



EIXO TEMÁTICO:

- | | | |
|--|---|--|
| <input type="checkbox"/> Ambiente e Sustentabilidade | <input type="checkbox"/> Crítica, Documentação e Reflexão | <input type="checkbox"/> Espaço Público e Cidadania |
| <input checked="" type="checkbox"/> Habitação e Direito à Cidade | <input type="checkbox"/> Infraestrutura e Mobilidade | <input type="checkbox"/> Novos processos e novas tecnologias |
| <input type="checkbox"/> Patrimônio, Cultura e Identidade | | |

Limpezas Urbanísticas na Cidade do Rio de Janeiro: Novas vias, Desapropriações e Remoções

Cleaning Urbanistic in Rio de Janeiro City: New routes, Expropriation and Removals

Limpieza urbanística en Río de Janeiro: Nuevos enfoques, Expropiación y Mudanzas

NACIF, Cristina Lontra (1);

COSTA, Angel (2);

PORCINO, Livia (3)

(1) Professora Doutora, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, RJ, Brasil; email: clnacif@globbo.com

(2) Graduanda, bolsista FAPERJ, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, RJ, Brasil; email: angelcosta@id.uff.br

(3) Graduanda, bolsista PIBIC UFF, Universidade Federal Fluminense, UFF, Niterói, RJ, Brasil; email: liv_ia@hotmail.com



Limpezas Urbanísticas na Cidade do Rio de Janeiro: Novas vias, Desapropriações e Remoções

Cleaning Urbanistic in Rio de Janeiro City: New routes, Expropriation and Removals

Limpieza urbanística en Río de Janeiro: Nuevos enfoques, Expropiación y Mudanzas

RESUMO

O artigo dá continuidade ao mapeamento feito em 2012 com apoio nas pesquisas realizadas no âmbito do LABELLEGAL - Laboratório de Estudos da Legislação Urbanística, vinculado ao Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Já naquela época, constatamos o caráter intencional da Prefeitura em atingir áreas de assentamentos informais, introduzindo dolorosos processos de deslocamentos compulsórios resultantes de desapropriações e de remoções, sem garantia de manutenção das estruturas sociais e ocupacionais para os moradores atingidos. Com a proximidade dos grandes eventos, se intensificam essas ações, já que a cidade está passando por um processo de expressivas intervenções urbanísticas e, ao mesmo tempo, de expressivas "limpezas" urbanísticas. Os corredores TransOlimpico, TransOeste, TransCarioca, TransBrasil, e o projeto Porto Maravilha, assim como a demolição da Perimetral estão sendo motivo de comemoração da administração Eduardo Paes – PMDB, mas também de muita insatisfação por parte dos moradores e usuários da cidade, pois estão passando por transtornos causados pelas obras, que vão, desde engarrafamentos e mudanças nos percursos dos ônibus, até as desapropriações e remoções de favelas.

PALAVRAS-CHAVES: Desapropriação, Remoção, Gentrificação, Cidade do Rio de Janeiro

ABSTRACT

The article continues the mapping in 2012 supported in research conducted under the LABELLEGAL - Laboratory for the Study of Urban Law, linked to the Department of Urban Planning, School of Architecture and Urbanism at the Universidade Federal Fluminense. Even then, we find the intentional character of the City in reaching areas of informal settlements, painful process of introducing compulsory displacements expropriations and removals without warranty of maintaining social and occupational structures for the affected residents. With the proximity of major events, intensify these actions, since the city is undergoing a process of significant urban interventions and at the same time expressive "cleanings" urban. The TransOlimpico, TransOeste, TransCarioca, TransBrasil, and the project Marvelous Port corridors, as well as the demolition of the Perimeter are cause for celebration administration Eduardo Paes - PMDB, but also a lot of dissatisfaction among residents and users of the city, because they are going inconvenience caused by the works, ranging from traffic jams and changes in the bus routes until the expropriation and removal of slums.

