

O papel da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro na estruturação do espaço urbano: uma “máquina de crescimento urbano”?

Isabel Cristina da Costa Cardoso

Resumo

O artigo analisa a política de desenvolvimento urbano para a região portuária do Rio de Janeiro. Discute a forma como esta política está ancorada na transformação da terra em finança e em uma concepção de cidade baseada em um modo de vida desigual que aprofunda a mercantilização da vida social.

Palavras-chave

Desenvolvimento urbano; Produção do espaço; Operação urbana Porto Maravilha; Expropriação da terra.

The role of the Rio de Janeiro Port Urban Operation Consortium in structuring the urban space: a “urban growth machine”?

Abstract

This article examines the urban development policy for the port area of Rio de Janeiro. Discusses how this policy is anchored on land transformation in finance and in a conception of city based in a disparate way of life that deepens the mercantilization of social life.

Keywords

Urban development; Production of space; Porto Maravilha urban operation; Expropriation of land.

Introdução

O texto é uma versão atualizada da primeira parte do “Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações” (2011), escrita por mim enquanto integrante do Fórum Comunitário do Porto (FCP), quando da entrega do referido relatório pelo FCP ao Ministério Público Federal². As análises realizadas e a atualização dos dados e das reflexões são frutos da inserção na área enquanto professora da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, a partir de dois projetos de trabalho sob minha coordenação: o projeto de extensão “Direito à Cidade, Política Urbana e Serviço Social”, com a participação da bolsista Gabrielle Herculano e da aluna de pós-graduação Caroline Rodrigues, e do projeto de pesquisa “Trajetórias urbanas do trabalho e da cidade: o Projeto ‘Porto Maravilha’ e as transformações do desenvolvimento capitalista da cidade do Rio de Janeiro”.

O texto busca identificar e analisar as transformações urbanas da região portuária do Rio de Janeiro, a partir da implantação da Operação Urbana Consorciada (OUC) do Porto do Rio, denominada de projeto “Porto Maravilha”. As práticas e as concepções de desenvolvimento urbano que fundamentam tal operação urbana consorciada se articulam a outras escalas tempo-espaciais da acumulação capitalista, no Brasil e em âmbito mundial, responsáveis por produzir a experiência da cidade como uma “máquina de crescimento”, nos termos de Ferreira (2007). Tais ações e discursos possuem como características: não compartilhamento do poder de decisão e discussão com a sociedade civil sobre as prioridades, os projetos e as formas de desenvolvimento; produção de injustiça sócio-ambiental através da distribuição desigual de impactos dos projetos de desenvolvimento sobre a população, o território e os modos de vida; forte presença do Estado como formulador e operador das políticas de desenvolvimento e como financiador dos grandes projetos privado-empresariais de desenvolvimento; flexibilização da legislação urbana e ambiental para instalação dos grandes projetos públicos e privados; expropriação da terra e da moradia da população mais empobrecida e diretamente atingida pelos projetos de desenvolvimento, levando ao incremento das formas de segregação urbana desta população; especulação imobiliária e financeirização do mercado de produção imobiliária e do próprio urbano; desestruturação dos modos de vida de populações tradicionais removidas e/ou impactadas de outras formas; concentração do capital privado nacional e internacional em um limita-

do universo de grandes empresas globais que atuam de forma associada ou não e, cada vez mais, através da diversificação do portfólio de suas áreas de atuação.

O texto conclui que a OUC do Porto do Rio expressa uma concepção de cidade não como um direito, mas como um bem a ser consumido. Mas como o consumo é um subproduto da renda, a cidade também se fragmenta territorialmente pelos seus “públicos de consumo” e suas maiores ou menores capacidades de solvência financeira. Logo, os conflitos urbanos em torno das formas de uso e acesso à terra urbana também se capilarizam pelo território e constroem a dinâmica política de produção do espaço.

A Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro e a Intensificação dos conflitos pelo Direito à Cidade

A Operação Urbana Consorciada (OUC) da Região do Porto do Rio de Janeiro tem seu território delimitado pela Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) que abrange a totalidade dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo e parte dos bairros do Centro, São Cristóvão e Cidade Nova. A Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio (CDURP), criada pela Lei Complementar nº102/2009, tem a responsabilidade de promover todo o desenvolvimento urbano da AEIU do Porto do Rio; coordenar, viabilizar ou executar ações de concessão e parcerias; gerir ativos patrimoniais, dentre outras funções.

Tal operação urbana, com um prazo máximo de realização de trinta anos e custo estimado em oito bilhões de reais, conforme Prospecto de Registro da OUC na Comissão de Valores Mobiliários do Rio de Janeiro, pretende seguir o exemplo internacional de outras “cidades globais” que trilharam o caminho das políticas de empreendedorismo urbano (HARVEY, 2005) e reestruturaram suas antigas zonas portuárias vocacionando-as para a cadeia produtiva do turismo e do lazer, com claros conteúdos de gentrificação/aburguesamento da dinâmica população/moradia/território³ e consequente segregação social (VILLAÇA, 2009). Assim, tal política urbana pretende ser um

plano integrado de intervenção que contempla a alteração de usos, parâmetros edilícios, novos sistemas viários e de transporte público além de um plano urbano e paisagístico que transformará a região num local atraente para moradia e trabalho (...)Este é o intuito das intervenções: transformar a região da zona portuária

numa área dinâmica que seja uma nova referência de planejamento urbano para a cidade. Pretende-se seguir o exemplo de cidades ao redor do mundo como Buenos Aires, Nova Iorque, Baltimore e Roterdã, entre outras, que ao recuperarem suas áreas portuárias degradadas, dinamizaram suas economias e ganharam mais um ponto de interesse turístico. Assim, ganharão também as áreas em seu entorno, para onde esta renovação se irradiará através de melhorias da ambiência local e dos fluxos da cidade, além de todos aqueles que usam a região de alguma forma (ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA, s/d, p.17).

A Lei Complementar nº101, de 23 de novembro de 2009, que instituiu a OUC da Região do Porto, também alterou o Plano Diretor, ao criar novos instrumentos da Política Urbana, como os institutos jurídicos e políticos da própria OUC, da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, da cessão ou qualquer outra forma de transferência do direito de construir, além dos direitos de superfície e de preempção.

Dentre os princípios que fundamentam a OUC, previstos no §1º, do art. 2º da Lei nº101/2009 é importante destacar: o atendimento econômico e social da população diretamente afetada; a promoção do adequado aproveitamento dos vazios urbanos ou terrenos subutilizados ou ociosos; e o apoio da regularização fundiária urbana nos imóveis de interesse social.

Da mesma forma, ainda no referido art. 2º, agora em seu parágrafo 2º, são definidas diretrizes estruturadoras da OUC, interessando destacar as que se seguem:

promover a habitação de interesse social e o atendimento à população residente em áreas objeto de desapropriação; realizar melhoramento nas áreas de especial interesse social e seu entorno, com implantação de infraestrutura e regularização fundiária; e incentivar a recuperação de imóveis ocupados para a melhoria das condições de moradia da população residente. (LEI COMPLEMENTAR Nº 101, 23 DE NOVEMBRO DE 2009)

Tais princípios e diretrizes não encontram equivalência prática e observância legal no Programa Básico da OUC, uma vez que o mesmo apenas define um conjunto de intervenções físicas de obras e projetos viários e de infraestrutura urbana sem qualquer previsão de componente ou programa claramente definido e orientado para a produção de habitação de interesse social, através do apro-

veitamento dos vazios urbanos existentes na área de intervenção, notadamente dos imóveis e terrenos públicos. Da mesma forma não são previstas ações de recuperação e regularização de imóveis ocupados por população de baixa renda na região. Fora do Programa Básico, em materiais de divulgação da OUC, como boletins informativos e/ou produção de materiais de apresentação audiovisual, há a veiculação da produção de aproximadamente 500 unidades habitacionais através do Programa Novas Alternativas da Prefeitura do Rio. Nada além disso. Tal elemento contribui, inclusive, para o questionamento sobre as bases sociais em que se apoia a projeção do aumento populacional para a região. Ora tal projeção é anunciada para cem mil moradores, conforme divulgado no informativo “Porto Maravilha”, nº2 (CDURP, julho de 2010) ora os cálculos triplicam essa previsão e anunciam um aumento esperado de aproximadamente trezentos mil moradores, conforme previsto pelo Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) da OUC do Porto do Rio. Importa observar que nenhuma das projeções parece contar com a participação significativa dos segmentos de baixa renda já residentes na área da OUC, nem com a participação futura de novos segmentos sociais de baixa renda vindos de outras localidades do Rio de Janeiro à procura de habitação de interesse social no centro da cidade.

Assim, tanto os princípios norteadores do planejamento, da execução e da fiscalização da OUC, quanto as diretrizes definidas pela referida lei complementar, não são efetivamente aplicados. Sem a previsão e indução de um eixo habitacional popular, a OUC aprofundará a reprodução do histórico processo de segregação social dos segmentos de mais baixa renda, além de expor os segmentos sociais mais vulneráveis social e economicamente que já habitam a região portuária e demais bairros da área de planejamento nº 1 (AP1)⁴, situados na faixa de 0 a 3 salários mínimos, aos efeitos da gentrificação do espaço urbano com a consequente expulsão desses segmentos a curto e médio prazos.

