

Políticas público privadas como instrumento de reestruturação territorial do porto do Rio de Janeiro

Mesa 74: Relaciones de estructuración territorial entre zonas productivas y los bordes de las ciudades - puerto latinoamericanos.

Apresentação

Cabral dos Santos, Fábio¹;

Ferraz Zamboni, Raquel²;

Agostinho Maciel, Edson³;

O projeto de reestruturação urbana da Zona Portuária do Rio de Janeiro, intitulado de “Porto-Maravilha”, consolidado pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro⁴ (CDURP) através de uma sociedade de economia mista a partir do modelo de Operações Urbanas Consorciadas (OUC)⁵, designando parcerias público privadas com o intuito de promover o desenvolvimento territorial da AEIU⁶ da região do porto, apresentam como objetivo a nova reestruturação portuária frente a necessidade de reconectar o *waterfront*⁷ da Baía de Guanabara com o restante da cidade, promovendo uma nova urbanidade, gestão e ordenação territorial.

O resultado frente a interação de agentes que atuam no território, políticas públicas de desenvolvimento e a necessidade de agregar diferentes cenários de desenvolvimento

¹ Estudante de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Veiga de Almeida / OPUS / ohfcabral@gmail.com

² Estudante de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Presbiteriana Mackenzie / LABSTRATEGY / raquel.fzamboni@gmail.com.br;

³ Professor Ms.c Arq. Urb Edson Agostinho Maciel. Universidade Veiga de Almeida / OPUS / edson.maciel@uva.br

⁴ CDURP: Sociedade de economia mista, instituída pela Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009, e regulamentada pelo Decreto nº 31.620, de 21 de dezembro do mesmo ano.. Disponível em: < <https://www.rio.rj.gov.br/web/portfolio-institucional/exibeconteudo?id=7627140>>.

⁵ OUC: Operação Urbana Consorciada são intervenções pontuais que envolvem o Poder Público e a iniciativa privada buscando alcançar transformações urbanísticas, captando recursos privados para investir em infraestrutura e requalificação dos espaços públicos.

⁶ AEIU: Área de Especial Interesse Urbanístico da Região do Porto do Rio de Janeiro.

⁷ Waterfront: Frente Marítima ou Orla.

portuário em relação a reintegração com a cidade permite um novo panorama a ser reestabelecido na *Hinterlândia*⁸ local, retomando a nova dinamização territorial.

O modelo portuário do Rio de Janeiro a partir das ações pela CDURP a partir da promulgação da Lei Complementar nº102 de 23 de novembro de 2009 oficializa a gestão político-administrativa do território de forma mista, sendo de responsabilidade Municipal e de investidores quotistas. A lei mencionada delega ao setor privado responsabilidades antes atribuídas ao setor público.

As OUC baseiam-se em transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e a valorização ambiental, tendo como maior objetivo a captação de investimento para renovação urbana de uma determinada área a partir de parâmetros urbanos próprios de acordo com a demanda do setor público e privado. A alteração da legislação urbana possibilita uma nova abordagem para a gestão da cidade e uma alternativa viável para a reversão do quadro de degradação urbana visto na zona portuária, apesar do Brasil já ter experiências nesse sentido em algumas cidades, essa iniciativa é recente e carece de maior maturidade, visto o longo tempo de duração que a intervenção possui para efetivar todas as suas propostas.

Ao estabelecer instrumentos capazes de oferecer diferentes formas de captação de recursos para implementação do modelo financeiro em função do desenvolvimento do projeto do porto, é flexibilizado o uso e ocupação do solo, mudanças no zoneamento da cidade e do potencial adicional de construção, antes não previsto no plano diretor da cidade, portanto houve a necessidade de sua alteração para que fosse adaptado ao estatuto da cidade e posteriormente efetivado em forma de lei para iniciar a OUC do projeto “Porto Maravilha”.

Essa necessidade mobilizou a categoria política para a revisão e criação de novas leis de caráter mais permissivo e flexível aos parâmetros urbanísticos vigentes, o que modificou radicalmente as possibilidades de intervenções locais, visando a atração de maiores investimentos no território e sua consequente reestruturação aos novos modelos econômicos. Uma dessas ações é a promulgação da Lei Complementar nº101 de 23 de novembro de 2009 que estabelece diretrizes e instrumentos de atuação na região, que inclusive se sobrepõem ao próprio plano diretor da cidade (2001).

⁸ Hinterlândia: GÓES, Hildebrando de A. Planejamento portuário. Rio de Janeiro: Escola de Engenharia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2002. Este termo caracteriza o potencial territorial para a geração de cargas que é implementada pelo nível de desenvolvimento da região no qual o porto está inserido levando em consideração a infraestrutura de transporte, os custos e o serviço de alimentação.

Devido o processo exigir elevados investimentos, acreditou-se que ao trazer o setor privado seria possível melhores condições de viabilidade financeira, técnica e operacional, mobilizando a concentração de capital em áreas da cidade consideradas degradadas, mas com potencial de recuperação e demanda de investimentos. Modelo observado na reestruturação portuária em outras localidades como o complexo portuário de Itajaí, o projeto de revitalização portuária de Puerto Madero e a aplicabilidade de Políticas público privadas nas regiões portuárias do Chile e da Colômbia. Tal panorama fomenta a discussão de agentes atuantes no território que buscam a reestruturação dos setores portuárias com suas áreas urbanas vinculadas, a partir da revisão de políticas públicas de desenvolvimento territorial em relação ao novo planejamento e desenvolvimento da região do porto levando em consideração processos logísticos, impactos climáticos, estratégias de fortalecimento econômico, valorização da paisagem natural dentre outros fatores que constituem a reestruturação territorial.

Palavra-chave: Legislação urbana; infraestrutura; setor portuário;

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

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

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

Silva, W. N.; Dante Filho, R. O. ; Porto Filho, W. . **Parceria público-privada: O caso do porto "maravilha" no Rio de Janeiro.** In: XXVIII ANPET, 2014, Curitiba. XXVIII ANPET, 2014.

Vassalo, M. Jose. **Parceria Público-Privada na América Latina - Encarando o desafio de conectar e melhorar as cidades.** Colômbia: CAF, 2018