



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR

Maio de 2011

Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

O LOCAL E O GLOBAL: A LEITURA DO PROCESSO DE GLOBALIZAÇÃO REALIZADA PELAS  
AUTORIDADES GOVERNAMENTAIS DO RIO DE JANEIRO

**Dalea Soares Antunes** (UFRJ) - [lea.ibge.com.br](http://lea.ibge.com.br)

*Graduada e mestre em geografia pela UFRJ. Geógrafa(efetiva) do IBGE e ex professora de geografia do Colégio Pedro II.*

## **O Local e o Global: a Leitura do Processo de Globalização Realizada pelas Autoridades Governamentais do Rio de Janeiro**

---

Frente à nova fase do sistema capitalista, as cidades vêm desenvolvendo estratégias diferenciadas de inserção mais competitiva na economia global. No Rio de Janeiro, durante os últimos 20 anos, desde que o país entrou num período de redemocratização e de abertura comercial, novos projetos de políticas públicas vêm sendo realizados no sentido de promover uma melhor imagem da cidade. Neste estudo, analisamos como tais projetos visam tornar a cidade do Rio de Janeiro mais competitiva, sobretudo no que diz respeito às novas formas de relação cidade-porto. E descobrimos que os projetos públicos buscam investir mais na promoção de áreas de lazer na região portuária do Rio de Janeiro do que genuinamente no setor produtivo do porto. Além disso, tais projetos não revelam novos recursos territoriais que poderiam promover outras formas de desenvolvimento. Em sua maioria, apenas os recursos associados à beleza natural e histórica são mobilizados para promover a relação cidade-porto no Rio de Janeiro.

Nas últimas décadas, a emergência de um novo cenário econômico, resultado da reestruturação produtiva associada ao novo modelo de acumulação flexível – pós-fordismo-, acarretou em mutações no sistema de produção e de circulação mundial. A produção passa a ser cada vez mais fragmentada, o que, obviamente, leva à intensificação dos fluxos, aumentando, portanto, a comunicabilidade entre os lugares (HARVEY, 2005).

Nesse contexto, pelo qual a produção passa a ser fragmentada por todo o globo, fazem-se necessários nós modais que possam organizar estes fluxos dispersos espacialmente. Conseqüentemente, o que se observa é a produção de um espaço global dos fluxos (CASTELLS, 1999). Não obstante, para que este sistema funcione de maneira otimizada, os portos passaram a ter um papel primordial. Com custos baixos e grande capacidade de carga, os portos passam a atuar como nós modais (MONIÉ e VIDAL, 2006). Em outras palavras, podemos afirmar que o porto é um dos sustentáculos desta nova configuração baseada em territórios-rede.

Por conseguinte, nos últimos anos, algumas cidades que possuem porto vêm lançando novos olhares sobre as suas potencialidades, produzindo, portanto, leituras diferenciadas do processo de globalização e promovem, em conseqüência, políticas públicas cujas finalidades variam muito. Algumas apostam na modernização de suas estruturas físicas; outras se dotam de mega-instalações voltadas para o escoamento fluido das mercadorias, outras investem em grandes complexos industrio-portuários, algumas buscam a re-aproximação da função portuária e da cidade; as últimas apostam na revitalização e na refuncionalização das áreas portuárias degradadas. É oportuno destacarmos aqui, que estes projetos não são excludentes entre si.

Algumas cidades, sobretudo localizadas na Europa do norte, vêm criando as políticas públicas que visam coadunar o porto à cidade. Estas são cidades onde os portos não só estão presentes como, sobretudo, servem de vetor do desenvolvimento territorial. Desta forma, a cidade torna-se o elo principal de articulação entre a economia regional e o porto, bem como entre aquela e os mercados globais. Conseqüentemente, os planejamentos e a produção de infra-estruturas portuárias estão sempre vinculados às políticas de desenvolvimento local, municipal (COCCO, 1999).

O objetivo do trabalho consiste em analisar os fatores que determinaram a relação entre a cidade e o porto do Rio de Janeiro nos últimos 20 anos. A partir daí, este trabalho pretende contribuir para a formulação de novas políticas públicas, produzindo, portanto, novas representações dos portos, percebendo suas reais potencialidades de integração do porto do Rio de Janeiro com a cidade, no sentido de fomentar o desenvolvimento e crescimento de ambos de forma indissociável.

Para a construção teórica do trabalho aqui apresentado alguns conceitos cunhados por determinados autores foram assaz importantes. O conceito de cidade portuária de

G.Cocco e M. Collin, foi utilizado para dar sustentação ao objetivo central do estudo, assim como o conceito de território-rede de P. Veltz e as leituras de D. Harvey que nos possibilitou uma melhor compreensão do atual estágio do sistema produtivo, do pós-fordismo bem como do papel das cidades no sistema econômico mundial. Por último, e não menos importante, foi o conceito de espaço global dos fluxos apontado por Castells. Cabe ressaltar que F. Monié contribuiu não só com o conceito de integração produtiva, mas de forma vasta e particular, com seus estudos sistemáticos de mesmo eixo temático.

### **Relação cidade-porto do Rio de Janeiro na era da globalização**

A partir da década de 1990, durante o processo de redemocratização da política brasileira, diversas leis e projetos procuraram modernizar as estruturas políticas e econômicas do país com o intuito de melhor integrar o Brasil aos rumos da economia mundial. Desde então, houve sistemáticas buscas pela melhor inserção do país na globalização. Tanto o país como as metrópoles adotaram medidas supostamente mais adequadas à competição em escala global.

Uma das medidas para melhorar a inserção do país na economia global foi a formulação da lei de modernização dos portos (Lei 8.630), visto que aproximadamente 80% das trocas internacionais do país são realizadas pelos portos. A partir desta lei federal, novas possibilidades de relação cidade e porto puderam emergir. No Rio de Janeiro muitos terminais foram concedidos à iniciativa privada, abrindo novas perspectivas para a atividade portuária.

