

## REGENERACIÓN URBANA

**CASO:** Porto Maravilha  
**PAÍS:** Brasil  
**CIUDAD:** Rio de Janeiro/RJ  
**POBLACIÓN:** 6.688.927 (pop. Estimada 2018/IBGE)



REGENERACIÓN URBANA

## CONTEXTO

Con gran riqueza histórica y cultural para la Ciudad de Río de Janeiro y para el país, la región del puerto fue el lugar de desembarque de la Familia Real en 1808 y de cientos de miles de esclavos durante el siglo XIX, además de ser considerada cuna del samba. Tido como lugar de entrada del país, fue en la zona del puerto que se extendió la primera calle de la ciudad, donde vías fueran abiertas para conectar sitios religiosos a los cerros de la región.

Después de la construcción del alto de Perimetral, en la década de 1970, que transformó el local en área de paso y conexión entre las zonas norte y sur, y del puerto de Itaguaí, en 1982, muchas de las actividades portuarias fueron transferidas. Con ello, diversas áreas del puerto de Río de Janeiro quedaron sin uso y tuvieron su desarrollo social y económico estancado. El abandono de la región era visible y cada vez más la población local y las empresas dejaban el área del puerto, agravando aún más la degradación física y social y creando diversos vacíos urbanos.

La elaboración e implementación del proyecto Porto Maravilha pretende, por lo tanto, recuperar la infraestructura urbana, dando énfasis a la herencia histórica y cultural de la Región Portuaria, a través de la mejora de las condiciones habitacionales, atracción de empresas y valorización de la historia local.



Vista área del Puerto de Río de Janeiro.

Fuente: [http://portomaravilha.com.br/fotos\\_videos/g/22/pagina/2](http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/2)

## DESCRIPCIÓN

A Prefeitura do Rio criou a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), instituída pela Lei Complementar 102/2011, para gerir e fiscalizar a revitalização. A Concessionária Porto Novo foi contratada via licitação para executar as obras e prestar serviços públicos municipais até 2026, na maior parceria público-privada do País. Dentre as obras contratadas estão a construção e renovação das redes de infraestrutura urbana (água, saneamento, drenagem, energia, iluminação pública, gás natural e telecomunicações), demolição dos 4.790 metros do Elevado da



Un programa de  
la Unión Europea

Perimetral e substituição do sistema viário atual por um novo conceito de mobilidade urbana que implanta novas vias, com destaque para as vias Expressa e Binário do Porto, 17 km em ciclovias e grandes áreas para pedestres. Com a conclusão das intervenções, novos serviços urbanos começam a ser prestados, como, por exemplo, coleta seletiva de lixo e iluminação pública eficiente e econômica.

O Porto Maravilha muda totalmente o conceito de mobilidade urbana na Região Portuária e no Centro. O novo sistema privilegia o transporte público coletivo, valoriza a ideia de morar perto do trabalho, cria mais espaços para pedestres, implanta ciclovias, contempla recursos de acessibilidade e integra os meios de locomoção na área. No plano de mobilidade em implantação na Cidade do Rio de Janeiro, o transporte público ganha prioridade e planejamento. Mais que isso, passa a ser centrado na conexão inteligente entre os modais. Com rede de 28 km, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) integra todos os meios de transporte do Centro e da Região Portuária – barcas, metrô, trem, ônibus, rodoviária, aeroporto, teleférico, terminal de cruzeiros marítimos e, futuramente, o BRT Transbrasil.

As principais obras realizadas durante a revitalização da Região Portuária foram: a demolição do elevador da Perimetral; o Museu de Arte do Rio (MAR), espaço dedicado à arte e à cultura visual; o Museu do Amanhã, âncora cultural do projeto de revitalização e mais novo cartão postal da Cidade cujo conceito é de um museu experiencial, no qual o conteúdo é apresentado de forma sensorial, interativa e conduzido por uma narrativa; a via Binária do Porto e o túnel Rio450, que liga a Ponte Rio-Niterói e as avenidas Brasil e Rio de Janeiro à saída do Aterro do Flamengo e assume a função de circulação interna dos bairros portuários e de acesso e saída do Centro; a via expressa e túnel Prefeito Marcello Alencar; a nova Orla Conde; estações de VLT; reurbanização de 70 km de via e 650 mil m<sup>2</sup> de calçadas; e plantação de 15 mil árvores.