KEY-WORDS: Expropriation , Removal , Gentrification , Rio de Janeiro City

RESUMEN

El artículo continúa el mapeo realizado en 2012 con el apoyo en la investigación llevada a cabo bajo la LABELLEGAL - Laboratorio para el Estudio del Derecho Urbanístico, vinculado al Departamento de Urbanismo de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Federal Fluminense. Aun así, nos encontramos con el carácter intencional de la Ciudad en llegar a las zonas de los asentamientos informales, doloroso proceso de introducción de desplazamientos expropiaciones y la absorción obligatoria, sin garantía de mantenimiento de estructuras sociales y laborales para los residentes afectados. Con la proximidad de los grandes eventos, intensificar estas acciones, ya que la ciudad está experimentando un proceso de intervenciones urbanas importantes y al mismo tiempo "limpiezas" expresivos urbano. El TransOlimpico, TransOeste, TransCarioca, Transbrasil, y los corredores de puertos maravillosos proyectos, así como la demolición de la Perimetral son causa para la administración

celebración Eduardo Paes - PMDB, sino también un gran descontento entre los residentes y usuarios de la ciudad, ya que se van molestias causadas por las obras, que van desde los atascos de tráfico y los cambios en las rutas de autobús hasta la expropiación y la eliminación de los tugurios.

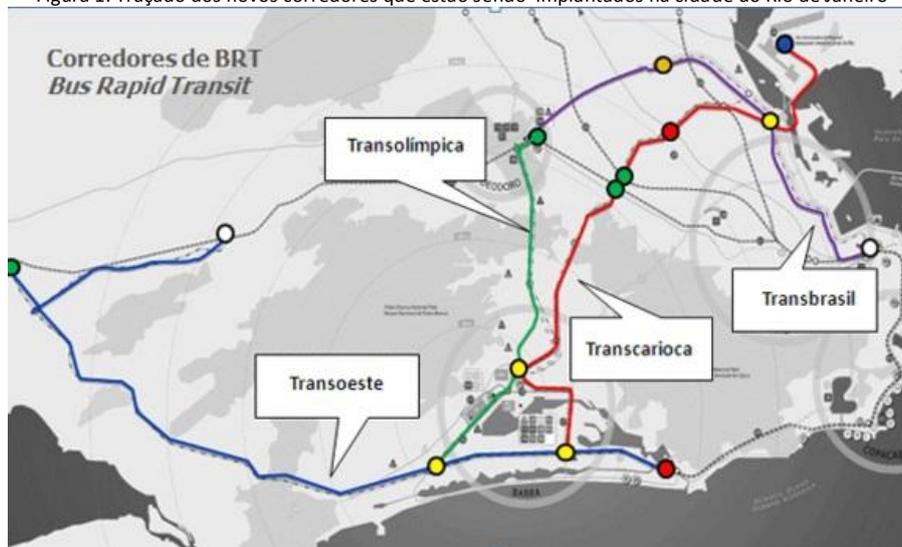
PALABRAS-CLAVE: Expropiación, Remoción, gentrificación, Río de Janeiro

1 INTRODUÇÃO

A Cidade do Rio de Janeiro está passando por um processo de expressivas intervenções urbanísticas e, ao mesmo tempo, de expressivas “limpezas” urbanísticas. A implantação dos corredores TransOlimpico, TransOeste, TransCarioca, TransBrasil, do projeto Porto Maravilha, assim como a demolição da Perimetral estão sendo motivo de comemoração por parte dos representantes do poder político municipal, mas também de muita insatisfação por parte dos moradores e usuários da cidade. Os transtornos causados pelas obras vão desde engarrafamentos, mudanças nos percursos dos ônibus, até desapropriações e remoções de favelas.

Com a finalidade de investigar as áreas atingidas por tais intervenções, realizamos pesquisa nos Diários Oficiais do Rio de Janeiro identificando os decretos de desapropriação expedidos pelo Prefeito Eduardo Paes nos anos recentes. A partir daí realizou-se um mapeamento dos imóveis afetados (total ou parcialmente). Os resultados revelaram que somente no ano de 2013 foram expedidos 87 decretos para fins de desapropriação de diversos imóveis “necessários” à implantação das diferentes intervenções, sendo 34,5% destes relacionados à Transolímpica e 4,6% associados à TransBrasil (que faz ligação com o VLT que será implementado no Porto Maravilha). Além destes, 24,14% referem-se à Transcarioca e 17,23% a outras desapropriações não especificadas.

