



Performações e múltiplas realidades do Porto Maravilha: entre consensos, resistências e controvérsias na zona portuária do Rio de Janeiro

Performances and multiple realities of Porto Maravilha: among consensus, resistance and controversies in the port area of Rio de Janeiro

Fabiola Belinger Angotti^[a] , Paulo A. Rheingantz^[a,b] , Rosa Maria Leite Ribeiro Pedro^[c] 

[a] Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Rio de Janeiro, RJ, Brasil

[b] Universidade Federal de Pelotas (UFPel), Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pelotas, RS, Brasil

[c] Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), Programa de Pós-graduação em Psicologia Rio de Janeiro, RJ, Brasil

Como citar: Angotti, F. B., Rheingantz, P. A., & Pedro, R. M. L. R. (2019). Performações e múltiplas realidades do *Porto Maravilha*: entre consensos, resistências e controvérsias na zona portuária do Rio de Janeiro. *urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 11, e20180081. <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180081>

Resumo

O artigo visa explorar a atuação e os efeitos produzidos pela *Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha*, instituída pela Lei Municipal nº 101 de 23 de novembro de 2009, que tem por objetivo recuperar a situação socioeconômica e urbanística da Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro. Com base nos estudos do campo Ciência, Tecnologia e Sociedade – CTS, da Teoria Ator-Rede – TAR e da Arquitetura e Urbanismo, entendemos que a Zona Portuária atua como um *coletivo*, formado por diferentes *lugares híbridos em ação*, cujas associações entre os actantes conferem complexidade aos lugares. A partir disso, buscamos mapear os movimentos e ações de alguns actantes e reunir diversas *traduções e performances do Porto Maravilha*. Este modo de olhar para Zona Portuária possibilita evidenciar não só as práticas, mas também os consensos, os posicionamentos de resistência e as *controvérsias* sobre as transformações pelas quais tem passado a região do porto do Rio de Janeiro na atualidade, fazendo proliferar suas *múltiplas realidades* ou possíveis *versões* sobre o projeto *Porto Maravilha*.

Palavras-chave: Ciência-tecnologia-sociedade. Teoria ator-rede. Política ontológica. Porto Maravilha/RJ. Lugares híbridos em ação.

Abstract

This article aims to explore the performance and effects produced by Porto Maravilha Urban Operation, instituted by municipal law nº10 of November 23, 2009. The operation aims to recover the socioeconomic and urban situation of the port area of Rio de Janeiro city. Based on studies performed by the Science, Technology and Society – STS, of the Actor-Network Theory – ANT and Architecture and Urbanism, we

FBA é arquiteta, doutora, e-mail: fabiolabelangotti@uol.com.br

PAR é arquiteto, doutor, professor, colaborador voluntário, e-mail: parheingantz@gmail.com

RMLRP é psicóloga, doutora, professora, e-mail: rosapedro@globo.com

understand that the Port Zone acts as a collective, formed by different hybrid places in action, whose associations between actantes confer complexity to places. From this, we seek to map the movements and actions of some actants and gather diverse translations and performances of the Porto Maravilha. This way of looking at port area makes it possible to highlight not only the practices, but also the consensus, the positions of resistance and the controversies about the transformations that the region of the port of Rio de Janeiro has undergone in the present time, proliferating the multiple realities or possible versions of the Porto Maravilha project.

Keywords: Science-technology-society. Actor-network theory. Political ontologies. Porto Maravilha/RJ. Hybrid places in action.

Introdução

Durante muitos anos a Zona Portuária do Rio de Janeiro permaneceu estigmatizada como um local abandonado e pouco visitado da cidade. As primeiras discussões sobre sua recuperação surgiram a partir de 1980 com a elaboração de alguns projetos – Riopart (1982), SAGAS (1984), Plano de Desenvolvimento da Retaguarda do Porto (1989). A partir da década de 1990, houve um avanço das discussões, acarretando a criação da Proposta de Revitalização da Área Portuária da Gamboa (1991) e do Projeto Píer Mauá (1994). Entre 2001 e 2006 foi desenvolvido o Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária do Rio de Janeiro e construídos equipamentos de grande porte, como a Vila Olímpica da Gamboa, em 2004, e a Cidade do Samba, em 2006 (Diniz, 2014).

No entanto, o quadro político conturbado e de oposição entre os governos municipal, estadual e federal deste período resultou em entraves às propostas da prefeitura para a região, que se tornou área não prioritária no gerenciamento e desenvolvimento da cidade (Carlos, 2010). Em uma tentativa de reverter este quadro e promover a recuperação socioeconômica e urbanística desta região, em 2009 é aprovada a *Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha*, instituída pela Lei Municipal nº 101 (Rio de Janeiro, 2009a).

Sendo uma das iniciativas do Plano Estratégico *Pós-2016 – O Rio mais integrado e competitivo* (2009-2012), o projeto *Porto Maravilha* é fruto de uma parceria público-privada e foi elaborado pela prefeitura durante a gestão de Eduardo Paes. Por adotar medidas controversas, o projeto tem provocado acalorados debates e gerado percepções distintas e incertezas sobre a qualidade e a melhoria da Zona Portuária para seus residentes, frequentadores e a população como um todo.

Ao se tornar alvo do poder público, o porto passou por profundas transformações urbanas: a descoberta do Cais do Valongo, a demolição do Elevado da Perimetral, a abertura da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde, a remodelação da Praça Mauá, a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos – VLT, a construção de equipamentos urbanos, como o Museu do Amanhã, o Museu de Arte do Rio – MAR e o AquaRio, além da possibilidade da construção de novos edifícios a partir da aquisição dos Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPACs.

Tais intervenções, além de permitirem novas possibilidades de conexões entre os lugares e os agentes envolvidos com a região, transformam as características históricas, arquitetônicas e simbólicas da Zona Portuária, produzindo diversos efeitos que interferem na *imageabilidade* (Lynch, 1982), na percepção e no sentimento de pertencimento das pessoas. Emergem, a partir disto, posicionamentos favoráveis, consensos, resistências e *controvérsias* (Latour, 2012) com relação à *qualidade do lugar* “Zona Portuária do Rio de Janeiro” (Rheingantz et al., 2012).

Neste artigo¹ buscamos explorar a constituição múltipla e heterogênea do projeto *Porto Maravilha*, reconhecendo a Zona Portuária como um *coletivo* que se constitui a partir de diferentes *redes*

¹Vinculado à pesquisa de doutoramento “Porto Maravilha em ação: qualidade do lugar na Zona Portuária da cidade do Rio de Janeiro”, desenvolvida no Programa de Pós-graduação em Arquitetura – PROARQ, em parceria com o Programa de Pós-graduação em Psicologia – PPGP, ambos da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

sociotécnicas, formadas pelas associações entre diversos atores, sejam eles de natureza *humana* ou *não humana* (Latour, 2001, 2004, 2012).