O processo de expropriação de terras e consequente segregação de famílias trabalhadoras da região portuária e a redefinição da ocupação do solo urbano dessa região por outras frações de classe deve ser compreendido a partir do processo de valorização fundiária decorrente da OUC do Porto e das novas funções e usos planejados para esse espaço. O perfil da população a ser atraída para esse território deve ser solvável e apta a consumir o espaço e seus novos atributos como os oferecidos pela cadeia produtiva do turismo e do entretenimento. Uma população fixa ou rotativa, não importa, mas com capacidade de consumir o es-

paço e de se inserir nos circuitos e fluxos de troca das mercadorias que passarão a estruturar a região portuária.

Ainda sobre a Lei complementar nº101, o parágrafo 3º, do artigo 2º, prevê a implantação da OUC através da aplicação de diferentes instrumentos da administração pública, dentre estes a utilização de “instrumentos de política urbana previstos no Estatuto da Cidade e no Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro”. Assim, a delimitação de Área de Especial Interesse Social, nos termos do Plano Diretor em vigência, através da Lei Complementar nº111, de 01 de fevereiro de 2011, constitui um instrumento fundamental que pode ser utilizado pela OUC para fazer valer o direito à moradia digna no centro da cidade do Rio de Janeiro. Todas as duas possibilidades de AEIS previstas no Plano Diretor, tanto a que se volta para áreas ocupadas por população de baixa renda, quanto a que se destina às áreas com predominância de terrenos e/ou imóveis vazios ou subutilizados, são possíveis de aplicação na região portuária.

Importa ainda observar que o Programa de Atendimento Econômico e Social da População Afetada, uma exigência do Estatuto da Cidade para a legislação de aprovação da OUC, prevê a produção de habitação de interesse social, ações de reassentamento para população removida em qualquer setor da OUC e com a previsão de participação social da população na definição de planos de desenvolvimento sustentáveis locais. Contudo, a predominância da lógica financeira como componente estruturador da OUC, acaba por subordinar tais conteúdos de política urbana. Os elementos que se seguem cumprem o objetivo de demonstrar tal lógica.

Um dos principais pilares de sustentação financeira da OUC da Região do Porto é a emissão de Certificados de Potencial de Construção pelo município do Rio de Janeiro, na quantidade de até 6.436.722 (seis milhões quatrocentos e trinta e seis mil setecentos e vinte e dois) certificados, correspondentes a 4.089.502 m² (quatro milhões, oitenta e nove mil quinhentos e dois metros quadrados) adicionais de construção.

Contudo, a realização da OUC já conta com os recursos necessários à realização das duas fases da OUC que estão em andamento. A primeira fase possui orçamento aproximado de R\$350 milhões de reais, desembolsado pela Prefeitura e pelo Ministério do Turismo e é executada pelo Consórcio Saúde – Gamboa, formado pelas empresas Construtora OAS Ltda., Empresa Industrial Técnica S.A. e Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S.A.

A segunda fase, licitada para formação de uma Parceria Público-Privada⁵ através da modalidade de concessão administrativa, está sob a responsabilidade do consórcio vencedor chamado Porto Novo, composto pelas empresas Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A. Essa etapa da OUC do Porto do Rio conta com recursos do FGTS aportados pela Caixa Econômica Federal. O anúncio da entrada de tais recursos, a partir de meados de 2010, significou a mudança da “modelagem financeira” do fundo de investimento imobiliário inicialmente pensado para a OUC, passando o mesmo a possuir apenas dois cotistas: o FGTS, o que significa dizer a CEF enquanto agente operador do fundo, e a própria CDURP. Contudo, em dezembro de 2010, a Prefeitura do Rio de Janeiro assinou contrato com o Governo Federal, através da CEF, para transferência de um montante final de recursos na ordem de R\$7,6 bilhões para as obras e serviços da segunda fase da OUC que viabilizaram o edital de licitação pública nº 001/2010 para implantação da Parceria Público-Privada. O contrato possui a vigência pelo prazo de 15 anos, sendo prevista a possibilidade de prorrogação por mais 15 anos. O conteúdo da matéria que se segue descreve as diferentes etapas, os recursos envolvidos e os principais atores institucionais.

O projeto Porto Maravilha está dividido em duas etapas. A primeira fase, que já está em andamento desde junho de 2009 e conta com R\$ 350 milhões de recursos da Prefeitura, inclui intervenções urbanísticas em todo o bairro da Saúde e no Morro da Conceição. O objetivo é requalificar aquela área do ponto de vista urbanístico, atrair empresas para a região e realizar empreendimentos culturais e de turismo, como o Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã, também incluídos na primeira fase de obras. Além disso, está prevista recuperação da Praça Mauá e de 13 vias da região; restauro da Igreja de São Francisco da Prainha; construção de uma garagem subterrânea sob a Praça Mauá para 700 veículos e criação de 530 unidades residenciais através do programa Novas Alternativas. Dentro dessa verba, também está sendo concluído um novo acesso viário para o Porto diretamente pelo Caju, desafogando o tráfego de caminhões na Avenida Brasil. A segunda etapa tem como objetivo a requalificação urbana e ambiental para toda a região Portuária. Para isso, segundo o secretário Felipe Góes, serão trabalhadas três frentes: a realização da operação urbana consorciada, que consiste em vender potencial construtivo e captar recursos para as intervenções

necessárias; contratação de uma Parceria Público Privada (PPP), cujo edital será lançado até o fim deste mês; e constituição de um Fundo de Investimentos Imobiliários, que vai receber os Cepacs (Certificados de Potencial Adicional Construtivo), os terrenos públicos e os investimentos de terceiros. Nessa ação, entrará a parceria do FGTS e da Caixa Econômica Federal. O FGTS irá aplicar os R\$ 3,5 bilhões no projeto, investindo recursos nesse fundo, e a Caixa será administradora e gestora do fundo. Com a aplicação dos recursos do FGTS, a Prefeitura do Rio, por meio da PPP, poderá dar início às obras previstas nessa segunda fase do projeto Porto Maravilha, como a reurbanização de 40 km de vias (pavimentação, drenagem, sinalização, iluminação, arborização de calçadas e canteiros), construção de ciclovias, implantação de novas vias (como a de mão dupla paralela à Avenida Rodrigues Alves - o Binário do Porto), demolição do Elevado da Perimetral - no trecho entre a Praça Mauá e a Avenida Francisco Bicalho - e a construção de túneis entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves com 1 km de comprimento cada, além de duas rampas, ligando o Viaduto do Gasômetro ao Santo Cristo. Será ainda ampliado o atual túnel ferroviário sob o Morro da Providência para receber tráfego de automóveis. (disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=957518>).

Já o conteúdo abaixo revela que o real valor da transferência de recursos públicos do FGTS para a OUC do Porto não se limitou à compra dos CEPACS. No total serão quase 8 bilhões de reais investidos tanto para a compra e posterior negociação/especulação com os referidos certificados, quanto para a remuneração da PPP da OUC do Porto.

BRASÍLIA - O prefeito Eduardo Paes assinou hoje [27/12/2010], no gabinete do presidente Lula, acordo com a Caixa Econômica Federal que vai garantir recursos da ordem de R\$7,6 bilhões para as obras e serviços da segunda fase do projeto Porto Maravilha, incluindo a derrubada do Elevado da Perimetral. Para simbolizar a demolição, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva derrubou com uma marreta a maquete do viaduto levada pelo prefeito a Brasília. Lula também recebeu das mãos de Paes uma placa do início das obras da segunda etapa do projeto, que começa no primeiro semestre de 2011.

Através do acordo, o FGTS - que pela primeira vez na história investe em uma operação urbana consorciada - se compromete a garantir os R\$7,6 bilhões pre-

vistos para a recuperação da infraestrutura e manutenção dos serviços públicos da Região Portuária nos próximos 15 anos. Em troca, o fundo de investimentos do FGTS passa a administrar a emissão dos Certificados de Potencial Adicional Construtivo (Cepacs), títulos que serão negociados no mercado e serão necessários para qualquer um que deseje construir no Porto. Com o convênio firmado hoje, o FGTS – através da Caixa – também tem prioridade na compra dos terrenos da União que existem na região. A primeira parcela de recursos do FGTS alocados no Porto Maravilha é de cerca de R\$900 milhões e já estará disponível no início de 2011. (...)

As obras da segunda etapa do Porto Maravilha serão realizadas pelo consórcio Porto Novo, vencedor da licitação da maior Parceria Público Privada do Brasil, que também vai administrar os serviços na região pelo prazo de 15 anos. O investimento nesta fase do projeto (R\$7,6 bilhões – R\$4,1 bilhões apenas em obras) será custeado pela venda dos Cepacs e imóveis públicos. A operação vai permitir que todas as obras sejam realizadas sem gasto público. Entre os serviços que ficarão sob responsabilidade do consórcio pelo período estão a conservação e manutenção de vias públicas e monumentos históricos, iluminação pública, limpeza urbana e coleta de lixo domiciliar. (Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=1411062>).