Figura 1: Traçado dos novos corredores que estão sendo implantados na cidade do Rio de Janeiro



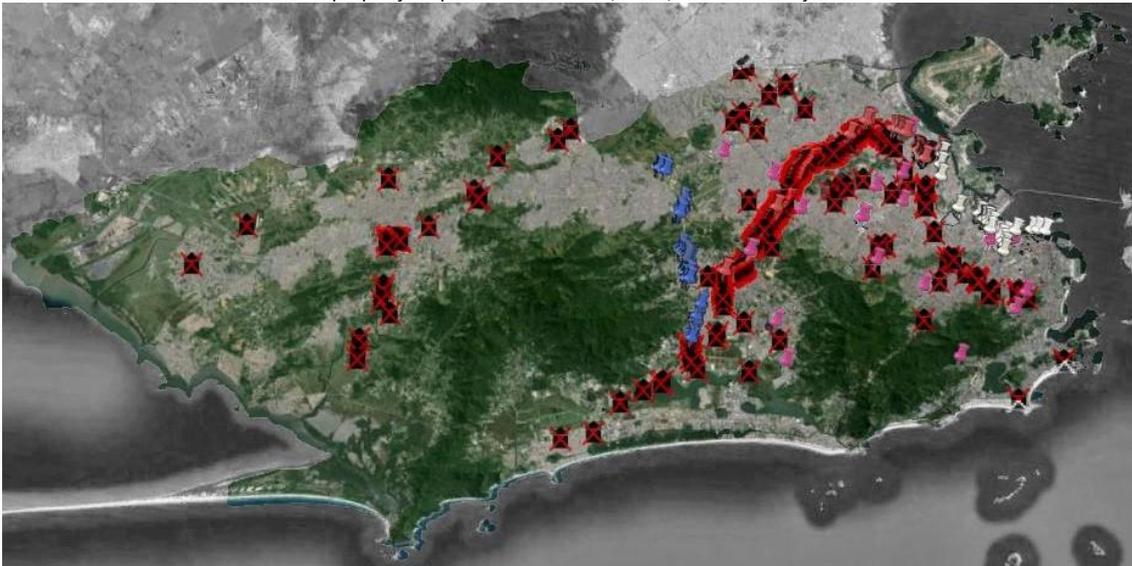
Fonte: <http://www.caurj.org.br/?p=11223>

O artigo em questão dá continuidade ao mapeamento feito por Lucas Faulhaber em 2012, com apoio nas pesquisas realizadas no âmbito do LABLEGAL - Laboratório de Estudos da Legislação Urbanística, vinculado ao Departamento de Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense. Já naquela época constatamos o caráter intencional de atingir assentamentos informais e famílias socialmente fragilizadas.

Abaixo podemos verificar o resultado da pesquisa para os anos de 2012 e 2013 dos decretos expedidos para fins de desapropriações segundo as respectivas motivações oficialmente definidas.

Figura 2: Desapropriações segundo motivação de 2009 a 2013.

Legenda: Azul, desapropriações para a TransOlimpica; Branco, desapropriações para a TransBrasil e Porto Maravilha; Vermelho: desapropriações para a TransCarioca; Rosa, outras motivações.



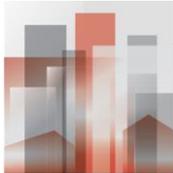
Fonte: Faulhaber (2012) complementado pelas autoras

A seguir discorreremos sobre as áreas atingidas por cada uma das intervenções estruturantes no Rio de Janeiro: TransCarioca, TransOlimpica; TransBrasil, Porto Maravilha e TransOeste, além de um quadro resumo contendo o custo estimado, extensão e bairros cortados pelos diferentes corredores TRANS.

Tabela 1: Bairros que serão diretamente afetados pelas novas vias, extensão e custo das obras.

Corredor	Custo Estimado	Extensão	Bairros cortados
BRT TransCarioca	1.833,60 Bilhões	39 km	Barra da Tijuca, Curicica, Cidade de Deus, Ilha do Governador, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Penha, Olaria e Ramos.
BRT TransOlimpica	2,3 Bilhões	26 km	Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes, Camorim, Curicica, Taquara, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro.
BRT TransOeste	770 Milhões	56 km	Barra da Tijuca, Santa Cruz, Campo Grande, Paciência, Sepetiba, Inhoaíba, Cosmos, Guaratiba e Recreio dos Bandeirantes.
BRT TransBrasil	1,13 Bilhões	32 km	Centro, Caju, São Cristóvão, Bonsucesso, Ramos, Penha, Penha Circular, Jardim América, Irajá e Guadalupe.
VL Porto Maravilha	1,164 Bilhões	28 km	Santo Cristo, Gamboa, Saúde, Cidade Nova, Centro.