**Vista aérea do Museu do Amanhã**

Fonte: [http://portomaravilha.com.br/fotos\\_videos/g/22/pagina/2](http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/2)

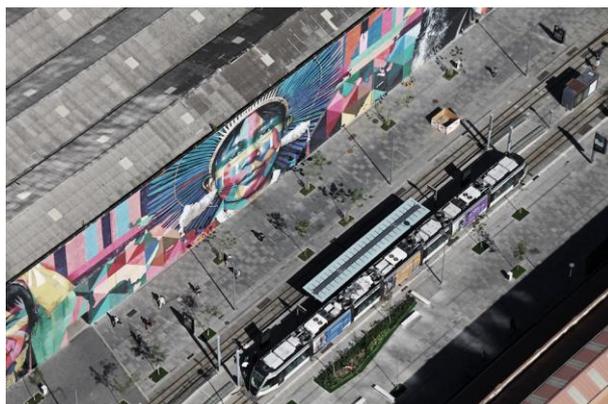
Es importante resaltar los compromisos sociales de Porto Maravilha, que parten del supuesto de que los actuales residentes deben permanecer en la Región Portuaria, y por eso, al menos el 3% de los recursos de la venta de los Certificados del Potencial Adicional de Construcción (Cepac), títulos usados para financiar Operaciones Urbanas Consorciadas que recuperan áreas degradadas en las ciudades, son obligatoriamente invertidos en la valorización del Patrimonio Material e Inmaterial del área y en programas de desarrollo social para moradores y trabajadores, como: la creación de viviendas de interés social, instalación de guarderías, Unidades de Pronto Atención y escuelas que atiendan la densidad de

población prevista, integración entre los diversos modales de transporte público, facilitando la accesibilidad y la comunicación con otras áreas, recuperación de la calidad ambiental del área, la generación de empleos directos y permanentes en la región, regularización y formalización de las actividades económicas, formación profesional, creación de los programas Porto Maravilha Cultural y Porto Maravilha Ciudadano y apoyo a iniciativas de desarrollo comunitario.

De los impactos, están previstos el aumento de la población de 32 mil a 100 mil habitantes en 10 años, aumento del área verde y aumento del 50% en la capacidad de flujo de tráfico en la región, reducción de la contaminación del aire y sonora, con la retirada de la contaminación Perimetral y la reducción del transporte pesado en la región, aumento de la permeabilidad del suelo y de la mejora de la calidad de la oferta de servicios públicos, además de la transformación de la región en referencia para la ciudad.

## OBJETIVOS

- a) Mejora de las condiciones de vida;
- b) Atracción de grandes empresas; y
- c) Valorización del patrimonio cultural.



Mural Etnias y VLT en la Orla Conde

Fuente: [http://portomaravilha.com.br/fotos\\_videos/g/22/pagina/1](http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1)

## COSTO/FINANCIAMIENTO

En una solución innovadora, Porto Maravilha fue objeto de contrato de asociación público-privada en la modalidad concesión administrativa con duración prevista de 15 años. La recalificación urbana involucró la construcción de nuevas redes de infraestructura y patrón de urbanización propio, estructuración del sistema viario, perfeccionamiento y ampliación de la prestación de servicios urbanos. El contrato de la operación urbana prevé la prestación de los servicios de conservación y mantenimiento del sistema viario, de áreas verdes, de plazas, de la red de drenaje y galerías universales, de la señalización de tránsito, de puntos y monumentos turísticos, históricos y geográficos, de iluminación pública y calzadas. También engloba limpieza urbana e implantación de recolección selectiva de basura. La concesionaria es responsable por la instalación y conservación de bicicletarios. Además, debe brindar atención al ciudadano en la AEIU.



Para gestionar la operación urbana, se creó la Compañía de Desarrollo Urbano de la Región de Porto de Río de Janeiro (Cdurp), empresa de economía mixta que tiene como accionista principal el municipio de Río de Janeiro. Una operación urbana consorciada, instrumento de una política urbana instituida por el Estatuto de las Ciudades (Ley Federal nº 10.257/2001), consiste básicamente en la delimitación por ley municipal de una AEIU. La ley redefinió parámetros urbanísticos y de uso del suelo del área y autorizó el aumento de potencial adicional de construcción.

