou-se do governo federal e instituiu relevantes mudanças institucionais no corpo da prefeitura, indicando homens de mercado para postos-chave. Resultado: em apenas seis meses de gestão, a operação urbana Porto Maravilha foi lançado em cerimônia oficial, na presença do presidente Lula e do governador Sérgio Cabral.

O projeto atual, no entanto, dialoga com uma longa trajetória de propostas de revitalização da área portuária do Rio de Janeiro, as quais vem se sucedendo desde os anos 1980. Em todas elas, uma gama variada de agentes – iniciativa privada, poder público e associações profissionais, de classe e de moradores – articulou-se com vistas a implementar um projeto capaz de reintegrar a “degradada” zona portuária ao resto da cidade. Mas, até então, cada uma das iniciativas ou não havia alcançado seus objetivos ou os havia realizado de maneira bastante limitada. Em contrapartida, o Porto Maravilha, na contramão de uma herança de entraves e descompassos, vem se confirmando como um dos conjuntos de intervenções mais robustos da história da cidade.

De aproximadamente 5 milhões de m², a operação urbana inclui os bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e as favelas da Providência, Pedra Lisa, Moreira Pinto e São Diogo, além de trechos de São Cristóvão, Centro, Caju e Cidade Nova, prevendo uma longa lista de intervenções urbanas e de obras de infraestrutura já concluídas, como a reestruturação das redes de abastecimento de água, de esgotamento sanitário e de telecomunicações. Os grandes chamarizes, no entanto, são o projeto de mobilidade proposto para a área central da cidade, que engloba a demolição do Elevado da Perimetral e a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), e a ressignificação simbólica da região, alavancada pela instalação de equipamentos-âncora como o Museu do Amanhã e pela promoção de elementos históricos e culturais constitutivos da área portuária, a exemplo do Circuito de Celebração da Herança Africana.

Ainda em sua primeira fase, a revitalização da área portuária teve aprovação da grande mídia e angariou elogios da iniciativa privada, constituindo-se, anos mais tarde, no novo cartão-postal da cidade durante a realização do megaevento esportivo. Em contrapartida, o projeto sempre foi objeto de severas críticas – produzidas tanto por organizações da sociedade civil quanto pela academia – que ressaltam, sobretudo, a escalada de remoções forçadas ocorridas na área portuária desde o seu lançamento (FCP, 2011; CPCORJ, 2013; GUTERRES, 2014; FAULHABER & AZEVEDO, 2015).

Passados pouco mais de sete anos de implantação do Porto Maravilha, todavia, pouco sabemos sobre a concertação de agentes capaz de finalmente implementar um projeto idealizado desde os

anos 1980, assim como seu envolvimento institucional, suas atribuições e contrapartidas ou seu modo de ação permanecem indeterminadas. De forma semelhante, os instrumentos utilizados para a viabilização de seu arranjo institucional-financeiro são pouco conhecidos, impondo barreiras à compreensão do modo de operação do projeto ou à formulação de uma reflexão crítica mais abrangente. Apesar de haver acúmulo em torno das premissas do plano estratégico (VAINER, 2000a; VAINER, 2000b; COMPANS, 2005), instrumentos tais como parcerias público-privadas (PPPs) e fundos de investimento imobiliário são ainda pouco explorados, e mesmo operações urbanas e certificados de potencial adicional de construção (CEPACs), analisados em profundidade por Fix (2004, 2007), compõem, no Porto Maravilha, uma arquitetura bastante particular, produzindo um urbanismo com modelo econômico que parece inaugurar um novo padrão de relação entre o poder público e a iniciativa privada.

O presente artigo procura, então, debruçar-se sobre o arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha, cuja conformação viabilizou e sustenta o conjunto de intervenções executadas para a revitalização da área portuária, trazendo luz sobre seus instrumentos, bem como às negociações que lhe deram corpo. Com isso, buscamos evidenciar os agentes envolvidos e a repartição dos ônus e benefícios entre eles – um esforço necessário para assinalar a lógica que lhe é inerente e os resultados de seu funcionamento. Como veremos, isso implica fortes impactos sobre o território.

ANTECEDENTES DO ATUAL PROJETO DE REVITALIZAÇÃO

Antes do projeto de revitalização atual, a reestruturação da zona portuária vinha sendo perseguida, sem sucesso, há quase 40 anos. Ainda nos anos 1980, empresários cariocas organizados em torno da Associação Comercial do Rio de Janeiro empenharam-se em tornar o porto do Rio de Janeiro num polo comercial internacional, promovendo a “reciclagem urbanística” da zona portuária. No projeto, foram previstos hotéis, escritórios, auditórios, centros de convenções, show room, lojas, bares e restaurantes, além da instalação de um Porto Franco com uma zona industrial livre de impostos, com o objetivo de reforçar a vocação internacional da cidade e reestabelecer o crescimento econômico do país.

A proposta, no entanto, encontrou forte oposição da Companhia Docas do Rio de Janeiro. Contra a demanda pela cessão de armazéns e outros terrenos pertencentes a ela para a implantação do projeto, Docas defendia a função portuária da área, mantendo seu controle direto sobre as instalações do porto do Rio. Ao mesmo tempo, os moradores da região, que acompanhavam com temor as transformações profundas projetadas para a área portuária, articularam junto a entidades profissionais e órgãos da administração pública um processo de resistência exitoso que culminou na instituição de uma área de proteção do ambiente cultural de grande parte dos bairros Saúde, Gamboa e Santo Cristo, a APAC SAGAS. Contando com normas de uso do solo restritivas, o Projeto SAGAS impôs barreiras à implementação do projeto de renovação urbana.

Já nos anos 1990, a revitalização da área portuária tornou-se um projeto do governo de César Maia. No plano federal, a aprovação da Lei Federal nº8.630/1993, mais conhecida como Lei de Modernização dos Portos, tornou a Companhia Docas autoridade portuária com competência para estabelecer contratos de arrendamento das instalações portuárias, dentre outros instrumentos. Mas, se Docas mostrava-se interessada em disponibilizar seu patrimônio não-operacional de modo a levantar receitas para investir na modernização do porto do Rio – em especial, o terminal do Caju –, as divergências junto à prefeitura acabaram por conformar uma verdadeira queda de braço pela liderança no projeto de revitalização. Mais ainda, uma série de impedimentos de natureza

jurídica para a disponibilização de terras pertencentes à União – como o montante vultoso de dívidas herdado da extinta Portobrás – impediu a viabilização das transformações.

O projeto, então, ficou paralisado, ganhando novo impulso apenas na década seguinte, quando Alfredo Sirkis assumiu concomitantemente a Secretaria Municipal de Urbanismo e a presidência do Instituto Pereira Passos a convite de César Maia. Crítico à expansão da cidade para a Barra da Tijuca e Recreio, o novo secretário e sua equipe desenvolveram um plano mestre e elaboraram mais de uma dezena de projetos executivos, sobretudo viários, para a zona portuária, negociando, também, parcerias com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Caixa Econômica Federal (CEF) para o financiamento das infraestruturas projetadas.