Após a venda dos CEPACS na bolsa de valores, foi constituído o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FII PM), administrado pela CEF. O valor adquirido com as vendas de CEPACS será transferido à CDURP, ao longo de 15 anos, para pagamento dos custos da OUC do Porto do Rio referentes, centralmente, ao pagamento do contrato da PPP.

De acordo com material divulgado pela Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário (ADEMI), quando da realização de um evento entre a Caixa Econômica Federal (CEF) e executivos do mercado imobiliário sobre o funcionamento e as diretrizes de ação do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha, o resultado do leilão dos CEPACS trouxe direitos e obrigações ao referido Fundo, a saber:

- 1) Aquisição de terrenos públicos que podem consumir cerca de 60% do estoque de CEPACS emitidos; 2) Pagamento de todas as despesas relacionadas à Operação Urbana Consorciada, cujo valor total é de cerca de R\$ 8 bilhões (e

não R\$ 3,508 bilhões, valor do lance vencedor); 3) O pagamento do montante acima será realizado na medida em que obras e serviços do contrato de PPP forem realizados (cerca de R\$ 4,5 bi em 5 anos e o restante em 10 anos). 4) Do compromisso total assumido pelo FII PM, cerca de R\$ 7,123 estão condicionados à compra de terrenos públicos. (Disponível em http://www.ademi.org.br/article.php?id_article=47311).

Quanto às diretrizes do Fundo, essas foram resumidas da seguinte forma:

- O FII PM vem, desde agosto do ano passado, se colocando à disposição do mercado para negociar propostas envolvendo CEPACs;
- Já estão sendo discutidas, atualmente, cerca de 15 oportunidades de negócios, envolvendo aproximadamente 30% das CEPACs emitidas;
- Estão sendo analisados empreendimentos imobiliários de todos os tipos, tais como torres corporativas, hotéis, shoppings, residenciais, etc;
- Os negócios serão realizados de modo a evitar uma super oferta em determinados segmentos imobiliários, contribuindo assim para a valorização contínua dos preços.
- Serão privilegiados negócios que contribuam para a ocupação diversificada da área, repetindo assim outros modelos bem sucedidos de revitalização (Beirute, Barcelona e Hamburgo), com a integração de moradia, lazer e trabalho.
- Um FII PM buscará, em cada negócio, o retorno necessário ao pagamento da OUCPRJ e à amortização das cotas de seu investidor;
- As decisões de investimento do fundo são tomadas por um comitê de investimento, com o suporte técnico de seu consultor imobiliário (Hines) e legal (Tozzini Freire). (Disponível em: http://www.ademi.org.br/article.php?id_article=47311

E, por último, ainda, sobre a mesma fonte, a CEF informa que

- Os CEPACs e terrenos precisam ser corretamente investidos para que haja recursos suficientes para pagar a OUCPRJ e remunerar o investidor;
- Os terrenos públicos que forem comprados pelo FII PM serão desenvolvidos em conjunto com agentes de mercado e deverão trazer alguns dos empreendimentos âncora da região. (Disponível em: http://www.ademi.org.br/article.php?id_article=47311

As diretrizes expostas evidenciam que a terra se transformou em um ativo financeiro. Logo o princípio básico que move toda a dinâmica de produção do espaço na área da OUC do Porto do Rio, operação essa assentada sobre um fundo de investimento imobiliário, é a rentabilidade. Como consequência, os resultados serão medidos, projetados e avaliados a partir desse princípio. O anúncio do leilão para venda do primeiro lote de CEPACS, pelo FII PM, demonstra um resultado significativo obtido pelo fundo, pois o preço mínimo significou uma valorização de mais de 100% do preço inicial quando da compra dos CEPACS pelo FGTS.

No dia 22 de outubro de 2012, das 12h30 às 12h45, serão ofertados 100 mil Certificados de Potencial Adicional de Construção (CEPACS) da operação urbana Porto Maravilha com valor inicial de R\$ 115 milhões e preço unitário mínimo de R\$ 1.150. É o primeiro leilão desde 13 de junho de 2011, quando o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FIIPM), administrado pela Caixa Econômica Federal, adquiriu 6.436.722 títulos mobiliários em lote único. “Até hoje, a Caixa negociou certificados diretamente com investidores, como sócia ou por meio de permuta nos futuros empreendimentos. Agora se inicia de fato a criação de um mercado secundário de venda dos Cepacs, o que deve estimular novos negócios imobiliários, de todas as dimensões, distribuídos pela Região Portuária”, explica Sergio Lopes, diretor de Administração e Finanças da Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp). Desta vez, a oferta se dará por meio de sistema eletrônico de negociação da BM&FBovespa. O leilão é aberto a qualquer tipo de investidor, sem restrições específicas. A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) divulgou documentos sobre o Leilão de Oferta Pública de Distribuição Secundária de Cepacs. (Disponível em http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/cem_mil_cepacs.aspx).

É importante compreender a transferência de recursos do FGTS, de um lado, como uma brutal redução de riscos para os investidores privados que passam a ter, desde já, um cenário favorável aos investimentos mediante a aceleração da execução das obras e dos serviços de infraestrutura urbana, uma condição fundamental para que se estabeleça o que Villaça (2009) chama de articulação entre valor do espaço e o sentido de localização. Ou seja, dotar o espaço urbano da região portuária de sentido de localização é condição para que se extraiam maiores rendas fundiárias e se transforme a terra em um ativo financeiro valorizado.

De outro lado, a participação do FGTS na OUC do Porto deve ser compreendida como uma fenomenal transferência de recursos públicos, oriundos do trabalho, para valorização da terra urbana através das obras e investimentos urbanos necessários, valorização essa que será apropriada privadamente pelos próprios capitais interessados na compra/venda de CEPACS. Dessa forma, a partir da experiência em curso com a OUC pode-se afirmar, junto com Fix (2001, p.118-119), que a OUC “funciona como um mecanismo para que apenas uma parte da cidade continue a resolver seus problemas, utilizando o Estado como instrumento privado de acumulação, como sempre o fez.”

A OUC do Porto do Rio é, assim, uma operação complexa que transforma a terra – precisamente 4 milhões de m² de área adicional de construção – em título mobiliário a ser comprado na bolsa de valores, com dinheiro do FGTS, que, ao final, remunera o próprio capital das grandes empreiteiras do consórcio Porto Novo responsável pela PPP. Aliás, uma das obrigações do FII do Porto do Rio é o pagamento da PPP. Os recursos necessários para o cumprimento dessa obrigação, na ordem de oito bilhões de reais, não foram aportados, ainda, integralmente no FII. Os recursos vindos do FGTS para compra dos CPACS, 3,5 bilhões de reais, garantem alguns anos de obras e serviços previstos no contrato da PPP, mas não a sua totalidade. O restante dos recursos, ainda que garantidos pelo FGTS, deverão vir da venda dos CEPACS e dos terrenos públicos integralizados pelo FII do Porto do Rio e o resultado dessas operações financeiras e comerciais tem ainda que remunerar o próprio FII. Afinal, o retorno que o Conselho Gestor do FGTS espera ter dos investimentos autorizados à OUC tem que ser superior ao montante do financiamento. Por definição, os recursos do FGTS são onerosos e as estratégias de mercado para garantia da rentabilidade dos recursos do FGTS é condição de retorno dos próprios investimentos feitos.

Não obstante o fato da terra se financeirizar e se comprar na bolsa de valores e, agora, junto aos gestores do Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FII PM) que detém a totalidade dos CEPACS, como os certificados dizem respeito apenas a uma “terra virtual”, a realização destes potenciais adicionais de construção demanda a apropriação privada da terra urbana realmente existente e disponível na região que é, na sua grande maioria, terra pública (75%)⁶. Por isso, os terrenos públicos e os recursos obtidos pela venda dos mesmos integralizam o FII Porto Maravilha junto com os CEPACS. Ou seja, ao final, a expropriação fecha o seu circuito sobre a terra urbana e, em especial, sobre a expulsão da população pobre que ocupa os cortiços, favelas e imóveis abandonados/vazios da região.

Do conjunto das informações expostas, depreende-se que é o patrimônio do trabalhador, representado pelos recursos do FGTS, que custeará, não a produção de habitação de interesse social, por exemplo, mas sim, essa imensa engenharia financeira que mal consegue encobrir sua real dinâmica econômica sob a forma de obras de infraestrutura urbanas na região portuária. Os materiais institucionais da OUC revelam este claro vetor de acumulação financeira, de valorização e especulação imobiliária/fundiária, como pode ser evidenciado no documento de estudo de viabilidade econômica da OUC, que visa não apenas subsidiar o agente operador e regulador da OUC, no caso a CDURP, mas também e fundamentalmente os investidores. Os conteúdos a seguir foram elaborados pelo referido estudo enquanto impactos previstos das obras e projetos urbanos sobre o mercado financeiro e imobiliário. Note-se especialmente a classificação dos empreendimentos (A e duplo A) e as localizações dos mesmos. Tal indicador segue a mesma lógica de classificação de títulos financeiros (FIX, 2007).

