



LIMITES DA MÁQUINA DE CRESCIMENTO NA PERIFERIA DO CAPITALISMO: REFLEXÕES SOBRE OS CONFLITOS NA PRODUÇÃO DE MEGAPROJETOS URBANOS NO RIO DE JANEIRO E EM JOANESBURGO

(ST 1: PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO E REGIONAL)

João Paulo Davi Constantino

Universidade Estadual de Campinas, jpdaviconstantino@gmail.com

Sessão Temática 01: Produção do espaço urbano e regional

Resumo: Este artigo analisa os limites das "máquinas de crescimento" nas cidades periféricas do capitalismo, com foco nos megaprojetos urbanos no Rio de Janeiro e Joanesburgo. A pesquisa destaca como o mercado imobiliário e o capital internacional, aliados ao Estado, moldam o espaço urbano, mas enfrentam conflitos e contradições principalmente em contextos de subdesenvolvimento. As alianças entre capital e poder público raramente são monolíticas e podem gerar megaempreendimentos muitas vezes desalinhados das necessidades habitacionais locais. A teoria da máquina de crescimento é explorada dentro dos limites do materialismo histórico, considerando as transformações do capitalismo em diferentes escalas e camadas históricas. Casos como o Porto Maravilha e o *Modderfontein New City* ilustram como esses projetos, apesar de grandes investimentos, enfrentam dificuldades financeiras, políticas e sociais, evidenciando os desafios dessas intervenções nas economias periféricas. A pesquisa utiliza a abordagem da "conversa" entre Rio de Janeiro e Joanesburgo para refletir sobre essas contradições.

Palavras-chave: máquina de crescimento; megaprojetos; imobiliário; Rio de Janeiro; Joanesburgo.

LIMITS OF THE GROWTH MACHINE IN THE PERIPHERY OF CAPITALISM: REFLECTIONS ON CONFLICTS IN THE PRODUCTION OF URBAN MEGAPROJECTS IN RIO DE JANEIRO AND JOHANNESBURG

Abstract: *This paper analyzes the limits of 'growth machines' in peripheral cities of capitalism, focusing on urban megaprojects in Rio de Janeiro and Johannesburg. The research highlights how the real estate market and international capital, in collaboration with the state, shape urban space, but face conflicts and contradictions, particularly in contexts of underdevelopment. Alliances between capital and the public sector are rarely monolithic and can result in megaprojects that are often misaligned with local housing needs. The growth machine theory is explored within the limits of historical materialism, considering the transformations of capitalism across different scales and historical layers. Cases such as Porto Maravilha and Modderfontein New City illustrate how these projects, despite large investments, face financial, political, and social challenges, highlighting the difficulties of such interventions in peripheral economies. The research uses the 'conversation' approach between Rio de Janeiro and Johannesburg to reflect on these contradictions.*

Keywords: *growth machine; megaprojects; real estate; Rio de Janeiro; Johannesburg.*

LÍMITES DE LA MÁQUINA DE CRECIMIENTO EN LA PERIFERIA DEL CAPITALISMO: REFLEXIONES SOBRE LOS CONFLICTOS EN LA PRODUCCIÓN DE MEGAPROYECTOS URBANOS EN RÍO DE JANEIRO Y JOHANNESBURGO

Resumen: *Este artículo analiza los límites de las 'máquinas de crecimiento' en las ciudades periféricas del capitalismo, con un enfoque en los megaproyectos urbanos en Río de Janeiro y Johannesburgo. La investigación destaca cómo el mercado inmobiliario y el capital internacional, en colaboración con el Estado, moldean el espacio urbano, pero enfrentan conflictos y contradicciones, principalmente en contextos de subdesarrollo. Las alianzas entre el capital y el sector público rara vez son monolíticas y pueden generar megainversiones que, a menudo, no están alineadas con las necesidades habitacionales locales. La teoría de la máquina de crecimiento se explora dentro de los límites del materialismo histórico, considerando las transformaciones del capitalismo en diferentes escalas y capas históricas. Casos como el Porto Maravilha y el Modderfontein New City ilustran cómo estos proyectos, a pesar de las grandes inversiones, enfrentan dificultades financieras, políticas y sociales, evidenciando los desafíos de tales intervenciones en las economías periféricas. La investigación utiliza el enfoque de la 'conversación' entre Río de Janeiro y Johannesburgo para reflexionar sobre estas contradicciones.*