De 1992 até 2008, o então prefeito da cidade, César Maia,<sup>1</sup> produziu planos estratégicos e projetos em busca de uma nova imagem do Rio de Janeiro que tiveram impactos nos principais portos da cidade. O objetivo era a participação da cidade nas redes globais através da construção de uma imagem positiva, potencializando principalmente os recursos associados à história e à cultura da cidade.

A infra-estrutura portuária brasileira, em meados do século XX, estava muito aquém da esperada, sobretudo, para um país com a pujança econômica do Brasil. Depois de uma década economicamente desastrosa, como fora a década de 1980, vimos surgir no cenário brasileiro algumas políticas que visavam a diminuir a centralização do poder do governo nacional.

A partir da década de 1990, observou-se uma progressiva abertura comercial no Brasil, especialmente através da desregulamentação da economia que, conseqüentemente, vem levando à intensificação das trocas brasileiras no mercado mundial. Sendo assim, o país viu-se obrigado a modernizar suas infra-estruturas, especialmente as plataformas

logísticas e, portanto, a modernização dos portos, já premente, tornou-se ainda mais necessária.

Historicamente, assistimos no Brasil políticas altamente centralizadas em relação às questões portuárias. Havendo, portanto, uma postura retrógrada que alijou outros atores do processo de gestão e administração portuária. No entanto, no início da década de 1990 houve a dissolução da PORTOBRÁS, órgão governamental que centralizava a gestão dos portos brasileiros, fundado em 1975. Não por acaso, observamos nos anos seguintes, uma intensificada crise no sistema portuário, com a falta de uma institucionalidade no setor, o que culminou com a elaboração da chamada lei de modernização portuária, em 1993.

Antes de 1993, o planejamento portuário era marcado por inúmeras decisões desencontradas, culminando com a absoluta “falência” do nosso sistema portuário. Desde a criação da extinta “**Taxa de Melhoramento dos Portos – TMP**”, passando pela fundação da, também extinta, “**PORTOBRAS**”, o país assistiu a um verdadeiro processo de estagnação e decadência de seu sistema portuário, contribuindo, sobremaneira, para a profunda crise econômica da década de 80. (LYRA JUNIOR, 2006).

Neste mesmo ano, foi promulgada a lei de modernização dos portos, ampliando as condições de melhorias no setor portuário, permitindo, portanto, uma melhor inserção do país nos fluxos globais. No entanto, somente em 1997, ocorreram as primeiras concessões dos terminais portuários, como a dos terminais de contêineres do porto do Rio de Janeiro (TECON 1 e 2 ).

“O sistema portuário de carga geral caracterizava-se pelo controle das tarifas portuárias, pelo monopólio dos sindicatos sobre o fornecimento de mão-de-obra avulsa, pela obsolescência dos equipamentos e falta de investimentos em infra-estrutura, pelo elevado tempo de espera para atracação e de permanência das embarcações no porto. Como consequência, os portos públicos apresentavam baixo índice de produtividade.” (ERVILHA, 2006, p. 31).

Como reflexo da lei de modernização dos portos, houve um aumento expressivo da participação do setor privado em investimentos e melhorias das infra-estruturas. Segundo a confederação nacional de transportes (CNT), a concorrência entre e intraportos pressiona pela diminuição dos custos. De acordo com a pesquisa Aquaviários da (CNT) 2002, houve significativa redução da média nacional dos custos de movimentação de contêiner, tendo queda superior a 50%, entre 1997 e 2002. Já a produtividade média subiu de 9 para 38 movimentos por hora. Desta forma, segundo Baumgarten (2004), as iniciativas privadas

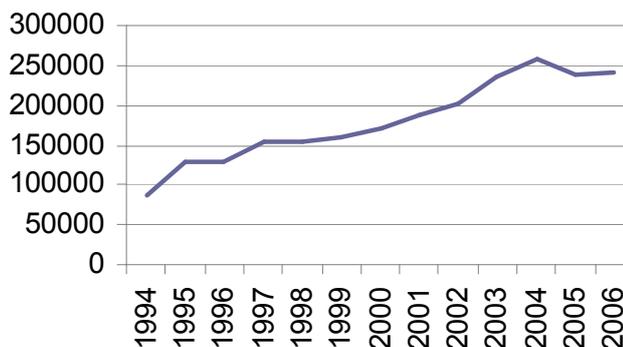
passaram a assumir grande parte das estruturas estatais, sob o regime de concessão, deixando-as mais compatíveis aos novos ritmos comerciais mundiais, que exigem cada vez mais qualidade e velocidade, respondendo atualmente por mais de 80% das cargas brasileiras containerizadas.

Houve também investimentos públicos. Segundo o ministério dos transportes, no porto do Rio de Janeiro, em 2001, a União investiu 5,95 milhões de Reais para prosseguimento da obra no terminal do Caju, construindo um cais contínuo e de múltiplo uso, além de um terminal *Ro-Ro*, para atracação de embarcações do tipo *roll-on-roll-off*, com berço de atracação de 117,50m de comprimento e 13,50m de profundidade.

Em decorrência de tal lei, observamos que as atividades de operações portuárias, no porto do Rio de Janeiro, vêm sendo gradativamente transferidas ao setor privado, por intermédio de contratos de arrendamento de área, passando a atuar sob a forma de terminais portuários.