Por meio da interface entre as bases conceituais dos estudos de Ciência, Tecnologia e Sociedade – CTS², da Teoria Ator-Rede – TAR³ e da Arquitetura e Urbanismo, buscamos reunir diversas *traduções* (Latour, 1988; Law, 1992) do *Porto Maravilha*, compreendendo seus diferentes ambientes como *lugares híbridos em ação* (Rheingantz, 2016; Rheingantz, 2017; Angotti et al. 2017), ou seja, o modo como cada ator, a partir de diferentes práticas, se apropria e entende os diversos ambientes da Zona Portuária, enfatizando seus acontecimentos, suas relações e o papel ativo destes lugares, cujas performances acabam por produzir deslocamentos e sempre reconduzem a novas ações.

Como aporte metodológico, nos apoiamos na *cartografia de controvérsias* (Latour, 2011, 2012) para traçar um mapeamento da agência e dos movimentos dos actantes que constituem o *Porto Maravilha*. Este modo de traduzir a Zona Portuária nos possibilita observar as práticas, os movimentos e as ações presentes no *Porto Maravilha*, evidenciando suas *múltiplas realidades* e possíveis *versões* (Mol, 2008).

Teoria ator-rede, política ontológica e lugares híbridos em ação

O campo dos estudos de Ciência, Tecnologia e Sociedade – CTS e um de seus desdobramentos, a Teoria Ator-Rede – TAR, possibilitam contornar a separação entre o conteúdo científico e o contexto *social* dos estudos e práticas de laboratório. Seus adeptos propõem que o contexto *social* se constitui a partir da fluidez e dos efeitos de seus movimentos, resultado de múltiplas associações entre elementos heterogêneos *humanos* e *não humanos*. O termo *coletivo* (Latour, 1994, 2001, 2004, 2012) é utilizado, então, para *coligar* as diversas associações existentes nas *redes sociotécnicas* que decorrem destas práticas.

A partir das diferentes configurações e das associações que se estabelecem entre os diversos actantes do *coletivo*, a *realidade vai sendo produzida* ou, no dizer dos autores CTS, *performada*. Realidade esta que, para Annemarie Mol, não é una, mas múltipla, na medida em que *é feita, localizada e manipulada* nas práticas e através delas, portanto, distintas a partir das conexões que os diferentes actantes estabelecem uns com os outros. Para Mol (2008), as práticas são *performativas*, pois fazem existir *realidades*. As condições de possibilidade de cada uma destas *realidades* não estão dadas de partida, ressaltando seu caráter aberto e contestado, daí ser essa *ontologia*, antes de tudo, *política* – o que resulta na expressão *política ontológica*⁴.

No *coletivo*, os actantes nunca agem sozinhos: suas *performações* são influenciadas pelas conexões que estabelecem com outros actantes pelo modo como são convocados e pela forma como estão articulados com outras redes. Há, portanto, *múltiplas realidades* (Mol, 2008) sendo performadas no conjunto dinâmico de associações, o que permite que os diversos actantes produzam efeitos, alterem posições, transformem objetivos, redefinem sentidos, configurando um processo no qual os *não humanos* também participam da *ação* (Latour, 2011, 2012)⁵.

²O campo de estudos denominado de CTS surgiu em torno de 1980 tendo como principal objetivo compreender, revisar e decidir a respeito das consequências da ciência e da tecnologia na sociedade atual. Apresenta duas principais vertentes – a norte-americana e a europeia. As duas tradições apresentam como foco superar a ideia tradicional que fundamenta a ciência e a tecnologia, promovendo a cooperação da sociedade nas decisões que conduzem o avanço tanto da ciência, quanto da tecnologia.

³Do inglês Actor-Network Theory. Também denominada Sociologia da Tradução, foi proposta por Bruno Latour com o objetivo de questionar a sociologia tradicional e os paradigmas que separam ciência e sociedade. Baseia-se no entendimento de que atores humanos e não humanos estão interligados em uma rede sociotécnica que, por reunir diferentes alianças, deslocamentos e interesses dos diferentes actantes, é vista como uma tessitura dinâmica e instável.

⁴Inspirada nos estudos de John Law, Annemarie Mol cunhou a expressão *política ontológica*, que segundo a autora não decorre diretamente, mas é influenciada pelo *perspectivismo* que multiplica o ponto de vista com que cada um de nós vê uma mesma realidade, que permanece singular, mas se abre para diferentes perspectivas de uma mesma realidade que coexistem lado a lado; e pelo *construtivismo*, que a partir de diferentes histórias, evidencia como cada versão de um determinado fato foi construída (Mol, 2008).

⁵Importante destacar a expressão *ator-rede* (com hífen), que segundo Latour (2012), evidencia que cada ator ao mesmo tempo em que faz alianças e arregimenta outros *atores*, é também uma *rede*, que redefine e transforma seus componentes a partir de seus movimentos.

Neste sentido, para delinear e compreender os contornos múltiplos, os diferentes sentidos, o dinamismo e a complexidade característicos de alguns ambientes que constituem a Zona Portuária, nos valem da expressão *lugares híbridos em ação* (Rheingantz, 2016; Rheingantz, 2017; Angotti et al. 2017). Tais lugares produzem experiências diversas e misturas que envolvem questões técnicas, econômicas e sociais e são agentes de transformação nos quais nada se propaga sem mediação e reapropriação local. Neles, a noção de tempo é transformada pela ideia de situação: *lugar, pessoa e ocasião* interferem-se reciprocamente (Viana & Rheingantz, 2012).

Entendemos a partir disso que os *lugares híbridos em ação* da Zona Portuária devem ser pensados como um conjunto “onde se aglutinam diversos intervalos de teias relacionais, interconectadas e fragmentadas; [...] uma justaposição de contradições e diversidades” (Amin & Graham, 1997, p. 418). Isso implica em **reimaginar o urbano** e acolher formas múltiplas da realidade em si, onde “cada momento urbano pode provocar improvisações performativas inesperadas; [...] o que significa a luta para nomear as **espacialidades** negligenciadas e inventar outras novas, imprevisíveis” (Amin & Thrift, 2002, p. 4, tradução dos autores, grifo nosso). O foco passa ser o momento da experiência, os deslocamentos, as trocas de informação, a dinâmica de uso do ambiente e aquilo que é momentaneamente produzido pelas relações entre os actantes (Angotti, 2016).

Como recursos para rastrear as conexões, mapear seus jogos de força e as *múltiplas realidades* que se performam no *Porto Maravilha*, nos alimentamos das diferentes *traduções*⁶ que circulam nos enunciados dos actantes presentes no *coletivo* Zona Portuária. Como nem sempre as ontologias políticas coexistem harmoniosamente, as diferentes *performances* da realidade geram tensões, dilemas, resistências e *controvérsias* (Venturini, 2010; Latour, 2012), que são fenômenos complexos inerentes à vida coletiva. As *controvérsias* nos permitem atentar para as questões não estabilizadas, as incertezas partilhadas, que começam quando os atores não podem ignorar uns aos outros e terminam quando elaboram um compromisso de viverem juntos (Venturini, 2010). Sendo assim, adotamos como estratégia metodológica a *cartografia de controvérsias* (Latour, 2011; 2012), que se configura como um mapeamento não linear para conhecer as associações e acompanhar como se constroem e estabilizam as disputas que circulam no *coletivo* Zona Portuária.

