

Do bairro ao ativo financeiro: São Cristóvão sob o avanço da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha

RESUMO

Raphael Amorim Ramos
amorimrapha2309@gmail.com
Escola Nacional de Ciências Estatísticas -
Instituto Brasileiro de Geografia e
Estatística (IBGE). Rio de Janeiro. Rio de
Janeiro. Brasil.

Joice de Souza Soares
joicesoaresence@gmail.com
Escola Nacional de Ciências Estatísticas -
Instituto Brasileiro de Geografia e
Estatística (IBGE). Rio de Janeiro. Rio de
Janeiro. Brasil.

O artigo analisa a expansão da Operação Urbana Consorciada (OUC) Porto Maravilha para o bairro de São Cristóvão, aprovada pela Lei Complementar nº 267/2023, situando-a no contexto das transformações urbanas e políticas recentes do Rio de Janeiro. A partir de uma abordagem crítica, o estudo articula os conceitos de financeirização do espaço urbano, urbanismo empresarial, empreendedorismo urbano e valorização fundiária e imobiliária, com o objetivo de compreender como o Estado atua como mediador da valorização territorial e promotor da rentabilidade urbana. A análise mostra que a ampliação da operação integra uma estratégia de reativação do mercado imobiliário e de atração de investimentos privados, subordinando o planejamento às dinâmicas do capital. Argumenta-se que o bairro, historicamente marcado por contrastes sociais e por um uso desigual do solo, torna-se alvo de um novo ciclo de reestruturação que tende a reproduzir dinâmicas de gentrificação, ameaçando a função social da propriedade e a permanência dos moradores tradicionais. Conclui-se que a operação expressa a continuidade de um modelo de governança urbana que converte o território em ativo financeiro, reforçando a mercantilização do espaço e a seletividade das políticas urbanas no Rio de Janeiro.

PALAVRAS-CHAVE: Operação Urbana Consorciada; Porto Maravilha; São Cristóvão; Financeirização Urbana; Planejamento Urbano.

1 INTRODUÇÃO

A urbanização brasileira, historicamente marcada por processos contraditórios, combina promessas de modernização com a reprodução de profundas desigualdades socioespaciais. Ao longo do tempo, políticas públicas e intervenções urbanas têm moldado o território de forma seletiva, respondendo mais a interesses de valorização fundiária do que à promoção da função social da propriedade. Nesse contexto, as Operações Urbanas Consorciadas (OUCs) se destacam como instrumentos capazes de reconfigurar amplos setores urbanos, articulando Estado e mercado na produção de novos espaços, muitas vezes subordinados à lógica do capital.

O Porto Maravilha, instituído pela Lei Complementar nº 101/2009, é exemplo dessa dinâmica. Criado para requalificar a zona portuária do Rio de Janeiro, foi estruturado por meio de parcerias público-privadas e da venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), convertendo direitos de construir em ativos financeiros negociáveis. Em 2023, a aprovação da Lei Complementar nº 267 ampliou significativamente seu perímetro, incorporando a totalidade do território de São Cristóvão - um acréscimo de cerca de 3,7 milhões de metros quadrados - e projetando sobre o bairro novos parâmetros urbanísticos e possibilidades de exploração imobiliária.

A ampliação do perímetro da operação reflete o interesse do poder público em reaquecer o mercado imobiliário e atrair investimentos privados por meio de incentivos fiscais e flexibilizações urbanísticas. Trata-se de uma estratégia que reposiciona o Estado como mediador da valorização territorial, reforçando a associação entre planejamento urbano e dinamização econômica, e que insere São Cristóvão nos limites das transformações projetadas para a cidade.

No campo teórico, o artigo se apoia em uma perspectiva crítica que articula os processos de financeirização do espaço urbano, empreendedorismo e urbanismo empresarial e valorização fundiária e imobiliária. Conforme destaca Rolnik (2015), a financeirização traduz a subordinação da cidade às lógicas do capital financeiro, convertendo o solo urbano em ativo de investimento e o planejamento em instrumento de rentabilidade. Harvey (2005) observa que o empreendedorismo urbano redefine o papel do Estado, que passa de planejador a viabilizador da valorização fundiária, enquanto Castells e Borja (1996) apontam a consolidação de um urbanismo empresarial, voltado à competitividade e à atração de capitais por meio de grandes projetos. Complementarmente, Volochko (2015) demonstra que a valorização fundiária constitui a base da valorização imobiliária, evidenciando como o espaço urbano se torna simultaneamente condição, meio e produto da reprodução do capital.

Nesse contexto, acredita-se que o processo de expansão da OUC Porto Maravilha tende a reproduzir dinâmicas de gentrificação no bairro de São Cristóvão. Como observa Smith (1987), a gentrificação expressa a apropriação de áreas centrais por novos fluxos de capital, promovendo a substituição gradual de usos e grupos sociais. No caso brasileiro, Ribeiro (2018) destaca que esse fenômeno se manifesta com frequência em projetos de requalificação urbana, nos quais o discurso da revitalização encobre processos de valorização imobiliária e deslocamento indireto de populações de menor renda.

Embora os impactos do Porto Maravilha em sua área original já tenham sido amplamente analisados^[1], a incorporação de São Cristóvão à operação constitui um processo recente e ainda inexplorado no campo acadêmico. Esta pesquisa propõe-se a preencher essa lacuna ao tomar o bairro como recorte específico de investigação, articulando os instrumentos legais e urbanísticos da nova etapa às suas dinâmicas territoriais próprias, a fim de apreender as transformações projetadas e seus possíveis efeitos sociais. Diante disso, o artigo tem por objetivo analisar como a expansão da OUC Porto Maravilha reposiciona o Estado enquanto agente de valorização territorial e de promoção da rentabilidade urbana em São Cristóvão, revelando os interesses políticos e econômicos que orientam esse processo.

Compreender essa nova etapa, no entanto, exige reconhecer que ela se insere em uma longa trajetória de transformações que moldaram o bairro ao longo dos séculos. Sendo assim, o artigo inicia com um resgate histórico de sua formação, destacando as mudanças que definiram sua paisagem urbana e seu papel na estrutura da cidade. Depois, analisa seus aspectos territoriais, demográficos e socioeconômicos, evidenciando desigualdades e contrastes internos. Na sequência, apresenta a concepção e os fundamentos da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, situando-a no contexto do urbanismo empresarial e da financeirização do espaço. Por fim, examina a expansão da operação para São Cristóvão, suas diretrizes, instrumentos legais, disputas e possíveis efeitos sobre o território, concluindo com uma reflexão sobre os desafios à efetivação da função social da propriedade e à permanência dos grupos historicamente vinculados ao bairro.

2 PERCURSO HISTÓRICO E CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Ao longo de sua história, São Cristóvão desempenhou diferentes papéis na cidade, acompanhando as transformações políticas, sociais e econômicas do Rio de Janeiro. De terras pertencentes a um antigo engenho jesuítico, tornou-se arrabalde aristocrático, depois pólo industrial e, mais recentemente, bairro predominantemente residencial. Essas sucessivas mudanças deixaram marcas visíveis no traçado urbano e nos usos do solo, revelando um território moldado por distintos projetos de cidade e formas de apropriação do espaço. Essa trajetória é fundamental para compreender sua atual inserção em iniciativas de valorização e reestruturação urbana.

A ocupação do Rio de Janeiro se deu sobre uma paisagem originalmente composta por brejos e pântanos, como o Saco de São Diogo, que por séculos dificultou a expansão urbana. Para superar essas barreiras naturais, a cidade foi submetida a grandes intervenções, como drenagens, aterros e saneamentos (LAMEGO, 1964; ABREU, 1998). São Cristóvão, inicialmente um arraial isolado, era acessado principalmente por via marítima, uma vez que os alagados inviabilizavam a ligação terrestre com o centro. A Estrada de São Cristóvão, no entanto, funcionava como elo com os subúrbios e o interior, favorecendo o desenvolvimento da povoação ao seu redor (SANTOS, 2013).

No início do século XIX, a instalação da família real na Quinta da Boa Vista impulsionou a valorização da área e projetou São Cristóvão, então parte da Freguesia do Engenho Velho, como novo polo de prestígio da cidade. Para garantir

essa centralidade, a Câmara Municipal promoveu o aterramento parcial do Saco de São Diogo e abriu o Caminho do Aterrado, ligando o Centro à Quinta. A melhoria da acessibilidade atraiu comerciantes e fazendeiros próximos à Corte, consolidando o bairro como eixo estratégico da mobilidade urbana e da vida aristocrática (CARVALHO, 1988; ABREU, 1998).

A partir dos anos 1850, São Cristóvão passou por intensas transformações que o integraram de forma mais estruturada ao tecido urbano do Rio de Janeiro. O aporte de investimentos públicos e privados, inclusive estrangeiros, impulsionou a instalação de infraestrutura e serviços básicos, inserindo o bairro na lógica da modernização e na transição do modelo escravista para o capitalismo urbano-industrial (ABREU, 1998). A chegada da Estrada de Ferro D. Pedro II e dos bondes foi decisiva nesse processo, estimulando o loteamento das antigas chácaras, a abertura de novas ruas e a execução de obras de drenagem e saneamento, como o aterro do Saco de São Diogo e o Canal do Mangue, que viabilizaram a expansão da malha urbana sobre áreas antes alagadiças.

Com localização estratégica, próxima ao porto, ao Centro e aos eixos ferroviários, São Cristóvão tornou-se atrativo à instalação de indústrias, consolidando-se como um dos primeiros polos fabris da cidade. No final do século XIX, já se destacava pela quantidade de fábricas instaladas, como a Fábrica São Lázaro, a Companhia de Vidros e Cristais do Brasil e a Companhia Luz Stearica (BENCHIMOL, 1992), revelando um novo ciclo de uso do solo urbano pautado pela industrialização e pelo crescimento do perfil operário.

Durante a Reforma Passos (1902–1906), o papel industrial do bairro foi fortalecido por intervenções urbanas em escala inédita, impulsionadas pela ação do Estado e pelos interesses do capital. Entre elas, destacou-se a modernização do porto, que buscava atender ao aumento do volume de mercadorias e agilizar seu escoamento. A abertura das avenidas do Mangue - atual Francisco Bicalho - e Rodrigues Alves criou um novo eixo logístico, conectando o novo porto ao Centro e à área industrial do bairro. Essas obras resultaram no aterramento de antigas orlas e enseadas, marcando o início da perda da zona praieira. Em 1924, com o prolongamento do cais até São Cristóvão e Caju, consumou-se o desaparecimento definitivo das praias desses bairros (BENCHIMOL 1992; BORELLI, 2021).

No final da década de 1920, o Plano Agache¹ destinou São Cristóvão à moradia da classe operária, promovendo a construção de vilas e habitações coletivas até os anos 1930. Com o Estado Novo, instaurado por Getúlio Vargas em 1937, o bairro passou a integrar a política de industrialização nacional. O Código de Obras do Distrito Federal (Decreto-Lei 6.000/37) definiu zonas industriais, entre elas São Cristóvão, incentivando a instalação de grandes fábricas na região. A abertura da Avenida Brasil, em 1946, marcou a continuidade dessa transformação ao fortalecer a conexão do bairro aos subúrbios e a outros municípios, consolidando sua posição como polo industrial e estratégico na malha viária da cidade.