Además, la emisión de los Cepacs tiene como objetivo posibilitar el financiamiento de grandes obras previstas en Operaciones Urbanas, sin que el municipio necesite utilizar recursos vinculados al presupuesto municipal, habiendo sido regulado por la Instrucción 401/03 de la CVM - Comisión de Valores Mobiliarios. A través de ellos se generan los llamados "derechos adicionales de construcción" en las áreas definidas por las Operaciones Urbanas. La Ley Municipal Complementaria 101/2009 amplía el potencial constructivo en el área. Para hacer uso de ese beneficio, el propietario necesita comprar Cepacs, que son emitidos por el ayuntamiento. El dinero recaudado está vinculado a la inversión en infraestructura en la región. Esta es una técnica de financiación de renovación urbana a partir del propio valor creado en la operación, que no regula el presupuesto público.

## ESTRATEGIA/LOGROS/IMPACTOS

El saldo fue positivo para el patrimonio histórico de Río de Janeiro y del país con la restauración de importantes equipamientos culturales de la región, como la estación ferroviaria de Gamboa (Galpones de Gamboa), el Centro Cultural José Bonifacio (CCJB) y la Iglesia San Francisco de la Prainha. Los dos nuevos museos - el Museo de Arte de Río de Janeiro y el Museo del Mañana - también se sumaron al aparato cultural de la ciudad.

Las ganancias culturales también se dieron a nivel arqueológico. Lugares olvidados, como el muelle del Valongo y el de la emperatriz, fueron literalmente desenterrados y transformados en monumentos a cielo abierto. Otros, como el Jardín Suspenso del Valongo, vuelven a servir a la ciudad como área de ocio y visitación pública. El apoyo a las manifestaciones culturales de la región refuerza aún más la dimensión del patrimonio inmaterial, que es, según registros históricos, cuna del samba. Para la población, existe la nueva red de infraestructura que la Región Portuaria adquirió, así como la generación de empleo, el desarrollo de nuevos emprendimientos y la calificación del comercio local para mejorar la calidad de vida para las personas que ya residían en la región.

Además, estudios y excavaciones arqueológicas trajeron a la luz la importancia histórica y cultural de la Región Portuaria de Río de Janeiro para la comprensión del proceso de la Diáspora Africana y de la formación de la sociedad brasileña. Los hallazgos arqueológicos motivaron la creación, por el Decreto Municipal 34.803 de 29 de noviembre de 2011, del Grupo de Trabajo Curatorial del Circuito Histórico y Arqueológico de la Herencia Africana, para construir colectivamente directrices para implementación de políticas de valorización de la memoria y protección de este patrimonio cultural.

## DESAFIOS

El gran desafío a superar fue la resistencia al cambio. Sobre todo por la dificultad de traducir un conjunto de cambios tan complejo. Fue muy interesante ver especialistas en tránsito, urbanistas y ambientalistas y parlamentarios resistiendo a la demolición del Alto volviendo atrás. Algunos querían transformar el elevado en un parque suspendido, sin tener en cuenta los impactos de la simple eliminación de la necesaria conexión entre la región del Caju con la Zona Sur de la ciudad. Otros argumentaron los costos de la demolición, sin considerar los inmensos perjuicios económicos y principalmente ambientales y de la degradación del patrimonio histórico de la región y para la población en general. Pero, en este caso, debido al histórico de las obras públicas, había gran desconfianza de que los cambios iban efectivamente a ocurrir y aún dentro de los plazos presentados.

La planificación de las interdicciones fue orientada por el avance de las obras. Por su parte, la intensidad dependía en varios momentos de la eficacia de los cambios viales planificados. En este sentido, la gestión coordinada de las acciones fue el punto clave de todo el proceso. El Plan fue básicamente una herramienta orientadora, donde los principios - estimular el uso del transporte público y desalentar el uso del transporte individual - y los objetivos - garantizar la mitigación de los efectos de las interdicciones - fueron los elementos constantes y estructurantes de las acciones.