Fonte: Disponível em <<http://www.cidadeolimpica.com.br/areas/transportes/>>. Acesso em: 10 de abril de 2014



2 DESAPROPRIAÇÕES E TRANSOLÍMPICA

A Transolímpica está entre os compromissos assumidos pela Prefeitura com o Comitê Olímpico Internacional (COI) e prevê a duplicação de importantes vias, como a Avenida Salvador Allende e as estradas de Curicica e do Guerenguê, bem como a abertura de novos caminhos entre o Maciço da Pedra Branca com a construção de quatro túneis e novas vias. O corredor seguirá o modelo de outros dois em construção (o TransOeste e o TransCarioca) com vias de três pistas, cada. A nova via cortará os bairros da Barra, Recreio dos Bandeirantes, Camorim, Curicica, Taquara, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Vila Militar e Deodoro.

O mapeamento dos decretos de desapropriação, conforme a figura 3 revelou que o traçado desta via em alguns trechos, entre muitas possibilidades atingiu “em cheio” várias favelas. Assim, Vila Autódromo, Asa Branca, Abadianas, Vila Calmete, Vila União de Curicica, Parque Dois Irmãos, Antiga Creche, Vale do Ipê, Vila Arco Íris, Campo da Paz, Parque das Palmeiras, Loteamento São Sebastião e outras duas favelas, cujos nomes não estão cadastrados pela prefeitura, estão sujeitas à remoção. É importante registrar que não tivemos acesso ao número total de famílias removidas ou indenizadas nestas áreas.

Figura 3: Em azul os imóveis desapropriados e em verde as favelas afetadas para a implantação da TransOlímpica.



Fonte: Mapa realizado pelas autoras, 2014.



No caso da Vila Autódromo, na visita realizada no dia 05 de abril de 2014, identificamos a adoção de estratégia similar com a utilizada nas remoções do Jardim Edith, nos anos 90, pela Empresa Municipal de Urbanização (EMURB) de São Paulo:

Para derrubar um barraco, os tratores precisavam passar rente aos outros. Os riscos de ter seu barraco derrubado ‘acidentalmente’, o entulho entre as casas, a saída dos familiares e amigos e o medo de ser ‘o próximo’ faziam que uma parte dos favelados aceitasse logo a oferta da prefeitura e deixasse o local. (FIX, 2005, p. 47)

A prefeitura do Rio de Janeiro deseja remover os moradores da favela para poder realizar o trecho da obra o mais rápido possível, e, para isso oferece dois tipos de auxílios aos moradores da comunidade: o primeiro é a remoção para o chamado “Parque Carioca”, conjunto habitacional construído na Estrada dos Bandeirantes, em Curicica, que obedece aos padrões do programa federal “Minha Casa Minha Vida”; o segundo é a indenização.

A prefeitura agiu politicamente e jogou para dividir os moradores da Vila Autódromo. Ela usou o que tem de mais perverso, que é a agonia das pessoas. Falou ‘ou você sai agora ou você sai depois com menos direitos’. Esse posicionamento perverso e covarde levou a conflitos entre os moradores, propositalmente. Isso é uma disputa política por um projeto de cidade. E o lamentável para mim não é a prefeitura agir desse jeito – o que já esperávamos –, mas ter o defensor geral Nilson Bruno ao lado disso foi o que nos surpreendeu. (Deputado Marcelo Freixo em audiência pública sobre política de remoções e o papel da Defensoria Pública, realizada pela Comissão de Defesa dos Direitos Humanos e Cidadania da ALERJ, Rio de Janeiro, 11/04/2014. Disponível em:
<<https://www.facebook.com/MarceloFreixoPsol/photos/a.397084743665121.99337.128416167198648/735606203146305/?type=1&theater>>).

O cenário atual da favela é o de fragmentação de opiniões por parte dos moradores. Há diversas famílias que habitam residências de 20 m² ou menos em uma situação bastante precária. Para esse grupo a possibilidade de receber um apartamento no “Parque Carioca” é bem aceita. Em contrapartida, a comunidade também apresenta residências que destoam da maioria e chegam a ter mais de 150 m². Para estas famílias, a ideia de um apartamento no Parque Carioca não é interessante e a preferência é a permanência na comunidade ou uma indenização justa que leve em consideração o real tamanho do lote. Há ainda os moradores com fortes vínculos afetivos que se estabilizaram na comunidade, e mesmo com baixa renda e grande dificuldade de inserção neste contexto optaram pela permanência na comunidade.