Palabras clave: *máquina de crecimiento; megaproyectos; inmobiliario; Río de Janeiro; Johannesburgo.*

INTRODUÇÃO

Este artigo oferece algumas reflexões sobre a complexa e, por vezes, conflitante relação entre o mercado imobiliário, as várias formas de capital investidas no ambiente construído e os agentes que promovem o espaço urbano na periferia do capitalismo, incluindo o Estado. Utilizando como estudo de caso operações imobiliárias de grande escala em duas grandes cidades – Rio de Janeiro (Brasil) e Joanesburgo (África do Sul) – o artigo busca destacar os limites do que se supõe serem as máquinas de crescimento urbano/imobiliário em formações econômicas, sociais e políticas com características que diferem das observadas nos países centrais.

A "máquina de crescimento" foi um conceito desenvolvido pelos sociólogos americanos Harvey Molotch e John Logan na década de 1980 (embora Molotch tenha introduzido o conceito nos anos 1970). Amplamente disseminado no campo dos estudos urbanos críticos, a abordagem refere-se aos processos sociais de construção da cidade, que impulsionam a mercantilização dos lugares e a transformação de seus "valores de uso" em "valores de troca", dependendo dos interesses dos diversos grupos e indivíduos envolvidos. O funcionamento da máquina é impulsionado pela ideologia de que o crescimento deve vir acima de tudo (Logan; Molotch, 1987).

Para Otília Arantes a ideia pode ser assim resumida: "coalizões de elite centradas na propriedade imobiliária e seus derivados, mais uma legião de profissionais caudatários de um amplo arco de negócios decorrentes das possibilidades econômicas dos lugares, conformam as políticas urbanas à medida em que dão livre curso ao seu propósito de expandir a economia local e aumentar a riqueza" (Arantes, 2000, p. 27). Desde então, o conceito originalmente projetado para explicar as dinâmicas das cidades predominantemente americanas tem sido aplicado em outros estudos de caso, incluindo várias cidades brasileiras como São Paulo e Rio de Janeiro. Alguns desses estudos destacam a natureza limitada dessas coalizões em condições de subdesenvolvimento, caracterizando o funcionamento da máquina como um "curto-circuito" (Ferreira, 2007; Fix, 2007, 2009; Fix; Arantes, 2022).

O mercado imobiliário, entendido aqui como uma "frente permanente de valorização", é permeado por diversos atores e frequentemente um refúgio para o capital internacional diante das crises de superacumulação, conforme o conceito de "ajustes espaço-temporais" de David Harvey (2003). Na esteira dessas crises, que também são crises de reestruturação típicas da globalização econômica, encontramos o surgimento de megaprojetos urbanos (Swyngedouw; Moulaert; Rodriguez, 2002). Por trás das máquinas dos megaprojetos, existe também uma arena de disputa e conflito entre os diversos agentes econômicos envolvidos no ambiente construído, ou "construtores de cidades" (Fainstein, 2001) que buscam influenciar o funcionamento do mercado e o valor dos imóveis. Trata-se, acima de tudo, de um sistema de atores com relação estreita com o poder público¹, tanto em sua função regulatória quanto financeira, formando coalizões que não são lineares nem monolíticas, mas

cercadas de tensões que terminam, por vezes, por não promover nem o crescimento que prometem, nem o desenvolvimento que deveriam.

Em termos metodológicos, o artigo foca em uma "conversa" entre dois lugares (Hart, 2018; Pillay, 2022; Robinson, 2016) refletindo criticamente os estudos de caso de supostas máquinas de crescimento no Rio de Janeiro e em Joanesburgo. A escolha das cidades se dá pela semelhança na estrutura econômica e social, marcada pela desigualdade, e pela experiência pessoal do autor em ambas. O empreendimento *Modderfontein New City*, proposto em 2013 pelo incorporador chinês Shanghai Zendai Property, foi um ambicioso megaprojeto em Joanesburgo que enfrentou uma série de obstáculos envolvendo diferentes níveis do governo sul-africano e o capital internacional. Na época, o projeto de mais de 5 bilhões de dólares foi anunciado como um megaprojeto de uso misto, combinando propriedades comerciais e residenciais no que se tornaria, caso avançasse, a "Nova York da África". No entanto, a falta de interesse de investidores, resistência do governo municipal e problemas com investimentos na China contribuíram para o eventual cancelamento do projeto e sua adaptação nas mãos de outros incorporadores locais (Ballard et al., 2017; Brill; Reboredo, 2019).