O caráter *social* (Latour, 2012) do *Porto Maravilha* é por nós entendido como um movimento que se produz “na constante transformação e afetação dos seus estados, ora se solidificando e encontrando consensos para as controvérsias, ora se liquefazendo, dissolvendo seus acordos e entrando em disputas e embates” (Pedro et al., 2017, p. 58). A *qualidade do lugar* Zona Portuária se faz, portanto, nos momentos das **conexões** entre os actantes e na medida em que *múltiplas realidades* vão sendo *performadas*, onde lugares e objetos também são partes ativas do processo.

Multiplas realidades do porto maravilha: entre consensos, resistências e controvérsias

Fruto da parceria firmada entre os governos municipal, estadual e federal, a *Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha* foi instituída pela Lei Municipal nº 101 de 23 de novembro de 2009 (Rio de Janeiro, 2009a), para acordar os termos da revitalização da área portuária. Segundo a prefeitura do Rio de Janeiro, o foco da operação é promover a reestruturação urbana da Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU, a fim de requalificar, expandir e articular espaços públicos, renovar a qualidade de vida dos moradores e estimular a sustentabilidade ambiental e socioeconômica da região.

O projeto, que segue a tendência global de reconversão de *waterfronts* praticadas em cidades como Baltimore, Barcelona, Buenos Aires, entre outras (Del Rio, 1991; Andreatta, 2010), é visto pelo ex-prefeito da cidade, Eduardo Paes, como mais um caso bem-sucedido de revitalização (Paes & Andreatta, 2010). Contudo, a propaganda da prefeitura, que promete devolver a Zona Portuária à população, tem sido

⁶*Traduzir* é, assim, “um verbo que implica transformação e a possibilidade de equivalência, a possibilidade que uma coisa (por exemplo, um ator) possa representar outra (por exemplo, uma rede)” (Law, 1992, p. 7), sem negar que esta pode produzir “deslocamento, traição, ambiguidade” (Latour, 1988, p. 253).

atravessada por questões que evidenciam muitos pontos contraditórios do projeto, além da resistência de moradores e alguns visitantes.

Para administrar os recursos, gerenciar as obras e os serviços públicos foi fundada pela Lei Municipal nº 102 de 23 de novembro de 2009 (Rio de Janeiro, 2009b) a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP, responsável por articular órgãos públicos e privados, e a Concessionária Porto Novo, executora das obras e serviços na AEIU, formada pelas empreiteiras Odebrecht, Carioca Engenharia e OAS.

Ao iniciar a operação, o governo federal transferiu para o município diversas propriedades. No discurso do projeto, as características histórica, social e cultural da área, os lotes vazios e os galpões deveriam funcionar como atrativos para investimentos imobiliários. A intenção era atrair o interesse de novos investidores e a entrada de recursos financeiros, que seriam convertidos em melhorias para a área. Com a compra de Certificados de Potencial Adicional Construtivo – CEPACs, que são um tipo de outorga onerosa do direito de construir estabelecidos pelo Estatuto da Cidade (Brasil, 2001), os investidores teriam o direito de aumentar a área construída de suas edificações, utilizando as diretrizes urbanísticas e ambientais propostas pelo projeto *Porto Maravilha*.

Entretanto, a criação dos CEPACs aponta para uma *controvérsia* relacionada com o projeto, gerando opiniões distintas sobre os benefícios proporcionados para a área. Em vias, como a Avenida Francisco Bicalho, podem ser construídas edificações de até 150 metros de altura, enquanto na Avenida Rodrigues Alves, próximo à Praça Mauá, as construções podem chegar até 90 metros de altura (Figura 1).



Figura 1 - Praça Jornal do Comércio, onde encontra-se o Cais do Valongo, considerado Patrimônio da Humanidade pela UNESCO, e ao fundo o edifício Vista Guanabara e a nova sede da L'Oréal, construídos com a aquisição dos CEPACs. Fonte: Acervo pessoal.

A reportagem *Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos*, publicada no Jornal do Brasil em 4 de junho de 2017, divulgou que de acordo com um levantamento realizado pela Faculdade Getúlio Vargas, os preços dos CEPACs – que são na verdade títulos que estão na Bolsa de Valores – triplicaram desde 2011, gerando o desinteresse dos investidores. Por sua vez, como os CEPACs têm o valor flutuante, isso permite que um investidor especule apenas no mercado de ações, sem necessariamente construir na região portuária (Jornal do Brasil, 2017).

Os CEPACs do *Porto Maravilha* foram comprados pela Caixa Econômica Federal – CEF, em um leilão realizado em 2011, por um valor de R\$ 3,5 bilhões do Fundo de Investimento Imobiliário *Porto Maravilha* – FIIPM, criado pelo Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Apesar do FGTS ter se comprometido com o valor de R\$ 7,609 bilhões, a CEF não cumpriu os repasses do acordo na compra dos títulos da Prefeitura (Jornal do Brasil, 2017). Em 2011 houve um aquecimento do mercado imobiliário do Rio de Janeiro devido o aumento do preço do petróleo. Porém, com a queda deste valor e a crise econômica, o mercado imobiliário desaqueceu. Como resultado, menos de 10% dos CEPACs foram revendidos. Utilizando os títulos como ativo, a CEF também participou de empreendimentos, elevando o percentual de revenda dos CEPACs para cerca de

34%. Em 2015, a Caixa recebeu um auxílio do FGTS de mais R\$ 1,5 bilhão para manter o cronograma de desembolsos. Porém, em 2016, o fundo voltou a ficar sem recursos e se declarou ilíquido, prejudicando as obras do porto (Jornal do Brasil, 2017).

A respeito das características desta operação, Mariana Werneck, mestre em planejamento urbano pelo IPPUR/UFRJ faz a seguinte declaração:

[...] Quando se fez esse desenho do Porto, **foi utilizado um instrumento que já era polêmico para os urbanistas** [...]. [...] Eu consigo construir acima do que está previsto na legislação, mediante uma contrapartida que são os potenciais construtivos. O Cepac, pela forma que foi feita no Estatuto das Cidades [Lei Federal nº 10257/2001], determina que esses recursos, em vez de compor um fundo, **só pode ser utilizado dentro dos limites da operação urbana.** [...] **E aí que surge o primeiro problema: se eu tenho um fundo para investir na cidade inteira, poderia investir nas áreas mais carentes de infraestrutura. Agora, se eu componho um fundo em uma pequena área, em vez de diminuir as desigualdades sócio-espaciais, eu aumento, porque estou beneficiando uma parte pelo todo.** [...] **Você tem todo o investimento de dinheiro público sendo decidido pela iniciativa privada. Usaram recursos do município para proteger interesses das empreiteiras.** [...] **Cria-se uma desvinculação e financeirização da política urbana, porque tem um ativo financeiro no meio. Títulos que valorizam e desvalorizam segundo interesses do mercado significam que o poder público tem a necessidade de transformar esse papel o mais atrativo possível para venda.** E aí fica claro porque as operações urbanas só funcionam em áreas que são de interesse do mercado imobiliário. Tudo deve ser feito em nome da proteção desse investidor para que os Cepacs sejam vendidos (Jornal do Brasil, 2017, grifo nosso).

