Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço - ISSN 2317-8361 v. 5, n. 1 (2016)
DOI: 10.12957/hne.2016.30890

PRODUZINDO O VAZIO: REPRESENTAÇÕES DO ESPAÇO URBANO NA REGIÃO PORTUÁRIA DO RIO DE JANEIRO

PRODUCING EMPTY: REPRESENTATIONS OF URBAN SPACE IN THE PORT REGION OF RIO DE JANEIRO

Frederico Basso Montanari

Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio)

fredpaulista@gmail.com

Resumo

Palavras-chave: De que maneira os discursos acerca da região portuária foram – e são – capazes de sustentar as transformações impostas pelo interesse do capital imobiliário e do capital rentista? Como se produz o discurso de vazio urbano? Atento a esses questionamentos é que escrevemos o presente artigo, no objetivo de encontrar as raízes do *vazio urbano* nos interesses do empresariamento urbano. Para tanto, um breve resgate histórico é feito no início do artigo, afim de reconhecermos a evolução da produção do espaço portuário carioca. A segunda parte é dedicada à discussão acerca do empresariamento urbano e seus discursos de resgate e revitalização das áreas abandonadas da cidade. Por fim, nas considerações finais apresentarmos os conceitos de *labirinto, fugaz* e *fortuito* de Daniel Hiernaux na tentativa de buscarmos caminhos alternativos na forma de (re)pensarmos a cidade.

Palavras-chave: representações do espaço; região portuária; produção do vazio.

Abstract: How were the discourses about the port region - and are - capable of sustaining the transformations imposed by the interest of real estate capital and rentier capital? How is the discourse of urban emptiness produced? Attentive to these questions is that we have written the present article, in order to find the roots of the urban void in the interests of urban entrepreneurship. To do so, a brief historical rescue is made at the beginning of the article, in order to recognize the evolution of production in the port area of Rio. The second part is devoted to the discussion about urban entrepreneurship and its discourses of rescue and revitalization of the abandoned areas of the city. Finally, in the final considerations we present the concepts of labyrinth, fleeting and fortuitous Daniel Hiernaux in an attempt to find alternative ways to (re) think the city.

Key-words: Representations of space; Port region; Production of the void.

Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço - ISSN 2317-8361 v. 5, n. 1 (2016)
DOI: 10.12957/hne.2016.30890

Introdução

O que caracteriza o “vazio urbano”? Quem define e segundo quais interesses são definidas as regiões esvaziadas? A possível ausência não pressuporia também uma presença? Há relações entre a construção de discursos dominantes sobre o “vazio urbano” e os processos de gentrificação e retorno às áreas centrais? O presente artigo versará sobre o assunto colocado nessas questões iniciais; não temos a pretensão de buscar todas as respostas a elas, mas tentaremos partir dessas indagações a fim de melhor entendermos as origens das transformações urbanas e urbanísticas que vêm sendo realizadas pelo projeto do Porto Maravilha.

Uma das maneiras de justificar as transformações urbanas e urbanísticas da região portuária carioca veio através da construção de um discurso de atraso e de esvaziamento, os quais seriam característicos de tal região. Criou-se e se difundiu a ideia de abandono, vazio, perigo, atraso e todos os outros adjetivos de valor negativo foram utilizados a fim de sustentar os argumentos em prol do projeto do Porto Maravilha.

Contudo, é importante destacar que a ideia de uma região decadente e suja já dominava as representações da região portuária desde o final do século XVIII e início do século XIX. Sobretudo por abrigar o desembarque da população africana escravizada e, assim, por alojar população de baixa renda em seus bairros adjacentes.

Portanto, o presente artigo tem como proposta analisar a relação entre a construção da ideia de vazio acerca da região portuária e as recentes transformações urbanas e urbanísticas dos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo. Para isso, utilizaremos o seguinte roteiro: uma breve análise da evolução espaço-temporal da região portuária carioca, associando os grandes ciclos de acumulação capitalista e a morfologia urbana constituída; análise do modelo de empresariamento urbano dominante ao longo das reformas neoliberais e a construção da noção de “vazio urbano”; as novas possiblidades que poderão surgir com o “retorno” aos bairros centrais. Serão nossos principais interlocutores ao longo da construção teórica do

artigo: Álvaro Ferreira, Carlos Vainer, Daniel Hiernaux, Henri Lefebvre, Letícia Giannella e Neil Smith.