Na década de 1960, São Cristóvão concentrava o quarto maior parque industrial da América do Sul, sendo responsável por 45% da arrecadação do Estado da Guanabara em 1964 (Freitas, 2003). Com indústrias pesadas e leves, depósitos

¹ Elaborado entre 1928 e 1930 pelo urbanista francês Alfred Agache, foi um marco no urbanismo brasileiro, propondo uma reorganização funcional e simbólica do Rio de Janeiro por meio do zoneamento e da reestruturação viária, visando modernizar a cidade e projetá-la como capital nacional. Embora não tenha sido integralmente implementado, influenciou políticas urbanas nas décadas seguintes (MOREIRA, 2007).

e galpões, o bairro se destacou como polo produtivo, mas também se tornou o mais poluído da cidade, comprometendo a qualidade de vida local. Para organizar e estimular essas atividades, foi criada em 1976 a Zona de Indústria e Comércio (ZIC), que demarcava os limites entre os usos industriais e residenciais, buscando compatibilizar as diferentes funções. No entanto, diante das pressões de movimentos comunitários por melhores condições urbanas e preservação do patrimônio, o Decreto nº 5840/86 extinguiu a ZIC, instituiu cinco zonas residenciais e restringiu o uso estritamente industrial, promovendo melhorias ambientais e urbanas (SILVA, 1990 apud FREITAS, 2003).

Conforme Borelli (2021), o patrimônio histórico e arquitetônico de São Cristóvão foi significativamente impactado por obras voltadas à infraestrutura de transportes, como viadutos, elevados e sistemas ferroviários e metroviários. A instauração da Linha Vermelha, em 1992, por exemplo, alterou drasticamente o perfil urbanístico das antigas ruas Bela e Figueira de Melo, desconsiderando o valor cultural da área. No ano seguinte, a Lei Complementar nº 24/93 redefiniu as normas de uso e ocupação do solo no bairro, estimulando o uso residencial e instituindo a Área de Proteção do Ambiente Cultural (APAC) de São Cristóvão. Em 1998, parte do território do bairro foi desmembrada com a instituição do bairro Vasco da Gama, resultado da aprovação de um projeto de lei que homenageava o clube homônimo em seu centenário. Posteriormente, em 2004, o marco legal de 1993 foi revisto com a promulgação da Lei Complementar nº 73, que instituiu o Projeto de Estruturação Urbana (PEU)² do bairro, mantendo a APAC em vigor.

Dando continuidade ao longo histórico de transformações, São Cristóvão foi recentemente incluído na área de abrangência da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, por meio da aprovação da Lei Complementar nº 267/2023. A medida amplia para o bairro os instrumentos voltados à renovação urbana, antes restritos à zona portuária, favorecendo a transformação do tecido urbano por meio da flexibilização das normas de uso do solo e do incentivo à instalação de novos empreendimentos imobiliários em áreas consideradas estratégicas para a valorização da região. Ainda que represente um novo ciclo de investimentos e reestruturação urbana, essa legislação não inaugura, mas reafirma a condição de São Cristóvão como território historicamente atravessado por projetos de reconfiguração funcional do espaço.

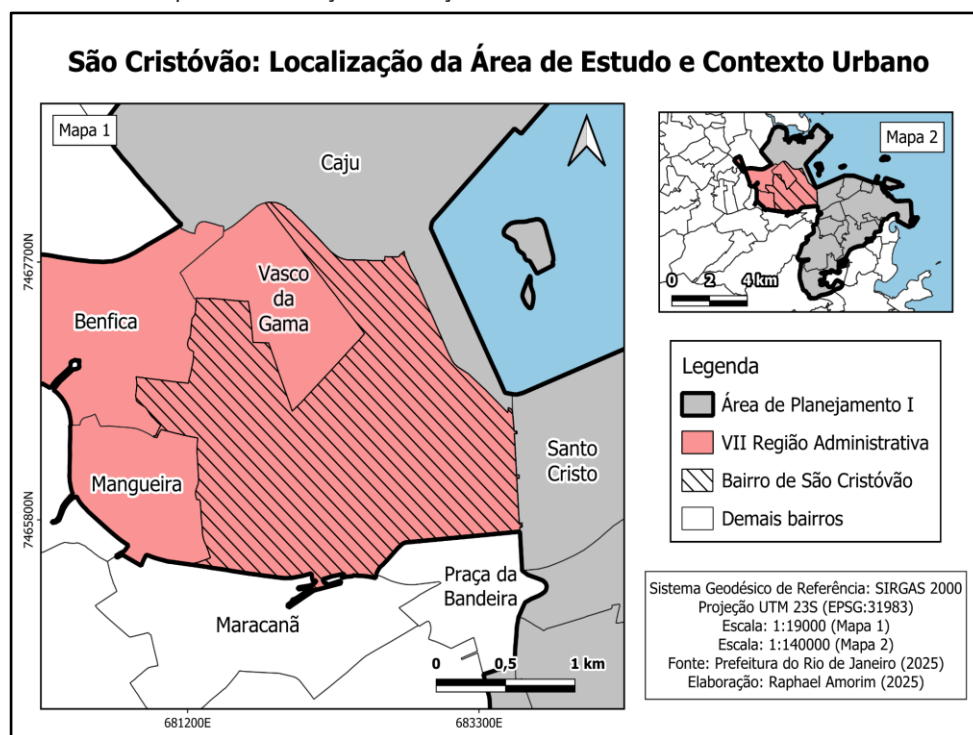
Como se observa, a centralidade territorial de São Cristóvão sempre o tornou alvo preferencial de intervenções urbanas. Situado entre o Centro da cidade, a zona portuária e os principais eixos de transporte ferroviário e rodoviário, o bairro reuniu, ao longo dos séculos, condições estratégicas que o destacaram no processo de expansão e reorganização do Rio de Janeiro. A nova fase, marcada por iniciativas de mercado e políticas públicas voltadas à renovação da área central, deve, portanto, ser compreendida como parte de uma dinâmica contínua de reordenamento territorial, que redefine, ao longo do tempo, seus usos, formas e sentidos atribuídos.

² PEU São Cristóvão – Lei Complementar n.º 73 de 29 de julho de 2004. O Projeto de Estruturação Urbana é um conjunto de regras norteadas por políticas e ações definidas para orientar o desenvolvimento físico-urbanístico de um conjunto de bairros vizinhos com características semelhantes (RIO DE JANEIRO, 2013).

3 UM BAIRRO DE CONTRASTES: ASPECTOS TERRITORIAIS E SOCIOECONÔMICOS

O Bairro Imperial de São Cristóvão, assim oficialmente denominado, está localizado no município do Rio de Janeiro, inserido na Área de Planejamento 1 e vinculado à VII Região Administrativa. Limita-se ao norte com os bairros do Caju e Vasco da Gama, a leste com Santo Cristo, ao sul com Praça da Bandeira e Maracanã, e a oeste com Mangueira e Benfica (Mapa 1). Como supracitado, sua posição estratégica se dá entre o Centro da cidade e os acessos às demais zonas, o que o coloca como uma área de transição e conexão metropolitana.

Mapa 1 - Localização e inserção urbana do bairro de São Cristóvão.



Fonte: Elaborado pelo autor.

A paisagem urbana de São Cristóvão expressa a sobreposição de tempos históricos, funções contraditórias e práticas sociais diversas. O bairro apresenta uma ocupação heterogênea, onde vestígios do passado aristocrático e imperial se entrelaçam com marcas da industrialização e da urbanização periférica. Essa complexidade se reflete tanto no traçado urbano - que combina vias de origem colonial, como as ruas São Cristóvão e São Luiz Gonzaga, com grandes avenidas e elevados, como a Avenida Brasil e a Linha Vermelha - quanto nas formas cotidianas de uso do espaço, em que a vida urbana persiste apesar das carências e pressões que incidem sobre o território.

As intervenções viárias modernas reforçaram o papel logístico da área, mas também fragmentaram o espaço, criando barreiras físicas e setores subutilizados. Grandes galpões industriais e comerciais convivem com pequenos comércios, antigas vilas operárias, loteamentos informais, edifícios e residências térreas, enquanto áreas verdes como a Quinta da Boa Vista contrastam com zonas degradadas. A Feira de São Cristóvão, atual Centro Luiz Gonzaga de Tradições Nordestinas, sintetiza a vitalidade popular, atuando como espaço de sociabilidade

e resistência cultural em um bairro que, entre tensões e transformações, resiste e se reinventa continuamente.

A estrutura fundiária do bairro é fortemente marcada pela presença do poder público como proprietário de parcelas expressivas do território. Nesse sentido, a União se destaca como um dos maiores detentores de terras, o que configura um traço estruturante do perfil fundiário local. A partir de levantamento realizado no Portal de Transparência Ativa da Secretaria de Patrimônio da União (SPU), foram identificados quatorze imóveis federais georreferenciados, muitos com áreas superiores a 7 mil m² e alguns ultrapassando os 40 mil m². Esses bens correspondem, em sua maioria, a quartéis, galpões logísticos, edifícios administrativos e terrenos institucionais, configurando um padrão de ocupação extensivo em área, ainda que com número reduzido de unidades cadastradas.

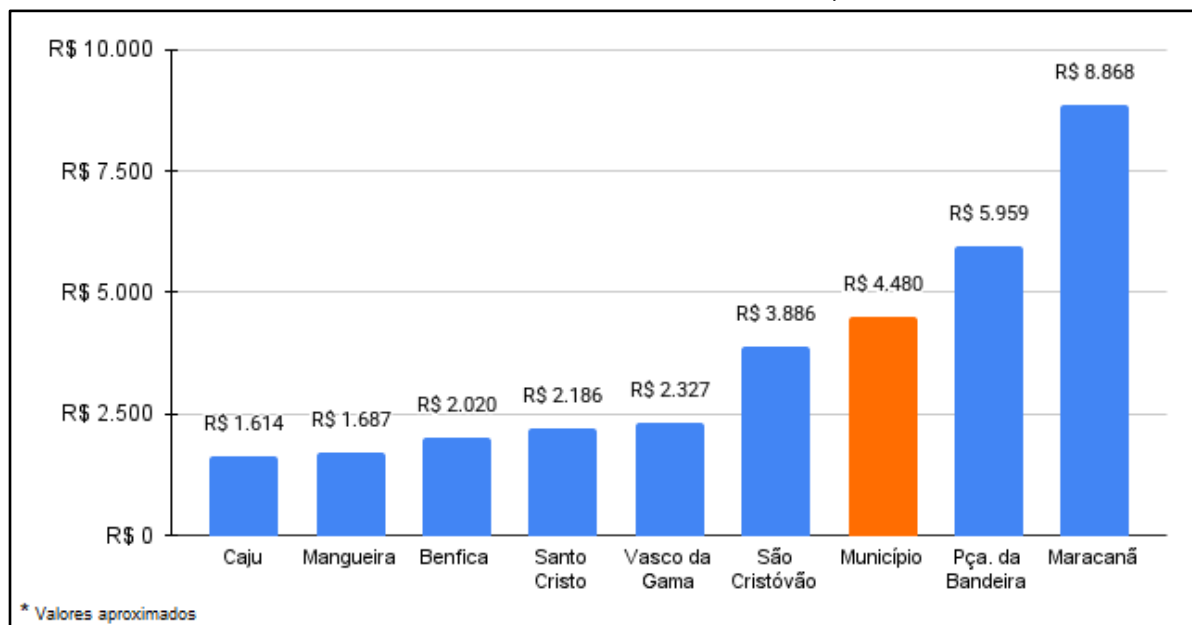
Essa configuração espacial reforça a importância estratégica de São Cristóvão para funções estatais, sobretudo no campo militar e administrativo, em consonância com sua história de vínculos com a estrutura do Estado nacional. A concentração de glebas sob domínio do poder público, muitas delas com uso limitado ou em situação de subutilização, contribui para uma morfologia urbana dispersa e pouco integrada à dinâmica cotidiana do bairro.