Em março de 2014, a prefeitura começou a derrubar as casas dos que aceitaram mudar para o conjunto habitacional, sem apresentar um plano urbanístico para os cerca de 400 moradores que querem permanecer na comunidade. Com isso, todos os que optaram por ficar, incluindo crianças e idosos, terão que conviver com os escombros das construções demolidas e sem perspectiva de urbanização do local, como mostram as figura 4 e 5.

Figuras 4 e 5: Demolições na Vila Autódromo.



Fonte: Arquivo das autoras, 2014.

Durante o reconhecimento de campo, um morador de 42 anos que integra o grupo que tenta resistir nos questionou: “Eles (operários da prefeitura) derrubaram a casa de um lado, já mexeu com a estrutura da minha, derrubaram do outro e piorou a situação, vão derrubar a de trás. O que eu faço?”.

Outras situações são a dos inquilinos e a dos comerciantes. Os primeiros, por não serem proprietários não recebem auxílio da Prefeitura e são “condenados” a migrar para outras áreas. No segundo caso a preocupação dos moradores não é só em relação à moradia, mas também com a necessidade de um espaço para remontar seu “negócio”, única fonte de renda.

3 PROJETO PORTO MARAVILHA

Dar determinada imagem à cidade através da organização de espaços espetaculares se tornou um meio de atrair capital e pessoas (de tipo certo) num período (que começou em 1973) de competição interurbana e de empreendimentos intensificados. (FIX, apud HARVEY, p. 122.)

Nesse mesmo contexto de transformações espetaculares que vem incidindo sobre a cidade não podemos deixar de registrar o Projeto Porto Maravilha um programa de revitalização e requalificação da "Zona Portuária" da cidade (Caju, Gamboa, Saúde e Santo Cristo). A operação urbana abrange uma área de cinco milhões de m², que tem como limites as Avenidas Presidente Vargas, Rodrigues Alves, Rio Branco e Francisco Bicalho. A previsão da Prefeitura é que a região seja transformada até 2016.

Para promover os investimentos privados nesta região, a área foi demarcada como de especial interesse urbanístico e, por meio da Lei Complementar 101/2009 foi estabelecida uma operação urbana consorciada, na qual diversos serviços - antes de responsabilidade do Estado - agora estão concedidos ao consórcio Porto Novo, formado pelas empresas OAS, Odebrecht e Carioca. Uma companhia pública (CDURP) de administração e orçamento autônomo, muito semelhante a uma empresa gestora privada, é coordenadora deste novo arranjo institucional.

O Estado transforma-se, assim, no principal ‘sócio’ da iniciativa privada na renovação urbana de algumas áreas, funcionando como um grande empreendedor imobiliário. O poder público é quem realiza os investimentos iniciais do empreendimento, como a instalação da chamada ‘âncora (ou ‘motor’) da Operação Urbana: uma obra que seja capaz de incentivar o investidor imobiliário a atuar na região. Os riscos de prejuízos para o Estado são altos e o reembolso, se vier, é apenas a longo prazo. Para o setor privado, ao contrário, as possibilidades de lucros são ampliadas e os riscos, diminuídos. (FIX, 2005, p. 117)

Como principais elementos para viabilizar o projeto estão a demolição do Elevado da Perimetral, a transformação da atual Avenida Rodrigues Alves em via expressa, a construção

da via Binário do Porto - que cortará toda a região da altura da Praça Mauá até a Rodoviária Novo Rio - além da requalificação de 70 km de vias, reconstrução de 700 km de redes de infraestrutura urbana (água, esgoto, iluminação, drenagem e telecomunicações) e implementação de 17 km de ciclovias.

A “destruição” total da perimetral envolverá uma altíssima soma de recursos. Só a demolição do primeiro trecho da via apresentou um custo estimado em mais de um bilhão de reais. Equipamento essencial ao funcionamento da cidade, o anúncio da demolição foi alvo de repúdio nas redes sociais e nos discursos de alguns poucos políticos, mas, em geral, contou com o silêncio da mídia tradicional.

O Estudo de Impacto Viário, imprescindível para este caso, não foi realizado. Nada foi feito para assegurar que a demolição desta importante via não venha a causar caos e nó trânsito do Centro, com reflexos em Niterói e na Baixada Fluminense. As licenças ambientais concedidas ao projeto, sob a omissão cúmplice do INEA – Instituto Estadual do Ambiente, estão em total desacordo com a legislação, não protegem a sociedade, muito menos o meio ambiente dos severos impactos dessa intervenção.