A produção do espaço portuário da cidade do Rio de Janeiro: buscando as origens do *"vazio urbano"*

Neste tópico vamos nos ater à evolução histórica das transformações espaciais ocorridas na região portuária do Rio de Janeiro, dando ênfase às transformações ocorridas no final do século XIX e ao longo do século XX. Nesse sentido, o objetivo é elucidar as origens da morfologia urbana presente nos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo bem como encontrar as raízes do discurso de espaço vazio aplicado a tais bairros.

É preciso, de antemão, lembrar que o porto do Rio de Janeiro nem sempre esteve localizado na linha de costa dos bairros da Gamboa, Saúde e Santo Cristo. A cidade colonial, espremida entre as planícies e os Morros do Castelo / São Bento / Conceição e Santo Antônio, tinha como artéria principal a rua Direita (atual 1º de Março). À frente da rua Direita se localizava a principal área de embarque e desembarque da cidade do Rio de Janeiro, que durante muitos anos dominou a cena comercial da capital da colônia portuguesa.

Esse cenário – de uma cidade concentrada e espremida entre os quatro morros – começou a mudar ao final do século XVIII no governo de Marquês de Lavradio. O desembarque e comércio de mão de obra escrava começava a incomodar as elites que residiam e frequentavam a região central da cidade e, assim, um novo local de desembarque comercial foi criado. Suficientemente afastado da região mais valorizada da cidade, o Cais do Valongo (atual Avenida Barão de Tefé) foi um dos passos fundamentais na construção da região portuária carioca em torno dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo.

Todo um circuito comercial se estabeleceu na região, sobretudo aquele dedicado ao comércio de mão de obra escrava: cais, casas de engorda, casas de venda, cemitério para os *pretos novos*[1] etc. A região, que já era representada como o espelho da cidade (seus rincões mais distantes...), passou a ser cada vez mais marginalizada. Segundo a urbanista e historiadora Nina Maria de Carvalho E. Rabha,

[1] Eram assim denominados os africanos recém-chegados da compulsória viagem transatlântica.

a atividade escravocrata deveria ficar “escondida”, a ponto de não macular a representação da cidade.

Foi através dessa imagem construída que a região entrou no século XX: o avesso da capital da república. Rafael Cardoso e Clarissa Diniz, curadores da exposição *“Do Valongo à Favela: imaginário e periferia”*, escreveram:

> Por entre processos de marginalização e, por vezes, degradação, a região foi se transformando em lugar de pobreza, violência e morte – limite e espelho da cidade que prosperava na faixa estreita entre o Morro do Castelo e o de São Bento e cuja população abastada começava a se espalhar para as novas freguesias ao oeste e ao sul. A desigualdade entre essa e outras partes da cidade foi confirmada, no final do século XIX, pelo surgimento da primeira favela, no Morro da Providência, a poucos metros de onde antes existiu o mercado de escravos. Diante desse cenário, no início do século XX, a Saúde era o local mais temido da cidade, na perspectiva de muitos que moravam noutras partes do Rio de Janeiro. Seus “bambas”, “malandros” e “capoeiras” eram o assunto predileto das reportagens policiais. (Rafael Cardoso e Clarissa Diniz, curadores da exposição *Do Valongo à Favela: imaginário e periferia*. Disponível em: http://www.museudeartedorio.org.br/pt-br/node/1105)