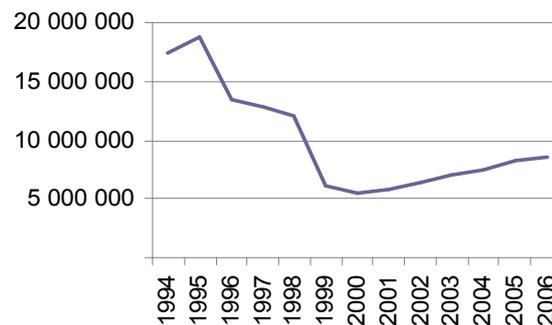
Com a concessão dos terminais portuários às empresas privadas, a quantidade de cargas no porto do Rio de Janeiro diminui progressivamente. Por outro lado, há o aumento da movimentação de contêineres que transportam cargas de maiores valores, como podemos visualizar nos gráficos abaixo.

**Gráfico 1: Movimentação de contêineres de 20 a 40 pés no porto do Rio de Janeiro de 1994 a 2006**



Fonte: Armazém dos Dados, Rio de Janeiro.

**Gráfico 2: Movimentação de cargas no porto do Rio de Janeiro de 1994 a 2006**



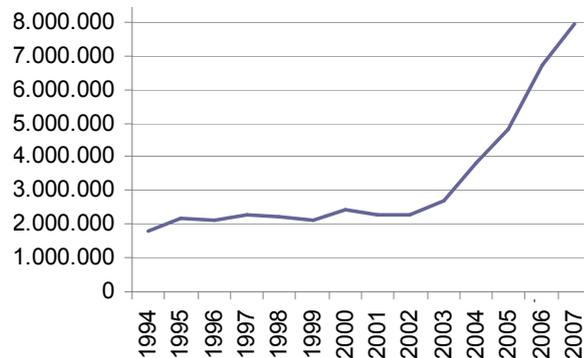
Fonte: Armazém dos dados, Rio de Janeiro.

De acordo com Cocco, “No mesmo momento em que se desenvolvia o projeto e a obra do porto de Itaguaí, com efeito, os terminais do Porto do Rio estavam sendo arrendados à iniciativa privada, e com considerável sucesso, tendo em conta o crescimento da movimentação de cargas de maior valor agregado a partir de então” (2001, p. 81).

A presença das companhias Libra e Multiterminais, empresas altamente competitivas no ramo, fez aumentar o dinamismo do porto que, desde meados do Século XIX, apresentava débil crescimento e competitividade.

Não por acaso observamos um significativo aumento das exportações brasileiras a partir de 1999. Segundo dados do Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas da Universidade Federal do Rio de Janeiro – COPPEAD - (2005), esse aumento das exportações está associado às privatizações dos portos e da forte desvalorização cambial. Abaixo apresentamos o gráfico 3, que mostra o aumento sistemático da exportação brasileira por valor agregado de 1994 até 2007.

**Gráfico 3: Exportação brasileira por valor agregado de 1994 a 2007.**



Fonte: Ministério do Desenvolvimento da Indústria e Comércio

De acordo com uma pesquisa realizada pela revista EXAME<sup>3</sup> em 2005, a falta de marcos regulatórios, que estabelecem regras claras, estáveis e transparentes, é o principal obstáculo ao desenvolvimento do setor de infra-estrutura do país. Em pesquisa realizada por essa revista, constatou-se que mais da metade dos entrevistados consideram que a questão institucional (a falta de regras claras para os investidores) é o maior entrave para a implantação de obras fundamentais para o crescimento do país. Ou seja, mais do que investimentos financeiros, os empreendedores privados anseiam por mais institucionalidade por parte do governo.

Finalmente, pelo resultado da pesquisa da revista supracitada, parece que existem novos olhares sobre o significado de uma genuína modernização portuária. Novos horizontes se ampliam aos empreendedores para além da questão técnica e material.

Neste sentido, fica claro que a questão do desenvolvimento é bem mais ampla do que investimentos em obras e infra-estrutura, ou seja, finalmente estamos descobrindo que a técnica por si só não gera desenvolvimento e que o fortalecimento das relações institucionais é prioridade, fugindo assim da grande armadilha do século XX, o desenvolvimentismo tecnicista.

No fim do século XX, a região portuária do Rio de Janeiro passa a ser alvo de algumas propostas de modernização que têm como objetivo inserir a cidade na globalização, principalmente como uma cidade turística, uma capital cultural do país. Hoje, num cenário mundial que tende a revalorizar as formas do passado, sobretudo em processos de *gentrificação*<sup>4</sup>, o que se observa nas políticas públicas do município do Rio de Janeiro, direcionadas à integração do porto com a cidade, são projetos que visam à revitalização da área portuária.

“A renovação urbana denomina o processo de substituição das formas urbanas existentes por outras, modernas. Ela pode ser pontual, geralmente fruto da iniciativa privada, ou difusa, comumente pela ação planejada do Estado. A requalificação urbana engloba processos de alteração em uma área urbana com o fim de conferir-lhe nova função (ou novas funções), diferente(s) daquela(s) pré-existente(s). Fica evidente que uma ação de gestão territorial pode, ao mesmo tempo, ter um caráter de renovação e de requalificação” (GOULART, 2005 p. 04).

Segundo HARVEY (2005), as cidades se constroem por processos sociais espacialmente fundamentados, em meio a interesses diversos com diferentes práticas espaciais entrelaçadas. Ainda segundo o autor, para enfrentar a robusta mudança econômica e social provocada pela reestruturação industrial e tecnológica dos últimos 30 anos, as cidades vêm se tornando cada vez mais empreendedoras em detrimento da função tradicional de administradoras. Dentre esses empreendimentos, destacam-se as renovações das frentes marítimas, portos, centros históricos e também os grandes eventos internacionais. (HARVEY, 1996).