Um dos traços mais marcantes dessa configuração fundiária é a presença de espaços subutilizados, sem função social: terrenos desocupados, galpões desativados, edificações abandonadas e áreas cercadas. Embora frequentemente apresentados pelo discurso de mercado como áreas “ociosas” ou “vazias”, tratam-se, na verdade, de territórios em disputa, cuja improdutividade representa a violação do princípio constitucional da função social da propriedade. Como observa Monteiro (2023), esse padrão fundiário abre margem para processos de reestruturação territorial, sobretudo no contexto de políticas de requalificação urbana ou de alienação de ativos públicos.

Do ponto de vista demográfico, o Censo Demográfico de 2022, realizado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), indica que São Cristóvão abriga 26.136 habitantes distribuídos em diferentes tipologias residenciais. As casas tradicionais concentram 10.916 moradores, os apartamentos reúnem número semelhante (12.208) e as casas de vila ou em condomínio somam 2.711 residentes. Esse conjunto revela um perfil habitacional heterogêneo, com relativa equivalência entre construções horizontais e verticais, refletindo a diversidade morfológica do bairro. Vilas, sobrados e residências térreas convivem com edifícios multifamiliares, compondo uma ocupação urbana mista e atravessada por distintos tempos e processos de produção do espaço.

Em termos socioeconômicos, conforme apresentado no Gráfico 1, o rendimento médio mensal das pessoas responsáveis pelos domicílios em São Cristóvão (R\$ 3.886) é superior ao da maioria dos bairros vizinhos como Caju, Mangueira, Benfica, Santo Cristo e Vasco da Gama, mas permanece abaixo da média do município do Rio de Janeiro (R\$ 4.480). Esses dados evidenciam o caráter proletário do bairro, onde prevalecem trabalhadores de renda intermediária, com forte presença de classes médias baixas e segmentos populares. A posição de São Cristóvão entre bairros de menor rendimento e outros de padrão mais elevado, como Praça da Bandeira (R\$ 5.959) e Maracanã (R\$ 8.868), sugere uma condição de zona de transição socioeconômica no contexto da região central e norte da cidade.

Gráfico 1 - Rendimento médio mensal das pessoas responsáveis pelos domicílios, por bairro e média do município*



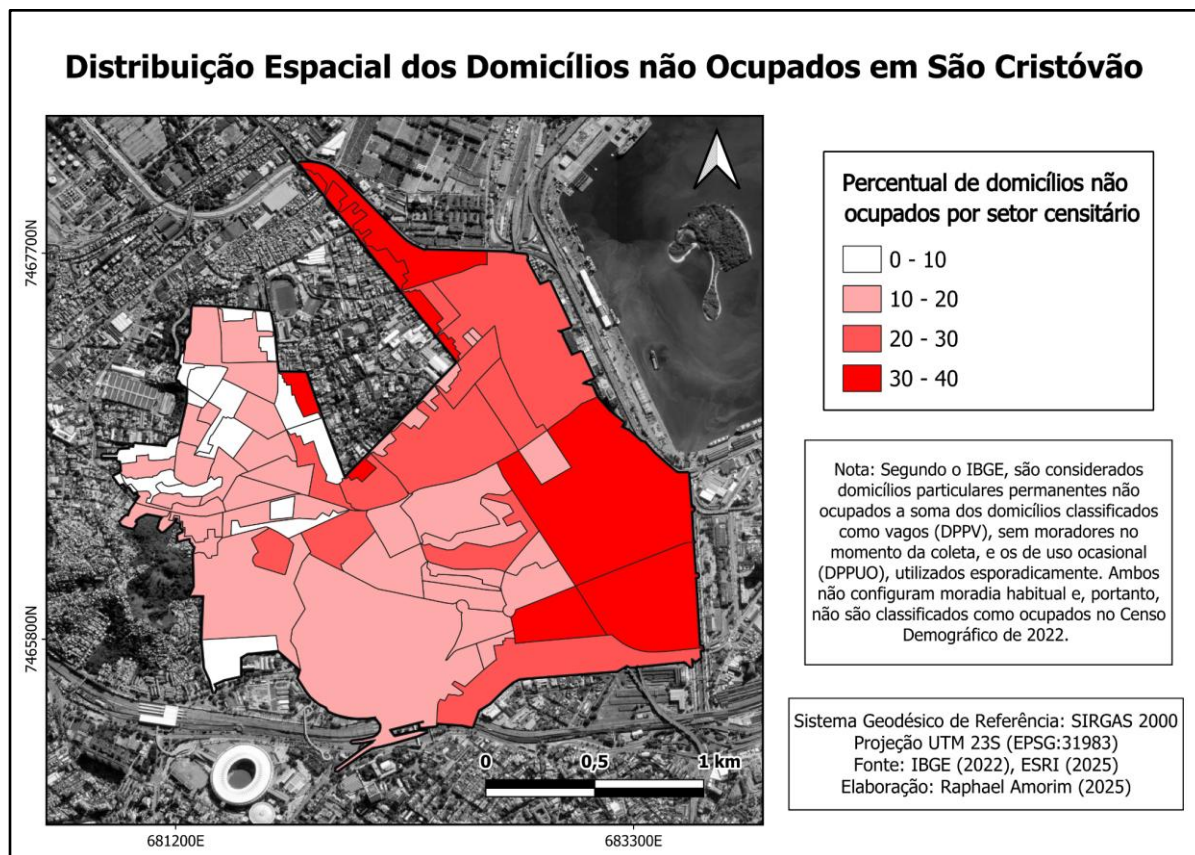
Fonte: IBGE (2022)

A composição etária da população de São Cristóvão revela uma distribuição relativamente equilibrada entre jovens, adultos em idade ativa e população idosa. A base jovem (até 19 anos) corresponde a cerca de um quinto da população, indicando a continuidade de dinâmicas familiares. A maioria concentra-se na faixa adulta economicamente ativa (20 a 59 anos), especialmente entre 30 e 49, o que revela um perfil voltado ao trabalho e à sustentação doméstica. Já os idosos (60 anos ou mais), que representam aproximadamente 20% dos moradores, evidenciam a presença consolidada de grupos de longa permanência no bairro.

No que se refere ao perfil racial, o bairro apresenta uma predominância de pessoas brancas (11.975), seguidas pelas pardas (9.543) e pretas (4.509). Pequenos contingentes foram registrados como indivíduos indígenas (40 pessoas) ou de cor ou raça amarela (22 pessoas). Os dados demonstram a diversidade racial do território, com destaque para os grupos não brancos, que, somados, ultrapassam 50% da população local, evidenciando a forte presença de camadas populares historicamente associadas à sua formação social e cultural.

A distribuição espacial da vacância habitacional em São Cristóvão (Mapa 2) revela um padrão urbano profundamente marcado pela fragmentação do território e pela desigualdade na ocupação do solo. A análise da proporção de Domicílios Particulares Permanentes Vazios (DPPV) e de Uso Ocasional (DPPUO) por setor censitário mostra que os maiores índices (30% a 40%) se concentram nas porções leste e nordeste do bairro, próximas à zona portuária e aos limites com os bairros do Caju e Santo Cristo. Nessas áreas predominam usos não residenciais, como galpões, terrenos subutilizados e edificações de caráter logístico ou institucional, refletindo baixa densidade populacional e desarticulação da vida urbana cotidiana.

Mapa 2 - Padrões de vacância habitacional em São Cristóvão.



Fonte: Elaborado pelo autor.

No núcleo central do bairro, os índices intermediários de vacância (10% a 20%) indicam áreas de ocupação mais consolidada, com uso misto e maior compactação da malha urbana. Ainda assim, há indícios de esvaziamento relativo, possivelmente associado a processos sucessórios, imóveis ociosos ou dinâmicas de transição fundiária. Em contraste, a porção noroeste apresenta os menores índices (0% a 10%), com presença de setores de Favelas e Comunidades Urbanas³, caracterizando territórios populares de alta densidade e forte ocupação residencial, embora frequentemente marcados pela oferta precária de serviços públicos.

A associação entre os setores com alta vacância e a presença de imóveis públicos indica que parte expressiva do território se encontra fora do mercado habitacional ativo, sob domínio estatal ou sujeita a impedimentos legais, históricos ou especulativos. Essa condição contribui para a manutenção de grandes glebas subutilizadas em meio a um bairro que, pela sua localização estratégica e inserção central na malha urbana do Rio de Janeiro, tem se tornado alvo de crescentes interesses imobiliários vinculados à lógica de valorização do solo urbano.

Diante disso, a reativação desses espaços, por meio de instrumentos de requalificação fundiária e urbanística, revela-se uma interessante oportunidade para democratizar o acesso à terra urbana. No entanto, tais iniciativas frequentemente se orientam por critérios de rentabilidade e pela lógica de

³ Referem-se às Favelas do Tuiuti e Vila Miséria, que somam 7.372 habitantes, segundo dados do Censo Demográfico 2022 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

mercado, o que coloca em risco a função social da propriedade e aprofunda desigualdades socioespaciais.

Como observam Stroher et al. (2025), as recentes políticas de renovação urbana e reestruturação fundiária na área central do Rio de Janeiro são justificadas por narrativas de “revitalização” e “repovoamento”, mas resultam na invisibilização das formas populares de moradia e trabalho que historicamente compõem esses territórios. O discurso do “esvaziamento” urbano opera, assim, como instrumento simbólico de legitimação da intervenção e da expulsão indireta das populações de baixa renda.

Este panorama, portanto, revela um bairro em que história, forma urbana e vida social se entrelaçam de modo complexo e dinâmico, evidenciando tanto as permanências quanto as pressões por transformação. Essa realidade, marcada por desigualdades e contrastes, será fundamental para compreender os impactos e disputas em torno dos projetos recentes de reestruturação urbana na região, como a expansão da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, tema das próximas seções.