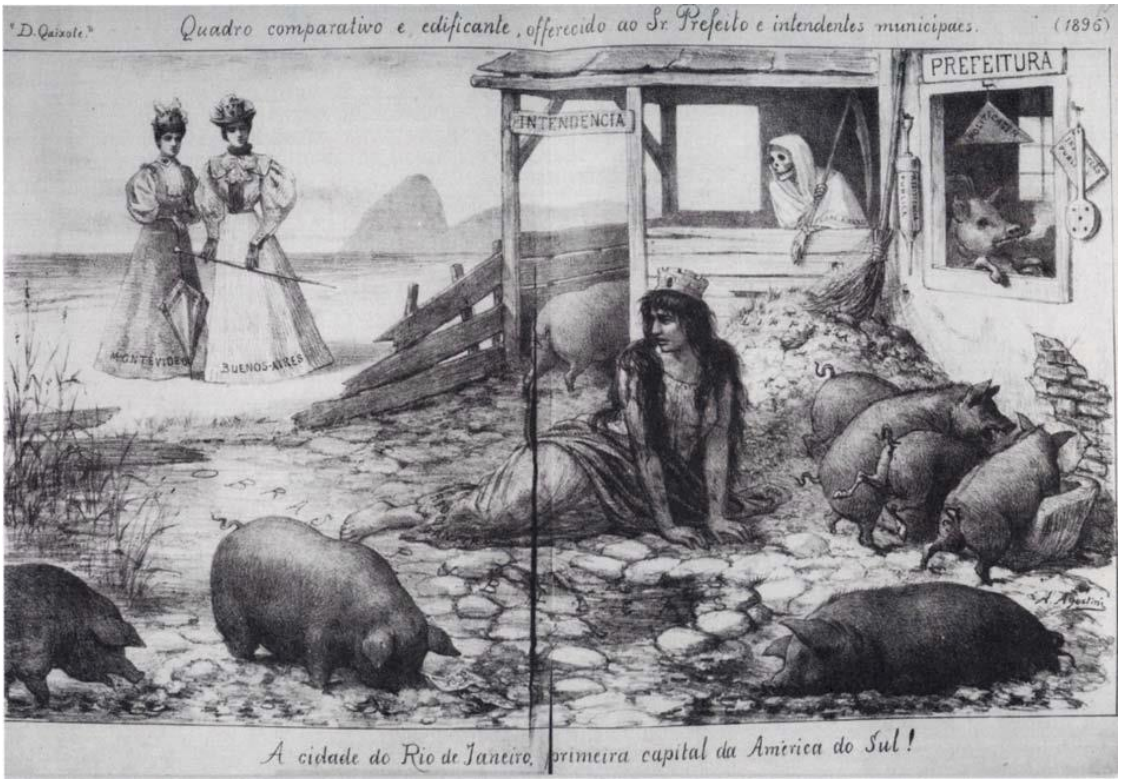
Vale lembrar que mesmo as obras de melhorias realizadas para o desembarque da imperatriz Tereza Cristina, em 1843, a representação que dominava o ideário da cidade era de que Saúde, Gamboa e Santo Cristo compunham os bairros mais perigosos da cidade. Além disso, o discurso dominante representava a própria cidade do Rio de Janeiro como a “cidade da morte”.

Na transição do período imperial para a fase republicana, o conflito entre a lógica da cidade colonial-escravocrata colidia cada vez mais com a lógica da cidade liberal-capitalista. Os interesses divergiam e a necessidade de transformar o espaço urbano carioca tomavam conta dos discursos dominantes. Com a ascensão da República Oligárquica (1889-1929), as políticas urbanas e urbanísticas ganharam um novo capítulo e a lógica capitalista passava a se impor sobre a produção do espaço da cidade do Rio de Janeiro. Com a região portuária não seria diferente.

O combate às doenças infectocontagiosas, bem como o combate à pobreza tomou conta das políticas públicas dos primeiros do Brasil República. Barata Ribeiro (primeiro prefeito da fase republicana), guiado por um urbanismo sanitarista, realiza a

primeira grande ação em prol de uma “nova cidade” ao desmontar o maior cortiço da cidade, o *Cabeça de Porco* (localizado na região portuária).

Representação da “Cidade da Morte”, veiculada num dos periódicos mais populares do final do século XIX – Dom Quixote



Fonte: Dom Quixote, n° 69, 08/08/1896 - Biblioteca Nacional. In.: Maurício de Abreu. “Evolução Urbana do Rio de Janeiro”. Rio de Janeiro. IplanRio. 1997. p.61.