Deste modo, podemos perceber que fragmentos locais, tais como portos, aeroportos, sistema de hotéis, lugares com patrimônio cultural material e imaterial tornam-se objetos das políticas urbanas contemporâneas em muitas cidades do mundo, atuando como instrumentos de crescimento econômico, pois no projeto de globalização do mundo, os portos, as infra-estruturas turísticas e os aeroportos, constituem espaços locais que, articulados, formam uma totalidade. E a articulação entre tais fragmentos das cidades às redes técnicas, resulta na construção de um espaço global. Conseqüentemente, o desenvolvimento urbano fica restrito aos interesses globais, provocando a competição entre as cidades, isto é, a produção de espaços globais (EGLER, 2005; HARVEY, 2005).

“As políticas urbanas globais estão na ordem do dia, e a sua importância está expressa na competição entre cidades dos mais diversos países do mundo pelas candidaturas para sediar as Olimpíadas, nos projetos de renovação das zonas portuárias, nas políticas de preservação do Patrimônio Imobiliário.” (EGLER, 2005 p. 02).

Não obstante, o que se percebe são políticas públicas, nas quais o tema requalificação urbana é um dos mais discutidos, especialmente nos grandes centros urbanos. Buscando-se, por conseguinte, novas soluções para áreas em constante processo de degradação. De acordo com Santos (2003), no Brasil, os municípios passaram a ser

protagonistas das políticas públicas a partir da descentralização administrativa e financeira que emergiu com a Constituição Federal de 1988. Todos estes acontecimentos decorrem da incerteza do papel do setor público nas atividades econômicas urbanas.

No processo de integração produtiva, que ocorre em escala global, assistimos à corrida pela produção e pelo consumo, na qual se torna evidente a disputa entre cidades para se tornarem espaços atraentes dos fluxos, cada vez mais crescentes. Assim, com a abertura econômica do Brasil aos fluxos globais, uma nova questão se impôs às cidades brasileiras, levantando a discussão sobre o novo papel das cidades, principalmente as metrópoles como a de São Paulo e do Rio de Janeiro.

Com a integração dos processos produtivos e a emergência de um espaço global dos fluxos, as cidades, para enfrentar a intensificação da concorrência, vêm formulando planos estratégicos, que se configuram como um novo ordenamento territorial à cidade. De acordo com a prefeitura do Rio de Janeiro, neste momento de globalização os projetos de futuro das cidades passaram a usar o plano estratégico como instrumento para direcionar ações, com o objetivo de implementar transformações socioeconômicas e, também, para proporcionar às prefeituras melhores ferramentas de gestão.

### ***Os planos estratégicos:***

O primeiro plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro, apresentado em 1995 “*Rio sempre Rio*”, foi composto por 161 projetos que representaram o modo como a cidade pretendia se inserir no processo de globalização. O grande objetivo era

“Tornar o Rio uma metrópole com crescente qualidade de vida, socialmente integrada, respeitosa da coisa pública e que confirme sua **vocação para a cultura e a alegria de viver**. Uma metrópole empreendedora e competitiva com capacidade para ser um centro de pensamento, de geração de negócios para o País e sua conexão privilegiada com o exterior.”  
[http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93\\_96/](http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93_96/) em 01/07/2008. (Grifo nosso).

Pelo objetivo central do texto, é evidente o desejo dos seus elaboradores em promover projetos de dimensão cultural, no sentido de permitir à cidade atrair cada vez mais fluxos de pessoas, o que já nos indica o modo como pretendem inserir, mais competitivamente, a cidade na economia global. Para realizar essa *missão*, foram elaboradas sete estratégias:

- 1- O Carioca do Século XXI;
- 2- Rio Acolhedor;
- 3- Rio Participativo;
- 4- Rio Integrado;
- 5- Portas do Rio;**
- 6- Rio Competitivo;
- 7- Rio, Pólo regional, nacional e internacional.

Observando estes projetos, vimos que a prefeitura ratifica a sua vontade de promover uma imagem mais positiva da cidade através do marketing urbano, buscando para isso, produzir eventos culturais e esportivos na cidade, com o objetivo, portanto, de tornar-se um pólo regional, nacional e internacional, atraindo cada vez mais turistas, tanto na escala nacional como internacional.

Além disso, é notório o esforço da prefeitura em promover a requalificação da área central, através de promoção de eventos, como trazer o museu *Guggenheim*<sup>5</sup>, a construção da Cidade do Samba, a implantação do maior aquário submarino da América Latina, prometido, primeiramente para 2009, e, atualmente para 2012, bem como a construção do Museu do Amanhã, prometido para 2012.

Outro grande projeto se concentrava na criação de um teleporto, que pretendia atrair empresas do terciário superior, reforçando o setor terciário do Rio de Janeiro. O teleporto ofereceria a sofisticação tecnológica que propicia aos empresários acesso a todos os mercados a partir de qualquer ponto onde haja oferta de infra-estrutura adequada a custos competitivos, permitindo, assim, uma inserção mais competitiva do Rio, entre as grandes cidades, na atração de investimentos e na expansão ou manutenção de sua posição no ranking mundial, regional ou nacional. No entanto, outros prédios em outras regiões da cidade passaram também a oferecer esses serviços de alta tecnologia e acabaram por atrair muitas empresas, sendo o bairro de Botafogo um grande exemplo.

Dentre as sete estratégias supracitadas do referido plano, a que mais nos interessa neste estudo é a "Portas do Rio", pois essa estratégia, que propõe converter o Rio de Janeiro num pólo de conexão do Brasil com o exterior e que se alicerça no grande projeto de conversão do Porto de Itaguaí em um *hubport* não só do Brasil, mas de todo o Mercado comum do Sul (MERCOSUL), centraliza a capacidade de comunicação, concentração e redistribuição de mercadorias/bens da metrópole apenas neste porto, prescindindo assim do porto do Rio de Janeiro.