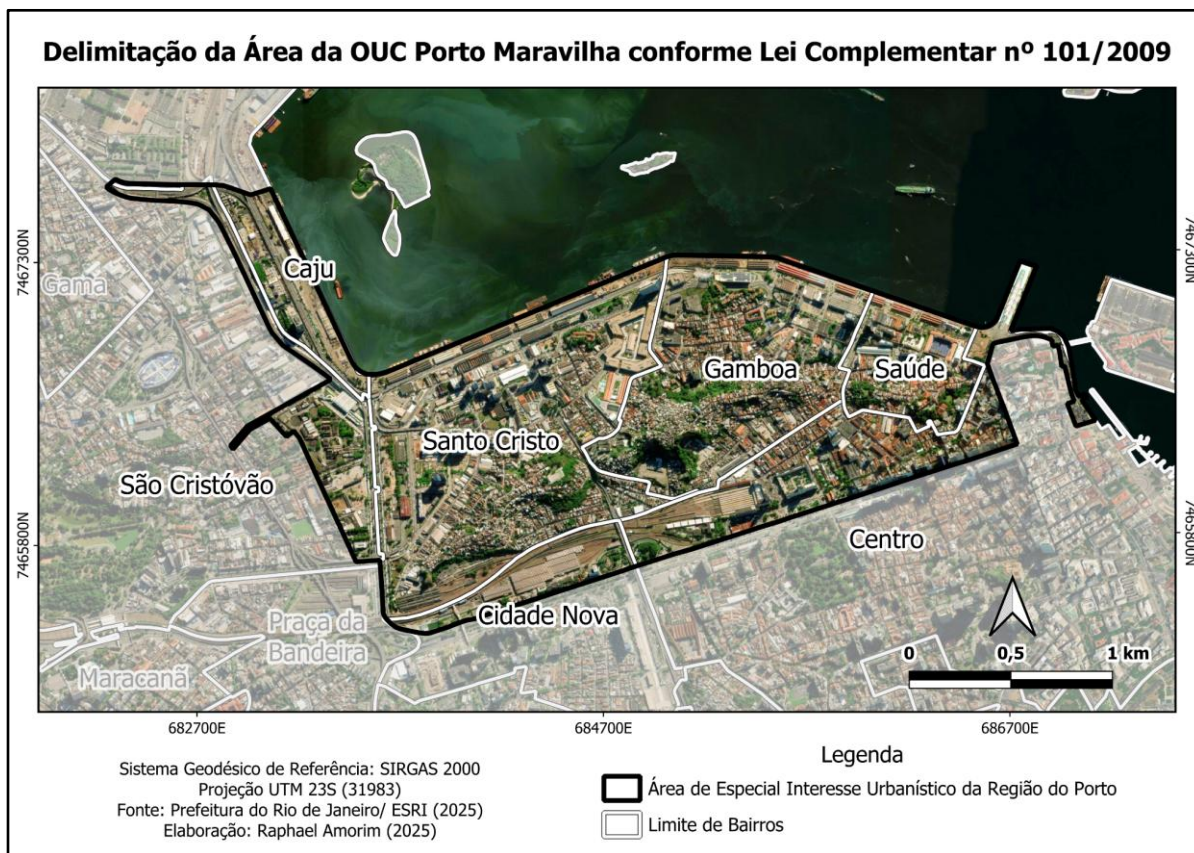
4 PORTO MARAVILHA: ANTECEDENTES, CONCEPÇÃO E FUNDAMENTOS

Desde a década de 1980, a zona portuária do Rio de Janeiro tem sido alvo de sucessivas propostas de requalificação, em sua maioria não executadas. Segundo Giannella (2013), a primeira tentativa concreta ocorreu em 1988, com o projeto SAGAS (Saúde, Gamboa e Santo Cristo), que enfrentou resistência dos moradores diante da ameaça de remoções, levando a Prefeitura a adotar ações de caráter conservacionista. Entre 1983 e 2001, sete planos foram elaborados, culminando no “Porto do Rio”, já orientado pela lógica empresarial das parcerias público-privadas. Nenhuma das propostas prosperou, porém, devido a entraves fundiários, falta de alinhamento político e baixa mobilização social.

Esse histórico de tentativas frustradas abriu caminho para a formulação da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, aproveitando o impulso dos megaeventos esportivos sob o pretexto de resgatar o dinamismo econômico da zona portuária do Rio de Janeiro. Prevista no Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), Operação Urbana Consorciada é um instrumento que articula ações do Poder Público Municipal, em conjunto com proprietários, moradores, usuários permanentes e investidores privados, para promover transformações urbanísticas estruturais, melhorias sociais e valorização ambiental (Brasil, 2001, p. 25).

Instituída pela Lei Complementar nº 101/2009 e planejada para 30 anos de intervenções, com orçamento inicial de R\$ 8 bilhões, a OUC Porto Maravilha foi precedida pelo Projeto de Lei Complementar (PLC) nº 25/2009, que alterou o Plano Diretor e definiu sua área de abrangência com base na Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU). O território, de cerca de 5 milhões de m², incluía, originalmente, os bairros de Santo Cristo, Gamboa e Saúde, além de partes de São Cristóvão, Centro, Caju e Cidade Nova (Mapa 3).

Mapa 3 - Perímetro original da OUC Porto Maravilha.



Fonte: Elaborado pelo autor.

Criada pela Lei Complementar nº 102/2011, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (CDURP) era responsável por gerir e fiscalizar a OUC Porto Maravilha, que previu a requalificação da região portuária com diversificação de usos, preservação do patrimônio, melhoria da infraestrutura, valorização ambiental e incentivo ao desenvolvimento econômico e social (RIO DE JANEIRO, 2009). Para viabilizar financeiramente essas ações, adotou-se um modelo baseado na mercantilização de terras públicas e na criação de potencial construtivo adicional, por meio dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs)⁴, cujos recursos adquiridos por comercialização devem ser integralmente aplicados na revitalização da área, inclusive em zonas de preservação do patrimônio.

Desse modo, a Prefeitura elevou o potencial construtivo da Região Portuária com o objetivo de atrair o interesse do mercado imobiliário para novos empreendimentos comerciais e residenciais. Em 2010, a Parceria Público-Privada (PPP) do Porto Maravilha foi concedida ao Consórcio Porto Novo, responsável, durante 15 anos, pela revitalização e gestão de serviços públicos na área. No ano seguinte, todos os Cepacs foram vendidos de uma só vez ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), gerido pela Caixa Econômica Federal, que antecipou os

⁴ Os Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC – se constituem em uma modalidade de outorga onerosa do direito de construir, instituído pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/2001), que pode ser adotado pelas administrações municipais brasileiras na gestão do solo urbano. Por este instrumento, o poder público municipal pode estabelecer um índice de aproveitamento do terreno igual a 100% (no qual a área total edificada deve ser igual a área do terreno) e gabaritos de construção superiores a este índice, por setores em determinada área, e consentir a exploração desses gabaritos em troca do pagamento efetuado pelos proprietários do solo (Santos Junior; Werneck; Novaes, 2020, p. 5).

recursos necessários tanto para as obras de requalificação quanto para o pagamento da PPP que sustentava a operação.

Conforme destacam Werneck, Novaes e Santos Junior (2018), a expectativa era que o FGTS recuperasse o investimento inicial por meio da revenda dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) no mercado, transformando esses títulos no motor do modelo econômico da operação. O sucesso da OUC Porto Maravilha, portanto, dependia diretamente do interesse do capital imobiliário pela região e da comercialização do potencial construtivo criado, o que vinculou a execução das obras à dinâmica de valorização fundiária e à expectativa de rentabilidade do mercado.

Nesse contexto, cabe ressaltar o Plano de Habitação de Interesse Social do Porto Maravilha, apresentado em 2015, que previa a construção de 10 mil moradias para famílias de baixa renda, além de ações como regularização fundiária, reforma, ampliação e recuperação de residências e projetos de urbanização para as favelas da região. Contudo, o plano nunca foi implementado, refletindo a ausência de compromisso efetivo com a justiça social. Sem previsão de recursos vinculados nem metas concretas, a política habitacional da OUC Porto Maravilha limitou-se ao discurso, enquanto despejos e remoções acentuaram o processo de exclusão nas áreas portuárias. (WERNECK, 2017).

Essa omissão não é um mero desvio de execução, mas parte da própria racionalidade urbana que orienta a operação, centrada na valorização fundiária e na rentabilidade dos investimentos, em detrimento do atendimento às necessidades sociais. O Porto Maravilha constitui, assim, um caso de convergência entre empreendedorismo urbano, urbanismo empresarial e financeirização do espaço, expressando uma forma de governança orientada pela lógica da extração da capitalização do espaço urbano.

Como observa Harvey (2005), o empreendedorismo urbano desloca o papel do Estado de planejador para agente viabilizador da valorização fundiária, assumindo riscos e oferecendo incentivos para atrair o capital privado. Nessa lógica, a cidade torna-se um projeto de investimento e o planejamento urbano passa a operar segundo critérios de rentabilidade e competitividade.

Castells e Borja (1996) complementam esse diagnóstico ao apontar que o poder público local se converte em promotor e articulador de interesses, mobilizando diferentes agentes públicos e privados em torno de grandes projetos urbanos voltados à inserção das cidades nas redes globais de produção e consumo. O Porto Maravilha materializa essa racionalidade ao articular marketing territorial, parcerias público-privadas e instrumentos financeiros, como os Cepacs, que transformam o território em plataforma de valorização e circulação de capitais.

Nessa mesma direção, Rolnik (2015) e Volochko (2015) demonstram que essa racionalidade se insere no contexto mais amplo de financeirização da cidade, processo em que o espaço urbano é convertido em ativo financeiro e o solo, em mercadoria negociável. A valorização fundiária - associada ao solo e à propriedade - constitui o ponto de partida para a valorização imobiliária, que incide sobre o espaço construído e os bens edificados, reproduzindo continuamente novas fronteiras de acumulação. O Estado, ao prover infraestrutura e criar instrumentos de crédito e incentivo, e o mercado, ao transformar o solo em ativo de investimento, passam a operar de forma integrada na produção de valor de troca a partir do espaço urbano.

Nesse sentido, o Porto Maravilha não se limita a um projeto de requalificação urbana, mas traduz um modelo de governança em que o território é instrumentalizado como base de valorização econômica. A gestão urbana passa a ser orientada pela lógica da rentabilidade, deslocando o planejamento de sua função social para o papel de mecanismo de geração de valor de troca. Assim, o projeto expressa a consolidação de um paradigma em que Estado e mercado se articulam na produção da cidade como ativo, submetendo o espaço urbano às dinâmicas de acumulação e financeirização do capital.

A própria dependência desse modelo à dinâmica de mercado revelaria, nos anos seguintes, suas fragilidades estruturais. Ao ancorar-se na expectativa de rentabilidade e na circulação financeira de títulos, a operação tornou-se vulnerável às flutuações econômicas e à retração do setor imobiliário. Nesse contexto, o Porto Maravilha passou a enfrentar mudanças significativas, marcadas pelas crises política e econômica que se intensificaram a partir de 2014, principalmente com o desenrolar da Operação Lava Jato. De acordo com Giannella (2019), as investigações sobre esquemas de corrupção envolvendo agentes públicos e grandes empreiteiras provocaram forte instabilidade institucional e retração de investimentos em todo o país. No caso do Estado do Rio de Janeiro, os efeitos foram ainda mais profundos, devido a dependência da economia fluminense da atividade petrolífera, que também foi impactada, comprometendo a arrecadação estadual e os recursos disponíveis para os investimentos urbanos.

Aliado a isso, a gestão municipal de Marcelo Crivella (2017–2020) representou uma inflexão na política carioca, marcada pelo afastamento da lógica empresarial que havia orientado os governos anteriores de Eduardo Paes (2009–2016). A agenda municipal deixou de priorizar a promoção da cidade, baseada em grandes projetos urbanos e na inserção competitiva do Rio de Janeiro nas redes globais de investimento e circulação de capitais. Essa mudança de orientação contribuiu para o enfraquecimento do modelo de governança público-privada que sustentava a OUC Porto Maravilha.