Comemorada pelo prefeito Eduardo Paes, televisionada, e assistida por dezenas de pessoas a implosão, a bem da verdade, foi transformada em espetáculo e contou com ampla cobertura, como ilustra a figura 6 a seguir.

Figuras 6: Demolições na Vila Autódromo.



Fonte: Disponível em < <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/fotos/2013/11/fotos-demolicao-do-elevado-da-perimetral.html#F1020370> >. Acesso em: 10 de abril de 2014

Segundo informações oficiais, os recursos para execução das obras do Porto Maravilha foram obtidos mediante a venda de Certificados de Adicional Potencial Construtivo (CEPAC's), todos estes comprados em leilão pela Caixa Econômica Federal em Junho de 2011. A flexibilização dos parâmetros urbanísticos proposta pela Lei Complementar no 101/2009 e seus diversos instrumentos para incentivar a produção da indústria da construção civil fazem com que esta área, de grande importância histórica para a cidade, sofra com radicais transformações em sua morfologia e padrão social. Isso tende a acelerar o processo de “gentrificação”, afetando a população de baixa renda local, pois a valorização da área é seguida de um aumento de custos de bens e serviços, dificultando a permanência de antigos moradores. Desde 2007 Smith já havia registrado que

[...] Na mídia, a gentrificação tem sido apresentada como o maior símbolo do amplo processo de renovação urbana que vem ocorrendo. Sua importância simbólica ultrapassa em muito sua importância real; é uma pequena parte, embora muito visível, de um processo muito mais amplo. O verdadeiro processo de gentrificação presta-se a tal abuso cultural da mesma forma que ocorreu com a fronteira original. Quaisquer que sejam as reais forças econômicas, sociais e políticas que pavimentam o caminho para a gentrificação, e quaisquer que sejam os bancos e imobiliárias, governos e empreiteiros que estão

por trás do processo, o fato é que a gentrificação aparece, à primeira vista, (...), como um maravilhoso testemunho dos valores do individualismo, da família, da oportunidade econômica e da dignidade do trabalho (o ganho pelo suor). Aparentemente, ao menos, a gentrificação pode ser tocada de forma a executar alguns dos acordes mais ressonantes de nosso piano ideológico. (SMITH, 2003, p.22)

Sobre o montante de recursos arrecadados para a realização da operação urbana consorciada Faria Lima, em São Paulo, o trabalho de Mariana Fix (2004) demonstrou que, ao tornar-se o principal “sócio” da iniciativa privada, a Prefeitura investiu mais de 150 milhões de dólares para realizar o investimento âncora da OUC com reembolso não garantido e a longo prazo. “Mas, o fato mais preocupante volta-se para a promessa do Prefeito de realizar a obra a custo zero!” (FIX, 2004, p.117).

No caso do Rio de Janeiro, ao que parece a situação não será diferente! Segundo informativo oficial:

[...] as obras da segunda fase do projeto Porto Maravilha serão realizadas pelo Consórcio Porto Novo na maior “Parceria Público-Privada do Brasil”, Financiadas pela venda dos Cepacs (Certificados de Potencial Adicional de Construção), não terão nenhum custo para a Prefeitura do Rio. (Disponível em <<http://www.portomaravilha.com.br/web/esq/impressao/pdf/03.pdf>>. Acesso em: 10 de abril de 2014).

Mas é importante registrar também que, conforme blog da arquiteta Raquel Rolnik, publicado em 13/06/2011.

O curioso é que a maior parte dos terrenos que fazem parte da operação urbana Porto Maravilha (uma área de cinco milhões de m²), são terras públicas, principalmente do governo federal, que foram “vendidas” para a prefeitura do Rio, pela própria Caixa Econômica que, agora, através do Fundo que ela mesma criou, com recursos do FGTS que ela administra, buscará vender os CEPAC’s no mercado para construtoras interessadas em construir na região. Estamos diante de uma operação imobiliária executada por empresas privadas, mas financiada, de forma engenhosa, com recursos públicos em terrenos públicos. Continuamos sem saber onde estão os benefícios públicos desta Parceria-Público-Privada - PPP. (ROLNIK, Raquel. Disponível em <<http://rio.portalpopulardacopa.org.br/?p=315>>. Acesso em: 10 de abril de 2014).