Logo, o porto de Itaguaí recebeu muito mais investimentos que o Porto do Rio de Janeiro. Assim, percebemos a permanência da inclinação das políticas públicas do Rio de Janeiro voltadas para a escala nacional e não local, pois há aqui um discurso com a clara

intenção de transformar o porto de Itaguaí no grande porto brasileiro e, quiçá, do Mercosul. Por fim, podemos também salientar a marginalização do porto do Rio, pela construção, ainda em andamento, do arco rodoviário de Itaguaí a Itaboraí, que margeia a cidade carioca, quase isolando-a dos fluxos portuários ( Ver Figura 1).

**Figura 1: Projeção da Região Metropolitana após a construção do Arco Ferroviário.**



Fonte: Departamento Nacional de Infra-estrutura e Transportes, 2008.

Desta forma, podemos especular sobre que tipo de mercadorias chegam a este porto ou se espera que cheguem. Se for de alto valor agregado, ou que possibilite agregar valor, este projeto tende ao insucesso, uma vez que os portos mais dinâmicos e competitivos do mundo, que lidam com esse tipo de mercadoria, são altamente dependentes do suporte de serviços urbanos.

Em 2001 a prefeitura elaborou um segundo Plano Estratégico que dividiu a cidade do Rio de Janeiro em 12 regiões<sup>6</sup> - verdadeiras cidades dentro da Cidade - e para cada uma delas, foi formulado um objetivo central e elaborado um plano estratégico próprio. Na região central encontramos a sub-região formada pelos bairros portuários, abrangendo os bairros: Caju, Gamboa, Santo Cristo, Saúde.

Tal plano tem como objetivo principal tornar a área central do Rio de Janeiro o centro de referência histórico-cultural do país, consolidando as suas potencialidades como centro de negócios, centro de desenvolvimento de tecnologia e principal centro de telecomunicações da América Latina.

As principais estratégias para o desenvolvimento da região são:

**1 - Desenvolver ações para tornar a região o centro de referência histórico-cultural do país;**

2- Desenvolver ações para fortalecer a vocação de centro de negócios;

3- Desenvolver ações que consolidem a vocação para centro de desenvolvimento e difusão tecnológica;

4- Desenvolver ações para que a região se estabeleça como centro de telecomunicações da América Latina;

5- Desenvolver ações para implantação de políticas habitacionais no centro;

**6- Desenvolver programas complementares visando à melhoria das condições de vida na região.**

No entanto, para reverter o processo de evasão de atividades comerciais e industriais nessa área não se fez nenhuma alusão às plataformas logísticas encontradas no centro, especialmente a do porto, como estratégia de se manter as atividades comerciais. Assim, quando analisamos a estratégia 6, encontramos um subitem, no qual se faz alguma alusão ao tema transporte. Lá são estabelecidos os seguintes objetivos: coibição da circulação de vans; criação de linhas de ônibus para os bairros de São Cristóvão, Grajaú, Vila Isabel e Barra da Tijuca; estudo do transporte no bairro de São Cristóvão (próximo à Quinta da Boa Vista); projeto de educação para o trânsito (população em geral). Ou seja, fica claro que os projetos que possuem objetivos específicos de transporte na região portuária, contraditoriamente, desconsideram o porto.

Ainda analisando o mesmo plano, uma das grandes propostas para essa região é a revitalização dos espaços públicos, que não por acaso é a estratégia número um para a região. Com isso, muitos estudiosos vêm apontado o caráter de *city marketing*<sup>7</sup> dos planos estratégicos do Rio de Janeiro. Aqui estamos analisando esses planos para entender a forma como tais planos tentam inserir a cidade do Rio de Janeiro nos fluxos globais e a forma pela qual esses planos representam o porto do Rio de Janeiro, e, portanto, como pretendem utilizá-lo na busca de uma inserção mais competitiva na globalização.

### ***O Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro***

No Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, produzido pela Secretaria de Urbanismo e pelo Instituto Pereira Passos, em 2001, os objetivos estão voltados para a recuperação da imagem da zona portuária carioca, preocupados apenas com a dimensão cênica do processo de revitalização. Em seu texto, os objetivos do plano são claros e visam tornar a região atrativa para novos empreendimentos

privados, com ênfase no comércio e no lazer cultural, ou seja, o próprio plano de revitalização da área portuária não contempla as atividades realizadas pelo porto. Seus principais objetivos consistem em ampliar o sistema de circulação existente, construir uma ciclovia entre o centro e a área portuária, e regulamentar os imóveis da área, já que não se tem informações precisas sobre quem são os proprietários de grande parte do patrimônio imobiliário da região. (Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro, 2001, p. 13). Assim, “As políticas urbanas globais desenham um processo de intervenção que propõe a construção de um espaço simbólico que cumpre funções e práticas de prestígio das elites globais, para quem é determinado o uso do espaço” (EGLER, 2005). Para Abílio (2005), ao privilegiar exclusivamente a revitalização da área portuária do Rio de Janeiro, as políticas públicas tendem a “esquecer” ou mesmo ignorar as pessoas que vivem em tal região, que construíram a memória do porto, que têm a região como seu lugar de moradia, de trabalho e de lazer.

De acordo com o mesmo plano, num primeiro momento, seria prioritária a criação de símbolos espaciais para servirem de marcos referenciais do processo de mudança da região. Para tal, deveria ser instalado o complexo do museu Guggenheim no Píer Mauá. No entanto, essa obra foi rejeitada pela população e por outros políticos, e acabou não sendo desenvolvida.