No Brasil, a década de 2010 viu a estagnação de outro projeto urbano construído com base em uma Operação Urbana Consorciada (OUC), o Porto Maravilha, no Rio de Janeiro. Porto Maravilha tornou-se a operação urbana mais ambiciosa do Brasil e uma das mais caras, avaliada em mais de R\$8 bilhões na época. Inicialmente, foi possível graças a uma coalizão de interesses envolvendo capital privado, por meio de grandes construtoras nacionais, e os três níveis de governo. O cenário econômico também foi favorável, já que o país passava por um forte boom imobiliário, com queda nas taxas de juros e condições inéditas para o financiamento imobiliário. No entanto, alguns anos após o lançamento, a operação entrou em colapso, motivada tanto por sua configuração institucional-financeira quanto pelo boom imobiliário que perdeu fôlego com a crise econômica no novo ciclo político (Santos Junior; Werneck; Ramos Novaes, 2019; Santos Junior et al., 2020)

O texto está dividido em três seções principais, além da introdução e das considerações finais. Na primeira seção faço uma breve reflexão sobre a literatura da máquina de crescimento e dos megaprojetos urbanos, com ênfase em seus limites analíticos. Em seguida, seguindo a tradição do materialismo histórico, caminho por algumas camadas históricas em diferentes escalas, do global ao local, para reconstituir os eventos que marcaram as transformações do capitalismo em seus diferentes padrões de acumulação com consequências decisivas para as cidades. Por fim, utilizando a abordagem da "conversa" entre dois lugares, a terceira seção reflete e problematiza os estudos de caso das supostas máquinas de crescimento no Rio de Janeiro e Joanesburgo, buscando destacar os conflitos envolvidos nessas alianças e os limites que elas encontram em países periféricos. Documentos oficiais, entrevistas e reportagens locais forneceram dados fundamentais para este trabalho.

O resultado dessas reflexões aponta para uma melhor compreensão da relação entre diferentes atores econômicos e o Estado, além de uma perspectiva monolítica e localista. Mostra que as alianças com intenções de moldar o espaço urbano em uma era globalizada, mesmo com o auxílio de capital internacional e supostos instrumentos financeiros inovadores, podem enfrentar sérios desafios relacionados às realidades sociais, políticas e econômicas das sociedades periféricas. Em ambos os casos, as necessidades habitacionais de quem mais precisa delas permaneceram sem solução.

MÁQUINAS DE CRESCIMENTO NA PERIFERIA DO CAPITALISMO: LIMITES E PERSPECTIVAS

O conceito de “máquina de crescimento urbano” dos sociólogos norte-americanos John Logan e Harvey Molotch nasce do incômodo dos autores com a pesquisa urbana tradicional da Escola de Chicago e a pouca atenção que esta dava para as ações das elites locais em priorizar seus “interesses com relação ao uso do solo, ao orçamento público e a vida social urbana” (Logan e Molotch, 1987, p.50). Mais do que “quem governa a cidade?”, a sociologia urbana que adota o esquema das máquinas de crescimento se questiona “para que fim?”, o que encontra na ideia de crescimento (que logo se torna uma ideologia) o consenso entre as elites locais.

Nesse sentido, “para aqueles que contam, a cidade é uma máquina de crescimento, que pode aumentar rendas agregadas e apropriar riquezas para aqueles que estão na posição certa de ser beneficiar delas” (Logan e Molotch, 1987, p.50). Elites locais utilizam o consenso ao redor do crescimento, muitas vezes utilizando como justificativa o crescimento dos postos de trabalho empregos que suas ações podem gerar (Molotch, 1976) para eliminar qualquer alternativa de visão para a cidade. Em resumo, o conceito descreve como o desenvolvimento urbano é impulsionado por coalizões de interesses locais, como empresários, políticos e investidores, que veem as cidades principalmente como mercadorias a serem exploradas para fins econômicos.