A interlocução com o governo federal, por sua vez, já havia produzido algum resultado, como a emissão de decretos desapropriatórios para a liberação, dentre outras áreas, do Pier Mauá. Mas seria somente com a entrada de Lula na presidência que Sirkis encontraria um espaço de articulação mais contundente, sobretudo junto ao recém-criado Ministério das Cidades, o qual, ocupado por um quadro técnico progressista, havia desenhado o Programa de Reabilitação das Áreas Urbanas Centrais com o objetivo de reverter os processos de esvaziamento e degradação e responder ao déficit habitacional, ampliando o acesso da população, especialmente os setores de baixa renda, a áreas melhores equipadas e estruturadas da cidade. Uma vez que a área portuária do Rio de Janeiro concentrava um grande estoque de imóveis públicos com potencial de renovação pertencentes aos órgãos federais, o Ministério das Cidades tornou a cidade num dos projetos-piloto do programa, e o governo federal assim instituiu uma parceria com a prefeitura em 2004 para estudar a revitalização a partir de um Grupo de Trabalho Interministerial. Além do projeto urbanístico, discutia-se um modelo de gestão baseado em um consórcio público com participação dos três níveis de governo.

Como resultado dessa articulação, um Acordo de Cooperação Técnica foi firmado em março de 2006 entre executivo federal e município, mas as chances de uma cooperação interfederativa logo seriam frustradas. Recusando-se a participar da cerimônia de assinatura do Acordo, César Maia exonerou Alfredo Sirkis naquela mesma data, fazendo do representante do município na solenidade, realizada na presença de Lula, um secretário afastado. Pouco depois, o prefeito instituiu por decreto um Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI), autorizando empresas a efetuar novos estudos para a revitalização da área portuária. Único a demonstrar interesse, o Consórcio Mar e Vila – composto por OAS, Odebrecht, Carioca Christiani-Nielsen e Andrade Gutierrez, que se retirou no decorrer do processo – apresentou-se e elaborou um novo projeto ao longo de 2007. Com resultados divulgados no ano seguinte, a proposta também aventava a utilização de instrumentos previstos no Estatuto das Cidades – sobretudo os CEPACs – para a viabilização da revitalização. Contudo, contrariamente às recomendações do GT Interministerial, o consórcio defendia uma estrutura de gestão sob o controle da prefeitura, sem participação do governo federal.

A essa altura, já se estabeleciam as disputas políticas para as eleições municipais de 2008. O projeto de revitalização da área portuária era, mais uma vez, tema dos programas de governo de diversos candidatos, mas a implantação do futuro Porto Maravilha ainda estava indefinida.

NASCE O PORTO MARAVILHA

O projeto de revitalização da área portuária do Rio tornou-se prioridade para gestão de Eduardo Paes. Logo após tomar posse, o prefeito reabriu o canal de diálogo com o Ministério das Cidades,

levando à realização de uma série de reuniões entre o ministro Márcio Fortes e sua equipe junto a Felipe Góes, novo secretário Municipal de Desenvolvimento e presidente do IPP, e outros integrantes da administração municipal. Seis meses depois, Paes anunciava a revitalização em cerimônia de grande monta, encaminhando à Câmara Municipal, em caráter de urgência, três projetos de lei de autoria do poder executivo municipal que dariam sustentação jurídica para o Porto Maravilha.

As reuniões com o Ministério das Cidades continuaram a ocorrer no decorrer de 2009. Naquela época, retomava-se a ideia de uma estrutura de gestão alicerçada sobre um consórcio público com a participação dos três entes federados para produzir uma política urbana integrada. Em meio ao processo, no entanto, a prefeitura convidou para a mesa de negociação o antigo consórcio Mar e Vila, que voltava a insistir no repasse das terras públicas federais para a prefeitura, único ente responsável pelo controle da gestão do projeto. Mesmo assim, a minuta do consórcio público foi redigida, validada e politicamente acordada, faltando apenas a assinatura dos chefes do executivo dos três níveis de governo para que o documento fosse enviado às respectivas câmaras legislativas para aprovação. A reunião para coleta das assinaturas, todavia, foi um fracasso, e, sem encaminhamentos claros, as negociações em torno do consórcio foram abandonadas.

O modelo vitorioso, no fim das contas, seria aquele proposto pelas empreiteiras. A partir de então, o Ministério das Cidades não teria qualquer ligação com o projeto, com exceção dos investimentos já previstos pela pasta. Seu afastamento não implicou, contudo, a saída do governo federal da composição política forjada em torno do Porto Maravilha, agora nas mãos da Casa Civil e da Secretaria de Patrimônio da União (SPU). Em 2010, técnicos da administração municipal e representantes das empreiteiras – ancoradas pelo PMI de César Maia, retomado e ratificado por Eduardo Paes – davam os primeiros passos para a elaboração de uma parceria público-privada, ao passo que a entrada dos recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS) passava a se avistar no horizonte político.

O ARRANJO INSTITUCIONAL- FINANCEIRO

Com bases estabelecidas entre 2009 e 2011, o arranjo institucional-financeiro viria a ser constituído por uma estrutura complexa que combina instrumentos do mercado financeiro – a dizer, fundos de investimento imobiliário e CEPACs –, parcerias público-privadas e uma sociedade de economia mista sob controle do município, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto (CDURP) (Figura 1). Para que esse desenho pudesse ser arregimentado, mudanças normativas e inovações institucionais foram necessárias.

Esse desenho vem sendo divulgado como um modelo de sucesso, muito embora seu processo de produção social levante dúvidas com relação à possibilidade de reprodução dessa experiência particular em outros contextos. Ainda assim, o Porto Maravilha vem inspirando discussões acerca de novos projetos de desenvolvimento urbano, tornando a compreensão de sua arquitetura de gestão um exercício importante.