No total, serão gastos na revitalização do porto cerca de oito bilhões de reais com intervenções que incluem aberturas de avenidas, reurbanização de trechos abandonados, revitalização de galerias de esgoto e luz, gás e telefonia, e a liberação para a construção de torres de até 50 andares.

Nem todas as favelas removidas tem a mesma repercussão que a Vila Autódromo, na maioria delas os moradores que não são encaminhados para o programa Minha Casa minha Vida são indenizados com valores irrisórios. De acordo o próprio site da Prefeitura do Rio de Janeiro o

[...] morador que não possui a escritura do seu imóvel, ou ela não está registrada no registro de imóveis (RGI), não será possível realizar o acordo, e nem mesmo receber a indenização em processo judicial. Será necessário providenciar a escritura ou o registro o mais rápido possível: sem esses documentos, não é possível provar a propriedade do imóvel. (Procuradoria Geral do Município. Disponível em <<http://www.rio.rj.gov.br/web/pgm/exibeconteudo?article-id=608709>>. Acesso em: 10 de abril de 2014).

Levando em consideração que a maioria das residências são irregulares, essa ação se aplicaria constantemente.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Depois de pisarmos, durante alguns dias, as pedras das ruas principais, temos aberto passagem através da multidão, das filas sem fim de carros e carroças, depois de termos visitado os ‘bairros de má reputação’ desta metrópole, só então começamos a notar que estes londrinos tiveram que sacrificar a melhor parte da sua condição de homens para realizar todos estes milagres da civilização que é a cidade fecunda, que

mil forças que neles dormiam ficaram inativas e foram neutralizadas para que só algumas pudessem se desenvolver e fossem multiplicadas pela união com outras (Friedrich Engels, A situação da classe trabalhadora na Inglaterra, 1845. (FIX,2004. p. 35.)

Segundo Otília Arantes,

Em sã consciência ninguém se furtaria ao dever de tornar nossas cidades mais convidativas no que diz respeito não só ao prazer estético de viver bem (como diriam os Antigos), mas sobretudo ao imperativo social de utilizar dos meios técnicos ao nosso alcance em função da melhoria material das condições de vida dos habitantes dos centros metropolitanos [...] (ARANTES, 1998, p.122).

Assim depois de executadas as obras do Porto Maravilha das vias TRANS, entre outras intervenções, provavelmente, a grande maioria dos moradores esquecerá os transtornos causados e o sacrifício daqueles que foram removidos ou obrigados a sair das áreas próximas às intervenções em função dos processos de valorização.

Enquanto muitos comemoram e aplaudem as realizações da administração Paes, de forma sistemática, este vem submetendo parcela da população a dolorosos processos de deslocamentos compulsórios resultantes de desapropriações e de remoções, sem qualquer garantia de manutenção das estruturas sociais e ocupacionais para os moradores atingidos.

REFERÊNCIAS

- ARANTES, Otília. *Urbanismo em fim de linha: e outros estudos sobre o colapso da modernização arquitetônica*. EdUSP. 1998
- FAULHABER, Lucas. *Rio Maravilha - práticas, projetos políticos e intervenção no território no início do século XX*. Trabalho final de graduação do curso de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense apresentado em 2012.
- FIX, Mariana. *PARCEIROS DA EXCLUSÃO; Duas histórias da construção de uma “nova cidade”*, Ed. Boitempo 2004.
- HARVEY, David. *O pós-modernismo na cidade: arquitetura e projeto urbano, em Condição pós-moderna*, São Paulo, Loyola, 1994.
- NACIF, Cristina e FAULHABER, Lucas. *Rio Maravilha: desapropriações, remoções e reforço do padrão de organização espacial centro-periferia*. ANAIS da ANPUR, 2013.
- NACIF, C. L., COSTA, Diego. *Processo de reestruturação urbana e s normas urbanísticas: construção de um campo normativo favorável às novas formas de organização espacial na cidade do rio de Janeiro In: Segundo seminário Política e Planejamento: Economia, sociedade e território*, 2010, Curitiba. ANAIS do Segundo seminário Política e Planejamento: Economia, sociedade e território. 2010.
- SMITH, Neil. *GENTRIFICAÇÃO, A FRONTEIRA E A REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO*. GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 21, pp. 15 - 31, 2007.