Desde então, a abordagem das máquinas de crescimento foi amplamente utilizada nos estudos urbanos críticos. Críticas recentes, especialmente de Neil Brenner, trazem importantes pontos de reflexão para a adoção desse arcabouço na atualidade. (Brenner, 2019) critica a teoria das máquinas de crescimento por sua limitação em abordar as dinâmicas urbanas contemporâneas, especialmente em contextos globais e periféricos. Ele aponta que a teoria se concentra excessivamente em coalizões locais, ignorando as influências de fluxos globais de capital, políticas neoliberais de austeridade e governança supranacional. Além disso, falha em capturar as mudanças na reestruturação espacial e na atuação do Estado, por meio de privatizações e parcerias público-privadas. Para Brenner, é necessária uma abordagem mais abrangente e relacional, que conecte escalas locais e globais considerando processos históricos e estruturais mais amplos (Brenner, 2019).

Pillay (2022) também oferece uma análise crítica das teorias das máquinas de crescimento no contexto de Joanesburgo, destacando suas limitações e adaptações necessárias. Em Joanesburgo, ela ressalta a influência dos fluxos de capital global e dos investidores internacionais, que moldam o desenvolvimento urbano de formas incompatíveis com a narrativa tradicional das coalizões locais. Pillay (2022) explora a fragmentação e instabilidade das coalizões de crescimento em cidades do Sul Global, constantemente influenciadas por crises econômicas e regimes políticos voláteis, e destaca o papel de novos atores urbanos como ONGs internacionais, movimentos sociais e representantes do setor informal na redefinição das dinâmicas de desenvolvimento.

No contexto brasileiro, diversos autores também elucidaram os limites das máquinas de crescimento locais, ainda que utilizando a abordagem como chave analítica (Fix, 2007; 2009; Fix e Arantes, 2022; Ferreira, 2007). Mariana Fix (2009) argumenta que a máquina de crescimento em São Paulo, por exemplo, carece de um sistema de crédito robusto que funcione como "sistema nervoso" para coordenar os fluxos de capital, diferentemente de países como os Estados Unidos e a Inglaterra. No Brasil, a securitização imobiliária ainda estaria em estágio inicial e seria incapaz de substituir empréstimos bancários como fonte predominante de financiamento, o que impede que o mercado imobiliário desempenhe um papel central na circulação do capital (Fix, 2007; 2009, 2011). Além disso, a alta taxa de juros no Brasil desestimula investimentos em ativos imobiliários de baixa rentabilidade e dificulta o acesso a instituições financeiras especialmente em setores como o de escritórios.

A ideia de crescimento e de coalizões locais determinadas a lucrar com a mercantilização do espaço urbano, apesar de convincente, precisa ser articulada com os demais fatores que influenciam a dinâmica de poder e os resultados das relações entre os agentes produtores do espaço. Tais relações, vistas de forma não linear e não monolíticas, revelam a multiplicidade de fatores envolvidos nas negociações de grandes operações para transformar o espaço urbano de cidades periféricas.

CIRCUNSTÂNCIAS EXTERNAS E TRANSFORMAÇÃO NOS PADRÕES DE ACUMULAÇÃO

Antes de analisar as dinâmicas recentes das máquinas de crescimento no Rio de Janeiro e Joanesburgo, pretendo resgatar brevemente nessa seção algumas das transformações econômicas e socioespaciais que operaram, desde o nível global ao nível nacional, consequências significativas na escala local. Parte da crítica às máquinas de crescimento está no foco excessivo nas relações pessoais e subjetivas, em detrimento daquelas que o materialismo histórico via como relações estruturais e objetivas. Ela questiona a ênfase na escala local e na ideia de que uma cidade poderia ser "não manipulada", como também o fazem Fernandes e Cano (2005) ao delimitarem o alcance das escalas locais no capitalismo global. A análise adiante segue, nesse sentido, a tradição do materialismo histórico de compreender que o espaço é socialmente construído e moldado em relação à acumulação

capitalista e ao próprio Estado, sem ser mero espectador deste modo de produção (Lojkine, 1977; Harvey, 1975; Massey, 1995).

Tanto a economia brasileira quanto a sul-africana, ainda que em ritmos distintos, se encontravam em vias de profundas mudanças estruturais em meados do século XX. A Crise de 1929 criou um “grau de liberdade” para economias periféricas iniciarem processos de industrialização e substituição de importações variados, rompendo com o padrão agrário-exportador por meio de reestruturações produtivas profundas (Cano, 2009, 2015; Tavares, 1963, 1975). Após a Segunda Guerra Mundial, os “Anos Dourados” do capitalismo consolidam o sistema industrial americano nos países centrais, expandindo a atuação de capitais e de grandes empresas na periferia (Teixeira, 1983; Cano, 2017).