A CDURP

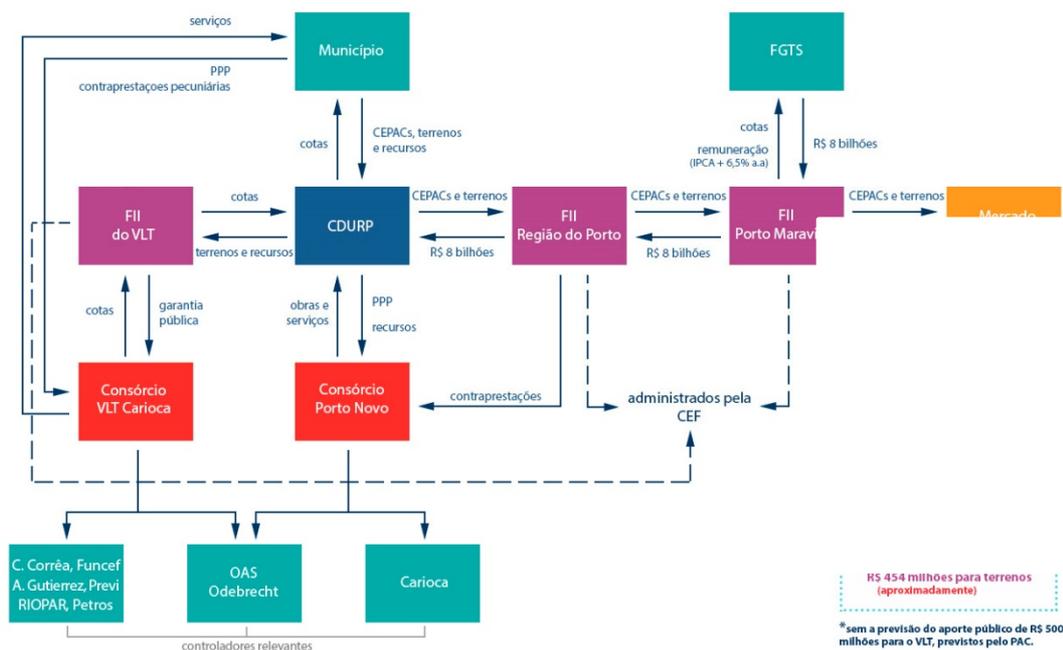
A proposta de criação da CDURP constituía um dos três projetos de lei enviados à Câmara Municipal pelo governo municipal no dia do lançamento do Porto Maravilha – texto que, aprovado em pouco mais de três meses, tornou-se a lei complementar nº 102/2009. Instituída como uma

sociedade de economia mista, é aberta à participação da União, do estado e do município do Rio de Janeiro, assim como entidades da administração direta e indireta dos três entes federados, e mesmo a investidores privados, sob condição de ser controlada pelo município, e está autorizada por lei a assumir a forma de companhia aberta – com ações negociadas na bolsa de valores ou em mercados de galpão.

Dessa forma, a CDURP significou uma grande novidade, sendo a primeira entidade da administração indireta de um município a ser criada para promover o desenvolvimento urbano de uma porção delimitada do território da cidade. Isso lhe deu maior agilidade e liberdade de ação que a proporcionada pela administração direta para gerir a operação urbana, submetendo-se à fiscalização do município e aos seus órgãos de controle – uma vez que há interesses públicos envolvidos – sem assumir características próprias da administração direta, como ritos burocráticos. Tal flexibilidade de gestão mostrou-se especialmente importante para a celeridade das desapropriações necessárias à execução do projeto urbanístico da área portuária, sobretudo, a nova malha viária. Caso fosse realizada diretamente pelo município, cada desapropriação dependeria não apenas da publicação de decretos de utilidade pública, mas também de pareceres da Procuradoria Geral do Município e da atuação de outras secretarias para ser efetuada. Com a criação da CDURP, em contrapartida o processo de desapropriação caminha internamente após a autorização do prefeito.

O arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha. Fonte: WERNECK, 2016.

ARRANJO INSTITUCIONAL-FINANCEIRO DO PORTO MARAVILHA (dez. 2015)



A autonomia relativa da CDURP também se traduz na competência para firmar contratos e na independência financeira. Sua receita estaria, então, restrita inicialmente ao montante de 5% da venda de CEPACs, sem recursos do Tesouro Municipal. Todavia, a lei nº 102/2009 autoriza o poder executivo a nela aportar imóveis, títulos da dívida pública, e outros bens e direitos de titularidade

do município, “inclusive créditos decorrentes de obrigações tributárias, recursos federais, estaduais ou de outra forma oriundos de suas participações constitucionais, cuja transferência independa de autorização legislativa específica, na forma da lei” para compor o capital da CDURP (RIO DE JANEIRO, 2009). Esses aportes são determinados pela relação entre o município acionista e a empresa controlada, caracterizando-se como investimentos realizados em troca de novas quotas – o que, mais uma vez, permite que se trace atalhos nos caminhos burocráticos.

Com tais atribuições, a CDURP acaba exercendo dois papéis: como poder concedente, monitora o contrato da PPP do Porto Maravilha, que viria a ser assinado em 2010, e articula a concessionária junto aos demais órgãos públicos; e como gestora da operação urbana – que conta com a emissão de CEPACs – presta contas à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), participando também da aprovação de empreendimentos em conjunto com a Secretaria Municipal de Urbanismo. Uma terceira função de grande importância conferida à CDURP é a promoção do dinamismo econômico e social da região, de modo que a empresa funciona como uma agência de desenvolvimento, viabilizando ainda a disponibilização de terrenos para o mercado.

Segundo o presidente da CDURP, Alberto Silva, “a gente vem conseguindo operar num fio de navalha entre o que é o interesse público, da cidade, e o que é a viabilidade do mercado”. Nesse sentido, a presença de pessoas na equipe da CDURP com trajetória profissional no mercado imobiliário é considerada por ele um trunfo, na medida que lhe permite apreender a racionalidade dos investidores e desafiar o conceito dos projetos apresentados. “Não dá para inviabilizar o projeto por engessamento das regras, e não dá para rasgar a regra para viabilizar o empreendimento econômico, já que é importante que eles venham”, ele completa.

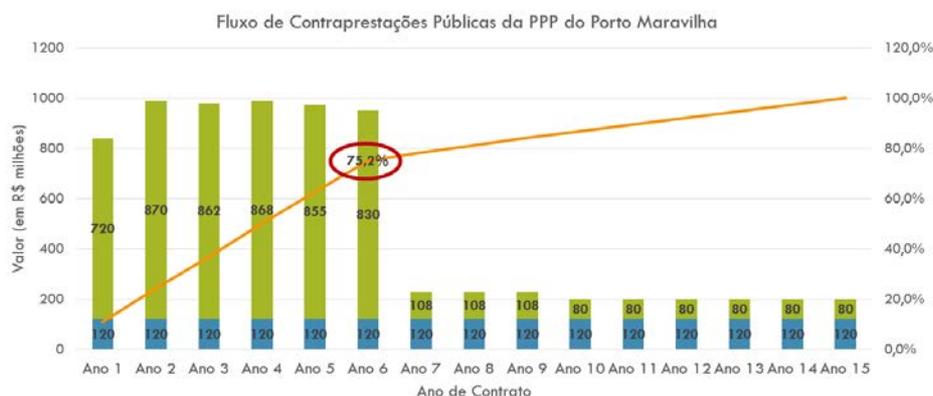
PPPS PARA OBRAS E SERVIÇOS

Com as operações iniciadas em janeiro de 2010, a CDURP passou a concentrar seus esforços na estruturação de uma parceria público-privada, costurando os termos do contrato junto às empreiteiras licenciadas pelo PMI. O edital foi, então, publicado em julho daquele ano, impondo condições de monta relevante à participação na concorrência pública (WERNECK, 2016). Diante da resposta do setor privado, a licitação foi concluída três meses depois em favor do Consórcio Porto Novo, formado por OAS, Odebrecht e Carioca Christiani-Nielsen – as mesmas empresas que elaboraram os estudos de intervenção para a área portuária e participaram da construção do edital. Queiroz Galvão, única concorrente na licitação, foi desclassificada por não apresentar toda a documentação necessária.