Além disso, seria prioritária a extensão da área de negócio do centro para esta região, a construção de um “mergulhão” na Praça Mauá e o Píer, a reorganização da Avenida Barão de Tefé e o entorno da Igreja Nossa Senhora da Saúde. Novamente, o porto em si não é alvo de nenhuma proposta. Na outra parte do projeto, que recebe o nome de “Um projeto para o porto”, também, em nenhum momento, são propostas melhorias para o porto, o que entra em contradição com o próprio nome do projeto.

A Cidade do Samba, construída no bairro da Gamboa, foi inteligentemente alocada na região portuária, lugar, senão onde ele surgiu, historicamente bastante identificado com o samba. Região conhecida simbolicamente como o berço do samba. Ali, desde 2005, foram instalados os barracões das escolas de samba do grupo especial. A cidade temática transforma as atividades das escolas de samba numa prática permanente. Mais do que um centro de visitação turística, a Cidade do Samba pretende ser um núcleo de produção da genuína arte brasileira, é, portanto uma atividade que se integra aos recursos específicos do território.

Como já citado, outra proposta do município do Rio de Janeiro, para a área portuária, segue a mesma linha: a construção de um aquário gigante, o maior da América Latina, no qual haverá aulas de mergulho, de educação ambiental, além de restaurantes, visando, portanto, atender às demandas das classes médias da cidade e dos turistas.

Refletindo sobre estas duas atividades de lazer localizadas na região portuária, podemos ver que, apesar de ambas voltarem-se para o lazer, elas constituem-se de natureza diferente. Muito provavelmente, se daqui há algum tempo surgir na cidade outra Cidade do Samba, essa não terá o apelo convidativo da primeira, já que a primeira é fruto de toda uma história local, faz parte da vida e do contexto do território. No entanto, um aquário gigante não possui nenhuma relação territorial com a região portuária e, por isso mesmo, caso se construa um outro em qualquer lugar da cidade, o primeiro terá grande chances de falir. Nesse sentido, o que estamos dizendo é que a Cidade do Samba faz parte de uma memória viva da cidade e foi inteligentemente alocada na própria região em que possivelmente nasceu e se desenvolveu o samba. Já o aquário é um empreendimento desterritorializado que, a priori, pode ser substituído e alocado em qualquer ponto da cidade. Por isso, o primeiro tem grandes chances de conseguir sucesso em relação à promoção de uma imagem positiva da área por muito mais tempo. Assim, trata-se de um recurso altamente especializado da cidade do Rio de Janeiro, e que, portanto, não possui concorrente no mundo. E o aquário?

### ***O plano Porto do Rio - século XXI***

Este projeto vem sendo realizado em conjunto por várias entidades: EADI'S, Câmara de Logística Integrada da FIRJAN, Governo Federal, Estadual, SINDARIO, SINDOPERJ e Cia. Docas do Rio, que vêm tentando buscar novas estratégias de utilização dos recursos da cidade. Diferencia-se dos outros, pois objetiva recuperar a produtividade do porto do Rio. Assim, tem como proposta obras como dragagem e construção de pátios ferroviários e novas rodovias que melhorem a circulação entre a cidade e o porto do Rio. Tem como meta transformar o porto no segundo maior porto do país, depois apenas do porto de Santos.

Este projeto também objetiva, no que tange a integração porto-cidade, promover obras urbanísticas de revitalização da área portuária, através de incentivos a novos empreendimentos comerciais, com o intuito de consolidar os projetos de revitalização desenvolvidos pela prefeitura em 2001. Para realizar a integração porto-cidade este projeto prevê a realização de três etapas:

- I - Nova Estação Marítima de Passageiros: Transferência da Estação para o Armazém 4;
- II - Novo Muro Externo: Substituição dos altos muros do porto para visualização do mar e da atividade portuária;
- III - Conjunto de Lojas - Armazém 18: Projeto com alcance social e urbano em benefício da revitalização urbana junto às retroáreas do Porto.

É evidente que apenas estas três etapas não contemplam a mobilização da sociedade, tampouco dos órgãos públicos e dos setores privados, o que conseqüentemente já exclui a possibilidade de uma genuína integração porto-cidade. Se assumirmos que, no mínimo, mais de 70% das mercadorias chegam pelos portos, certamente os clientes que recebem tais mercadorias têm muito a discutir sobre os portos, havendo, portanto a necessidade de estreitamento entre as demandas urbanas e portuárias. Essa integração porto-cidade construir-se-ia então sem discussões, demandas, relações de cooperação e contradições. Sem debates nem fomentação dos mesmos. Desta forma, como existirá uma integração entre o porto e a cidade?

Assim, mesmo que este plano preveja transformar o porto do Rio no segundo maior do Brasil e que tenha objetivos de investir em sua parte propriamente produtiva, compreendendo a importância de não prescindir de um porto na área central de uma cidade com possibilidades múltiplas, como é a cidade carioca, ele apresenta pouca nitidez sobre as formas, potencialidades e ganhos advindos da atividade portuária no coração da segunda maior metrópole nacional. A relação porto-cidade é vista apenas pelo viés da requalificação dos bairros do entorno do porto. Em outros termos, todos os projetos apresentados pelos nossos governantes ignoram as reais potencialidades advindas do estreitamento da relação porto-cidade. O porto e a cidade são vistos através de projetos territoriais distintos, havendo pouca comunicação entre os atores e agentes envolvidos. Não há um verdadeiro planejamento de desenvolvimento territorial que provoque sinergias entre as atividades urbanas e portuárias, que podem e têm uma tendência geral de se tornarem complementares.