Esse período trouxe um novo padrão de acumulação, inicialmente nos EUA, expandindo-se para outras economias avançadas sob o mote do *management capitalism* e definindo padrões industriais e urbanísticos fordistas (Harvey, 2008; Chandler, 1990). As grandes corporações passaram por profundas mudanças organizacionais, substituindo o modelo de separação entre gestão e propriedade pela lógica da “maximização do valor do acionista” e pelo protagonismo de investidores institucionais (Hiratuka e Sarti, 2021; Lazonick e O’Sullivan, 2000).

Os choques recessivos dos anos 1970 e a exaustão do padrão tecnológico, somados às políticas neoliberais dos EUA e Inglaterra, marcaram o fim desse ciclo e impulsionaram uma reestruturação produtiva em busca de maior flexibilidade, afetando também os países periféricos. A periferia do capitalismo é inserida nessa dinâmica de maneira subordinada, saindo de um ponto de partida completamente diferente, com estruturas marcadas pela heterogeneidade estrutural e desigualdades herdadas de seus passados coloniais (Brandão, 2011).

Uma característica comum das economias periféricas que conseguiram transformar seus padrões de acumulação durante esse período foi o papel do Estado tanto em sua capacidade de regular as relações trabalho-capital, quanto sua ação direta em desenvolvimento de bases produtivas pesadas através das grandes estatais. Mais ainda, é a partir da insuficiência, típica dessas economias, de concentração e centralização do capital que se dá a importância das relações Estado-Capital na coordenação de recursos e articulação das decisões de investimentos (Coutinho e Belluzzo, 1980).

No caso brasileiro forma-se então o que Lessa e Dain (1982) chamaram de “Sagrada Aliança”, uma correlação de forças entre as diversas frações de capital que acertaram, com leniência do Estado, as órbitas de valorização em que atuariam e prosseguiriam seus respectivos processos de acumulação. Isto quer dizer que, se o capital internacional assumiu e manteve uma posição industrial hegemônica em setores estratégicos, pela penetração do oligopólio

estrangeiro, o capital nacional conseguiu, por sua vez, manter massas de lucro que ultrapassaram sistematicamente as oportunidades de valorização de suas órbitas.

A industrialização foi então liderada pelo grande capital transnacional e pelo Estado. Contudo, o crescimento econômico foi alcançado às custas de repressão salarial e concentração de renda no contexto da ditadura militar iniciada em 1964. O Estado centralizou-se, priorizando o crédito às classes médias e ignorando questões como a pobreza e a reforma agrária (Lavinias et al., 2023). A urbanização foi caracterizada pela expansão das periferias, habitadas por populações com pouco acesso a infraestrutura básica. Programas habitacionais, como o Banco Nacional da Habitação (BNH), favoreceram o setor privado e reforçaram a concentração de renda (Fix, 2011).

Nos anos 1970, a industrialização alcançou níveis elevados, com a manufatura representando 34% do PIB. Multinacionais ganharam destaque, moldando o mercado de trabalho e a política urbana. No entanto, problemas estruturais, como a concentração industrial no Sudeste e as desigualdades persistentes limitaram os benefícios econômicos e sociais do período (Rossi e Rocha, 2016).

Na África do Sul, o desenvolvimento econômico foi moldado pelo colonialismo e pelo apartheid, regimes que institucionalizaram desigualdades sociais e raciais profundas. A economia foi centrada no complexo mineiro-energético, com indústrias de base pouco desenvolvidas e altos níveis de exclusão social para a maioria da população (Bond, 2000). Sob o apartheid, o capitalismo racista explorou a mão de obra negra e estruturou o espaço urbano e rural de forma desigual, promovendo um modelo de industrialização baseado na substituição de importações e dependente de capital estrangeiro (Wolpe, 1972; Bond e Desai, 2006; Ashman, 2023).

Entre 1946 e 1975, a economia cresceu, mas manteve fragilidades estruturais, como a dependência de exportações primárias e bens de capital importados. A crise dos anos 1970 expôs as contradições do modelo, e sanções internacionais, aliadas à resistência interna, levaram ao fim do apartheid e à transição democrática em 1994. Apesar disso, as políticas neoliberais ganharam espaço a partir de 1997, com o plano GEAR (Growth, Employment and Redistribution), que representou basicamente uma "transição de elites" (Bond, 2000).