Assim, firmou-se a maior PPP brasileira. No valor de R\$ 7,6 bilhões, a PPP do Porto Maravilha tem o tempo previsto de 15 anos (prorrogáveis por mais 15) para executar o grande volume de obras e prestar uma ampla gama de serviços que incluem a operação da malha viária, a manutenção dos sistemas de iluminação pública e de drenagem, conservação e manutenção de espaços públicos, varrição e coleta de lixo. Parte do seu valor é pago por meio de contraprestações públicas mensais, fixas em R\$ 10 milhões. No entanto, a maior parte do contrato é paga por meio de contraprestações públicas anuais. Variáveis ao longo dos 15 anos, o valor dessas parcelas – determinadas pelo próprio Consórcio, como estipulava o edital de licitação – é bastante concentrado no tempo: segundo o cronograma financeiro da PPP, 75% do valor global do contrato é desembolsado nos primeiros seis anos (Figura 2). Isso contraria a lei federal nº 11.079/2004, a Lei das PPPs, que vedam o pagamento de contraprestações públicas antes da disponibilização dos serviços – muito embora diversos estados e municípios tenham desenvolvido teses para justificar o

repasso de recursos ao parceiro privado ainda durante o período de execução dos investimentos (RIBEIRO et. al., s.a. , p. 256).

Fluxo de contraprestações públicas da PPP do Porto Maravilha. Elaboração própria.



Vale dizer que, nos últimos sete anos, os termos do contrato da PPP do Porto Maravilha foram sendo modificados por meio de termos aditivos: até janeiro de 2016, foram nove termos celebrados, com transformações relevantes no escopo das obras e serviços. Em alguns deles, algumas intervenções são suprimidas e outras colocadas no lugar, mantendo-se o valor inicialmente estabelecido pelo contrato de PPP. Assim ocorreu com o primeiro termo aditivo, de abril de 2012, que incluiu obras e serviços necessários à construção do Museu do Amanhã, instalação que estava fora do contrato. Para isso, foram excluídas, dentre outras intervenções, as obras de infraestrutura e de urbanização da região do Morro do Pinto e da favela Moreira Pinto, sob a justificativa de manter o equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Em outros termos, novas obras e novos serviços foram entregues ao Consórcio Porto Novo mediante novos aportes financeiros, modificando o valor inicial do contrato. No maior deles, de março de 2013, foram acordadas a expansão do traçado da Via Expressa e a extensão do trecho da Perimetral a ser removido por meio de um desembolso suplementar de pouco mais de R\$ 590 milhões. Assim, o valor global da PPP do Porto Maravilha chegava a aproximadamente R\$ 8,3 bilhões em janeiro de 2016.

Para além da PPP do Porto Maravilha, uma segunda parceria foi firmada para a implantação e operação do VLT. Baseado em estudos realizados pela Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR) – criada pela empreiteira Camargo Corrêa e por ela controlada, juntamente com a Andrade Gutierrez e o grupo Soares Penido – o edital para licitação do VLT foi adiado algumas vezes. Enquanto isso, negociava-se com a União a destinação de recursos federais ao projeto por meio do programa PAC Mobilidade.

Único a apresentar proposta, o Consórcio VLT Carioca foi anunciado vencedor da concorrência pública em abril de 2013. Com representantes dos operadores dos quatro meios de transporte da cidade (trem, metrô, barcas e ônibus), o Consórcio é composto por quatro empresas nacionais, cada uma com 24,4% das ações, além da participação de duas empresas pertencentes a grupos estrangeiros (Benito Roggio Transporte e RAPT do Brasil Operações) que, por seu caráter técnico, somam apenas 2,25% das ações. São as demais:

- CCR Actua, braço de serviços administrativos que atende às concessionárias do grupo CCR;
- INVEPAR, grupo constituído em 2000 a partir da associação entre OAS e a caixa de previdência dos funcionários do Banco do Brasil, Previ, para atuar no setor de infraestrutura em transportes;
- RIOPAR, holding do sistema da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR) que opera, sobretudo, na administração do bilhete único do estado e na exploração de serviços de mídia nos ônibus, e
- Odebrecht Transport, empresa do grupo Odebrecht fundada em 2010 para desenvolver, implantar, operar e participar de empresas nas áreas de mobilidade urbana, rodovias, aeroportos e logística.

O contrato, firmado junto ao município, tem vigência de 25 anos, e tem valor de pouco mais de R\$ 1,6 bilhão. A amortização do contrato, também realizada por contraprestações públicas, diferencia-se, no entanto, daquela estipulada pelo contrato da PPP do Porto Maravilha. Isso porque a PPP do VLT é uma concessão patrocinada, envolvendo tanto pagamentos do parceiro público ao parceiro privado quanto a cobrança de tarifas aos usuários. Nessa estrutura, as obrigações do poder público são cumpridas por meio de dois tipos de pagamento. O primeiro tipo refere-se ao pagamento de parcelas mensais de valor igual a aproximadamente R\$ 6 milhões, cobrindo todo o valor contratado – e sem riscos de desconto, que poderiam ser aplicados em razão de uma performance insatisfatória do Consórcio.

E por que, então o segundo tipo de contraprestação? Porque a implantação do VLT pressupõe riscos que não podem ser previamente calculados, como a rejeição da população ao novo modal, ou ainda, a baixa validação dos bilhetes, já que, ao menos inicialmente, o VLT será integrado ao espaço público, com estações de livre acesso e sem a presença de cobradores nos trens. Assim, nos meses em que a arrecadação do sistema for inferior à receita tarifária prevista – determinada pelo Estudo de Viabilidade elaborado pelo próprio Consórcio e incluído na proposta econômica por ele apresentada durante a concorrência pública – o poder público cobrirá o prejuízo da operação, mantendo o equilíbrio econômico-financeiro do contrato².

Para além das contraprestações, o contrato determina um aporte público de R\$ 532 milhões – em referência aos recursos do Orçamento Geral da União, que, naquele exato valor, foram anunciados em abril de 2012. Destinado à aquisição de bens reversíveis – ou seja, bens que serão revertidos em propriedades do município após o término da concessão, como os trens ou as estações de manutenção –, a aporte de recursos foi permitido por meio da publicação da medida provisória 575/2012, que autorizou o adiantamento de recursos públicos no início das obras, sem a prévia disponibilização dos serviços. No caso da PPP do VLT, o contrato é explícito em dispor que eventuais atrasos na transferência de recursos da União não eximem o município de seu pagamento.