- O aumento de potencialidade incentivará a verticalização no setor;
- Aumento do número de lançamentos residenciais e comerciais na região compreendida no seguinte perímetro: Praça Mauá, Av. Rodrigues Alves, Av. Francisco Bicalho, Av. Presidentes Vargas e Av. Rio Branco;
- Os empreendimentos terão seus unitários valorizados em função da vista da Baía da Guanabara;
- A requalificação do eixo da Av. Rodrigues Alves possibilitará o surgimento de empreendimentos voltados para prestação serviços e comércio diversificado, alavancando o apelo turístico;
- Concentração de empreendimentos comerciais – Padrão A e AA, ao longo da Av. Rodrigues Alves e da Av. Rio Branco (proximidades da Praça Mauá), onde ocorrerá incremento no valor de venda das unidades;
- Concentração de empreendimentos comerciais – Padrão A, ao longo da Av. Francisco Bicalho e Av. Presidente Vargas, onde ocorrerá incremento no valor de venda das unidades;
- Os empreendimentos residenciais ocuparão os bolsões internos limitados pelos corredores comerciais mencionados anteriormente;
- A reurbanização da Praça Mauá e da Av. Rodrigues Alves, com a criação de novas vias de acesso, recuperação de espaços públicos e a criação de calçadas influenciarão de forma especial a valorização dos imóveis e contribuirá, de forma marcante, para a mudança de ocupação da região;

- A criação do Sistema de Transporte Público de Média Capacidade – VLT permeará a região, criando novas ligações viárias, gerando maior movimentação nas ruas internas e juntamente com a recuperação dos espaços públicos causarão o surgimento de novas áreas comerciais e residenciais;
- A introdução no Pter Mauá do “Museu do Amanhã” configurará um novo espaço de uso público na área atualmente pouco utilizada, melhorando a qualidade de vida e impulsionando a valorização dos imóveis situados no seu entorno;
- Melhoria da “qualidade de vida” com o aumento de áreas verdes e a implantação do projeto de paisagismo;
- A conclusão do calçamento, iluminação pública, drenagem e arborização dos eixos Barão de Tefé, Camerino, Venezuela, Rodrigues Alves e Sacadura Cabral, inicialmente previstas para primeira Fase de Implantação da OUCPM, irá impulsionar o desenvolvimento da região, gerando em função da criação de maior facilidade de interligação com outras áreas do Município, valorização imobiliária em todo o setor;
- A execução da passagem subterrânea entre a Praça Mauá e a Avenida Rodrigues Alves (na altura do Armazém 5), inserirá a região do Porto no Boulevard a ser implantado quando da demolição do Elevado da Perimetral, criando novo paisagismo e iluminação, gerando melhoria na qualidade de vida do entorno e valorizando os imóveis, melhorando ainda as condições de acesso, uma vez que desafogará o trânsito intenso;
- O aumento de potencialidade e os incentivos ao remembramento de lotes incentivarão a já consolidada verticalização no setor;
- A reurbanização do Morro da Conceição e de outras áreas degradadas possibilitará constantes reflexos de valorização imobiliária.
- A valorização imobiliária permitirá a inclusão dos imóveis tombados pelo patrimônio histórico, na paisagem do local, possibilitando e incentivando a feitura de ‘retrofits’ (ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA DA OUC DO PORTO DO RIO, 2010, p.91-93)

Sobre a questão da classificação dos empreendimentos imobiliários identificada no estudo de viabilidade econômica da OUC, é oportuno o diálogo com Fix (2007) a partir de situações análogas identificadas em seus estudos sobre a cidade de São Paulo.

As grandes empresas locatárias costumam contratar empresas especializadas para auxiliá-las a escolher o imóvel e recriar, aqui, o ambiente de que dispõem nos países centrais. Empresas como a Cushman & Wakefield Semco, a Jones Lang LaSalle ou a CB Richard Ellis têm como função analisar meticulosamente as características do empreendimento, avaliando-o segundo uma série de critérios, de uma maneira que os inquilinos dificilmente teriam condições de fazer. Funcionando como agência de rating imobiliário, classificam os empreendimentos de modo semelhante aos títulos financeiros, e sistematizam e divulgam parâmetros de avaliação. Os prédios de mais alto padrão são denominados A, duplo A ou triple AAA; os piores entram em categorias B ou C. Esse tipo de avaliação acaba por gerar outras exigências em relação à características dos novos empreendimentos. Não por acaso, as mesmas empresas que cuidam das instalações de seus clientes no mundo inteiro, auxiliando na escolha do imóvel e na sua gestão, prestam também serviços de consultoria aos incorporadores, no desenvolvimento de novos projetos, e aos investidores, na escolha dos seus ativos. Assim, a especificidade do seu trabalho é criar as condições do aumento da mobilidade do capital no espaço (entre cidades e países) e no tempo (aquisição e desmobilização de ativos). Em outros termos, criam as condições para homogeneização produzida pela expansão do capital na atual lógica de acumulação. (2007, p.154).

Como se fosse um “buraco negro” atraindo tudo ao seu redor, o critério de “valorização financeira” extrai a sua potência da submissão dos elementos formadores do próprio espaço: a natureza (a paisagem da Baía de Guanabara), a cultura, o ambiente construído através da instalação das infraestruturas urbanas. Outro elemento que se apreende do conteúdo do estudo acima é uma divisão territorial do trabalho que se materializa em empreendimentos estruturadores de diversas cadeias de negócios, com predominância da cadeia do turismo e do entretenimento e do setor imobiliário. O espaço urbano da região portuária é, assim, fatiado de acordo com os tipos de usos e ocupações demandados por essa divisão territorial do trabalho.

Em sua obra “O Mito da Sociedade Global”, Ferreira (2007) dialoga com as contribuições da teoria que analisa criticamente a transformação da cidade em uma “máquina de crescimento urbano” (p.150). Aqui importa destacar alguns dos conteúdos que descrevem o sentido dessa “máquina urbana”, para se compreender que a OUC do Porto do Rio é uma das expressões mais acabadas de transformação da cidade em uma máquina de crescimento urbano.

Segundo Logan e Molotch, como a busca de valores de troca permeia a vida das cidades, ela acaba impondo-se sobre a dimensão do valor-de-uso. As chamadas ‘classes rentistas’ se organizam em coalizões que envolvem os proprietários fundiários, os políticos locais, a mídia, as agências de serviços públicos, setores sindicais, instituições culturais como museus e universidades, equipes esportivas, comerciantes, enfim, todos aqueles que têm algo a ganhar com o ‘crescimento’ da cidade. O poder político dessas coalizões torna as cidades verdadeiras ‘empresas devotadas ao crescimento da renda agregada através da intensificação do uso do solo urbano’. É a ‘máquina de crescimento urbano’, uma abordagem que se atém com muito mais ênfase às dinâmicas intra-urbanas de produção da cidade (p. 152).

E o que é mais interessante observar das análises de Ferreira, a partir de sua interlocução com a teoria da máquina de crescimento urbano, é o papel estratégico do Estado.

A participação do Estado como um agente central da dinâmica de produção urbana é certamente o elemento mais característico da ‘máquina de crescimento’, no que se alinha ao pensamento marxista, segundo o qual os processos de valorização dos lugares e as disputas da produção do espaço se dão sob a relação dialética entre mercado e Estado, Para Logan e Molotch, ‘estruturas políticas são mobilizadas para intensificar o uso do solo em benefício do setor privado’ (1987:16). Isto porque as intenções das ‘classes rentistas’ se harmonizam com as necessidades do poder público, ambas interessadas no ‘crescimento’ da cidade. Esta é a essência da questão ‘a máquina de crescimento’ é, antes de tudo, um fantástico instrumento de canalização dos fundos públicos em favor de uma apropriação privada dos ganhos que o espaço propicia. Nesse processo, o líder político local, como a personificação possível de uma figura que funde proprietário fundiário, empresário, empreendedor imobiliário e governante, passa a ter um papel de destaque na liderança da ‘máquina de crescimento’. A ele se associam, geralmente, as elites urbanas interessadas nos ganhos que esta irá promover.” (2007, p.153-154).

O conjunto dos elementos analisados por Ferreira é encontrado na OUC do Porto do Rio e permite uma compreensão teórica desmistificadora dos processos de desenvolvimento do Rio de Janeiro e as consequências para a estruturação do

espaço urbano da região portuária e da própria cidade do Rio de Janeiro. Falta, contudo, a menção à figura do líder político local: o prefeito da cidade Eduardo Paes, reeleito com ampla maioria dos votos na eleição de outubro de 2012, ainda no primeiro turno, com o slogan “somos um Rio” que revela o peso da ampla coalizão de interesses que sustentou sua campanha, inclusive os interesses convergentes entre governo do estado e governo federal.