Esta forma de gerir determinados lugares da cidade, que parte das associações e negociações que são feitas entre o poder público e os empresários – grupo pequeno se comparado com o restante da população – performa *múltiplas realidades*, como o protagonismo do ganho de capital, o surgimento de empreendimentos de sucesso, a especulação imobiliária e as ações excludentes. Para viabilizar o negócio e legitimar o modelo neoliberal houve uma articulação intencional entre os três níveis de governo e as empresas privadas, com o objetivo de captar investimentos e obter reconhecimento internacional.

Buscando a atender às demandas dos mercados internacionais por meio da prática do *empreendedorismo urbano* e utilizando estratégias de *city marketing* (Harvey, 2005), associadas com a “financeirização e à produção imobiliária”, pretendia-se construir uma nova imagem da Zona Portuária. Neste contexto, o turismo atua como uma “fronteira da mercantilização e do consumo do espaço”, que, junto com a “espetacularização e os simulacros envolvidos na produção do espaço”, potencializa a lógica do “urbano como negócio” (Carlos et al., 2015, p. 10).

Tal como constataram os autores Lima (2013), Diniz (2014), Giannella (2015), Werneck (2016), entre outros, trata-se de uma proposta que, além de desconsiderar estudos existentes, visa controlar o espaço urbano e elitizar a Zona Portuária, colocando de lado questões importantes sobre a cidade e seu caráter urbanístico.

A ação da CEF de não conseguir revender os CEPACs performa mais uma realidade na região: a existência de terrenos e edifícios ociosos e malconservados, em contraste com as novas construções, que também não foram totalmente ocupadas pelas empresas (Figura 2). A falta de verba também tem produzido como efeito, as diversas idas e vindas da parceria entre a CDURP e a Concessionária Porto Novo, interferindo no funcionamento dos lugares em termos de melhorias e infraestrutura urbana.



Figura 2 - Edificação em estado precário em contraste com o edifício Vista Guanabara.
Fonte: Acervo pessoal.

Em meio às *múltiplas realidades* performadas, o que se nota na região é que houve investimento apenas em uma parte do porto, como a Orla Conde e a Praça Mauá, negligenciando e excluindo diversos outros locais. Na rua Sacadura Cabral, por exemplo, há no mínimo duas *versões* possíveis do *Porto Maravilha*. No trecho da rua que liga a Praça Mauá até o Cais do Valongo, alguns sobrados foram restaurados – fruto das parcerias entre o poder público e os proprietários dos imóveis (Figura 3). Já no trecho que vai do cais até a Praça da Harmonia, diversas edificações estão em estado de conservação precário (Figura 4).

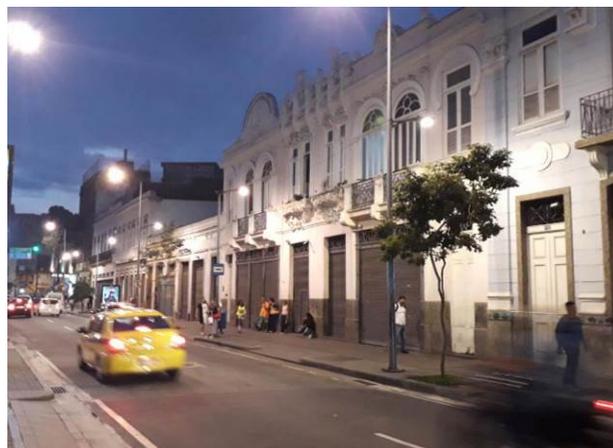


Figura 3 - Trecho da Rua Sacadura Cabral entre a Praça Mauá e o Cais do Valongo. Fonte: Acervo pessoal.



Figura 4 - Trecho da Rua Sacadura Cabral entre o Cais do Valongo e a Praça da Harmonia.
Fonte: Acervo pessoal.

Além disso, o projeto *Porto Maravilha*, embora tivesse como uma de suas diretrizes realizar ações de melhoria, como a implementação de creches, escolas, unidades de pronto atendimento e habitações de interesse social, logo no início da operação, moradores do Morro da Providência tiveram suas casas destruídas e foram alvo de remoções (Figura 5) devido a instalação do teleférico, inaugurado em julho de 2014.



Figura 5 - Protesto de moradores contra as remoções realizadas no Morro da Providência.
Fonte: Site Rio On Watch.

Apesar da polêmica sobre remoções envolvendo diversas favelas do Rio de Janeiro, os moradores da Providência – articulados entre si e orientados por laudo técnico elaborado por engenheiros, que questionava o número de casas que deveriam ser removidas pela prefeitura (Santos & Azevedo, 2011) – conseguiram uma liminar na justiça para paralisar as obras. Apesar de a prefeitura ter entrado com um recurso para derrubar a liminar, os resultados não foram favoráveis devido à violação dos direitos e à resistência dos moradores ao processo de remoções.

Resistir às ações impostas pelo governo não é um ato isolado. Ele se constitui a partir de muitas ideologias, articulações e *realidades* que vão sendo performadas. Como efeito, os moradores conseguiram garantir seus direitos e reverter o processo de demolição de diversas casas. Diferentemente de outras favelas, a Providência passou a ser vista como uma “exceção” dentro dos processos de remoções da cidade do Rio de Janeiro.

O teleférico – obra da Secretaria Municipal de Habitação – SMH por meio do Programa Morar Carioca de urbanização de favelas – liga a Praça Américo Brum, localizada no morro, à Central do Brasil e à Gamboa (Figura 6). O equipamento foi construído para atender aos moradores e custou R\$ 75 milhões,

incluindo a construção das estações, a montagem das torres, o remanejamento da rede de energia e a implantação de vias de serviço (Site Porto Maravilha, 2015).



Figura 6 - Estação do teleférico, próximo à Central do Brasil, desativada. Fonte: Acervo pessoal.

De acordo com o texto publicado por um morador, no Site Rio On Wach (2013) em setembro, muitas perguntas não foram respondidas pela SMH:

Há muitas perguntas que não são respondidas pela SMH. **Não somos contra nenhum projeto, desde que esses projetos sejam para nós moradores, que lutamos e batalhamos ao longo de mais de cem anos de história do Morro da Providência**, a primeira favela da América Latina. A história do Brasil passa por aqui também. **Não se pode trocar cem anos de história por trinta dias de Copa do Mundo e Olimpíadas e apagar tudo isso para satisfazer interesses da iniciativa privada e do próprio governo, que são parceiros nesta empreitada e só estão interessados nos lucros que podem obter.** O Prefeito [Eduardo Paes] quer reescrever a nossa história com teleférico, plano inclinado, motovia e centro histórico. Para quem? A nossa história foi escrita com muito sangue, suor e lágrimas. Não existe história nas favelas sem os seus moradores (Site Rio On Wach, grifo nosso).

Apesar do investimento, o teleférico está inoperante desde dezembro de 2016, prejudicando tanto os moradores, que precisam custear outros meios para se locomover, quanto funcionários que foram demitidos (Jornal O Globo, 2017).