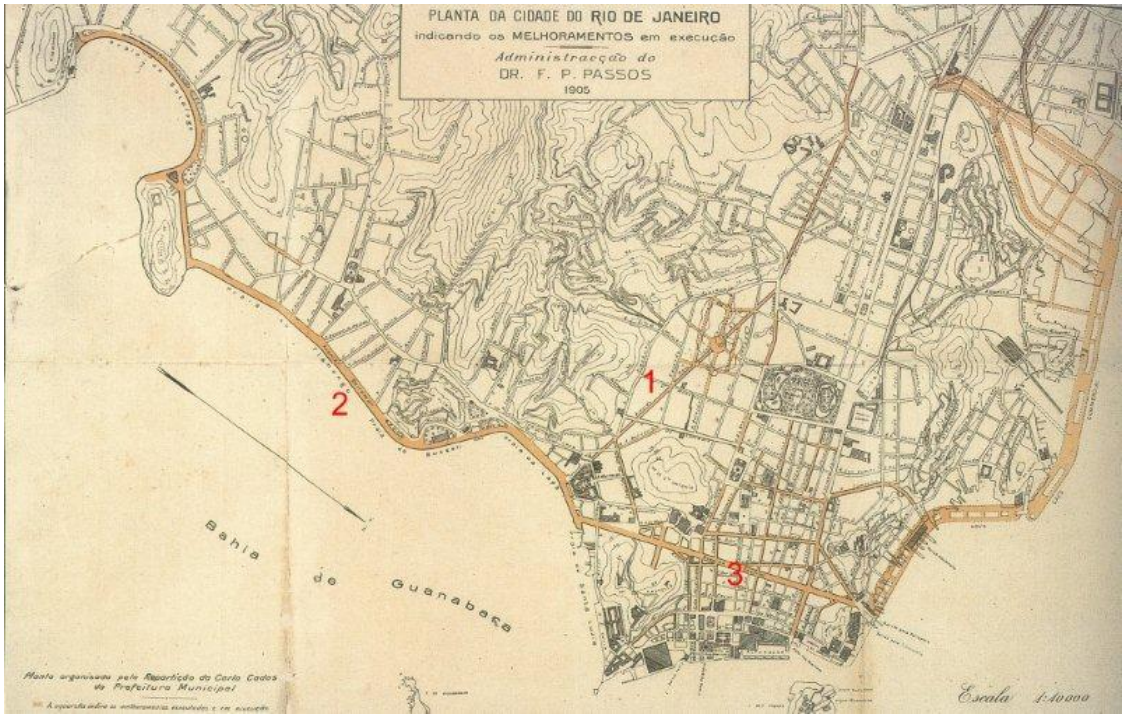
O sanitarismo e o higienismo das políticas urbanas do então Distrito Federal ganharam capítulo especial quando do governo de Francisco Pereira Passos (entre 1902 e 1906). Profundamente influenciado por Georges-Eugène Haussmann, Passos implementou uma intensa transformação dos bairros centrais do Rio de Janeiro e, uma das principais obras de sua gestão foi a construção de um porto a altura da capital da República do Brasil. Segundo Giannella, essas “reformas urbanas que se deram da segunda metade do século XIX até o início do século XX (...) visavam romper os estigmas da ‘cidade da noite apavorante’” (HALL, 2007. Apud. GIANNELLA, 2013:04).

Portanto, a região portuária carioca tal qual conhecemos foi concebida em fins do século XIX e início do século XX. As demandas por um porto que tivesse a capacidade de receber os navios à vapor, a intensificação do comércio externo

brasileiro e o crescimento da cidade do Rio de Janeiro construíram as condições para as profundas mudanças.

O que fica evidente é que, mesmo carregando uma série de preconceitos com relação à sua história, a região portuária se manteve fortemente integrada à vida urbana da cidade. A abertura da Avenida do Cais (renomeada Avenida Rodrigues Alves), integrada às novíssimas Avenida Central e Avenida Beira-mar, compunha o eixo de conexão entre região portuária e o coração pulsante da cidade.