Esse contexto político e econômico levou à crise do arranjo político-financeiro do projeto, marcada pela desaceleração dos lançamentos imobiliários e pela perda de sua capacidade operacional. A retração do mercado reduziu o interesse por novos empreendimentos e interrompeu a venda de Cepacs, onerando o FGTS e comprometendo a execução da operação. O Fundo Imobiliário administrado pela Caixa Econômica Federal, responsável pelo financiamento das obras e pela manutenção urbana, enfrentou grave desequilíbrio financeiro, deixando de repassar recursos à Concessionária Porto Novo. Em consequência, em 2018, a concessionária suspendeu suas atividades por falta de condições financeiras para cumprir o contrato da PPP; e até 2019 a operação permanecia financiada quase integralmente pelo poder público, contrariando a promessa inicial de custeio com recursos privados (SANTOS JUNIOR, WERNECK, NOVAES, 2020).

5 A EXPANSÃO DA OUC PORTO MARAVILHA: DIRETRIZES, DISPUTAS E TRANSFORMAÇÕES PREVISTAS

No dia 26 de setembro de 2023, representantes da Prefeitura do Rio responderam aos questionamentos de parlamentares e representantes da sociedade civil em audiência pública na Câmara Municipal. Uma das principais pautas era o Projeto de Lei Complementar (PLC) 129/2023 que, entre outras providências, previa a expansão da OUC Porto Maravilha para o bairro de São Cristóvão em 3,7 milhões de m², assim como aumentava o período da operação de 30 para 55 anos, contados da sua publicação, em 23 de novembro de 2009. No mês anterior, o Prefeito Eduardo Paes havia encaminhado o projeto ao poder legislativo com a seguinte justificativa:

Visando retomar o pleno desenvolvimento do projeto de requalificação e revitalização da região portuária, amplamente aprovado por moradores e turistas, o município iniciou tratativas administrativas com a Caixa Econômica Federal, na qual as partes identificaram a necessidade de, dentre outros pontos, expandir a área e o prazo da operação, como forma de conferir condições para a efetiva absorção de Cepacs pelo mercado imobiliário (Rio de Janeiro, 2023a).

Na ocasião, o vereador Wellington Dias (PDT) questionou a prefeitura sobre os critérios que justificariam tal expansão, indagando se foram considerados indicadores como vacância, imóveis abandonados, licenciamentos e dados censitários. Ao passo que o secretário municipal de Coordenação Governamental, Jorge Arraes, respondeu:

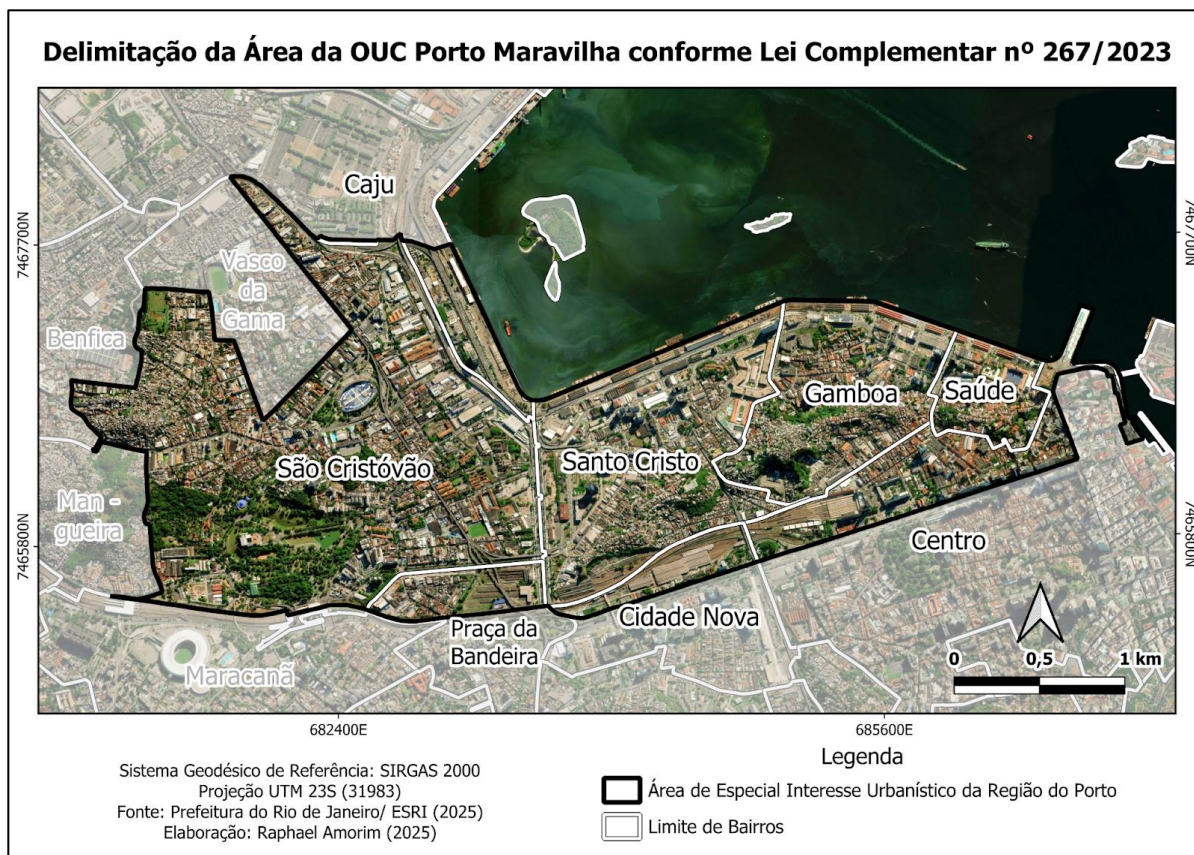
Em primeiro lugar, só relembando a operação lá de 2009, nós não estamos aumentando o número de Cepacs emitidas pelo município. Isso significa dizer que, na prática, nós estamos expandindo a área de aplicação do Certificado de Potencial Adicional de Construção. Esse aumento de área vai permitir um desenvolvimento imobiliário compatível e factível não só com o bairro, mas também com a lógica da operação urbana do Porto (Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 2023a).

No decorrer da audiência, destacaram-se questionamentos sobre o aumento de gabarito, a redefinição de subsetores e a ampliação do prazo da operação. Em resposta, representantes da prefeitura defenderam a verticalização e adensamento como estratégia de atratividade ao mercado e justificaram a prorrogação com base no estoque de Cepacs remanescente e na incorporação da nova área.

Em novembro do mesmo ano, a Câmara Municipal finalizou a tramitação do PLC 129/2023, aprovando a matéria em 2ª discussão com 37 votos favoráveis e oito contrários. No mês seguinte, o Prefeito sancionou a Lei Complementar nº 267/2023 (Câmara Municipal do Rio de Janeiro, 2023b). Com isso, a OUC passa contar com uma área de 8,7 milhões de m², incorporando a totalidade do território de São Cristóvão (Mapa 3), além de uma parte do bairro da Praça da Bandeira, que

corresponde à área da antiga Estação Ferroviária Leopoldina, também alvo de interesse imobiliário⁵.

Mapa 4 - Perímetro da OUC Porto Maravilha após expansão.



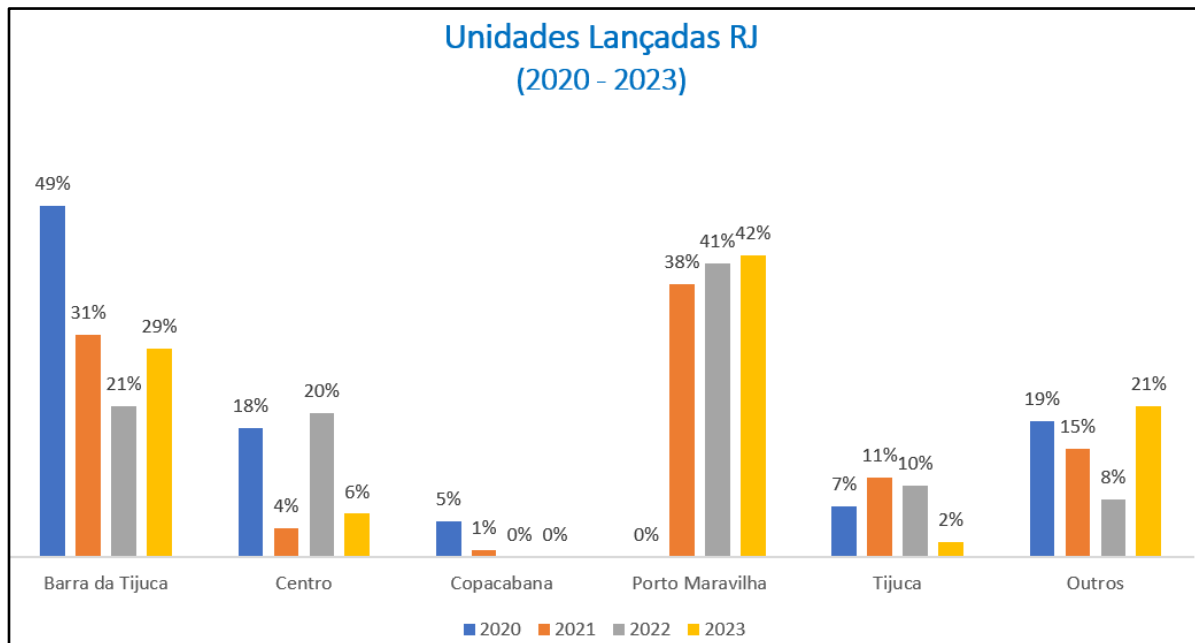
Fonte: Elaborado pelo autor.

Decerto, em 2023, a assinatura do acordo entre a Prefeitura e a Caixa Econômica Federal deu novo fôlego à operação, ao prever sua expansão e assegurar a retomada das obras de infraestrutura e urbanismo paralisadas desde 2018. No entanto, é fundamental compreender que esse movimento se insere em um esforço mais amplo de retomada da OUC Porto Maravilha.

Reconduzido a partir do terceiro mandato do prefeito Eduardo Paes, iniciado em 2021, o projeto voltou a ocupar posição de destaque na agenda municipal após anos de estagnação. Assim, a região passou a ser promovida como uma nova centralidade residencial, integrada a programas como o Reviver Centro7 e amparada pelo estoque de Cepacs já existente, o que viabilizou grandes empreendimentos e ampliou sua atratividade para o setor imobiliário. A resposta do mercado a esse processo é evidenciada no Gráfico 2, que mostra como, desde 2021, o Porto Maravilha passou a liderar os lançamentos residenciais da cidade, superando bairros tradicionalmente hegemônicos, como a Barra da Tijuca, e consolidando-se como epicentro da produção imobiliária carioca. Esse protagonismo revela não apenas a eficácia da estratégia de reativação, mas

também o peso das articulações entre Estado e mercado na redefinição das dinâmicas urbanas do Rio de Janeiro.

Gráfico 2 – Distribuição percentual de unidades residenciais lançadas no Rio de Janeiro por bairro e região (2020–2023)



Fonte: Sinduscon/RJ. Apud Caixa Econômica Federal. Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha – FII PM: relatório de acompanhamento, 2º semestre de 2023. Rio de Janeiro: Caixa Econômica Federal, 2023.

A própria atuação do prefeito reforça essa diretriz. Em julho de 2021, Eduardo Paes participou do anúncio de um empreendimento residencial no bairro Santo Cristo, que projetava mais de 700 unidades habitacionais, enfatizando a prioridade em estimular lançamentos na região portuária. De acordo com as palavras do prefeito,

[...] Sempre focamos para que se tenham lançamentos residenciais aqui nessa região, queremos gente morando no Centro do Rio de Janeiro. Esse é um projeto que sempre dissemos que era viável e possível. Nós vamos priorizar essa região da cidade. Quem topa investir, fazer lançamento e comprar imóvel no Centro da cidade vai ter uma região valorizada pela Prefeitura (Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos, 2021).