De acordo com a Associação Brasileira de Logística e Transporte de Carga (ABTC), no dia 18 de Novembro de 2008, o governador Sérgio Cabral participou da assinatura do termo de cooperação técnica da Companhia Docas, que cedeu os armazéns, e a Fundação Roberto Marinho para a construção de um museu – o Museu do Amanhã. Apesar de não ter especificado quando as obras começariam ou quanto tempo durariam, o Governo do Estado espera inaugurar o espaço até o fim de 2012. Segundo o governador, a Zona Portuária se transformará numa nova área para a cidade, em uma área de entretenimento, de residência e de negócios: “É um presente para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016”. De acordo com o Ministro-chefe da Secretaria Especial de Portos, Pedro Britto, “Tínhamos que avançar rapidamente para a grande meta da cidade do Rio de Janeiro que é a integração entre o porto e a cidade, que é a transformação radical de uma das áreas mais bonitas do Rio de Janeiro em algo acessível para o povo do Rio, aos brasileiros e também aos estrangeiros”. Logo, podemos nos perguntar sobre o tipo de integração cidade-porto que está sendo promovida aqui no Rio de Janeiro, e assim questionar a sua importância

para o desenvolvimento territorial da cidade. Apesar de quase não se mencionar quais os benefícios para a atividade portuária decorrerão de tais investimentos, o secretário estadual de Desenvolvimento, Julio Bueno, destacou que o projeto de revitalização da zona portuária pretende explorar o potencial diversificado da região: "Será um pólo de entretenimento, de sede de empresas, habitacional, mas o Porto também continua, já que é absolutamente indispensável para a economia". Ou seja, ele fez questão de lembrar que também existe um porto na região portuária.

Por fim, em 2009, nasce um novo projeto intitulado de Porto Maravilha, com intuito também de comemorar em 2010 o centenário da construção do Porto do Rio. Este novo mega projeto abarca muitos das propostas desenvolvidas anteriormente, o que significa dizer que, novamente, as atividades portuárias são negligenciadas e pouco contempladas em busca na intensificação da relação cidade-porto no Rio de Janeiro.

“O Projeto Porto Maravilha, união das esferas municipal, estadual e federal, além da iniciativa privada, pretende revitalizar toda a Zona Portuária da cidade, transformando-a em um pólo **turístico** e de investimento para empresários de vários setores. (...) O projeto Porto Maravilha prevê uma série de melhorias para **o entorno do porto**, como investimentos em iluminação pública, recuperação de patrimônios culturais, pavimentação, calçamento, drenagem e plantio de árvores.” (<http://www.portomaravilhario.com.br/> em 02/12/2010[ grifo meu] ).

Concluimos assim que todos estes planos decorrem de uma leitura do processo de globalização que aponta para o dinamismo do espaço global dos fluxos e a necessidade de capturar fluxos de turistas, congressistas, consumidores e investimentos através da produção de uma imagem renovada da cidade (CASTELLS, 1993). A transformação profunda dos modos de produção e do consumo (VELTZ, 1999), que poderia transformar a aproximação do porto e da cidade em vetor de desenvolvimento, não é considerada. Por conseguinte, a dimensão produtiva do porto está sendo esvaziada em benefício das ações de revitalização. Neste sentido, o que percebemos são políticas que visam apenas atender interesses externos ao lugar, bem como demandas das classes mais abastadas da cidade, negligenciando, assim, as reais potencialidades do porto como um instrumento de desenvolvimento territorial da cidade.

## Notas:

1. César Maia foi prefeito da cidade do Rio de Janeiro durante três gestões: de 1992-1996; 2000-2004 e 2004-2008. No entanto, entre 1996-2000, foi substituído por Luis Paulo Conde que manteve a mesma linha política de César Maia.

2. *Ro-ro* são gigantescos navios planejados para transportar cargas pesadas como automóveis, caminhões.

3. Resultado da pesquisa publicado em: <http://portalexame.abril.com.br/revista/exame/edicoes/0856/economia/m0080228.html>

4. Esse termo foi utilizado pela primeira vez por Ruth Glass em 1963, para descrever o processo de ocupação de antigos bairros desvalorizados por famílias de classe média de Londres. Segundo Hammet, (1984, apud Zachariassen, 2003) gentrificação é um fenômeno simultaneamente físico, econômico, social e cultural em relação aos mercados fundiários e imobiliários.

5. O presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), ministro Nilson Naves, indeferiu pedido do Município do Rio de Janeiro para suspender a liminar concedida dentro da ação popular movida por Eliomar de Souza Coelho para anular o contrato, assinado entre o município e a Fundação Guggenheim, em Nova Iorque. A decisão proferida pelo juiz da Oitava Vara da Fazenda Pública da capital do Rio de Janeiro e mantida pelo STJ resume as obrigações assumidas pelo Município. Segundo essa decisão, o município gastaria só com os custos da construção mais de 133 milhões de dólares, acrescidos de 800 mil dólares anuais (por cinco anos), de quase 30 milhões de dólares, em três parcelas, para a recuperação do píer da Praça Mauá, e dos valores dos impostos sobre a renda e Sobre Operações Financeiras (IOF) incidentes sobre a operação do Museu. Além disso, o município se comprometeu a dar garantia, por dez anos, dos déficits operacionais até o valor de 12 milhões de dólares. ([http://www.direito2.com.br/stj/2003/jul/22/stj\\_mantem\\_suspensao\\_contrato\\_para\\_instalacao\\_do\\_museu\\_guggenheim](http://www.direito2.com.br/stj/2003/jul/22/stj_mantem_suspensao_contrato_para_instalacao_do_museu_guggenheim)).

6. As doze regiões são: Bangu, Barra de Tijuca, Campo Grande, Cento, Grande Méier, Ilha do Governador, Irajá, Jacarepaguá, Leopoldina, Tijuca/Vila Isabel, Zona Norte e Zona Sul.

7. "City marketing constitui-se na orientação da política urbana à criação ou ao atendimento das necessidades do consumidor, seja este empresário, turista ou o próprio cidadão". (FERNANDA SÁNCHEZ, 1999, p.115).