Obras Viárias Implementadas no Governo de Pereira Passos – Planta da Cidade do Rio de Janeiro / 1905[2]



Fonte: https://cristovao1.files.wordpress.com/2010/05/figura2.jpg

Da mesma maneira que os eixos viários garantiam a integração da região portuária e da região central com o restante da cidade, eles indicavam também a expansão da mancha urbana em direção aos novos bairros das zonas sul e norte da cidade. Ganhava força o discurso das amenidades climáticas e do bucolismo dos bairros litorâneos, estimulando a produção de novos espaços na cidade do Rio de Janeiro. Flamengo, Botafogo, Copacabana, Ipanema e Leblon despertavam interesse

[2] Os números 1, 2 e 3 se referem, respectivamente, a: Avenida Mem de Sá, Avenida Beira-mar e Avenida Central (atual Avenida Rio Branco). É interessante perceber que a Avenida Central fazia a conexão entre a Avenida Beira-mar, num extremo, e a Avenida do Cais (renomeada de Avenida Rodrigues Alves), no outro extremo.

das classes dominantes que buscavam exclusividade e tranquilidade, adjetivos que já não se aplicavam à região central da cidade. Cabe lembrar que esse movimento em direção aos novos bairros da zona sul se iniciara em meados do século XIX. Contudo, foi somente com a abertura de linhas de bonde e túneis que a ocupação de Copacabana, Ipanema e Leblon foram estimuladas. Nesse sentido, as contradições do espaço urbano ganhavam novos capítulos, pois a elite se transferia para os "'aprazíveis' subúrbios distantes" da zona sul (GIANNELLA, 2013:04) e as classes populares se concentravam nas áreas centrais, consideradas degradadas e insalubres.

Aos poucos a região central e a região portuária eram deslocadas ao papel de coadjuvantes na cidade maravilhosa. Esvaziava-se de funções o centro histórico, enquanto a cidade crescia em direção aos bairros da zona sul e Tijuca. O modelo norte-americano de planejamento urbano e regional passava então a dominar as políticas brasileiras: ênfase no rodoviarismo, abertura ou ampliação de grandes avenidas, estímulo ao transporte individual e privado etc. Essa nova conjuntura, domínio do regime de acumulação fordista, ganhou a ordem mundial no período "entre guerras". Segundo Giannella:

> Naquele momento, o centro da hegemonia mundial deslocou-se de Londres para Nova Iorque e a morfologia urbana das cidades norte-americanas passou a ser modelo de gestão do espaço urbano para as mais variadas cidades do mundo, inclusive o Rio de Janeiro (GIANNELLA, 2013:05).

Podemos afirmar, portanto, que o urbanismo de influência norte-americana intensificou o esvaziamento da região central. Mesmo com importantes avenidas interligando o centro às zonas norte e sul, as ruas estreitas do centro privilegiavam o caminhar, o flanar, o fortuito da vida em cidade. Já o modelo norte-americano privilegiava o funcionalismo, a exatidão dos bairros retangulares e planejados, o deslocamento a carro e a velocidade que se impunha à produção (tempo é dinheiro...). Uma evidente analogia entre o regime de acumulação fordista e a gestão do espaço urbano se evidenciava:

> Por razões óbvias, o paradigma desta cidade foi a cidade produzida nos EUA. Desde os arranha-céus no centro aos subúrbios de suas extensas classes médias promovidos pelo automóvel, passando pelas zonas de obsolescência dos bairros centrais, os *shoppings centers* e operações de renovação urbana, foi ali que se desenhou mais nitidamente a cidade fordista (FERNANDES, 2008. Apud. GIANNELLA, 2013:05).