FUNDOS PARA O APORTE DE TRENOS E CEPACS

A assinatura do contrato de PPP do Porto Maravilha poderia resolver as atribuições do consórcio responsável pelas obras e pelos serviços, mas faltava ainda um elemento primordial: os recursos para financiar as intervenções e pagar o parceiro privado, ou, em outras palavras, um modelo

² Para diferenças entre demanda estimada e demanda real de 10% a 20%. Diferenças para baixo de até 10% são assumidas exclusivamente pelo Consórcio.

econômico para viabilizar a revitalização da área portuária. Por isso, paralelamente à elaboração do edital de PPP, a CDURP vinha buscando se associar a investidores qualificados ainda em 2010, quando então a CEF, agente operador dos recursos do FGTS, se aproximou.

Para que o FGTS pudesse participar da operação, era necessário, entretanto, mudar as diretrizes de aplicação de recursos, até então limitadas em habitação, saneamento básico e infraestrutura – e que permitiam a utilização de instrumentos de capital somente para a produção de empreendimentos e financiamentos habitacionais. A proposta de mudança no mandato do FGTS foi então encaminhada para o seu Conselho Curador, sob o argumento de que a operação urbana Porto Maravilha visava o investimento em infraestrutura. O pleito foi aprovado pouco depois, por meio da Resolução nº 637, publicada em junho de 2010.

A partir de então, passou-se a discutir um modelo assentado na criação de um fundo de investimento imobiliário com a participação de dois cotistas, o FGTS, que deveria adquirir os CEPACs para financiar a revitalização, e a própria CDURP. Mas, uma vez avaliado o território em que se encontrava a operação urbana, concluiu-se que apenas as perspectivas de valorização do CEPACs não ofereciam garantias adequadas de remuneração financeira ao FGTS: devido à grande concentração de terrenos públicos, não poderia haver uma demanda considerável por CEPACs para a incorporação imobiliária, a cargo do mercado imobiliário. Na avaliação da CEF, era necessário, portanto, que os terrenos públicos viessem a mercado para que o FGTS se dispusesse a custear toda a operação urbana consorciada. A solução recomendada foi, assim, a vinculação da liberação de recursos oriundos com a venda dos CEPACs à disponibilização de terrenos, dividindo-se o financiamento da operação em duas fases – uma orientação acatada pela CDURP e descrita no edital do leilão dos CEPACs.

Em junho de 2011, o FGTS arrematou em lote único o estoque total de CEPACs por R\$ 3,5 bilhões, praticando o valor unitário mínimo do CEPAC indicado pelo Estudo de Viabilidade Econômica encomendado em 2010, e dando início à primeira fase, adiantou à CDURP R\$ 877 milhões. O restante, no entanto, somente foi destravado à medida que a CDURP disponibilizava terrenos públicos ao mercado. Ao final de três anos, a CDURP liberou, conforme o acordado, terrenos sobre os quais recaíam 60% de todo o potencial construtivo criado para a operação urbana.

Todos esses terrenos – conhecidos como Usina do Asfalto, Pátio da Marítima, Praia Formosa, Clube dos Portuários, Galpão do Aplauso e Gasômetro – seriam sempre oferecidos, e assim o foram, primeiramente ao FGTS, pelo mesmo preço pelo qual foram adquiridos. Muito embora este não fosse obrigado a comprá-los, essa vantagem exclusiva – frente aos demais agentes do mercado – justificou a criação de um Prêmio de Opção de Compra (POC), cujo valor passou a ser liberado na segunda fase da operação. Essa racionalidade causa estranheza, mas é preciso pensá-la sob a lógica da operação urbana.

Não obstante o preço mínimo de cada CEPAC ser, de acordo com o Estudo de Viabilidade Econômica, R\$ 545, os R\$ 3,5 bilhões decorrentes de todo o estoque de CEPACs não bastariam para financiar uma operação urbana orçada em R\$ 8 bilhões. Diante disso, o POC constituiu-se numa manobra contábil pela qual o FGTS se dispôs a arcar com toda a operação, ainda que apostasse em uma valorização futura dos CEPACs capaz de pagar toda a operação urbana e ainda remunerar o FGTS.

Mesmo assim, a liberação do POC não viria dissociada de novas exigências. Para que o restante seja disponibilizado à CDURP, esta terá que levar ao mercado terrenos com potencial para consumir mais 15% do potencial construtivo criado para o Porto Maravilha, ao longo dos 12 anos

subsequentes da operação urbana. Esta segunda fase ainda está, portanto, em andamento, mas é pressionada pela concentração das contraprestações públicas nos seis primeiros anos do contrato de PPP. Isso se agrava porque as duas fases de liberação dos recursos do FGTS não são proporcionais: no fim dos três primeiros anos, espera-se que terrenos com capacidade para absorver 60% dos CEPACs liberem R\$ 3,5 bilhões, ao passo que a disponibilização de terrenos que gerem o consumo de até 15% dos CEPACs destrave cerca de R\$ 4 bilhões referentes ao POC. Os outros R\$ 500 milhões serão obtidos por meio das operações de compra e venda dos terrenos, sobretudo para o FGTS.³

Nessa engenharia econômica, a ideia de um apenas um fundo com participação conjunta da CDURP e do FGTS deu lugar, todavia, à constituição de dois fundos de investimento imobiliário: o Fundo de Investimento Imobiliário da Região do Porto (FIIRP) e o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), ambos administrados pela CEF. No primeiro, a CDURP, única cotista, aportou os CEPACs e os imóveis que compõem seu capital social. No segundo, o FGTS, único cotista, aportou os R\$ 3,5 bilhões necessários para a compra dos CEPACs. Desde então, toda relação entre a CDURP e o FGTS se dá por intermédio desses dois fundos. A separação foi mais uma demanda da CEF, feita com o objetivo de preservar a decisão sobre os investimentos do FGTS de qualquer interferência da CDURP ou da prefeitura.

Com o leilão, a CDURP perdeu o monopólio dos CEPACs, e, conseqüentemente, o ativismo imobiliário. O FIIPM, dotado de CEPACs e terrenos, pode negociar livremente no mercado imobiliário, controlando o perfil dos futuros empreendimentos, o ritmo dos lançamentos imobiliários, e, conseqüentemente, as taxas de retorno esperadas. Nesse sentido, a estratégia implementada pela CEF para garantir a rentabilidade do FGTS vem sendo a participação em negócios imobiliários por meio da permuta física, seja pela disponibilização de CEPACs, seja pela disponibilização de CEPACs e terrenos comprados da CDURP. Dos 565.706 CEPACs consumidos no Porto Maravilha até setembro de 2015 (8,79% do estoque total), 426.798 CEPACs advêm de operações desse tipo, em que o FIIPM recebe uma fração do imóvel como contrapartida (CDURP, 2015b, p. 12; FIIPM, 2014, p.23-24). Outros 57.273 CEPACs foram integralizados pelo FIIPM para a aquisição de cotas em Sociedades de Propósito Específico (SPEs) que desenvolverão empreendimentos no Porto Maravilha (FIIPM, 2014, p. 20). Isso, aos olhos da CEF, permite não somente alavancar o mercado imobiliário, como também cria a oportunidade de o FGTS capturar a renda fundiária futura, valorizada, após as intervenções realizadas para a revitalização na área portuária.