Entretanto, a partir de visitas realizadas no Morro da Providência através do *Rolé dos favelados*, criado por Cosme Felippsen, e acompanhando os movimentos dos moradores pelo Facebook, observa-se que, apesar de inoperante, a estação do teleférico tem sido utilizada para outras práticas. É o caso dos almoços servidos no *Bar da Jura* que fica no local e outras atividades que são idealizadas pelos moradores, como o *Samba Providência*, que se apropria da estação para realizar uma feijoada e um show de samba para moradores e visitantes (Figura 7).



Figura 7 - Samba Providência sendo realizado na estação do teleférico no alto da Providência. Fonte: página Samba Providência (Site Facebook, 2018).

Assim, o teleférico pode ser visto como um actante que nos permite ampliar o entendimento sobre as relações que ocorrem na Providência e sobre os efeitos destes agenciamentos. Se considerarmos para além de seus atributos técnicos e/ou formais, percebemos que as ações que levaram à sua paralização estão atreladas às performances do governo, cujo interesse foi instalar o equipamento para facilitar o acesso à Providência durante o período dos megaeventos, como a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

A instalação do teleférico, a demolição da Perimetral, a construção das vias Binário e Expressa e do VLT foram realizadas pela prefeitura com o propósito de melhorar a mobilidade urbana e ampliar os acessos à região. Apesar isto, moradores reclamam da suspensão de várias linhas de ônibus, o que dificulta a circulação e a conexão com outros locais da cidade. Muitos veem sua mobilidade restrita ao uso do VLT, que nem sempre circula pelos locais onde residem, pois o trajeto em ambos os sentidos não se dá pelas mesmas vias.

As decisões da prefeitura – atreladas aos interesses de melhorar a mobilidade urbana tomando como base os discursos de sustentabilidade vistos em outras cidades – acabam por performar ações hierarquizadas, ou seja, não há uma efetiva participação dos moradores para decidir questões relacionadas às suas necessidades, evidenciando o modo como diversas *realidades* vêm sendo performadas na cidade do Rio de Janeiro, isto é, através das relações de subordinação.

Se por um lado são performadas ações de poder e controle sobre como devem ser utilizados os lugares, por outro, muitas vezes, os moradores se associam e se articulam para protestar contra o que vem acontecendo na Zona Portuária e para pensar e por em prática ações de reconhecimento de suas existências e de melhoria para os lugares. Essas ações demonstram como tanto poder público, quanto moradores interferem-se mutuamente.

Outra intervenção relevante do projeto *Porto Maravilha* foi a criação da Orla Prefeito Luiz Paulo Conde, passeio público de 3,5 km que conecta o Armazém 8 do cais do porto, à Praça da Misericórdia, próximo ao Museu Histórico Nacional.

Projetada pelo arquiteto brasileiro João Pedro Backheuser e pelo arquiteto espanhol Ignasi Riera, a orla conecta dois espaços livres importantes da região: a Praça Mauá e a Praça XV, passando pelo Distrito Naval e a Praça da Candelária.

Antes do início das obras, Luiz Fernando Janot, arquiteto e urbanista e ex-presidente do IAB-RJ, declarou que o trecho mais significativo do projeto *Porto Maravilha* seria a Praça Mauá, lugar de encontro da cidade tradicional com a nova (Figura 8). Já para Fabiana Izaga, ex-vice-presidente do IAB/RJ, um dos espaços livres públicos que deveria ser valorizado no projeto é a Praça XV, por sua referência histórica e por ter sido um marco inicial da fundação do porto da cidade (Jornal O Globo, 2013).

Nota-se que propostas institucionais e do governo estão sendo realizadas juntamente com as transformações do porto para incentivar a apropriação destes locais, especialmente a Orla Conde e a

Praça Mauá. Estas são ações que visam dar suporte e manter ativas suas estruturas, como, por exemplo, o projeto *Porto Maravilha Cultural*, que estimula visitas aos lugares através do turismo, reacendendo a imagem dos locais, antes esquecidos.



Figura 8 - Praça Mauá remodelada com a presença de pessoas. Fonte: Acervo pessoal.

Os *eventos* que ocorrem na orla e na praça produzem momentaneamente *lugar* a partir de atividades efêmeras e transitórias, a exemplo do que ocorreu nas Olimpíadas de 2016, quando a orla passou a ser chamada de Boulevard Olímpico. Neste período, muitas pessoas visitaram os locais (Figura 9) e diversas atividades foram realizadas. Shows, performances artísticas e musicais fizeram parte da festa, juntamente com equipamentos, como quiosques de *souvenir*, de alimentação e *foodtrucks*, etc.; que garantiram a infraestrutura do local.

No momento da realização dos eventos, a orla ganha uma outra dinâmica, em que diferentes sentidos estão hibridizados. Através das estratégias e ações de *marketing* das marcas patrocinadoras – que são as únicas que podem comercializar seus produtos, excluindo vendedores ambulantes e até mesmo feiras credenciadas pela prefeitura – o lugar passa a ser visto como actante, cuja dinâmica e *ação* desloca intenções, produz movimentos e *realidades múltiplas*, sobretudo relações que envolvem a espetacularização dos lugares, o turismo de massa e o consumo.

Mas quando os eventos não ocorrem com frequência, o ambiente se torna apenas local de visitação, com algumas apropriações, tais como jogar bola, correr, andar de bicicleta, patins e skate, passear ao ar livre, contemplar a paisagem (Figura 10), etc. O excesso de espaços livres, sem a junção de outros usos, como comércio e serviços que funcionem diariamente na orla, não tem permitido a *vitalidade* (Jacobs, 2009) do local, o que não justifica a amplitude do espaço projetado.



Figura 9 - Orla Conde durante o dia, no período das Olimpíadas. Fonte: Acervo pessoal.



Figura 10 - Orla Conde após a realização das Olimpíadas. Fonte: Acervo pessoal.

Apesar disto, a atual configuração da Praça Mauá tem favorecido a conexão e o contato com a Baía de Guanabara, cujo nível de poluição segue polêmico. Mesmo com a contaminação da água, eventualmente são realizadas atividades, como a pesca (Figura 11) e o uso da baía para mergulho (Figura 12). Estas práticas, por contradizerem as expectativas e intenções do projeto *Porto Maravilha*, podem ser vistas, para além das ações de lazer, como ações de resistência. Também colocam em questão a ideia de a cidade do Rio de Janeiro tentar seguir práticas globais, sem considerar sua condição local, desprezando os possíveis usos que seriam feitos dos locais ditos “revitalizados”. Cria-se a partir daí um jogo dinâmico de resistências e capturas.



Figura 11 - Pesca sendo realizada nas margens da Baía de Guanabara, na Praça Mauá. Fonte: pessoal.