O centro da cidade passava a ser tudo aquilo que o fordismo negava: ritmo de vida diferenciado, deslocamentos essencialmente realizados a pé, ruas estreitas etc. Evidentemente, o discurso sobre a região central e região portuária ganhava o tom ameaçador: bairros perigosos, pouco frequentados, escuridão das ruas estreitas. Nesse sentido, podemos afirmar que a representação acerca de tais regiões passou a se dar através do discurso do medo! Uma aproximação interessante com a percepção comum produzida pelo regime de acumulação fordista é dada por Hiernaux, para o qual:

> ... a maneira euclidiana de se situar no espaço tem sido amplamente aceita pela sociedade norte-americana, a qual assumiu a ideia de que a cidade deve ser transparente, evitando brechas, os cantos, espaços neutros, *impasses* e outras formas de organização espacial que sem encontram extensamente nas cidades tradicionais europeias: a metáfora do labirinto se perdeu, diante da racionalidade irrepreensível do capitalismo protestante, e sabemos a que grau esse modelo urbano se expandiu ao longo do mundo" (HIERNAUX, 2006:201).

Elizabeth Dezouzart Cardoso indica que os principais bairros da região portuária carioca – Saúde, Gamboa e Santo Cristo – sofreram maior isolamento quando dos sequenciais aterramentos e da abertura de longas vias de circulação (Avenida Rodrigues Alves, Avenida Presidente Vargas, Elevado da Perimetral...). A integração funcional do porto com a cidade isolava, segundo a autora, os bairros portuários. Tais mudanças fomentaram os discursos de vazio, de decadência e de obsolescência e, assim, a necessidade de se resgatar a ocupação efetiva da região. A virada neoliberal trouxe para a gestão do espaço urbano as noções de empreendedorismo e empresariamento. Segundo Giannella:

> É nesse contexto empreendedor que se insere a chamada "guerra dos lugares" (SANTOS, 1997; CARLOS, 2007) e o desenvolvimento das propostas e projetos de revitalização de áreas centrais e zonas portuárias nas mais diversas cidades do globo. Tais propostas vêm sendo desenhadas com base na preparação de áreas específicas das cidades para a atração de investimentos privados que tenham a capacidade de transformá-las segundo os interesses das classes hegemônicas próximas e distantes, bem como de movimentar o capital financeiro transnacional e global.

É importante ressaltar que o "esvaziamento" de funções econômicas é resultado de escolhas políticas e econômicas. Isso não significa que os bairros do centro e da região portuária fossem abandonados em sua totalidade; outras funções e outras formas de apropriação passaram a dominar os espaços "decadentes" de tais bairros, preenchendo-os de novas funções. Além disso, a conceituação dominante do

que é cidade também influenciou na concepção de vazio. Daniel Hiernaux apresenta, inicialmente, uma definição clássica de cidade. Segundo tal definição a cidade "... se caracteriza pela concentração de uma certa quantidade de população, uma densidade física, a presença de atividades não diretamente ligadas à produção do campo e um modo de vida distinto do que prevalece nas zonas que – em forma de antinomia – se qualificaram como 'rurais'" (HIERNAUX, 2006:199). Dessa maneira, o conceito abarcaria quatro dimensões fundamentais: demográfica, urbanística, econômica e cultural; esses quatro pilares sustentariam a noção de vazio para a região portuária.

Empresariamento urbano: preenchendo o vazio urbano?!

Uma boa indicação sobre em que se constitui o empresariamento urbano, Álvaro Ferreira – citando David Harvey – apontou:

> Aquilo que Harvey chamou de o novo empresariamento urbano caracteriza-se, também, pela parceria público-privada, tendo como objetivo político e econômico imediato muito mais o investimento e o crescimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico (HARVEY, 1996:53. Apud. FERREIRA, 2013:147).

Tal modelo de gestão das políticas urbanas privilegia o valor de troca e as possíveis rendas que poderão ser extraídas do solo urbano. Esquece-se, assim, os valores de uso e as formas de apropriação que não servem diretamente à reprodução do capital. A cidade – e o urbano – passam a ser pensados "profissionalmente", com o intuito de otimizar os ganhos privados como públicos-administrativos; a cidade ganha ares de sujeito, quase como um organismo autônomo. Contudo:

> As cidades não são agentes nem atores sociais. A produção do espaço se dá através de relações sociais espacialmente fundamentadas, em que se encontram em ação distintos atores sociais com objetivos diferentes, que por vezes estão em profunda tensão, e que interagem através de suas práticas espaciais. (FERREIRA, Álvaro. 2013:151).