QUEM GANHA E QUEM PERDE?

As condições do acordo junto ao FGTS e à CEF, assim como a celebração de termos aditivos ao contrato da PPP do Porto Maravilha, são onerosas à CDURP. Isso porque os R\$ 8 bilhões necessários para a execução da segunda etapa do Porto Maravilha já tem uma destinação certa. A maior fatia, R\$ 7,6 bilhões, paga o contrato de PPP; R\$ 175 milhões, ou 5% da venda dos CEPACs, correspondem ao orçamento da CDURP, conforme determina o decreto; e R\$ 105 milhões, o equivalente a 3% da venda de CEPACs, são obrigatoriamente destinados para a recuperação do

³ O POC é, portanto, um valor dinâmico, sendo seu valor a diferença entre os R\$ 8 bilhões necessários à execução do Porto Maravilha e aquilo que é gasto com a compra dos CEPACs e a aquisição de terrenos. Como a CEF estimava aproximadamente R\$ 500 milhões, a avaliação era de que o POC se mantivesse em torno de R\$ 4 bilhões. E se os terrenos saírem mais caro? Então o POC será menor, de modo que o FGTS desembolse sempre R\$ 8 bilhões para a revitalização da área portuária do Rio (WERNECK, 2016, p. 124).

patrimônio, nos termos da lei complementar 101/2009. Os R\$ 120 milhões restantes são necessários para cobrir os custos com consultorias e assessorias, técnicas e jurídicas; administração, custódia e auditoria de ambos os fundos de investimento imobiliário; despesas cartoriais; e outros gastos de funcionamento. Desse modo, mesmo que a CDURP receba o valor desembolsado pelos terrenos ao repassá-los para o FIIPM por operações de compra e venda, é preciso obter recursos para a sua aquisição. Como, então, poderia a CDURP assumir os encargos decorrentes da desapropriação ou da aquisição de imóveis, majoritariamente sob propriedade da União?

Parte dos recursos orçamentários também advém da cobrança de outorga onerosa do direito de construir, em áreas sem previsão de CEPACS, ou outorga onerosa de alteração de uso do solo. Além disso, a CDURP também vem realizando operações financeiras, como o aporte de recursos do FIIRP em títulos de baixo risco, e operações imobiliárias para geração de receitas, como a venda de remanescentes de terrenos desapropriados para a execução das obras de infraestrutura e mesmo o desenvolvimento imobiliário, junto a uma incorporadora, de um empreendimento comercial para venda e locação (WERNECK, 2016, p. 165-166). Mas grande parte dos recursos vem sendo cobertos pelo município, por meio da integralização de capital à CDURP. Apesar de o rastreamento dessa operação ser difícil, expedientes no Diário Oficial do município atestam a transferência de, pelo menos, R\$ 572 milhões até janeiro de 2016 – o que não contabiliza a alienação dos terrenos como a Usina do Asfalto.

Além desses recursos, o município deve ainda comprometer recursos para honrar com os compromissos estipulados pelo contrato da PPP do VLT. A essas obrigações, previstas pelo arranjo institucional-financeiro, somam-se os investimentos durante a primeira fase de obras, dispendidos com o objetivo de sinalizar ao mercado as perspectivas de valorização da zona portuária, ou ainda, os custos associados à adaptação da infraestrutura em áreas contíguas ao perímetro da operação urbana, a exemplo das alças do Caju – todos pagos pelos cofres da prefeitura.

De seu lado, o FGTS assume os riscos decorrentes do caráter especulativo da operação ao disponibilizar os recursos necessários para cobrir o valor do contrato de PPP. Bem verdade é que a entrada de seus recursos na operação tenha exigido contrapartidas – como o desembaraço dos terrenos públicos e a constituição de dois fundos de investimento imobiliário, contra a previsão inicial de um único fundo, para preservar o poder sobre as decisões de investimento. No entanto, a remuneração esperada está sujeita à volubilidade do setor imobiliário frente às dinâmicas econômicas, como vem ocorrendo nos últimos anos. Por enquanto, os desequilíbrios puderam ser sanados por meio da aplicação dos recursos em outros ativos e também pela realização de um novo aporte do fundo paraestatal ao fundo de investimento imobiliário no valor de R\$ 1,5 bilhão (NOGUEIRA, 2015). Ainda assim, o retorno financeiro deve ser alcançado, em última instância, pela venda dos CEPACS e dos terrenos já adquiridos ou o FGTS sofrerá vultosas perdas.

Enquanto isso, os grupos econômicos que participam do arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha têm seus lucros assegurados por cláusulas contratuais generosas – o que também é fruto de seu ativismo durante a elaboração nos editais de concorrência pública. Se a regulamentação das PPPs no Brasil foi justificada pela necessidade de repartição de riscos entre o poder público e o ente privado, ao menos no escopo do Porto Maravilha, podemos dizer que o modelo de PPPs reduziu ao mínimo os riscos das concessionárias, deslocando-os para o âmbito público. É sintomático, nesse sentido, que ambos os contratos reservem poucas cláusulas à alocação de riscos, pois este é comumente apontado como seu aspecto mais relevante.

No caso da PPP do Porto Maravilha, a divisão dos riscos é pouco detalhada, mas o seu mecanismo de pagamento cria, mesmo que implicitamente, as estruturas e as formas de alocação de riscos do projeto (Radar PPP, 2014, p. 14). O primeiro é denominado pela literatura como risco de demanda pela infraestrutura. A variação de demanda pela infraestrutura construída ao longo do tempo não é um risco suportado pelo Consórcio Porto Novo, que somente tem pagamentos retidos por motivo de desempenho insatisfatório, e mesmo os critérios de avaliação tem alcance bastante limitado – pois os indicadores definidos para avaliar os serviços operam sobre apenas R\$ 1,8 bilhão do contrato (as contraprestações mensais), ao passo que o valor restante do contrato fica garantido à concessionária, mesmo diante de atrasos no cumprimento das etapas. Eventuais problemas que afetem a disponibilidade da infraestrutura, como falhas na fase de obras ou de manutenção, também não interferem na receita global da concessionária, já que a execução das obras é a única condição estabelecida para a autorização dos pagamentos.

Poderíamos, sim, afirmar que os riscos relacionados à variação dos custos de implantação da infraestrutura – devido a oscilações como o encarecimento das matérias-primas – recaem sobre o parceiro privado, uma vez que o valor das contraprestações foi definido na partida. Mas vale lembrar que o cronograma de desembolsos foi executado pelo próprio Consórcio Porto Novo, permitindo-lhe antecipar eventuais desequilíbrios. Além disso, a concentração dos pagamentos nos primeiros seis anos de contrato – outra idiossincrasia da PPP do Porto Maravilha – adianta ao ente privado os recursos necessários, dispensando o Consórcio de recorrer a empréstimos.