A esse fato se somam alguns elementos simbólicos para a história urbana da cidade e que flagram de forma exemplar a simultaneidade entre as grandes transformações urbanas em curso na cidade do Rio, hoje, articuladas ao processo de reprodução ampliada do capital nas escalas global-local, e o período histórico das reformas urbanas entre o final do século XIX e início do século XX e que marcaram definitivamente a produção social do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, em especial da área central da cidade e de sua região portuária, a partir das relações sociais capitalistas e de sua dinâmica de desenvolvimento. Não casualmente o prefeito Eduardo Paes reivindica esse lugar histórico ao se comparar publicamente ao então prefeito Pereira Passos para se referir à escala e à intensidade das transformações urbanas da região portuária do Rio.

A inclusão da Zona Portuária no projeto Olímpico Rio 2016 e no Legado Social das Olimpíadas.

O Projeto Olímpico apresentado quando da candidatura do Rio de Janeiro à condição de cidade sede, sofreu alterações logísticas e de projeto, dentre estas, a introdução da Região Portuária no hall das localidades com previsão de equipamento, serviços e/ou acomodações. Assim, conforme noticiado pela CDURP,

A aprovação pelo Comitê Olímpico Internacional da transferência para a Zona Portuária de boa parte da Vila de Mídia nos Jogos Olímpicos de 2016 vai representar pelo menos sete mil unidades habitacionais na área, que terá ainda a Vila de Árbitros, com espaço para pelo menos 1.200 novas residências. Como no projeto original a Vila de Mídia estava prevista para ficar totalmente na Barra, o prefeito Eduardo Paes considerou a mudança uma grande vitória. O COI aprovou ainda que a Região Portuária tenha mais dois centros: o de credenciamento de staffs e voluntários e o de distribuição de uniformes. Além disso, o COI informou que alguns equipamentos que estão sem local definido também poderão ir para a Região Portuária. Secretário Municipal de Desenvolvimento, Felipe Góes informou que

a prefeitura considera esses equipamentos fundamentais para o Porto. Um dos argumentos de Paes junto à Comissão do COI foi o de que estudos da Associação de Dirigentes de Mercado Imobiliário (Ademi) mostram que não há mercado imobiliário suficiente na Barra da Tijuca para receber um número grande de unidades habitacionais, o que aconteceria caso a Vila de Mídia ficasse no bairro em sua totalidade. Até porque, só a Vila Olímpica, na qual se hospedam os atletas, vai deixar como herança 3.700 residências. Segundo a Ademi, a demanda por casas na Barra é de, no máximo, duas mil unidades por ano. (Disponível em http://www.ademi.org.br/article.php?id_article=36946).

Para além dos elementos informados acima, a Região Portuária é considerada parte integrante do Plano de Legado Urbano e Ambiental – Rio 2016.

O Plano de Legado, composto por um conjunto de proposições de desenvolvimento urbano e ambiental articuladas entre si, tem como metas a proteção ambiental, a inclusão social, a atração de investimentos e a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade e da distribuição dos serviços públicos, visando a elevação da qualidade de vida da população. (PLANO DE LEGADO URBANO E AMBIENTAL – RIO 2016, p.7).

Entre as principais preocupações do processo de candidatura da Cidade aos Jogos estão: a provisão de acomodações e de transporte urbano, a proteção do meio ambiente, a solução de problemas de saneamento ambiental, e a valorização do espaço urbano e do patrimônio ambiental e cultural. Da mesma forma, o Plano Diretor da Cidade e os Planos Diretores Setoriais apontam para a necessidade de redução do déficit habitacional (ação que pode estar vinculada à produção de acomodações que depois seriam revertidas para habitação), de melhorias no sistema de transportes e na estrutura de saneamento ambiental, e de ações de proteção e valorização do meio ambiente e do patrimônio ambiental e cultural. (PLANO DE LEGADO URBANO E AMBIENTAL – RIO 2016, p.8).

Tal instrumento é composto por planos macro e local de intervenção a partir da definição de cinco temas estruturadores das duas escalas de planejamento, a saber: transportes e sistemas viários; meio ambiente; saneamento ambiental; habitação e desenvolvimento social. Todos os planos locais das seis áreas delimitadas

(Barra da Tijuca, Deodoro, Engenho de Dentro, Maracanã/Quinta da Boa Vista, Cidade Nova/Sambódromo, e Portuária) devem conter ações relacionadas aos temas estruturadores. Da mesma forma, as respectivas áreas ou Planos Locais estão demarcados por uma macrozona (ocupação controlada, ocupação incentivada, ocupação condicionada, ocupação assistida). A Região Portuária está inserida na macrozona de ocupação incentivada.

onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infraestrutura. (PLANO DE LEGADO URBANO E AMBIENTAL – RIO 2016, p.14).

A análise cuidadosa das ações e objetivos do Plano Local da Região Portuária permite revelar que tais componentes estão, de fato, estruturados pela OUC do Porto do Rio. Quase todas as ações estão previstas no Programa Básico da OUC, tanto da primeira fase, quanto da segunda fase. O que de fato é novo diz respeito aos equipamentos, vilas, hotéis e apart-hotéis que serão construídos nesta região.

O concurso Porto Olímpico, patrocinado pela Prefeitura, através do Instituto Pereira Passos, apoiado pelo Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos de 2016 e organizado pelo Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB), é a principal referência em termos de informações e parâmetros sobre o perfil urbano e de destinação futura das referidas instalações. De acordo com informações constantes do termo de referência do concurso Porto Olímpico, as principais instalações previstas para o Porto Olímpico são:

Para a Área Portuária foram designados os seguintes equipamentos de interesse olímpico, a serem localizados no entorno da Avenida Francisco Bicalho:

1. **Vila da Mídia:** que abrigará jornalistas, fotógrafos e cinegrafistas de todo o mundo que virão cobrir o evento;
2. **Vila de Árbitros:** residências para árbitros, oficiais técnicos e organizadores do evento, grupo também multinacional responsável pela realização e validação dos resultados das competições.
3. **Hotel e Centro de Exposições/ Convenções:** deverão abrigar atividades temporárias, tais como setores operacionais e administrativos das entidades orga-

nizadoras, o Centro de Mídia Não Cadastrada; o Centro Operacional de Tecnologia/TOC; o Centro Principal de Operações/ MOC; o Centro principal de Credenciamento / MAC; o Centro de Credenciamento e Distribuição de Uniformes/ UAC. (http://www.concursoportoolimpico.com.br/_media/anexo_I.pdf).

Contudo, é notória a não incorporação e conversão, para fins sociais, dos equipamentos e acomodações a serem produzidas para as Olimpíadas de 2016, na Região Portuária. As tipologias das moradias definidas no edital estão longe de se aproximar do que usualmente é praticado como habitação de interesse social no Brasil. Assim, não estão previstas formas de uso e ocupação de parte destes imóveis para a moradia popular, notadamente na faixa de maior concentração do déficit habitacional do município (0 a 3 salários mínimos). Das quase sete mil unidades habitacionais previstas a partir da implantação das vilas de mídia e de árbitros, além das acomodações de hotéis, nenhuma foi destinada como legado social e urbano das Olimpíadas, conforme prevê, por exemplo, o decreto nº 32.866, de 08 de outubro de 2010, ao definir o “legadômetro” e determinar diretrizes a serem observadas pelas políticas urbanas dos grandes eventos da Copa 2014 e das Olimpíadas de 2016. Aqui cabe destacar alguns destes elementos:

CONSIDERANDO que as intervenções urbanas, inclusive os equipamentos esportivos e as edificações de apoio aos eventos deverão constituir-se, necessariamente, em legado urbano para todo o território da cidade e servir como estímulo para o desenvolvimento do Rio de Janeiro a longo prazo;

DECRETA:

Art. 1.º A área de planejamento 3 (AP3) e a região portuária na área de planejamento 1 (AP1), situadas na Macrozona de Ocupação Incentivada e a área de planejamento 5 (AP5), situada na Macrozona de Ocupação Assistida, terão prioridade tanto nos investimentos públicos quanto na localização de novos equipamentos voltados para a Copa do Mundo de 2014 e para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016.

(...) Art. 4.º A Comissão de Avaliação dos Projetos de Legado Urbano deverá analisar a oportunidade e os impactos resultantes das intervenções propostas através do “Legadômetro”.

Parágrafo Primeiro: O “Legadômetro” será a ferramenta de avaliação dos impactos das intervenções propostas e incluirá quatro indicadores:

1. Econômico: Geração de empregos, formalização da economia e impacto na imagem da cidade do Rio de Janeiro.
2. Urbanístico: Alinhamento com as diretrizes do Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro e requalificação dos espaços da vizinhança.
3. Social: **Prioridade para o transporte de massa, expansão da oferta de habitação de interesse social e aplicação dos conceitos de acessibilidade universal.** (Grifo da autora)
4. Ambiental: Melhorias na qualidade da água, do ar e do solo, e valorização do patrimônio ambiental natural e cultural.