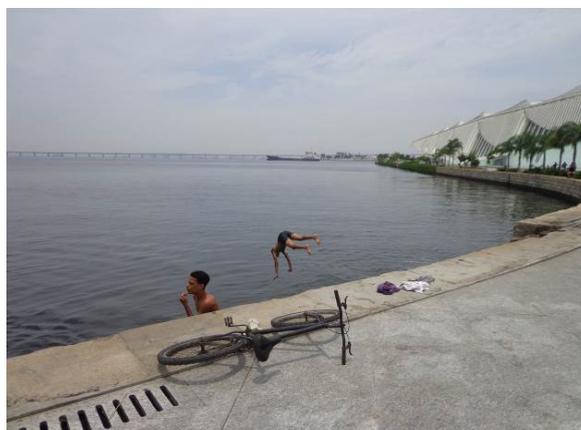


Figura 12 - “Competição de mergulho” realizada por jovens moradores da Zona Portuária. Fonte: Acervo pessoal.

Portanto, a orla e a praça não devem ser consideradas entidades independentes, mas sim um *lugar híbrido em ação*, cujo caráter *social* assume o princípio de relacionalidade *híbrida* (Farías & Bender, 2010; Farías, 2011). As performances e as práticas cotidianas que nelas se delineiam produzem e são produzidas por *múltiplas realidades* que se relacionam com os diferentes actantes e seus modos de (co)existência.

Além disso, equipamentos culturais, como o Museu do Amanhã (Figura 13), o Museu de Arte do Rio e o AquaRio, têm sido utilizados como elementos mobilizadores da revitalização. Del Rio (2001) denomina estes equipamentos como *âncoras* – empreendimentos que são concebidos em função do turismo contemporâneo, isto é, edifícios emblemáticos e esculturais, projetados por arquitetos-estrelas como *ícones* nos casos de revitalização e que visam o retorno financeiro imediato e o sucesso de público (Jencks, 2005).

O Museu do Amanhã, projetado pelo espanhol Santiago Calatrava como um edifício futurístico, teve sua obra estimada em um valor de R\$ 308 milhões, sendo R\$ 215 milhões obtidos com os recursos da venda dos Cepacs e o restante de patrocínio (Site BBC Brasil, 2015). A prefeitura, ao invés de promover um concurso público para decidir o escritório que seria responsável pelo projeto, optou por formalizar a parceria com a Fundação Roberto Marinho – a quem delegou a contratação do projeto – e o escritório espanhol Santiago Calatrava Architects & Engineers (Rheingantz, 2017).



Figura 13 - Museu do Amanhã ao fundo com a hashtag "Rio, Te amo" em primeiro plano.
Fonte: Acervo pessoal.

Com a construção destes edifícios, a paisagem da Zona Portuária passa a ser constituída por extratos que evidenciam o contraste entre as edificações históricas e as arquiteturas do espetáculo – produzidas a partir de um elevado investimento financeiro, além dos custos de manutenção.

Assim como escreveu Roberto Anderson Magalhães (2012, 10 de novembro) no blog *Porto Maravilha pra quem*, acreditamos que as linhas de dominância da paisagem e as visadas mais importantes – que deveriam ser preservadas – não foram consideradas em nenhum estudo. O projeto baseia-se apenas na definição de vias de circulação e índices construtivos, o que provoca danos às áreas de preservação.

Como mais uma *versão* possível do *Porto Maravilha*, estes novos edifícios servem para renovar o turismo e colocar a cultura e o patrimônio como *modos de comunicar a cidade*, valorizando a imagem do local para grandes empreendedores, turistas e habitantes (Pio, 2013, p. 9). Atuam como exemplos típicos do processo de *tematização* e *museificação* da cidade (Montaner & Muxí, 2014), em que interferem diretamente na paisagem e pouco se relacionam com as demais edificações, colaborando para a produção de lugares com características que se distanciam da história local.

No entanto, ao observarmos as práticas performadas em instituições como o MAR (Figura 14) e o Museu do Amanhã, vemos que os agenciamentos que ocorrem nas coordenações de cada museu buscam produzir relações de proximidade com os moradores da região. Por meio de um cadastro, os moradores

obtem uma carteira que dá acesso irrestrito aos museus para participarem de suas diversas atividades educativas e culturais.



Figura 14 - Museu de Arte do Rio, formado pelo palacete Dom João VI e a Escola do Olhar.
Fonte: Acervo pessoal.

No caso do MAR, a partir de nossa experiência em campo, é possível observar que há uma interação ainda maior com a região por conta do *Programa Vizinhos do MAR*, que realiza atividades, articulando os interesses do museu, enquanto instituição, aos interesses dos moradores cadastrados no programa. Como efeito, surgem práticas, como *Café com Vizinhos* (Figura 15), *Conversa de Galeria*, curso *Ofício e saberes da Região*, cujas atividades colocam os moradores como atores efetivos do processo de construção de conhecimento sobre a Zona Portuária. Para além da ideia de *ícone* da revitalização, fica clara a performance do museu como um actante que – a partir de seus movimentos e das redes que o constituem – faz alianças, interfere na dinâmica do lugar e de outros actantes, ao mesmo tempo em que se transforma pelas ações que são praticadas em seu interior. Reconhecemos, portanto, que outras percepções e performances de *realidades* sobre estes museus são possíveis.



Figura 15 - Grupo Café com Vizinhos realizando atividade sobre a Zona Portuária. Fonte: Acervo pessoal.

No *Porto Maravilha* também foram realizadas diversas ações de valorização do patrimônio arquitetônico e arqueológico da região. Arquiteturas históricas, como a Igreja de São Francisco da Prainha, o Palacete Dom João VI e os galpões da Gamboa foram restaurados. Também outros locais, como Pedra do Sal, Jardim Suspenso do Valongo, Largo do Depósito, Cemitério dos Pretos Novos (Instituto Pretos Novos) e Centro Cultural José Bonifácio, sofreram intervenções, juntamente com a descoberta do sítio arqueológico do Cais do Valongo, reconhecido como patrimônio histórico da humanidade pela UNESCO. Juntos, estes últimos formam o Circuito Histórico e Arqueológico da Celebração da Herança

Africana, que tem sido amplamente visitado por turistas e mesmo cariocas que não conheciam a história da Zona Portuária (Figura 16).

Apesar disso, há incertezas quanto ao futuro e a preservação do Cais do Valongo – um dos maiores portos do tráfico de escravos das Américas – e a guarda dos objetos que foram encontrados durante as escavações em 2012. O Instituto Pretos Novos (IPN) também não tem recebido reconhecimento e verbas suficientes da prefeitura, se mantendo aberto através de doações e da realização de cursos oferecidos por professores voluntários.

Além disso, no dia 1º de agosto de 2017, Antonio Pedro Índio da Costa, atual Secretário de Urbanismo, Infraestrutura e Habitação, assinou a Resolução nº 28 de 28 de julho de 2017 (Rio de Janeiro, 2017), que proíbe o tombamento das áreas definidas na Lei Complementar Municipal nº 101/2009. Um dos motivos é que o FIIPM, administrado pela CEF, investiu no porto adquirindo CEPACs, com recursos do FGTS e o recurso utilizado presume garantia de retorno do investimento para o próprio FGTS. Por isso, as novas demandas de tombamento na região serão avaliadas previamente pelo FIIPM e pela CDURP.



Figura 16 - Grupo de visitantes conhecendo a história do Cais do Valongo. Fonte: Acervo pessoal.