Los retos financieros también constituyen una parte importante. Impactos de la crisis en el sector inmobiliario, base económica de la operación, se han sentido. Pero el trabajo de Cdurp en el fomento a la actividad inmobiliaria fue fundamental para la llegada de grandes empresas. El Puerto Maravilha tiene el mejor servicio de telecomunicaciones con fibra óptica y redes rebajadas, modelo urbanístico moderno y ya atrajo empresas de renombre nacional e internacional: L'Oréal, Bradesco Seguros, Fitch Ratings, Casa Granada, Bocom BBM, Tauil-Chequer, Supermercado, Alatur, Nissan, Fábrica de Startups, Club del Emprendedor, Odebrecht, Tishman Speyer, Licks Abogados, Amil, Icatu, Subsea7, B2W (Tiendas Americanas) y Estadio de Sá. Otras ya negocian espacios en edificios en el Puerto. La operación también prevé innovación en experiencias urbanísticas que pueden ser adoptadas en otras áreas de la ciudad y en otros municipios.

Novedades ya en marcha y en fases de estudio, como el caso de la Rueda Gigante similar al London Eye (licitado), proyecto de impuesto a la propiedad progresivo, incentivo al Programa de Readaptación (renovación de edificios), Smart City y plantas de energía y de desalinización estimulan la implantación de tejados generadores de energía, desarrollo de proyectos de Vivienda (social y para clases media y media alta) y la ocupación creativa de viaductos.

Uno de los proyectos en fase de estudios en asociación con el Gobierno Federal es el de Municipalización del Muelle de Gamboa, del Puerto de Río. Por la propuesta, la alcaldía asume la gestión del Puerto de Río de Janeiro entre la Plaza Mauá y la Rodoviária, área hoy ociosa. El objetivo es aumentar la competitividad, mejorar el acceso, generar empleos (a cada cinco contenedores un empleo es generado), atraer nuevos negocios y aumentar el área de contacto de la ciudad con la Bahía de Guanabara. Por su parte, la intensidad dependía en varios momentos de la eficacia de los cambios viales



Un programa de  
la Unión Europea

planificados. En este sentido, la gestión coordinada de las acciones fue el punto clave de todo el proceso. El Plan fue básicamente una herramienta orientadora, donde los principios - estimular el uso del transporte público y desalentar el uso del transporte individual - y los objetivos - garantizar la mitigación de los efectos de las interdicciones - fueron los elementos constantes y estructurantes de las acciones.



**Orla Conde**

Fuente: [http://portomaravilha.com.br/fotos\\_videos/g/22/pagina/1](http://portomaravilha.com.br/fotos_videos/g/22/pagina/1)

## LECCIONES APRENDIDAS /PUNTOS DE DISCUSIÓN

El trabajo de articulación y coordinación de la Cdurp, en conjunto con la SMTR y CET Rio, con el apoyo de la Sinergia, involucró a todas las concesionarias de transporte público, lo que fue vital. Recordando que solamente los autobuses municipales son objeto de injerencia del Ayuntamiento, ya que barcas, metro, trenes son concesiones estatales y autobuses intermunicipales son bajo régimen de permiso. Otros servicios como carga y descarga, coches blindados y hasta los cargamentos de dinero entre la Casa de la Moneda y el Banco Central (en la Avenida Rio Branco) pasaron a integrar las articulaciones para la gestión del tránsito de la región central. Las reuniones de trabajo fueron, como mínimo, semanales con representantes de diversos órganos y concesionarias.

Fue necesario tener en cuenta las necesidades de los barrios de la región, sus comerciantes y, sobre todo, sus habitantes. La eficacia de todo este esfuerzo de coordinación dependía en gran medida del comportamiento de los conductores y de los usuarios de autobuses que debían adaptarse lo más rápidamente posible a los cambios frecuentes.

La dimensión cultural se mostró pieza clave del rompecabezas. Y la forma de lidiar con ella fue la Comunicación que desde el principio se basó en dos directrices principales: ser intensamente informativa y formativa, en el sentido de aprovechar aquellos momentos de restricciones en el tránsito para cambiar la visión sobre movilidad urbana, desalentando el transporte individual y valorizando el transporte público. El ritmo de las obras fue un factor preponderante para la ruptura de las resistencias. Las innovaciones en el tránsito, que alteraron la función de diversas vías (algunas más de una vez) parecen haber producido el reconocimiento del esfuerzo para mitigar los efectos de las obras. La comunicación tuvo un papel fundamental en este proceso.

## BIBLIOGRAFIA

Sítio del proyecto: <http://portomaravilha.com.br/>

## AUTORES

Empresa de Desarrollo Urbano de la Región del Puerto de Río de Janeiro (Cdurp)