Nesse cenário de retomada e de estímulo explícito à produção habitacional, a lógica dos Certificados de Potencial Adicional de Construção desempenha papel central. Como o Cepac residencial gera mais área edificável por título do que o destinado a usos não residenciais, o custo por metro quadrado adicional torna-se menor nos empreendimentos de moradia. Em termos práticos, o incorporador precisa de menos Certificados para construir o mesmo volume, o que torna o uso habitacional estruturalmente mais rentável. Esse incentivo contribui diretamente para a predominância dos lançamentos residenciais na região e para a consolidação do Porto Maravilha como nova centralidade de moradia promovida pelo poder público. (STROHER ET AL, 2025).

Essa nova etapa do projeto retoma, sob outras circunstâncias, a lógica analisada na seção anterior em que o planejamento urbano é conduzido por critérios de rentabilidade e promoção de investimentos. Como antes, o Estado atua como agente viabilizador da valorização fundiária, criando condições institucionais e fiscais para que o capital privado volte a investir na região. A cidade, mais uma vez, é concebida como ativo de rentabilidade, e o solo urbano, como suporte de novas operações financeiras e imobiliárias. Assim, a retomada recente da operação reafirma a continuidade de um modelo de gestão urbana que subordina o planejamento às dinâmicas de valorização do espaço e à reprodução do capital.

Dessa forma, a expansão da OUC para São Cristóvão e a prorrogação do prazo de vigência da operação configuram instrumentos fundamentais da estratégia de reativação, voltada a tornar o estoque de Cepacs novamente atrativo ao mercado e a conferir dinamismo ao modelo urbano-empresarial do projeto. Sendo assim, a incorporação de São Cristóvão aparece como extensão natural da zona portuária, reforçada por grandes investimentos em mobilidade urbana, como o Terminal Integrado Gentileza, na confluência entre as Avenidas Brasil e Francisco Bicalho. A conexão com VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), BRT (Bus Rapid Transit/ Ônibus de Trânsito Rápido), TransBrasil e linhas de ônibus, como destacou o secretário Jorge Arraes em reportagem do jornal O Globo (2023), tende a estimular a ocupação e atrair novos moradores para o bairro, alinhando a expansão territorial da operação à lógica de valorização imobiliária que orienta o projeto.

Para viabilizar esse movimento de expansão e garantir sua atratividade junto ao mercado, tornou-se necessário revisar e atualizar o conjunto de instrumentos urbanísticos e fiscais da operação. Diante disso, a LC nº 267/2023, ao mesmo tempo em que preserva dispositivos centrais da LC nº 101/2009 - como os Cepacs, que permanecem como eixo central do financiamento da operação (art. 36 e 37) -, introduz mudanças significativas em parâmetros construtivos e tributários, assim como cria novos mecanismos. Esse conjunto de medidas evidencia como a reestruturação territorial projetada para o bairro se apoia no protagonismo do setor privado, sustentado pela intervenção ativa do poder público na articulação dos interesses de valorização imobiliária.

No campo urbanístico, por exemplo, um dos eixos centrais da expansão é a flexibilização das normas de uso e ocupação do solo. A nova legislação dispensa as edificações residenciais e mistas de regras antes restritivas, como a taxa máxima de ocupação, o número mínimo de vagas de garagem e a obrigatoriedade de determinadas tipologias construtivas (art. 17-A, LC nº 267/2023). Essa abertura amplia a liberdade de projeto para incorporadoras e estimula o adensamento vertical, convertendo terrenos subutilizados em empreendimentos de maior rentabilidade.

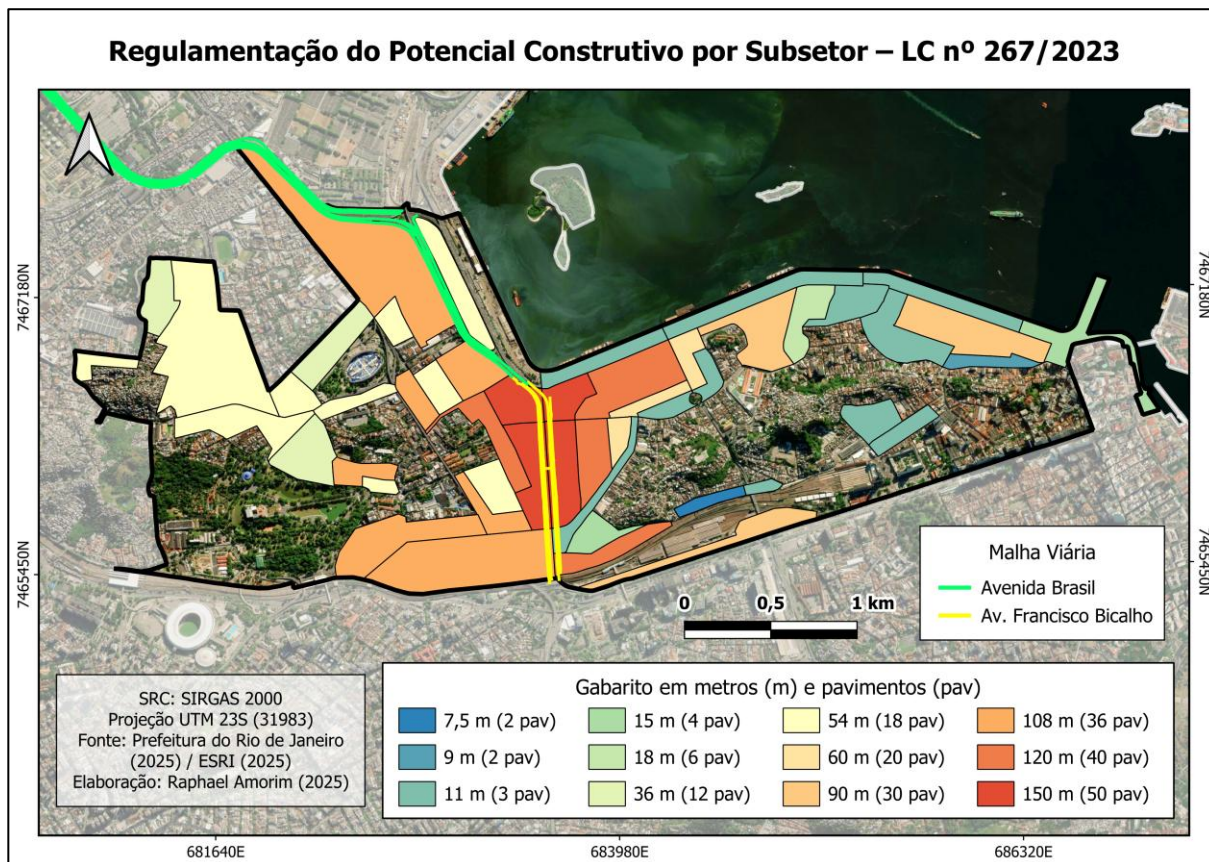
Em paralelo, o conjunto de incentivos fiscais ganha substância como mecanismo de estímulo direto ao investimento. A Lei nº 5.780/2014 já previa a remissão de créditos tributários de IPTU e TCL, bem como isenção de ITBI e ISS⁶ para empreendimentos habitacionais na área da OUC. A LC nº 267/2023, ao alterar essa legislação, condiciona a garantia desses benefícios à conclusão das novas unidades ou mudanças de uso em até cinco anos após a primeira licença de obras

(art. 2º e 3º, LC nº 267/2023, que acrescenta dispositivos aos arts. 4º e 5º da Lei nº 5.780/2014). Na prática, esses dispositivos aceleram o cronograma das construções, reduzindo riscos para incorporadoras e pressionando pela rápida colocação de imóveis no mercado.

Outra inovação significativa está nos instrumentos voltados à reestruturação fundiária. A LC nº 267/2023 introduz o parcelamento, edificação e utilização compulsória (art. 41-B a 41-E) e o reajuste de terrenos (art. 27-C), que permitem ao poder público pressionar proprietários de imóveis vazios ou subutilizados e, ao mesmo tempo, redesenhar grandes glebas mediante unificação de registros e redistribuição proporcional entre investidores. Além disso, imóveis em abandono ou com dívidas de IPTU podem ser arrecadados pelo município e destinados prioritariamente à habitação de interesse social (arts. 27-A e 27-B). Embora apresentados como garantias da função social da propriedade, esses instrumentos, na prática, funcionam como meios de liberar áreas ociosas e inseri-las em circuitos de valorização imobiliária.

A LC nº 267/2023 institui, ainda, a ampliação da área de aplicação dos Certificados de Potencial Adicional de Construção (Cepacs), acompanhada da manutenção dos gabaritos anteriormente definidos pela LC nº 101/2009 e da criação de novos parâmetros urbanísticos para as áreas de São Cristóvão incorporadas à OUC. Como mostra o Mapa 5, observa-se uma gradação clara entre as zonas de menor verticalização - restritas a 7,5 m ou 9 m (2 pavimentos) - e os setores estratégicos, que permitem edificações de até 150 m (50 pavimentos). Como se observa, de modo geral, o potencial construtivo médio projetado para São Cristóvão é superior ao da zona portuária, refletindo o papel do bairro como nova frente de adensamento e valorização dentro da operação. Essa diferenciação territorializa a atratividade dos investimentos, direcionando o adensamento mais intenso para trechos próximos aos eixos viários e às conexões de transporte, ao mesmo tempo em que preserva áreas de baixa altura em setores sensíveis, como entornos de patrimônio e zonas residenciais consolidadas.

Mapa 5 - Distribuição Espacial do Potencial Construtivo em São Cristóvão segundo a LC nº 267/2023



Fonte: Elaborado pelo autor.

Nesse arranjo, a Avenida Francisco Bicalho aparece como eixo estruturador. Ao longo dela, localizam-se os subsetores de maior altura permitida, configurando um corredor de verticalização que conecta a região portuária em requalificação ao território de São Cristóvão. Essa diretriz urbanística está diretamente relacionada à visão expressa no Masterplan⁷ promovido pela Caixa Econômica Federal em 2021, segundo o qual:

Um novo Plano Diretor de ocupação deverá considerar a Avenida Francisco Bicalho como o fio condutor - alimentador e distribuidor - das futuras transformações e intervenções em seu entorno imediato. Voltar a tê-la como porta de entrada e saída da cidade. Através dela, descortinar as diversas qualidades tanto a leste quanto a oeste. A Oeste o bairro imperial de São Cristóvão, seus parques, seus museus, sua vida de bairro. A Leste, a “em transformação” região portuária através do projeto do Porto Maravilha (Caixa Econômica Federal *et al.*, 2021, p. [não paginado]).

Dessa forma, a concentração de gabarito máximo nesse corredor não apenas induz a verticalização intensiva, mas também representa uma estratégia de expansão da operação, sinalizando a tendência de adentrar o território de São

⁷ Masterplan é uma ferramenta que possui a função de realizar o planejamento urbano de uma cidade ou bairro específico. É uma proposta do projeto global, em todos os aspectos significativos, implantação, programa, arquitetura, urbanização e paisagem (CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, 2023).

Cristóvão e integrá-lo à lógica de transformação em curso na região portuária. Ao instituir novos parâmetros construtivos nas áreas recentemente incorporadas, a legislação procura redefinir a organização interna do bairro, projetando o adensamento urbano como continuidade da frente portuária.