Nota-se que apesar do discurso da prefeitura de preservar a história do porto, que tem importância nacional, estes locais acabam ficando em segundo plano nas decisões da atual gestão da cidade. Se por um lado a performance do projeto *Porto Maravilha* produziu como efeito a redescoberta e valorização destes locais, dando maior visibilidade à história da Diáspora Africana, por outro existem constantes debates entre moradores, especialistas, pesquisadores e representantes do movimento negro sobre a atuação do poder público, cuja performance prioriza investimentos privados em detrimento da história do lugar.

Por tudo isto, consideramos que as diretrizes e medidas propostas pelo projeto *Porto Maravilha* e as transformações até o momento realizadas têm interferido diretamente nas performances dos lugares, como a Praça Mauá, a Praça XV, a Avenida Rodrigues Alves, o Morro da Providência, locais históricos, entre outros, gerando consensos, resistências e *controvérsias*, que produzem muitas outras *realidades e versões* sobre a *qualidade do lugar* Zona Portuária e o projeto *Porto Maravilha* hoje.

Considerações finais

Neste artigo buscamos apresentar algumas práticas, movimentos e ações que tem sido realizados na Zona Portuária do Rio de Janeiro a partir da implementação do projeto *Porto Maravilha*. Entendemos que a materialização do projeto não se dá apenas por suas especificidades técnicas e pelo saber de planejadores urbanistas, mas também por meio de uma série de *performances*, sejam elas governamentais ou de grupos específicos que de algum modo mantém relação com a região.

Por meio das associações e das práticas cotidianas que ocorrem nos diferentes lugares da Zona Portuária, *múltiplas realidades* vão sendo performadas, fazendo emergir possíveis *versões* da atuação do projeto *Porto Maravilha*.

Os enunciados do projeto e a *performance* da prefeitura atuam com o objetivo de criar uma imagem positiva das intervenções que têm sido realizadas, negligenciando debates sobre o planejamento da cidade, bem como as apropriações e particularidades locais. Por meio da criação dos CEPACs, privilegia-se a lógica do mercado, o ganho de capital e empreendedorismo neoliberal. Tenta-se, com isso, engendrar no imaginário das pessoas que as transformações urbanísticas e a construção de novos edifícios na região trarão benefícios a curto, médio e longo prazo não só para a Zona Portuária, mas também para a cidade do Rio de Janeiro.

Contudo, na medida em que os CEPACs não estão sendo revendidos pela CEF, as obras de infraestrutura e a preservação do patrimônio histórico têm ficado prejudicadas. Surge a partir disso, um contraste entre locais como o Boulevard Olímpico e a Praça Mauá e outros lugares, como o Morro da Providência, que é uma das favelas da região.

Entretanto, inúmeras articulações têm ocorrido entre moradores e grupos locais para manter ativos os lugares, fazendo perpetuar a história e a importância da Zona Portuária para cidade. Ora estes movimentos têm sido realizados por iniciativas pessoais, ora com a contribuição dos equipamentos culturais, como é o caso do MAR, que tem se articulado constantemente ao território para performar uma nova imagem, para além da ideia de ícone da revitalização.

Entendemos, portanto, que *múltiplas realidades* vêm sendo performadas a partir das diferentes associações entre os actantes presentes no *coletivo Porto Maravilha*. Assim como concluiu Lima (2013), acreditamos que existem vozes consonantes, que apesar de se fazerem existir a partir de diferentes grupos, apresentam interesses comuns e constroem consensos sobre as intervenções e a imagem positiva da região. Mas também há vozes dissonantes, em geral de agentes que mantêm vínculos de identidade com o local e que acreditam que o projeto *Porto Maravilha* não foi concebido para incentivar o desenvolvimento socioespacial da região, mas, sim, com intuito de atender interesses empresariais específicos.

Todos estes aspectos contribuem significativamente para a complexidade do que é a Zona Portuária do Rio de Janeiro hoje, ressaltando sua multiplicidade de vozes, o caráter *híbrido* e *coletivo* do projeto *Porto Maravilha*, que se constitui por suas diferentes *políticas ontológicas*.

Agradecimentos

O presente trabalho foi realizado com apoio financeiro do Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq), da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (FAPERJ) e da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001.

Referências

Amin, A., & Graham, S. (1997). The ordinary city. *Transactions of the Institute of British Geographers*, 22(4), 411-429. <http://dx.doi.org/10.1111/j.0020-2754.1997.00411.x>.

Amin, A., & Thrift, N. (2002). *Cities: reimagining the Urban*. Cambridge: Polity Press.

Andreatta, V. (Org.) (2010). *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro: + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.

Angotti F. B. (2016). Porto Maravilha em ação: uma perspectiva sociotécnica do lugar. In P. A. Rheingantz, R. Pedro, & A. Szapiro (Orgs.), *Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades*. (pp. 294-319). Porto Alegre: Sulina.

- Angotti, F. B., Sbarra, M. H., Rheingantz, P. A., Pedro, R. M. L. R. (2017). A cidade na perspectiva sociotécnica: ontologias políticas, agenciamentos urbanos e lugares híbridos. *VIRUS*, 14. Recuperado em 4 de julho de 2017, de <http://www.nomads.usp.br/virus/virus14/?sec=4&item=1&lang=pt>
- Brasil. (2001, 10 de julho). *Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências*. Brasília: Diário Oficial da União.
- Carlos, A. F. A., Volochko, D., & Alvares, I. P. (Orgs.) (2015). *A cidade como negócio*. São Paulo: Contexto.
- Carlos, C. A. S. (2010). Um olhar crítico sobre a Zona Portuária do Rio de Janeiro. *Revista Bitácora*, 17(2), 24-53. Recuperado em 4 de julho de 2014, de <https://portomarvilhaparaquem.wordpress.com/2012/05/06/uma-olhar-critico-a-zona-portuaria-do-rio-de-janeiro/>
- Del Rio, V. (1991). *Desenho urbano e revitalização na Área Portuária do Rio de Janeiro: a contribuição do estudo da percepção ambiental* (Tese de doutorado). São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.
- Del Rio, V. (2001). Voltando às origens: a revitalização de áreas portuárias nos centros urbanos. *Arquitextos*, (2015), 06. Recuperado em 16 de maio de 2016, de <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.015/859>
- Diniz, N. (2014). *Porto Maravilha: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Letra Capital.
- Farías, I. (2011). Ensamblajes urbanos: la TAR y el examen de la ciudad. *Arena Digital*, 11, 15-40.
- Farías, I., & Bender, T. (Eds.). (2010). *Urban assemblages: how actor-network theory changes urban studies*. Londres: Routledge.
- Giannella, L. C. (2015). *Revirando o "Porto Maravilha": luta pelo espaço e contradições urbanas na Zona Portuária do Rio de Janeiro* (Tese de Doutorado). Universidade Federal Fluminense, Niterói.
- Harvey, D. (2005). *A produção capitalista do espaço* (Tradução Carlos Szlak; Coordenação Antônio Carlos Robert Moraes). São Paulo: Annablume.
- Jacobs, J. (2009). *Morte e vida das grandes cidades* (2. ed.). São Paulo: Editora WMF Martins Fontes.
- Jencks, C. (2005). *Iconic buildings: the power of enigma*. London: Frances Lincoln.
- Jornal do Brasil. (2017, 04 de junho). *Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos*. Recuperado em 6 de junho de 2017, de <http://m.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/04/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos/>
- Jornal O Globo (2017, 13 de janeiro). *No morro da Providência teleférico não funciona há quase um mês*. Recuperado em 15 de julho de 2017, de <https://oglobo.globo.com/rio/no-morro-da-providencia-teleferico-nao-funciona-ha-quase-um-mes-20765152>
- Jornal O Globo. (2013, 26 de novembro). *Urbanistas apostam em revolução paisagística e cultural após a derrubada da Perimetral*. Recuperado em 19 abril de 2018, de <https://oglobo.globo.com/rio/urbanistas-apostam-em-revolucao-paisagistica-cultural-apos-derrubada-da-perimetral-10881722>
- Latour, B. (1988). Keynote speech: on recalling ANT. In J. Law, & J. Hassard (Eds.), *Actor network theory and after*. Oxford: Blackwell. Recuperado em 6 de fevereiro de 2012, de <http://www.lanacs.ac.uk/fass/sociology/papers/law-notes-on-ant.pdf>
- Latour, B. (1994). *Jamais fomos modernos*. Rio de Janeiro: Ed. 34.
- Latour, B. (2001). *A esperança de Pandora: ensaios sobre a realidade dos estudos científicos*. Bauru: Edusc.
- Latour, B. (2004). *Políticas da natureza: como fazer ciência na democracia*. Bauru: Edusc.
- Latour, B. (2011). *Ciência em ação*. São Paulo: Editora UNESP.