Não é necessário muito esforço de análise documental para concluir que as habitações previstas para as Olimpíadas de 2016 e que comporão o ambiente construído da região portuária, após a realização do evento, não se destinarão aos principais segmentos sociais de renda onde se concentra o déficit habitacional do município. O anúncio de participação financeira da prefeitura da cidade em alguns dos empreendimentos imobiliários do Porto Olímpico, através da utilização de recursos do fundo de previdência dos funcionários públicos municipais (PREVI-RIO), com posterior venda preferencial das unidades habitacionais para os funcionários públicos municipais, atesta isso.

Na tarde desta quinta-feira, 8 de março de 2012, o prefeito Eduardo Paes assinou acordo para desenvolvimento de projetos imobiliários no Porto Olímpico entre Prefeitura do Rio, Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (gerido pela Caixa Econômica Federal), Previ-Rio e a empresa Solace. O documento Termo de Compromisso para Desenvolvimento de Projetos Imobiliários no Porto Olímpico estabelece diretrizes preliminares para construção e aproveitamento das edificações pelo mercado imobiliário após os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Por meio do Previ-Rio, a prefeitura assume o compromisso de oferecer aos servidores públicos municipais linhas de crédito especiais para a aquisição destas unidades imobiliárias. O espaço destinado às instalações para os Jogos Olímpicos de 2016 soma 850 mil metros quadrados em potencial de construção e receberá as vilas de mídia e de árbitros, um centro de convenções e dois hotéis com 500 quartos cada. O projeto deverá ocupar oito quadras da região. Duas delas serão as quadras que vêm sendo chamadas de “olímpicas”, cada uma com oito prédios. A construção será em duas etapas. Inicialmente, serão erguidos os prédios destinados às vilas de mídia e

de árbitros para os jogos de 2016. Após a construção e venda dos empreendimentos residenciais que vão atender às Olimpíadas, os demais poderão ser desenvolvidos. (...) Paes também esclareceu o papel do Previ-Rio no acordo assinado hoje. “A prefeitura entra no projeto de empreendimentos do Porto Olímpico para acelerar o processo, já que esta é uma iniciativa privada da Caixa Econômica Federal com a incorporadora Solace. Entramos com recursos do fundo de previdência para adquirir imóveis e financiá-los para os servidores do município”, anunciou o prefeito. “O Previ-Rio deve financiar algo em torno de R\$ 500 milhões de imóveis. (http://portomaravilha.com.br/conteudo/porto_olimpico.aspx).

Cabe esclarecer quem é e qual é o papel do referido grupo “Solace” nessa transação imobiliária e financeira. Trata-se de sociedade de propósito específico constituída pelas mesmas empresas do consórcio Porto Novo (Construtora OAS Ltda., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A. e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A) e da empresa REX Empreendimentos Imobiliários do Grupo EBX, do empresário Eike Batista, para investimentos imobiliários na área do Porto Maravilha. Assim, o projeto vencedor do concurso público “Porto Olímpico”, de autoria dos arquitetos João Backheuser e Ignácio Riera, será executado pelo grupo Solace. Esse é um exemplo do poder das coalizões das classes rentistas, de que falam Logan e Molotch (*Apud.* FERREIRA, 2007), e que torna as cidades verdadeiras “empresas devotadas ao crescimento da renda agregada através da intensificação do uso do solo urbano” (p.152).

O Estado e as grandes empreiteiras “sobem a favela”: a expropriação da terra urbana no Morro da Providência e o retorno da política de remoção

Dentro do chamado legado urbano e ambiental das Olimpíadas 2016, encontra-se o Programa Morar Carioca, lançado em julho de 2010. Segundo o portal da transparência olímpica, as favelas inseridas nas fases 1 e 2 do programa constituirão o referido legado de urbanização e integração dos serviços públicos nas favelas da cidade. Até o ano de 2012 eram previstos dois bilhões de reais a serem desembolsados entre Prefeitura do Rio de Janeiro, Governo Federal e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). Até o ano de 2020, prazo final para a urbanização de todas as favelas do município, os recursos alcançarão o valor de oito bilhões de reais.

Na Região Portuária, já está em andamento o Morar Carioca da Favela da Providência/Pedra Lisa. Cabe, contudo, evidenciar: 1) a condução extremamente ambígua e de pouca publicidade das informações e ações de urbanização na Providência e Pedra Lisa; 2) a característica de não participação dos moradores na definição e negociação da proposta de urbanização, e 3) o fato do Morro da Providência já ser uma Área de Especial Interesse Social (AEIS), desde as ações anteriores do Programa Favela Bairro, e que, frente a tal condição, o Plano Diretor, em seu Art. nº207, estabelece procedimentos claros a serem seguidos com relação à elaboração do Plano de Urbanização de uma AEIS e no Art. nº 206 estabelece parâmetros a serem seguidos no caso de uma AEIS em área delimitada por uma OUC.

Art. 206. No caso de AEIS cujos limites estejam compreendidos dentro dos perímetros de Operações Urbanas Consorciadas ficam definidos:

- I - **a permanência da população dos assentamentos consolidados** (Grifo nosso);
- II - o percentual de HIS a ser produzido na AEIS com recursos provenientes da Operação Urbana Consorciada.

Art. 207. O Plano de Urbanização de cada AEIS deverá prever:

- I - diretrizes, índices e parâmetros urbanísticos para o parcelamento, uso e ocupação do solo e instalação de infraestrutura urbana respeitadas as normas básicas da legislação de Habitação de Interesse Social e nas normas técnicas pertinentes;
- II - diagnóstico que contenha no mínimo: análise físico-ambiental, análise urbanística e fundiária e caracterização socioeconômica da população residente;
- III - os projetos e as intervenções urbanísticas necessárias à recuperação física, incluindo sistema de abastecimento de água e coleta de esgotos, drenagem de águas pluviais, coleta regular de resíduos sólidos, iluminação pública, adequação dos sistemas de circulação de veículos e pedestres, eliminação de situações de risco, estabilização de taludes e de margens de córregos, tratamento adequado das áreas verdes públicas, instalação de equipamentos sociais e os usos complementares ao habitacional, de acordo com as características locais;
- IV - instrumentos aplicáveis para a regularização fundiária;
- V - condições para o remembramento de lotes nas AEIS 1;
- VI - **forma de participação da população na implementação e gestão das intervenções previstas;**(Grifo nosso)

- VII - forma de integração das ações dos diversos setores públicos que interferem na AEIS objeto do Plano;
- VIII - fontes de recursos para a implementação das intervenções;
- IX - adequação às disposições definidas neste Plano, no Plano Municipal de Habitação de Interesse Social e nos Planos Regionais;
- X - atividades de geração de emprego e renda;
- XI - plano de ação social. (Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/LC111.2011.pdf>).

Em março de 2010, antes, portanto, do lançamento do Programa Morar Carioca, a Secretaria Municipal de Habitação (SMH), divulgou elementos do plano de obras para a favela em seu boletim informativo, chamado “Habitação em Foco”. Dentre os elementos de intervenção urbanística está a construção de um teleférico ligando Providência, Morro do Pinto, Morro do Livramento, Morro da Conceição, alcançando a Praça Mauá, plano inclinado localizado na escadaria ao final da Ladeira do Barroso, construção de praça do conhecimento, anfiteatro, restauração de casas, remoção de 800 moradias e reassentamento em unidades habitacionais do Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV), no entorno da favela, melhorias habitacionais, abertura de vias, entre outras ações. Mesmo, com a previsão de remoção de 800 famílias, o projeto foi anunciado sem participação da população. Posteriormente, através de matérias de imprensa, ou divulgações da própria SMH, as informações sofreram alterações, principalmente acerca do número de casas previsto para remoção. Tal fato, somado à falta de informação e de participação dos moradores nos rumos do projeto, levou os mesmos a realizarem manifestação de protesto, noticiada, inclusive, em rede televisiva. Isto porque, desde fevereiro de 2011, a SMH iniciou a marcação dos muros frontais das moradias a serem removidas, a medição e fotografia de cada unidade habitacional ameaçada, sem abrir qualquer canal de esclarecimento e negociação coletiva e/ou individual com os atingidos. Alguns moradores receberam cartas de convocação para se apresentarem à SMH, mas a grande maioria não possui qualquer informação sobre os destinos de sua moradia e de suas vidas. É importante frisar que tais ações não ocorreram a partir da apresentação e discussão conjunta de um plano de remoção e reassentamento, ocasionando, assim, várias situações de violação de direitos, como o direito constitucional à informação, à inviolabilidade do lar e ao direito humano à moradia digna.