Nesse sentido, podemos afirmar que a construção de um discurso do "vazio" serviu – e vem servindo – ao objetivo de criar um ambiente favorável aos negócios (FERREIRA, 2013:152). Ignoram-se todas as formas de ocupação que não servem à reprodução do capital ou ocupações que podem se apresentar como barreiras à tal reprodução.

Seguindo os modelos de urbanização nos quais o objetivo fundamental é de necessidade de se apagar o passado para a implantação do novo, o projeto do Porto Maravilha se sustenta na reestruturação espacial da região portuária, bem como das

funções exercidas pelos bairros outrora esquecidos. O modelo de empresariamento urbano e de Planejamento Estratégico Urbano começou a ser implantado através da Parceria Público-Privada da CDURP: arquitetura-espetáculo, obras de assinatura, forte apelo turístico, aquário majestoso etc.; a sensação de renovação urbana toma conta, como se a cidade fosse, assim, homogênea e sem conflitos. Como nos aclamados modelos internacionais, todo o arranjo político necessário foi feito, bem como a engenharia financeira para que uma nova fronteira de investimentos pudesse se abrir ao capital rentista (SMITH, 2007). Até mesmo a expressão *maravilha* é cercada de intencionalidades, visto que será apenas através das obras que a região poderá se tornar maravilhosa. Esquece-se tudo que lá existe; uma nova representação da região portuária precisava dar conta dos enormes esforços de "revitalização" da região. Nesse sentido, "A representação da identidade desejada precede a realização da 'coisa'" (LEFEBVRE, 2004, p. 173). Seguindo com a ideia de Lefebvre, podemos afirmar que a paisagem é essencial para o projeto do espaço concebido pelos grupos dominantes, visto que suas representações podem esconder, apagar e esquecer aquilo que não se enquadra nos interesses desses grupos.

Considerações Finais: repensando o vazio, repensando a cidade.

Mesmo que de maneira sucinta, tentamos discutir acerca das construções feitas sobre a região portuária e seus bairros. A representação que a população possuía e possui, até os dias atuais, da zona portuária da cidade passa por imagens de degradação, sujeira, violência, velhice, escuridão (GIANNELLA, 2013:04). Porém, os novos discursos sobre a possível revitalização da região têm prometido transformar a representação dominante na população, fazendo do porto uma região "maravilhosa". Nesse sentido, tentamos estabelecer um diálogo entre os regimes de acumulação dominantes (bem como o conceito de espaço concebido) e a construção de discursos e representações sobre a cidade do Rio de Janeiro (representações do espaço), a fim de encontrarmos as raízes do daquela representação de degradação, sujeira, violência etc.

Uma das maneiras iniciais de repensarmos a cidade é através da definição de seu conceito. Hiernaux propõe uma nova conceituação, menos positivista. Para ele, o urbano deve ser considerado através de três categorias: o *labiríntico*, o *fugaz* e o *fortuito*. O caráter metafórico e, portanto, subjetivo, ganha destaque. Segundo o autor a intenção é se afastar das definições concretas da realidade.

Vamos, de maneira sucinta, elucidar essas três dimensões propostas por Hiernaux. Para ele, entrar em um labirinto, corresponde metaforicamente a empreender uma viagem mental não evidente, construída por avanços e retrocessos, que implica também um processo de memorização para encontrar o caminho de saída (HIERNAUX, 2006:200). Essa condição – labiríntica – evoca a capacidade de se adaptar ao diferente, buscando novos caminhos e veredas, característica fundamental do espaço urbano. E como ficaria a cidade do espaço concebido, planejada sob estritos padrões de urbanismo e funcionalismo (Moses Haussman entre tantos outros)? Para Atalli "Até as cidades mais artificiais nunca puderam se desfazer do labirinto: a vida não está feita em linhas retas" (ATALLI, 1996:135. Apud. HIERNAUX, 2006:200).