- Latour, B. (2012). *Reagregando o social – Uma introdução à teoria do ator-rede*. Salvador: Edufba.
- Law, J. (1992). *Notes on the theory of the actor network: ordering, strategy and heterogeneity*. Lancaster: Centre for Science Studies, Lancaster University. Recuperado em 6 de fevereiro de 2012, de www.lancs.ac.uk/fass/sociology/papers/law--notes--on-ant.pdf
- Lima, A. C. (2013). *Dilemas e contradições da “revitalização” de áreas centrais e zonas portuárias: uma análise à luz dos diferentes produtores do espaço urbano na Zona Portuária do Rio de Janeiro* (Dissertação de mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.
- Lynch, K. (1982). *A imagem da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.
- Magalhães, R. A. (2012, 10 novembro). *Porto Maravilha descuidando da paisagem*. Blog Porto Maravilha pra quem? Recuperado em 4 de julho de 2014, de <https://portomarvilhaparaquem.wordpress.com/2012/11/10/porto-maravilha-descuidado-da-paisagem/>
- Mol, A. (2008). Política ontológica. Algumas ideias e várias perguntas. In J. A. Nunes, & R. Roque (Eds.), *Objetos impuros: experiências em estudos sobre a ciência* (pp. 63-77). Porto: Edições Afrontamento.
- Montaner, J., & Muxí, Z. (2014). *Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos*. Barcelona: Gustavo Gili.
- Paes, E., & Andreatta, V. (Orgs.). (2010). *Porto Maravilha e o Rio de Janeiro: + 6 casos de sucesso de revitalização portuária*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra.
- Pedro, R. M. L. R., Rodrigues, A. P. C., Costa, A. J. P., Gonçalves, C. S., David, J. S., Albuquerque, L. S. G., Rheingantz, P. A., & Castro, R. B. (2017). Tecnologias de vigilância e visibilidade em cena: algumas controvérsias. *Revista Polis e Písique*, 4(3), 51-79.
- Pio, G. (2013). Novas tendências na revitalização de áreas “históricas”: o caso porto maravilha. In *Anais do IV Seminário Internacional – Políticas Culturais* (pp. 1-13). Rio de Janeiro: Fundação Casa de Rui Barbosa.
- Rheingantz P. A. (2016). Lugares em ação, laboratórios de urbanidade. In: P. A. Rheingantz, R. Pedro, & A. Szapiro (Orgs.), *Qualidade do lugar e cultura contemporânea: modos de ser e habitar as cidades* (pp. 85-115). Porto Alegre: Sulina.
- Rheingantz, P. A. (2017) Arena do Morro e Museu do Amanhã: dois lugares em ação. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, 9(2), 387-400.
- Rheingantz, P. A., Carvalho, R. S., Vargas, C. R. A., Viana, L. Q., Alcantara, D., Martins, V. R., & Angotti, F. B. (2012). Qualidade do lugar e cultura contemporânea: tecendo controvérsias em coletivos urbanos na atualidade. In P. A. Rheingantz, & R. Pedro (Orgs.), *Qualidade do lugar e cultura contemporânea: controvérsias e ressonâncias em ambientes urbanos* (pp. 17-31). Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Rio de Janeiro. Prefeitura Municipal. (2009a, 23 de novembro). *Lei Complementar Municipal nº 101 de 23 de novembro de 2009*. Rio de Janeiro: Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro.
- Rio de Janeiro. Prefeitura Municipal. (2009b, 23 de novembro). *Lei Complementar Municipal nº 102 de 23 de novembro de 2009*. Rio de Janeiro: Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro.
- Rio de Janeiro. Prefeitura Municipal. (2017, 28 de julho). *Resolução nº 28 de 28 de julho de 2017 da Secretaria Municipal de Urbanismo, Infraestrutura e Habitação*. Rio de Janeiro: Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro.
- Santos, M. C. & Azevedo, M. F. (2011). *Parecer Técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades*. Recuperado em 3 de abril de 2018, de http://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/relatc3b3rio-morroda-providc3ancia_final-1.pdf
- Site BBC Brasil. (2015, 18 de dezembro). *Conheça o Museu do Amanhã inaugurado no Rio de Janeiro*. Recuperado em 15 de fevereiro de 2016, de http://www.bbc.com/portuguese/videos_e_fotos/2015/12/151210_museu_amanha_jc_1k
- Site Facebook. (2018, 03 de outubro). *Página samba providência*. Recuperado em 3 de novembro de 2018, de <https://www.facebook.com/sambaprovidencia/photos/a.252869045570939/257237755134068/?type=3&theater>

Site Porto Maravilha. (2015, 30 de abril). *Teleférico*. Recuperado em 13 de junho de 2017, de <http://portomaravilha.com.br/teleferico>

Site Rio On Wach. (2013, 17 de setembro). *A justiça e a resistência na providência: um morador conta*. Recuperado em 13 de junho de 2017, em <http://rioonwatch.org.br/?p=7444>

Venturini, T. (2010). Diving in magma: how to explore controversies with actor-network theory. *Public Understanding of Science (Bristol, England)*, 19(3), 258-273. <http://dx.doi.org/10.1177/0963662509102694>.

Viana, L. Q., & Rheingantz, P. A. (2012). Abordando coletivamente lugar, processo de projeto e materialidade. *Gestão e Tecnologia de Projetos*, 7(1), 20-37.

Werneck, M. (2016). *Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro* (Dissertação de mestrado). Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Editor: Rodrigo Firmino

Recebido: Abr. 25, 2018

Aprovado: Dez. 26, 2018