O fato de o Consórcio Porto Novo ser responsável pela execução do Programa Básico das obras de infraestrutura urbana da segunda fase da OUC do Porto do Rio, contribui para que não seja possível distinguir, com clareza, quais são as responsabilidades institucionais e financeiras de cada um dos agentes: SMH e Consórcio Porto Novo, em relação, por exemplo, às obras do Morar Carioca na Providência. O conteúdo da matéria abaixo, extraída do site da Câmara Brasileira da Indústria da Construção, realça, exatamente, este novo contexto inaugurado pela OUC do Porto em relação aos serviços de infraestrutura urbana da região e a responsabilidade do Consórcio Porto Novo pela execução de obras de instalação, serviços de manutenção e operação dessa infraestrutura, como por exemplo, a eletrificação, a limpeza urbana, entre outros.

A prefeitura começa amanhã as obras do programa Morar Carioca no Morro da Providência, no Centro, que incluem uma série de trabalhos de urbanização, além da construção de um teleférico e da remoção das famílias que vivem na área da Pedra Lisa, considerada de risco. O projeto, que deverá ser concluído até meados de 2013, apresentará novidades em relação a outras comunidades que também tiveram melhorias. A Providência será a primeira favela carioca a ter sua conservação - incluindo iluminação pública, limpeza de ruas e manutenção do mobiliário urbano - bancada pela iniciativa privada. A gestão privada sairá do papel porque o Morro da Providência e o vizinho Morro do Pinto estão incluídos na área de influência da segunda etapa do projeto Porto Maravilha, que prevê investimentos na revitalização da área, com iniciativas como a demolição de parte do Elevado da Perimetral. Porto Maravilha e o Morar Carioca são programas distintos que acabam se integrando. (Disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/com-teleferico-no-projeto-prefeitura-comeca-obras-de-urbanizacao-no-morro-da-providencia-2837466>).

Tal situação de confusão sobre as responsabilidades do Consórcio Porto Novo para com o programa Morar Carioca Providência, se acentua tendo em vista que o consórcio vencedor das obras do programa Morar Carioca, chamado RioFaz, é formado pelas mesmas empresas do outro consórcio: Construtora Norberto Odebrecht S/A, Construtora OAS Ltda. e Carioca Christiani-Nielsen Engenharia S/A. Ou seja, a alta concentração das ações dessas empreiteiras na região portuária do Rio, estende a presença das mesmas para todos os territórios da região.

Para onde quer que se olhe nas ruas da região portuária há um trabalhador com uniforme do consórcio RioFaz ou do Consórcio Porto Novo. Trocam-se os uniformes, mas as empresas são as mesmas. Após ganhar a concorrência pública nº 06/2010, o referido consórcio RioFaz assumiu a responsabilidade pela execução de obras de urbanização, edificação e implantação de teleférico e plano inclinado no Morro da Providência. O início do contrato foi fixado para 16 de fevereiro de 2011 e o término está previsto para 03 de janeiro de 2014. O valor total do contrato é de R\$ 131.087.283,70 (cento e trinta e um milhões oitenta e sete mil duzentos e oitenta e três reais e setenta centavos).

Há que se destacar que, de acordo com a planta geral de urbanização do Morar Carioca-Providência, está prevista a produção de 639 unidades habitacionais. Porém, esse número não significa nenhum incremento do estoque habitacional da região ou da Providência. Pelo contrário, ele é integralmente planejado a partir do processo de remoção que o próprio projeto produz e/ou justifica. Assim, as remoções planejadas alcançam o número de 832 moradias, sendo 317 decorrentes do próprio projeto de urbanização e as demais 515 moradias decorrentes do argumento de risco. Esses números evidenciam que o impacto das remoções na Providência não foi nem mesmo planejado para ser integralmente solucionado através da produção de moradias no próprio território ou no entorno. Acrescenta-se ainda o fato que do total das 639 unidades habitacionais previstas para a construção, apenas está em andamento o conjunto habitacional localizado no terreno da rua Nabuco de Freitas, onde deverão ser edificadas 131 unidades, conforme previsão contida na planta geral de urbanização do Morar Carioca da Providência.

De acordo com informações do documento intitulado “Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/8 e 7/9/2011 e Parecer Técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades”³⁷, fica evidenciado que, a despeito do alto impacto de remoção do Morar Carioca da Providência – o que já é em si um retrocesso frente ao Estatuto da Cidade, à Lei Orgânica do Município do Rio de Janeiro e ao Plano Diretor Decenal da Cidade – a população não participou e permaneceu desinformada ao longo de todo o processo de planejamento e execução do programa.

Essa avaliação se tornou necessária em função da situação de insegurança dos moradores, gerada a partir da ameaça de remoção de um grande número de famílias,

ação que seria justificada sob o argumento do “risco” ou das intervenções previstas no projeto de urbanização. (...) Ressalta-se que durante todo esse período os moradores não tiveram acesso a qualquer laudo técnico com o mapeamento de risco ou aos projetos que conteriam as especificações das obras previstas, com exceção de uma apresentação superficial realizada pelo Prefeito, durante um evento “festivo” promovido na comunidade em janeiro desse ano, às vésperas, portanto, do início da execução das obras.

Em 16/6/2011, a Defensoria Pública solicitou formalmente que a Prefeitura/SMH fornecesse cópia da documentação referente ao projeto de urbanização. Em meados de agosto, ainda sem qualquer resposta formal à solicitação, obteve-se cópia de um arquivo contendo uma apresentação do projeto em “Power Point”, entregue por funcionários da SMH durante reunião da “Comissão de Mediação de Conflitos”, realizada no dia 5/8/2011. (...) Em razão da ausência de informações consistentes acerca do projeto e diante das ações arbitrárias de remoção das famílias e demolição das casas, que configuram uma violação de direitos humanos, sociais e de moradia da comunidade, a Defensoria Pública Estadual interpôs uma ação cautelar contra a prefeitura, na qual requereu que esta fosse instada pelo juízo a fornecer cópias do projeto e, ao mesmo tempo, a suspender qualquer iniciativa relacionada à remoção das famílias até que a comunidade pudesse conhecer e debater as intervenções propostas. Essa ação resultou em uma decisão temporária determinando que a Prefeitura/SMH se abstinhasse de praticar atos que envolvessem a expulsão das famílias e a demolição das casas. Somente no dia 27/9/2011 foi encaminhada à Defensoria Pública, por meio do Ofício SMH/GAB No 776/2011, a cópia do processo administrativo referente à licitação das obras, consistindo no Termo de Referência com a descrição dos serviços previstos e nos arquivos digitais dos projetos (2011, p. 1).

Conclui-se, assim, que o anunciado legado social das Olimpíadas 2016 para os moradores do Morro da Providência tem se traduzido como violação de direitos e expropriação da terra urbana. Esse é o lugar social das famílias trabalhadoras pobres urbanas no contexto de uma região portuária que se transforma rapidamente em uma “máquina de crescimento urbano” nos termos conceituados por Ferreira (2007). Mas se esse é o lugar social da dominação, ele não é absoluto. Outras possibilidades de práxis urbana são reivindicadas e se constroem na tensão e no conflito dialético da ação política. O movimento de organização e mobilização

dos moradores do Morro da Providência e do Fórum Comunitário do Porto são sujeitos desse conflito e das experiências para se construir um campo público de ação e debate dos sujeitos que possibilite romper a invisibilidade social dos segmentos que não estão incluídos nem nas promessas de desenvolvimento do Porto Maravilha, nem nos indicadores de cidadania projetados através da “inclusão” pelo consumo da cidade.

Considerações Finais

Frente ao contexto das reflexões até o momento estabelecidas é possível afirmar que a convergência entre a política de organização de grandes eventos internacionais – como a Copa de 2014 e as Olimpíadas de 2016 – e a reestruturação urbana da zona portuária do Rio de Janeiro, envolve diferentes interesses locais, nacionais e internacionais. De tal forma que o resultado desta convergência é a produção de uma cena política na qual estão presentes os mais diferentes representantes do Estado e da iniciativa privada nacional e internacional: a prefeitura da cidade, o governo estadual, o governo federal, empresários dos mais distintos setores, como da construção civil e da incorporação imobiliária, do turismo e do entretenimento, do capital financeiro, organizações e entidades internacionais, entre outros.

Importa ressaltar o conteúdo de segregação que se produz através das formas de uso e ocupação do espaço, como as planejadas para a região portuária, a partir do privilegiamento das atividades de turismo e entretenimento e da incorporação imobiliária como os novos vetores de crescimento e de centralidades local. Tais atividades demandam um tipo de relação social com o território fortemente baseada na potencial de consumo do espaço.

Logo, não obstante a definição de alguns objetivos com relação à moradia, a OUC da Região do Porto do Rio, o Estudo de Impacto de Vizinhança da OUC e os denominados planos macro e locais de legado urbano e ambiental das Olimpíadas de 2016, o conjunto destes instrumentos não menciona, em nenhum dos seus “cenários possíveis”, a definição de áreas especiais de interesse social para fins de moradia referentes aos terrenos e/ou imóveis abandonados e/ou à conversão e destinação de parte das novas acomodações das vilas de mídia, de árbitro e dos hotéis para fins de moradia de interesse social. O que evidencia que os empreendimentos habitacionais visados, não serão aqueles voltados para o segmento de 0 a 3 salários mínimos, faixa de maior concentração do déficit habitacional. O con-

junto destas práticas e políticas urbanas converge, hoje, para a produção de conflitos em torno da apropriação democrática da terra urbana para fins de moradia e trabalho, que questionam a lógica da terra urbana como uma mercadoria e reivindicam o direito à cidade e à moradia digna como direito humano fundamental.