Garantias robustas também são dadas ao Consórcio VLT Carioca, a exemplo da cobertura de eventuais prejuízos na receita tarifária pela prefeitura. Como na PPP do Porto Maravilha, mais uma vez, os riscos são entregues à prefeitura, ou então passíveis de rediscussão dentro do contrato. Dessa maneira, a divisão de ônus e benefícios dentro do arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha é bastante desigual.

UM MODELO DE GESTÃO MERCANTIL E CONTEXTOS DE NEOLIBERALIZAÇÃO

Por outro lado, prerrogativas tradicionalmente alocadas no poder público são agora compartilhadas com o setor privado. Com vistas a acelerar a execução das obras, o Consórcio Porto Novo é autorizado a acordar desapropriações. Ao mesmo tempo, por ser responsável pela provisão de serviços na área portuária, o consórcio Porto Novo ganhou ingerência sobre os espaços públicos, restringindo sua ocupação e negociando junto ao poder público a realização de eventos públicos⁴. A implantação do VLT, por sua vez, antecipa a reestruturação das linhas de transporte em toda área central para promover o uso do novo modal, na medida em que a prefeitura deve, segundo o contrato de PPP, se comprometer a torná-lo o principal meio de transporte coletivo de toda a região central.

⁴ Como ocorreu durante a reinauguração da Praça Mauá, em setembro de 2015. Na ocasião, *food trucks* instalaram-se na Praça a convite da prefeitura, o que requereu, por exigência do consórcio, tapetes gramados para proteger as novas placas de granito. Desde a reabertura do espaço, no entanto, baianas que vendiam acarajé foram proibidas de vender os quitutes na Praça, sob a justificativa de que o azeite de dendê poderia vir a manchar a pavimentação – como relatou uma baiana durante a reunião de novembro do Conselho Comunitário de Segurança, organizada pela UPP do Morro da Providência, na qual a autora esteve presente. O exemplo parece ser trivial, mas demonstra como os agentes privados hoje atuam sobre o cotidiano da área portuária.

Além disso, é possível dizer que, a despeito da complexidade que paira sobre a operação montada pela CDURP e pela CEF, uma implicação importante é bastante evidente: ao final dos 15 anos de existência do Porto Maravilha, terrenos públicos que possam vir a demandar até 75% dos CEPACs serão colocados na órbita do mercado, passando a se submeter à lógica mercantil da especulação – uma grandeza que não poderia ser maior, uma vez que os imóveis onde recaem os 25% do potencial construtivo restantes já eram privados antes da operação. A introjeção de uma lógica de mercado ultrapassou, dessa maneira, a órbita dos agentes privados, encontrando ecos nas negociações para a participação do FGTS e no corpo institucional da prefeitura.

Pode-se dizer, assim, que o arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha inaugura um novo modelo de gestão, o qual, atuando diretamente sobre o território, está fundado sobre uma relação entre poder público e setor privado mais promíscua, além de estar assentado em operações especulativas. Aprofundam-se, assim, os processos de mercantilização da cidade deflagrados por uma acumulação por espoliação, tal como descreveria Harvey (2004).

Vale destacar que o avanço dos interesses de mercado não foi conquistado mediante o recuo do poder público e da regulação estatal. Em seu lugar, o Porto Maravilha mobilizou uma legislação já existente – em especial, o Estatuto das Cidades e o Sistema Financeiro Imobiliário – para desenhar o seu arranjo institucional-financeiro. Mas, dadas suas limitações, foi ainda necessário produzir um aparato normativo capaz de regularizar as lacunas existentes e disciplinar interesses conflitantes. Desse modo, um conjunto de leis, em nível municipal, foi aprovado, incluindo a operação urbana consorciada no plano diretor da cidade, em processo de revisão, e regulamentando a Lei Federal de PPPs. Em âmbito federal, a Resolução nº 637 do Conselho Curador do FGTS permitiu que o fundo público participasse da operação, enquanto a Medida Provisória nº 575/2012 favoreceria diretamente a implantação do VLT. Outras regulações aqui não discutidas – como a Medida Provisória nº 496/2010 – flexibilizaram as normas para aquisição de terrenos e permitiram que as obrigações do município junto à CEF e ao FGTS fossem cumpridas.

Junto ao novo arcabouço jurídico, um corpo institucional também foi criado. Parte integrante do arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha, a CDURP mereça talvez o maior destaque. Mas junto a ela também foram instituídas a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SEDE) e a Secretaria Especial de Parcerias Público-Privadas (SECPAR), além da Rio Negócios, uma agência municipal voltada para a atração de novos investidores, estabelecendo na prefeitura pontes institucionais junto à iniciativa privada.

Os processos em curso parecem reforçar a ideia de que estaríamos diante do avanço do neoliberalismo. Ao mesmo tempo, verdade é que a adoção de premissas neoliberais não poderia ser realizada sem qualquer rebatimento nas conjunturas políticas e sociais específicas: longe de corresponder a um regime de políticas coerente e hermeticamente aplicado, como faz crer a economia política, o neoliberalismo realmente existente é um processo contraditório, “um padrão prevalecente de reestruturação regulatória, que está tomando corpo ao longo de um cenário institucional irregular em um contexto de processos político-econômicos que co-evoluem” (THEODORE et al., 2009, p. 3). No caso brasileiro, a robustez da sociedade civil e do projeto político democratizante que haviam contribuído para o fim do regime militar produziu, concomitante aos ajustes neoliberais, uma importante conquista de direitos, incluindo o direito à moradia e o direito à cidade.

A criação do Ministério das Cidades em 2003 veio nesse movimento, e, mesmo com sua incorporação à política de alianças, o compromisso com diretrizes progressistas e efetivação dos direitos se mantiveram em seu quadro técnico. Como resultado, a inserção brasileira ao

neoliberalismo é um processo repleto de contradições, no qual as reformas institucionais e a produção normativa não espelham pura e simplesmente a reestruturação econômica em curso, mas sim estabelecem disputas – o que diferencia a trajetória brasileira daquela observada nos países de capitalismo avançado, onde a transição para regime neoliberal corresponde a uma retração dos direitos sociais.

O embate entre esses dois movimentos, mercantilização e incorporação de direitos, parece ser, em última instância, o conflito subjacente às disputas pelo desenho do projeto de revitalização da zona portuária do Rio, travadas entre o Ministério das Cidades e a prefeitura do Rio de Janeiro. Mas podemos dizer que a reestruturação em curso também levaria àquilo que Evelina Dagnino (2004) denominou de confluência perversa, marcada por uma crise discursiva entre projetos distintos que mobilizavam referências aparentemente comuns, mas de significados profundamente distintos. A aposta na captura da mais-valia por meio de CEPACs em ambos os projetos levava a crer que o instrumento poderia ser designado a diferentes fins, muito embora seja possível afirmar que sua aplicação parece levar necessariamente a arranjos que impossibilitam a destinação da terra para fins que não aqueles especulativos.