Se o labirinto é a representação metafórica da cidade, então não se pode duvidar que não se sabe o que aparecerá ao virar a esquina. A cidade oferece, então, novas possibilidades a cada cruzamento de ruas... (HIERNAUX, 2006:202).

Quanto à fugacidade, a cidade implica em movimento e velocidade. Segundo Hiernaux: "... a cidade implicou rapidamente a imposição de um ritmo muito diferente marcado pela velocidade das ações e a escassa transcendência temporal dos eventos" (HIERNAUX, 2006:201). Nesse sentido, "... a vida urbana implica o encontro fugaz entre as pessoas, sem que isso leve à criação de obrigações mútuas" (HIERNAUX, 2006:202) e, assim, a velocidade se sobrepõe à permanência e as instabilidades passam a dominar o ritmo da vida urbana.

Por fim, a dimensão fortuita do urbano está associada às inúmeras possibilidades que o flanar e o caminhar trazem ao espaço vivido. O encontro da diferença permite a emergência do novo, do inesperado e – portanto – do fortuito. Nesse sentido, a cidade é berço de inovações porque reúne uma multiplicidade de experiências humanas que, situadas em um substrato labiríntico, marcado pela fugacidade do que ali ocorre, permite uma situação de combinações no infinito de eventos (HIERNAUX, 2006:202). Assim, o fortuito é o que permite as pequenas transgressões, as mínimas subversões que aliviam o peso da rotina, da repetição do já conhecido (HIERNAUX, 2006:203). O labiríntico remete ao espacial desde o geográfico até a organização do espaço mental (o labirinto dos sonhos e dos imaginários). O fugaz se refere ao temporal, e o fortuito ao social (HIERNAUX, 2006:204).

Através dessas considerações podemos inferir que repensar a cidade – desde o âmbito acadêmico-conceitual até as concepções do vivido – deve estar na pauta daqueles que desejam buscar alternativas mais justas na produção do espaço urbano de nossas cidades. David Harvey, ao citar Robert Park, assinalou que "... se a cidade é o mundo criado pelo homem, segue-se que também é o mundo em que ele está condenado a viver. Assim, indiretamente e sem nenhuma consciência bem definida da natureza de sua tarefa, ao criar a cidade o homem criou a sim mesmo" (Robert Park. On social control and collective behavior. Chicago University Press. 1967, P.03. Apud. HARVEY, 2014). Repensar os discursos, bem como repensar a cidade são maneiras de repensarmos sobre nós mesmos na luta incessante para que o valor de uso se sobreponha aos domínios do valor de troca.

Referência Bibliográfica

FERREIRA, A. **A cidade no século XXI: banalização e segregação**. 2ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2013

FOUCAULT, Michel. **De outros espaços: heterotopias** (Des espaces autres – conferência no Cercle d'Éstudes Archutecturales, 14 de março de 1967).

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, posto online no dia 19 Dezembro 2013, consultado o 10Julho 2017. URL: http://espacoeconomia.revues.org/445; DOI: 10.4000/espacoeconomia.445

HARVEY, David. **Cidades Rebeldes:** do direito à cidade à revolução urbana. 1ª ed. Martins Fontes. São Paulo, 2014.

HIERNAUX, Daniel. Pensar a cidade: a dimensão ontológica do urbano. **GEOUSP – Espaço e Tempo (Online),** São Paulo, n. 20, p. 197-205, 2006.

LEFEBVRE, H. **La presencia y la ausência.** Contribuición a la teoria de las representaciones. Mexico, DF: Editora Fondo de Cultura Economica, 2004.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade.** São Paulo, 1991, p. 103-117; 141-145.

SMITH, Neil. GENTRIFICAÇÃO, A FRONTEIRA E A REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO. **GEOUSP: Espaço e Tempo (Online)**, São Paulo, n. 21, p. 15-31, aug. 2007.

VAINER, C. Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O. VAINER, C. e MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis: Vozes, 2000, p. 75 – 103.

Revista Eletrônica História, Natureza e Espaço - ISSN 2317-8361 v. 5, n. 1 (2016)
DOI: 10.12957/hne.2016.30890