A concentrando dos maiores índices de verticalização ao longo dos corredores viários, como as avenidas Brasil e Francisco Bicalho, ganha contorno quando associada à distribuição da vacância habitacional em São Cristóvão. O cruzamento entre os parâmetros urbanísticos (mapa 5) e os dados do Censo 2022 (mapa 2) revela que justamente nas áreas onde a legislação permite edifícios a partir dos 108 metros encontram-se os setores censitários com as maiores taxas de domicílios não ocupados, no intervalo de 20% a 40%. Trata-se, portanto, de um plano de ativação de estoques de solo urbano sem função social que passam a ser convertidos em reserva para novos empreendimentos imobiliários.

A análise das diretrizes da expansão da OUC Porto Maravilha evidencia que São Cristóvão é incorporado a uma política urbana voltada à dinamização econômica da cidade. O planejamento assume um caráter estratégico, orientado pela atração de investimentos e pela valorização do território, reforçando a tendência de tratar o espaço como recurso de capital e instrumento de promoção da imagem urbana, em detrimento de seu papel como lugar de vida e sociabilidade.

Nessa perspectiva, o movimento de valorização territorial associado à operação pode ser compreendido à luz do conceito de gentrificação, entendido como o processo de transformação de áreas populares em espaços voltados às classes médias e médias-altas por meio de mudanças físicas, sociais e econômicas (Smith, 1987). Para o autor, a principal explicação desse fenômeno reside na teoria do rent gap, isto é, na diferença entre o valor real da terra - marcado pelo uso atual - e seu valor potencial sob um uso mais rentável. Quando essa lacuna se amplia, cria-se um incentivo econômico para que o capital promova a renovação urbana e capitalize a valorização gerada. Essa lógica esclarece o caso do Porto Maravilha, onde, conforme destaca Ribeiro (2018), o conjunto de intervenções planejadas conforma um verdadeiro corredor de valorização. Esse arranjo, orientado pela elevação dos valores fundiários e imobiliários, favorece processos de gentrificação em detrimento dos moradores originários, ao reconfigurar usos e expectativas de ocupação no território.

Sustentado por uma narrativa modernizadora e otimista quanto aos efeitos das intervenções, o discurso hegemônico produz um consenso simbólico que tende a ocultar seus potenciais impactos excludentes. A promessa de requalificação e dinamização econômica convive com o risco de substituição gradual do perfil de moradores, sobretudo diante dos contrastes revelados pelos dados demográficos. Em São Cristóvão, como supracitado, a renda média dos responsáveis pelos domicílios é inferior à média municipal, e a maioria da população foi identificada como não branca, o que reforça a vulnerabilidade econômica e racial frente ao processo de valorização imobiliária que se anuncia.

Esse movimento já se materializa em investimentos iniciais amparados pelos novos instrumentos legais da operação. Em 2025, foi anunciado pela construtora Cury o Residencial Cartola, primeiro empreendimento a aplicar as regras do Porto Maravilha em São Cristóvão, com cerca de mil unidades, beneficiado por isenção de ITBI e parâmetros urbanísticos mais flexíveis. Outro projeto, da mesma

construtora, prevê 1,7 mil apartamentos utilizando Cepacs para ampliar o gabarito construtivo e restaurar parcialmente galpões históricos (O GLOBO, 2025). Esses exemplos, noticiados pela imprensa local, indicam como a combinação de incentivos fiscais, potencial construtivo adicional e flexibilização do uso do solo começa a redefinir o mercado imobiliário do bairro.

Essa dinâmica imobiliária projetada para São Cristóvão insere-se no mesmo contexto identificado por Stroher et al. (2025) para a área central da cidade. Como apontam os autores, trata-se de um mercado voltado a segmentos de renda mais elevada, que não dialoga com as necessidades habitacionais da população tradicional, cujas condições financeiras são incompatíveis com as formas de financiamento e custos condominiais praticados, o que tende a ampliar as ameaças à permanência das populações de baixa renda - seja por meio de remoções diretas, seja pelo encarecimento progressivo dos imóveis e aluguéis. Segundo dados fornecidos pela Cury e estruturados pelos autores, os compradores dos imóveis da construtora possuem renda média de R\$ 16,5 mil mensais, o que evidencia a destinação voltada a um público de classe média alta e investidores.

Em São Cristóvão, os empreendimentos previstos pela OUC Porto Maravilha indicam o mesmo movimento, com projetos voltados ao mesmo perfil de comprador e de produto imobiliário, priorizando a valorização fundiária e a rentabilidade dos investimentos em detrimento do atendimento às necessidades habitacionais locais. Assim, o bairro tende a reproduzir a mesma lógica de mercantilização da moradia vigente na zona portuária, convertendo o espaço urbano em ativo financeiro e reforçando processos de gentrificação e substituição social.

A reconfiguração territorial projetada pela operação urbana, portanto, não ameaça apenas o tecido físico do bairro, mas também sua composição socioeconômica e identitária, abrindo espaço para dinâmicas de exclusão que historicamente acompanham as políticas de requalificação em São Cristóvão e no Rio de Janeiro de forma ampla. Assim, a transformação do bairro aponta para tendência à gentrificação, processo em estágio inicial, mas que aparenta potencial considerável.

As mudanças são incipientes, mas já indicam um movimento de reconfiguração urbana orientado pela lógica da valorização imobiliária, cujas consequências sociais poderão se manifestar gradualmente por meio de processos de remoção indireta de moradores tradicionais. Como visto, a expansão da operação, ao articular instrumentos legais e urbanísticos a um território historicamente vulnerável, projeta sobre São Cristóvão um novo ciclo de transformações que tende a redefinir o uso do solo e o perfil social do bairro, reforçando as contradições entre o discurso de revitalização e os riscos de aprofundamento da desigualdade urbana.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do tempo, as intervenções urbanas e as políticas públicas implementadas em São Cristóvão tenderam a refletir os interesses de grupos dominantes e de agentes vinculados à valorização imobiliária, reproduzindo um padrão histórico de gestão do território voltado à manutenção das hierarquias socioespaciais e à reprodução do capital. Conforme exposto, em diferentes períodos, as ações estatais privilegiaram a modernização funcional e o incremento da rentabilidade urbana, muitas vezes, em detrimento das reais necessidades das classes trabalhadoras e dos grupos socialmente vulnerabilizados. Assim, a expansão do projeto Porto Maravilha para o bairro não rompe com seu passado, mas o prolonga sob novas formas e instrumentos, reafirmando continuidades entre as políticas de outrora e as atuais dinâmicas de mercado.

Nesse sentido, a análise realizada demonstra que a incorporação de São Cristóvão à Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha constitui o desdobramento de um padrão de planejamento urbano que historicamente direciona transformações conforme os imperativos de valorização territorial. A articulação entre flexibilização urbanística, incentivos fiscais e ampliação do potencial construtivo revela que o bairro é reposicionado como fronteira de expansão do mercado imobiliário, reforçando os mecanismos de financeirização do espaço urbano observados desde a implementação original da operação. Assim, os instrumentos mobilizados pelo poder público reforçam a orientação empresarial do urbanismo contemporâneo no Rio de Janeiro, em que políticas de requalificação se convertem em motores de dinamização econômica e estímulos à circulação do capital.

A partir da leitura integrada do percurso histórico, dos dados socioeconômicos e das diretrizes da LC nº 267/2023, evidencia-se que os efeitos da expansão projetada tendem a incidir sobre um território marcado pela coexistência de desigualdades estruturais e fragmentação urbana. O cruzamento entre áreas de alta vacância, predominância de imóveis públicos e novos parâmetros de verticalização indica que as transformações futuras poderão reconfigurar profundamente o uso do solo, sobretudo em setores caracterizados por vulnerabilidade social. Tal cenário sugere que, embora a operação se apresente sob o discurso da modernização e da revitalização, seus resultados podem ameaçar a permanência de moradores tradicionais e intensificar dinâmicas de substituição social, ainda que sob formas indiretas e graduais.

Dessa forma, a contribuição do estudo consiste em evidenciar que a expansão da OUC Porto Maravilha para São Cristóvão não deve ser compreendida apenas como uma mudança normativa ou territorial, mas como um processo articulado a uma longa trajetória de intervenções estatais que orientam a cidade segundo lógicas de mercado. Ao examinar a operação a partir do entrelaçamento entre história urbana, estrutura fundiária, vulnerabilidades socioespaciais e instrumentos legais, buscou-se evidenciar as continuidades que sustentam a produção contemporânea do espaço no Rio de Janeiro e chamar atenção para os desafios impostos à efetivação da função social da propriedade. Nesse sentido, reafirma-se a necessidade de políticas urbanas que privilegiem o interesse público e a justiça socioespacial, pois, do contrário, as transformações anunciadas tendem a aprofundar desigualdades já enraizadas no território.

From neighborhood to financial asset: São Cristóvão under the expansion of the Porto Maravilha Urban Partnership Operation

ABSTRACT

The article analyzes the expansion of the Porto Maravilha Urban Partnership Operation (UPO) to the neighborhood of São Cristóvão, approved by Complementary Law No. 267/2023, placing it within the context of recent urban and political transformations in Rio de Janeiro. From a critical perspective, the study articulates the concepts of financialization of urban space, entrepreneurial urbanism, urban entrepreneurship, and land and real estate valorization, aiming to understand how the State acts as a mediator of territorial valorization and a promoter of urban profitability. The analysis shows that the expansion of the operation is part of a strategy to reactivate the real estate market and attract private investments, subordinating urban planning to the dynamics of capital. It is argued that the neighborhood, historically marked by social contrasts and unequal land use, becomes the target of a new cycle of restructuring that tends to reproduce gentrification dynamics, threatening the social function of property and the permanence of traditional residents. It is concluded that the operation expresses the continuity of a model of urban governance that converts the territory into a financial asset, reinforcing the commodification of space and the selectivity of urban policies in Rio de Janeiro.

KEYWORDS: Urban Partnership Operation; Porto Maravilha; São Cristóvão; Urban Financialization; Urban Planning.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. 3 ed. Rio de Janeiro: IPLAN-Rio, 1997.

BENCHIMOL, Jaime Larry. *Pereira Passos: um Haussmann tropical: A renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX*. 1. ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Turismo e Esportes, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, Divisão de Editoração, 1992.

BORELLI, Ana. *São Cristovão: bairro imperial*. 1. ed. Rio de Janeiro: Tix Editora, 2021.

BRASIL. Lei 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. *Diário Oficial da União*: seção 1, Brasília, DF, 11 jul. 2001. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 13 ago. 2025.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL. *Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha – FII PM: relatório de acompanhamento, 2º semestre de 2023*. Rio de Janeiro: Caixa Econômica Federal, 2023. Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/fundos-investimento/imobiliarios/fundo-de-investimento-imobiliario-porto-maravilha/saibamais/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 20 ago. 2025.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL; VINCI REAL ESTATE; RAF ARQUITETURA & URBANISMO; CONEN INFRAESTRUTURA URBANA; R.E.M. MARKETING. *Masterplan Porto Maravilha*. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.caixa.gov.br/fundos-investimento/imobiliarios/fundo-de-investimento-imobiliario-porto-maravilha/saibamais/Paginas/default.aspx>. Acesso em: 24 ago. 2025.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Vereadores questionam prefeitura sobre expansão da OUC do Porto para São Cristóvão. Rio de Janeiro, 26 set. 2023a. Disponível em: <https://www.camara.rio/comunicacao/noticias/1768-vereadores-questionam-prefeitura-so-bre-expansao-da-ouc-do-porto-para-sao-cristovao>. Acesso em: 18 ago. 2025.