Referências

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

FERREIRA, João Sette Whitaker. *O mito da sociedade global*. O papel da ideologia na produção do espaço urbano. Petrópolis: Editora Vozes, São Paulo: Editora UNESP, 2007.

FIX, Mariana. *Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma “nova cidade”*. São Paulo: Boitempo, 2001.

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

HARVEY, David. *A Produção capitalista do espaço*. São Paulo: Anablume, 2005.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel, 2009.

Fontes publicadas na internet

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº 101 de 23 de novembro de 2009. Disponível em http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/06/LC101_-_23112009.pdf. Acesso em 23 de maio de 2010.

_____. Lei Complementar nº102 de 23 de novembro de 2009. Disponível em http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/05/LC102_-_23112009_-_CDURP.pdf. Acesso em 23 de maio de 2010.

CEPACS DO PORTO MARAVILHA VÃO A LEILÃO. Disponível em http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/cem_mil_cepacs.aspx. Acesso em 2 de novembro de 2012.

COI joga âncora no Porto. Disponível em http://www.ademi.org.br/article.php3?id_article=36946. Acesso em 21 de maio de 2011.

Com teleférico no projeto, prefeitura começa obras de urbanização no Morro da Providência. Disponível em <http://oglobo.globo.com/rio/com-teleferico-no-projeto-prefeitura-comeca-obras-de-urbanizacao-no-morro-da-providencia-2837466>. Acesso em 15 de janeiro de 2011.

COMPANHIA DE DESENVOLVIMENTO URBANO DA REGIÃO DO PORTO DO RIO. Informativo Porto Maravilha. Nº 2. Rio de Janeiro, Julho de 2010. Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/revistas/Boletim%20do%20Porto.n2%20para%20web.pdf>. Acesso em 30 de julho de 2010.

ESTUDO DE IMPACTO DE VIZINHANÇA – EIV da Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio, s/d. Disponível em <http://portomaravilha.com.br/web/esq/estudosImpactoVizinhanca.aspx>. Acesso em 29 de agosto de 2011.

ESTUDO DE VIABILIDADE ECONÔMICA DA OUC DO PORTO DO RIO. Disponível em <http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/estudosTecnicos.aspx>. Acesso em 23 de novembro de 2010.

FÓRUM COMUNITÁRIO DO PORTO. Relatório de Violação de Direitos e Reivindicações” de 24 de maio de 2011.. Disponível em <http://forumcomunitariodoporto.wordpress.com/relatorios-do-fcp/>. Acesso em 24 de maio de 2012.

FUNDO DE INVESTIMENTOS PORTO MARAVILHA. Disponível em http://www.ademi.org.br/article.php3?id_article=47311. Acesso em 27 de agosto de 2012.

PLANO DE LEGADO URBANO E AMBIENTAL – RIO 2016. Disponível em http://www2.rio.rj.gov.br/smu/paginas/planolegado_urbano_ambiental.asp. Acesso em 24 de março de 2011.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar nº111 de 01 de fevereiro de 2011. Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/LC111.2011.pdf>. Acesso em 26 de abril de 2011.

_____. Lei Complementar nº 105 de 22 de dezembro de 2009. Disponível em http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/2010/05/LC105_-_22122009_-_PPP_Municipal_Parcerias_Publico-Privadas.pdf. Acesso em 23 de fevereiro de 2011.

_____. Lei Complementar nº 111 de 01 de fevereiro de 2011. Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/legislacao/LC111.2011.pdf>. Acesso em 26 de março de 2011.

Prefeitura assina acordo que libera R\$ 3,5 bilhões para segunda fase das obras do Porto Maravilha. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=957518>. Acesso em 20 de agosto de 2010.

Prefeito assina com Governo Federal acordo que garante R\$7,6 bilhões para obras do Porto Maravilha. Disponível em <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=1411062>. Acesso em 15 de 01 de 2011.

Prospecto de Registro da OUC na Comissão de Valores Mobiliários do Rio de Janeiro. Disponível em <http://portomaravilha.com.br/conteudo/canallinvestidor/prospecto.pdf>. Acesso em 27 de julho de 2011.

CONCURSO PORTO OLÍMPICO – Termo de referência. Disponível em http://www.concursoportoolimpico.com.br/_media/anexo_I.pdf. Acesso em 14 abril de 2011.

PORTO OLÍMPICO: acordo para desenvolvimento. Disponível em http://www.portomaravilha.com.br/conteudo/porto_olimpico.aspx. Acesso em 15 de abril de 2012.

Relatório sobre as visitas técnicas realizadas nas comunidades do Morro da Providência e da Pedra Lisa nos dias 23/8 e 7/9/2011 e Parecer Técnico sobre os motivos alegados pela Prefeitura do Rio de Janeiro para a remoção de 832 famílias nessas duas comunidades. Disponível em http://forumcomunitariodoporto.files.wordpress.com/2011/12/relatc3b3rio-morro-da-providc3ancia_final-1.pdf. Acesso em 24 de maio de 2012.

Notas

- 1 Professora adjunta da Faculdade de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (FSS/UERJ), Doutora em Sociologia pela Universidade de São Paulo (USP), Pesquisadora do Programa de Estudos de Trabalho e Política, Coordenadora da Rede Questão Urbana e Serviço Social e membro do Fórum Comunitário do Porto. Email: icostac@superig.com.br
- 2 Em maio de 2011 ocorreu a audiência pública do Ministério Público Federal realizada a partir de denúncias de remoções forçadas e outras violações aos direitos humanos pelos projetos Morar Carioca Providência e Porto Maravilha, ambos vinculados às Olimpíadas de

2016 e seu chamado “legado social”. Na ocasião o FCP, junto com os moradores do Morro da Providência, de cortiços e ocupações localizadas na Saúde e na Gamboa, principalmente na Rua do Livramento, deliberou pela estratégia de elaboração do relatório. Esse documento integra o processo aberto no MPF sobre a região portuária do Rio e, da mesma forma, subsidiou as ações de qualificação do processo de defesa dos moradores da Providência aberto no Núcleo de Terras e Habitação da Defensoria Pública do Estado do Rio de Janeiro.

- 3 Indica-se a leitura da obra organizada por Andreatta (2010), apoiado pelo Instituto Pereira Passos da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, para aprofundamento das experiências internacionais inspiradoras do projeto Porto Maravilha.
- 4 A API é composta por seis regiões administrativas, dentre essas a região administrativa Portuária formada pelos bairros da Saúde, Gamboa, Santo Cristo e Caju.
- 5 Em 23 de dezembro de 2009 foi instituído o Programa Municipal de Parcerias Público-Privadas – PROPAR-RIO através da Lei Complementar n° 105. Não casualmente essa Lei foi aprovada na sequência à Lei Complementar n° 101 que aprovou a OUC do Porto do Rio. De acordo com o art. 3.º da referida Lei n° 105, “Parceria Público-Privada é o contrato administrativo de concessão na modalidade patrocinada ou administrativa. §1.º Concessão patrocinada é a concessão de serviços públicos ou de obras públicas de que trata a Lei Federal n.º 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, quando envolver, adicionalmente à tarifa cobrada dos usuários, contraprestação pecuniária do parceiro público ao parceiro privado. § 2.º Concessão administrativa é o contrato de prestação de serviços de que a Administração Pública seja a usuária direta ou indireta, ainda que envolva execução de obra ou fornecimento e instalação de bens.” A Parceria Público Privada da OUC do Porto do Rio é a da modalidade concessão administrativa. Para uma análise crítica sobre outras experiências de articulação entre operação urbana consorciada e parceria público privada, indica-se a leitura de Fix (2001 e 2007).
- 6 A situação fundiária dos terrenos disponíveis na área plana da OUC do Porto se divide da seguinte forma: 6% do estado, 6% do município e 63% da União, e 25% privado. Ou seja, 75% dos terrenos disponíveis, edificados ou não, na referida área plana da OUC são terrenos públicos. Cabe destacar que desse universo, 60% são terrenos localizados em setores demarcados para a comercialização de CEPACS.
- 7 Esse documento, chamado também de “contralaudo”, foi pensado como parte das estratégias de ação política e mobilização do Fórum Comunitário do Porto – espaço público de debate e ação política em defesa do direito à cidade na Região Portuária do Rio de Janeiro onde são vocalizadas denúncias de violações de direitos e articulados apoios institucionais necessários à ação política de defesa destes direitos - e da comissão de defesa do direito à moradia dos moradores da Providência. O relatório foi elaborado através do trabalho de assessoria técnica popular de dois profissionais com formação em engenharia civil e arquitetura, em referência ao laudo de risco que justifica as ações de remoção da SMH.

Recebido em novembro de 2012, aprovado para publicação em janeiro de 2013.