## Bibliografia:

ABÍLIO, A. (2005) Morro da Providência: estigma social e ações transformadoras. In: THIESEN, I. BARROS, L.O.C. MARCO, A. S. (Orgs.) (2005) Vozes do Porto, memória e história oral. DP&A: Rio de Janeiro.

ARANTES, O., VAINER, C., MARICATO, E. (2000) A cidade do pensamento único: desmanchando consensos. Vozes: Petrópolis.

BAUMGARTEN, M. Z. (2004). Em busca do protagonismo: a nova inserção brasileira no panorama internacional e a candidatura ao posto permanente no conselho de segurança da Onu. Rio Grande: Furg.

- CASTELLS, M. (1993) A questão urbana. Paz e Terra: Rio de Janeiro.
- CASTELLS, M. (1999) *A Era da Informação: Economia, Sociedade e Cultura* - Volume I. In: *A Sociedade em Rede*. Paz e Terra : São Paulo.
- COCCO, G. (1999) A cidade portuária na mundialização. In: COCCO, G.; SILVA, G. (Orgs.). *Cidades e portos: os espaços da globalização*. DP&A: Rio de Janeiro.
- COCCO, Giuseppe (org.) (2001) A cidade estratégica. Rio de Janeiro: DP&A editora. Coleção Espaços do Desenvolvimento.
- DEÁK, C. (1989c) O mercado e o Estado na organização espacial da produção capitalista. In: *Espaço & Debates*, 28:18-31
- DUARTE, M. B. (2005) Entre o espaço global e o local: elementos para uma reflexão sócio-humanista da “explosão de espaços” no urbano. In: *Caminhos de geografia - revista on line UFMG*. p.41
- EGLER, T. T. C. (2005) Políticas urbanas para o espaço Global. In: *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. V, núm. 17, p. 1-25
- ERVILHA, R. A. (2006) Impactos da lei 8.630 sobre a infra-estrutura de terminais de containers e na viabilização da navegação de cabotagem de carga geral no Brasil. Rio de Janeiro: IBMEC. 88p.
- FREITAS, A. I. RABHA, N. M. (2004) Porto do Rio de Janeiro - Construindo a modernidade. Andrea Jakobson: Rio de Janeiro.
- GOULART, R. (2005) Processo de reabilitação e renovação urbana na cidade do Rio de Janeiro e suas perspectivas. *Scripta Nova. Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*. Barcelona: Universidad de Barcelona, 1 de agosto de 2005, vol. IX, núm. 194 (44). <http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-194-44.htm>
- HARVEY, D. (1996): *Condição Pós-Moderna*. Edições Loyola: São Paulo.
- HARVEY, D. (1996) *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. In *Espaço & Debates*, Número 39, NERU, p. 8-64.
- HARVEY, D. (2005) *Do administrativismo ao empreendedorismo: a transformação da governança urbana no capitalismo tardio*. In *A produção do Espaço Capitalista*. Annablume: São Paulo.
- HAYUTH, Y. (1988) *Changes on the waterfront: a model-based approach*. In *Villes portuaires et nouveaux enjeux internationaux*, Paradigme, Caen.
- HOYLE, B.S. (1988) *Development dynamics at the port-city interface*. In *Revitalising the waterfront*, Belhaven Press: London.
- IPP, Instituto Pereira Passos (2002) Porto do Rio. Rio de Janeiro: Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro.

- LYRA, J. (2006). Reflexões acerca de um novo modelo de gestão portuária no Brasil. In: Âmbito Jurídico, Rio Grande, 35, 01/12/2006. Disponível em: [http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n\\_link=revista\\_artigos\\_leitura&artigo\\_id=1515](http://www.ambitojuridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=1515). Acesso em 23/04/2009.
- MELHEN S. E LENZI M. I. (orgs.) (2005) O porto e a cidade. O Rio de Janeiro entre 1565 e 1910. Casa da Palavra: Rio de Janeiro.
- MONIÉ, F. e VIDAL, S. (2006) Cidades, Portos e cidades portuárias na era da integração produtiva. In: Revista de Administração Pública, Nov/Dez. Rio de Janeiro.
- MONIÉ, F. (2003). Planejamento territorial, modernização portuária e logística: o impasse das políticas públicas no Rio de Janeiro In: MONIÉ, F e GERALDO, S. (Orgs.). A mobilização produtiva dos territórios. DP&A: Rio de Janeiro, p.56-80.
- NOVAES, A. G. (1981) Modelos em planejamento urbano, regional e de transportes. Edgard Blücher: São Paulo.
- SANTOS, A. M. S. P. (2003) Economia, espaço e sociedade no Rio de Janeiro. FGV: Rio de Janeiro.
- SOUZA, M.J.L. (1997) A expulsão do paraíso. O “paradigma da complexidade” e o desenvolvimento sócio-espacial. In: CASTRO, I. E. et al. (orgs) (1997). Explorações Geográficas. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro.
- SOUZA, M. J. L (2000) O Desafio Metropolitano – um estudo sobre a problemática espacial nas metrópoles brasileiras. Bertrand Brasil Rio de Janeiro. p. 17-37.
- SOUZA, M.J.L. (2002) Mudar a Cidade. Uma introdução crítica ao planejamento e a gestão urbanos. Bertrand Brasil: Rio de Janeiro. p. 60-73.
- VELTZ, P. (1999) Mundialización, ciudades y territorios, Ariel: Barcelona
- Endereços Eletrônicos:
- <http://www.portodorio.org.br/projetos.htm> - em: 16 de Julho de 2007.
- [http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93\\_96/](http://www.rio.rj.gov.br/planoestrategico/old/plano93_96/) - em: 19/03/2010
- <http://www.portomaravilhario.com.br/> - em: 02/12/2010