CÂMARA MUNICIPAL DO RIO DE JANEIRO. Aprovada expansão da Operação Urbana Consorciada do Porto Maravilha para São Cristóvão. Rio de Janeiro, 14 nov. 2023b. Disponível em: <https://www.camara.rio/comunicacao/noticias/1880-aprovada-expansao-da-operacao-urbana-consorciada-do-porto-maravilha-para-sao-cristovao>. Acesso em: 18 ago. 2025.

CASTELLS, Manuel; BORJA, Jordi. As cidades como atores políticos. Tradução de Omar Ribeiro Thomaz. Novos Estudos - CEBRAP, n. 45, p. 152–166, jul. 1996.

CARVALHO, Carlos Delgado de. História da cidade do Rio de Janeiro. 2 ed. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Departamento Geral de Documentação e Informação Cultural, 1990.

COMPANHIA CARIOCA DE PARCERIAS E INVESTIMENTOS. Prefeitura anuncia novo empreendimento residencial no Porto Maravilha. Rio de Janeiro, 2021. Disponível em: <https://www.ccpa.rio/noticias/16327/>. Acesso em: 19 ago. 2025.

FREITAS, Viviani de Moraes. Das trevas às luzes?: transformações de uso e propostas de reestruturação do bairro de São Cristóvão no Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro: IPUR - Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2003, 227 p. Disponível em: <https://www.yumpu.com/pt/document/view/14575785/das-trevas-as-luzes-transformacoes-de-ippur-ufrrj>. Acesso em: 19 ago. 2025.

GIANNELLA, Letícia de Carvalho. A produção histórica do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro e o projeto Porto Maravilha. Espaço e Economia [Online], 3 | 2013. DOI: <https://doi.org/10.4000/espacoeconomia.445>. Disponível em: <https://journals.openedition.org/espacoeconomia/445?lang=en>. Acesso em: 9 out. 2025.

GIANNELLA, Letícia de Carvalho. Financeirização e produção do espaço urbano no Porto Maravilha, Rio de Janeiro/RJ: neoliberalismo às avessas? In: Anais do XVIII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, 2019. ISSN 1984-8781. Disponível em: <http://anpur.org.br/xviii-enapur/anais>. Acesso em: 7 nov. 2025.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço. 2ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo Demográfico 2022: agregados por setores censitários. Rio de Janeiro: IBGE, 2023. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/populacao/22827-censo-demografico-2022.html?=&t=downloads>. Acesso em: 7 set.. 2025.

LAMEGO, Alberto Ribeiro. O homem e a Guanabara. 2. ed. Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia / Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1964.

MONTEIRO, João Carlos Carvalhaes dos Santos. Turistificação e regeneração urbana: o caso do projeto Porto Maravilha na zona portuária do Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. [S. l.], v. 25, n. 1, 2023. DOI: 10.22296/2317-1529.rbeur.202303. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/7154/5509>. Acesso em: 31. jun 2025.

MOREIRA, Fernando Diniz. Urbanismo e modernidade: reflexões em torno do Plano Agache para o Rio de Janeiro. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, [S. l.], v. 9, n. 2, p. 95, 2007. DOI: 10.22296/2317-1529.2007v9n2p95. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/184/168>. Acesso em: 26 mai. 2025.

O GLOBO. São Cristóvão terá mesmas regras do Porto Maravilha para atrair novos moradores. Rio de Janeiro, 10 ago. 2023. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/08/10sao-cristovao-tera-mesmas-regras-do-porto-maravilha-para-atrair-novos-moradores.ghml>. Acesso em: 19 ago. 2025.

O GLOBO. Revitalização da zona portuária avança para São Cristóvão: novo empreendimento terá mil apartamentos. Rio de Janeiro, 18 ago. 2025. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2025/08/18/revitalizacao-da-zona-portuaria-avanca-para-sao-cristovao-novo-empreendimento-tera-mil-apartamentos.ghml>. Acesso em: 11 nov. 2025.

RIBEIRO, Tarcyla Fidalgo. Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil. *Revista de Direito da Cidade*, Rio de Janeiro, v. 10, n. 3, p. 1334-1356, set./dez. 2018. DOI: 10.12957/rdc.2018.31328. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/rdc/article/view/31328>. Acesso em: 9 nov. 2025.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Estação da Leopoldina vai ser restaurada, ganhar habitações, centro de convenções e Fábrica do Samba. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio, [2024?]. Disponível em: <https://prefeitura.rio/cidade/estacao-da-leopoldina-vai-ser-restaurada-ganhar-habitacoes-centro-de-convencoes-e-fabrica-do-samba/>. Acesso em: 9 nov. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 24, de 19 de novembro de 1993. Estabelece parâmetros para as condições de uso e ocupação do solo para a área que compreende os bairros de São Cristóvão, Mangueira e Benfica, na UEP nº 5. *Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro: Poder Legislativo*, Rio de Janeiro, 23 nov. 1993. Disponível em: <https://e.camara.rj.gov.br/Arquivo/Documents/legislacao/html/C241993.html>. Acesso em: 13 ago. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009. Institui a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e estabelece parâmetros de uso e ocupação do solo e instrumentos de gestão e financiamento da operação. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro: Poder Executivo, Rio de Janeiro, 24 nov. 2009a. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/10348033358c05b10325681f0062ca30/b39b005f9fdb3d8032577220075c7d5?OpenDocument>. Acesso em: 13 ago. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 102, de 23 de novembro de 2009. Cria a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro – CDURP e dá outras providências. Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009b. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/Apl/Legislativos/contlei.nsf/2ed241833abd7a5b8325787100687ecc/e1cbbdd8d118e66032577220075c7dc?OpenDocument>. Acesso em: 22 nov. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei nº 5.780, de 22 de julho de 2014. Institui incentivos e benefícios fiscais para incremento da produção habitacional na Área de Especial Interesse Urbanístico – AEIU do Porto do Rio de Janeiro. Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2014. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/Apl/Legislativos/contlei.nsf/3f9398ab330dbab883256d6b0050f039/b87d01322fab630b83257d1e00446da8?OpenDocument>. Acesso em: 9 nov. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Mensagem nº 84, de 8 de agosto de 2023. Encaminha o Projeto de Lei Complementar nº 129/2023, que altera a Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009, para expandir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2023a. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro2124.nsf/542165193522fc950325863200569254/bfa795bc259be56203258a04006ccade?OpenDocument>. Acesso em: 18 ago. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Projeto de Lei Complementar nº 129, de 2023. Altera a Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009, para expandir a Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro, e dá outras providências. Rio de Janeiro: Câmara Municipal, 2023b. Disponível em: <https://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro2124.nsf/d305f3c25ec55a360325863200569353/7ade9ca7709b487a03258a04006d1503?OpenDocument>. Acesso em: 18 ago. 2025.

RIO DE JANEIRO (Município). Lei Complementar nº 267, de 19 de outubro de 2023. Altera a Lei Complementar nº 101, de 23 de novembro de 2009, para incluir novas áreas na Operação Urbana Consorciada da Região do Porto do Rio e redefinir parâmetros urbanísticos. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro:

Poder Executivo, Rio de Janeiro, 20 out. 2023c. Disponível em: <https://aplicnt.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/a99e317akm9cfec383032568620071f5d2/50793cf7213d2f7e03258a7c0073168d?OpenDocument>. Acesso em 12 ago. 2025.

RIO DE JANEIRO. Secretaria Municipal de Planejamento Urbano. Rio de Janeiro. Planos de Estruturação Urbana. 2013. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4481466>. Acesso em 26 mai. 2025.

ROLNIK, Raquel. Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças. 2. ed. São Paulo: Boitempo, 2019.

SANTOS, Francisco Agenor de Noronha. Anotações de Noronha Santos à introdução das Memórias. In: SANTOS, Luís Gonçalves dos. Memórias para servir à história do reino do Brasil: divididas em três épocas da felicidade, honra, e glória; escritas na corte do Rio de Janeiro no ano de 1821. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2013. 562 p. – (Edições Senado Federal; v. 180).

SANTOS JUNIOR, Orlando; WERNECK, Mariana; NOVAES, Patrícia Ramos. Contradições do experimento neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. Revista de Urbanismo, Santiago, n. 42, p. 1-16, 2020. DOI: 10.5354/0717-5051.2019.54265. Disponível em: https://www.scielo.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-50512020000100102. Acesso em 15 ago. 2025.

SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO. Transparência Ativa - Portal de Imóveis da União. Brasília, Brasil: SPU, [s.d.]. Disponível em: <https://qlik-publico.paineis.gov.br/extensions/transparencia-ativa/transparencia-ativa.html>. Acesso em: 2 jul. 2025.

SMITH, Neil. Gentrification and the rent gap. Annals of the Association of American Geographers, Washington, v. 77, n. 3, p. 462-465, set. 1987. Disponível em: <https://www.jstor.org/stable/2563279>. Acesso em: 9 nov. 2025.

STROHER, Laisa Eleonora Marostica; JAENISCH, Samuel Thomas; MANDUCA, Henrique Heffer da Costa; AGUIAR, Cayo David Silva de; FERREIRA, Beatriz de Souza. A disputa pela área central do Rio de Janeiro pós-2020: coalizões, conflitos e produção do espaço. In: Anais do XXI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ENANPUR, Belém: ANPUR, 2025. ISSN 1984-8781. Disponível em: <https://editorarealize.com.br/artigo/visualizar/122800>. Acesso em: 11 nov. 2025.

VOLOCHKO, Danilo. A moradia como negócio e a valorização do espaço urbano metropolitano. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; VOLOCHKO, Danilo; ALVAREZ, Isabel Pinto (Orgs.). A cidade como negócio. São Paulo: Contexto, 2015. p. 97-120.

WERNECK, Mariana. Habitação social no Porto Maravilha: cadê? Observatório das Metrópoles, 2017. Disponível em:
<https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/habitacao-social-do-porto-maravilha-cade/>. Acesso em: 8 nov. 2025.

WERNECK, Mariana; NOVAES, Patrícia Ramos; SANTOS JUNIOR, Orlando. (2018). A estagnação imobiliária e a crise do Porto Maravilha. Observatório das Metrópoles. Disponível em:
<http://observatoriodasmetrolopes.net.br/wp/estagnacao-imobiliaria-e-crise-do-porto-maravilha/>. Acesso em: 12 ago. 2025.

Recebido: 09 out. 2025.

Aprovado: 15 nov. 2025.

DOI: 10.3895/rbpd.v15n1.21199

Como citar: RAMOS, R. A.; SOARES, J. S. Do bairro ao ativo financeiro: São Cristóvão sob o avanço da Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha. **R. Bras. Planej. Desenv.** Curitiba, v. 15, n. 01, p. 281-309, jan./abr. 2026. Disponível em: <<https://periodicos.utfpr.edu.br/rbpd>>. Acesso em: XXX.

Correspondência:

Raphael Amorim Ramos

R. André Cavalcanti, 106 - Centro, Rio de Janeiro - RJ

Direito autoral: Este artigo está licenciado sob os termos da Licença Creative Commons-Atribuição 4.0 Internacional.