Concomitantemente, devemos dizer que somente a lógica de mercado não explica a retirada do Porto Maravilha do papel. A conformação de um alinhamento político nas três esferas de governo, deflagrado pela aliança PT-PMDB, também foi fundamental para a viabilização da operação urbana. Os bastidores das negociações escusas para a entrada dos recursos do FGTS, por sua vez, viriam à tona alguns anos depois. Em meio às investigações da Lava Jato, Ricardo Pernambuco, dono da Carioca, confessou ter Eduardo Cunha exigido R\$ 52 milhões às empreiteiras do Consórcio Porto Novo para que o fundo paraestatal adquirisse a totalidade de CEPACs. Na época, a vice-presidência da Caixa responsável pela administração dos recursos do FGTS era ocupada por Fábio Cleto. Indicação direta de Cunha, Cleto admitiu, também em delação premiada, que o ex-presidente da Câmara o orientou a segurar seu voto pela liberação dos recursos do FGTS ao Porto Maravilha enquanto este negociava o valor da propina junto às empreiteiras.

O avanço da mercantilização neoliberal viria, assim, acompanhada de uma de nossas mais tradicionais gramáticas políticas, o patrimonialismo (RIBEIRO & SANTOS), submetendo a criação (tendencial) de novas modalidades de regulação institucional e de formas de gestão centradas no capital à trajetória (*path dependence*) propriamente brasileira (THEODORE et al., 2009, p. 3).

CONCLUSÃO

A retirada de um projeto discutido há mais de 40 anos do papel não seria possível sem uma arquitetura institucional capaz de compatibilizar os interesses envolvidos. Objeto de disputas, esse arranjo pôde ser constituído por meio de uma arregimentação política que se valeu de uma legislação preexistente, mas também produziu novos aparatos normativos e institucionais. Com uma divisão desigual dos ônus e benefícios, o arranjo institucional-financeiro do Porto Maravilha assentou-se sobre a lógica especulativa do mercado.

Por um lado, a reconstituição do processo de produção social da operação urbana permite contrapor-nos à narrativa oficial das fórmulas mágicas das parcerias público-privadas e das operações urbanas, ou ainda, à ideia, insistentemente repetida na mídia, de que a concretização do projeto de revitalização se deu unicamente à postura empreendedora de uma liderança municipal frente à uma conjuntura de oportunidades.

Mais importante, no entanto, é a compreensão das implicações inerentes ao projeto. Diante dos novos acontecimentos, essa compreensão parece ser fundamental para afastar críticas que atestarão como únicos problemas da operação a mobilização corrupta do fundo público à sua viabilização, deixando sobre ele os riscos e os custos. Mesmo com o financiamento privado ou estrangeiro – tendo em vista o novo ciclo de privatizações e abertura econômica que se antecipa – cabe perguntar-se sobre a lógica de tais instrumentos e seus efeitos sobre os direitos – ilustrados, em sua dimensão mais trágica, pela remoção de mais de 5.000 famílias.

BIBLIOGRAFIA

COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO (CPCORJ). **Megaeventos e violações de direitos humanos no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: maio 2013. Disponível em: https://comitepopulario.files.wordpress.com/2013/05/dossie_comitepopularcoparj_2013.pdf Acesso em 22 nov. 2015.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO (CDURP). **Relatório trimestral de atividades**. jul-set 2015b. Disponível em: http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/relatorios/2015/RELATORIO_TRIMESTRAL_JULHO_AGOSTO_SETEMBRO%20Rev%20Alberto%2023out15.pdf Acesso em 15 dez. 2015.

COMPANS, Rose. **Empreendedorismo urbano**: entre o discurso e a prática. São Paulo: Editora UNESP, 2005.

DAGNINO, Evelina. Construção democrática, neoliberalismo e participação: os dilemas da confluência perversa. **Política & Sociedade**, nº 5, p. 139-164, out. 2004.

FAULHABER, Lucas; AZEVEDO, Lena. **SMH 2016**: remoções no Rio de Janeiro Olímpico. Rio de Janeiro: Mórula, 2015.

FIX, Mariana. A “fórmula mágica” da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Dênio (org.) **Urbanismo**: dossiê São Paulo – Rio de Janeiro. Campinas: PUCCAMP/PROURB, 2004, p. 185-198.

_____. **São Paulo cidade global**: fundamentos financeiros de uma miragem. São Paulo: Boitempo, 2007.

FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO (FCP). **Relatório de violação de direitos e reivindicações**. 24 maio 2011. Disponível em: <https://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/relatc3b3rio-mpf-fcp.pdf> Acesso em 30 dez. 2015.

FUNDO DE INVESTIMENTO IMOBILIÁRIO PORTO MARAVILHA (FIIPM). **Demonstrações financeiras**: 31 de dezembro 2014 e 2013. 2014.

GUTERRES, Anelise dos Santos. **A resiliência enquanto experiência de dignidade**: antropologia das práticas políticas em um cotidiano de lutas e contestações junto a moradoras ameaçadas de remoção nas cidades sede da Copa do Mundo 2014 (Porto Alegre, RS e Rio de Janeiro, RJ). Porto Alegre, 2014. 391 p. Tese. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UFRS.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

- NOGUEIRA, Italo. Zona portuária do Rio recebe mais R\$ 1,5 bilhão do FGTS. **Folha online**, 29 set. 2015. Disponível em: <<http://www1.folha.uol.com.br/mercado/2015/09/1687730-zona-portuaria-do-rio-recebe-mais-r-15-bilhao-do-fgts.shtml>> Acesso em: 10 jan. 2016.
- RADAR PPP. **Casos práticos**: formação em parcerias público-privadas (PPPs) 2014 – urbanização do Porto Maravilha, Município do Rio de Janeiro. 2014.
- RIBEIRO, Maurício; GALÍPOLO, Gabriel; PRADO, Lucas. Explicando a MP 575/12 a especialistas e não-especialistas. In: RIBEIRO, Maurício. 20 anos da lei de concessões e 10 anos da lei de PPPs: viabilizando a implantação e melhoria de infraestruturas para o desenvolvimento econômico-social. Disponível em: <<http://www.direitodoestado.com.br/ebook/mauricio-portugal-ribeiro/10-anos-da-lei-de-ppp-20-anos-da-lei-deconcessoes>> Acesso em 25 jul. 2016.
- RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP e dá outras providências. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/2ed241833abd7a5b8325787100687ecc/e1cbbddd8d118e66032577220075c7dc?OpenDocument>> Acesso em: 09 dez. 2015.
- THEODORE, Nik; PECK, Jamie; BRENNER, Neil. Urbanismo neoliberal: la ciudad y el imperio de los mercados. **Temas Sociales**, n. 66, p. 1-12, mar. 2009.
- VAINER, Carlos. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000a, p. 75-104.
- _____. Os liberais também fazem planejamento urbano? Glosas ao “Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro. In: ARANTES, Otília; VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. **A cidade do pensamento único**: desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000b, p. 105-120.
- WERNECK, Mariana. Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2016. 239 p. Dissertação. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, UFRJ.