Essa transição marcou uma mudança no padrão de acumulação. A manufatura declinou de 21,2% do PIB em 1994 para 18,8% em 2002, enquanto o setor financeiro e especulativo ganhou destaque, aumentando de 16,4% para 19,5% no mesmo período (Bond e Desai, 2006), reforçando desigualdades econômicas e sociais já existentes.

CONTEXTO LOCAL: URBANIZAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO NO RIO DE JANEIRO E JOANESBURGO

Este trabalho adotará como procedimento metodológico o conceito de "conversa" entre dois lugares, como forma de justamente evitar o termo "comparação", que carrega em si a noção

de algum tipo ideal. Ele se aproxima do que algumas análises quem também procuram repensar a metodologia comparativa na África do Sul propõem, como nos trabalhos de Robinson (2016) e Hart (2018), e mais recentemente em Pillay (2022). A “conversa” entre elas pode ser entendida como “pontos de vista” (*vantage points*) “para tentar começar a compreender a junção e as interconexões do que (pelo menos inicialmente) aparecem como processos-chave” em ambas (Hart, 2018, p. 389). Mais do que uma análise propositiva, a conversa entre o Rio de Janeiro e Joanesburgo pretende explorar as relações entre os atores envolvidos na produção do espaço e o Estado, e que *insights* elas trazem sobre a abordagem da máquina de crescimento na periferia do capitalismo.

RIO DE JANEIRO: DA CORTE À CRISE DO PORTO

No Rio de Janeiro, coalizões de poder e interesses já moldavam o espaço urbano antes mesmo da industrialização nos moldes capitalistas. A chegada da Corte portuguesa em 1808 intensificou a relevância da cidade e de sua região central, incluindo a área portuária, com as ordens religiosas desempenhando papel central na organização espacial. Essas irmandades, grandes proprietárias de terras e beneficiadas por isenções tributárias da Coroa, exerciam influência na construção de moradias, hospitais, escolas e no fornecimento de serviços urbanos, promovendo melhoramentos que já seguiam uma lógica de divisão e segregação do espaço (Fridman, 1999).

A centralidade do porto é analisada por Gonçalves e Costa (2020) por meio do conceito de “acumulação entrelaçada”, que articula elementos da economia política marxista para compreender as interconexões entre diferentes períodos históricos e dimensões da expansão capitalista. Desde a época colonial, o porto conectava o Brasil à economia global com o comércio de mercadorias e pessoas, embora comece a perder importância no século XX devido ao redirecionamento do capital industrial. A remodelação promovida por Dom Pedro II em 1843 não foi suficiente para conter a degradação da área, que enfrentou sucessivas reformas urbanísticas, como as implementadas por Rodrigues Alves e Pereira Passos no início do século XX, em busca de revitalização (Gonçalves e Costa, 2020).

Desde a Lei de Terras de 1850, novos agentes como o capital estrangeiro e o bancário juntaram-se a tradicional burguesia local no mercado imobiliário (Fix e Arantes, 2022). Empresas como a Companhia Brasileira de Imóveis e Construções (COBIC), financiada por investidores franceses, desempenharam papel significativo no desenvolvimento urbano de bairros como o Grajaú nos anos 1920 e Recreio dos Bandeirantes nos anos 1950. Paralelamente, grandes companhias territoriais e de terrenos começaram a orquestrar promoções fundiárias em larga escala, integrando capitais comerciais e bancários ao mercado de terras (ver tabela 1) (Ribeiro, 1997).

No mesmo período, o capital estrangeiro, especialmente inglês, marcou presença em serviços públicos urbanos, como a Rio de Janeiro *City Improvements* e a *Tramway, Light and Power Company Limited*. Com a chegada dos bondes pela Light em 1899, houve uma reconfiguração

na estrutura espacial da cidade, facilitando a ocupação da Zona Sul e promovendo sua valorização em detrimento do centro e da região portuária, o que acentuou a diferenciação socioespacial (Carvalho, 1995). Durante a ditadura militar, grandes empreiteiras nacionais como a Andrade Gutierrez e a Odebrecht consolidaram-se por meio de parcerias estreitas com o poder público, moldando a urbanização com base em interesses do grande capital (Campos, 2021).

Tabela 1. Empresas imobiliárias criadas no Rio de Janeiro, final do século XIX-início do XX.

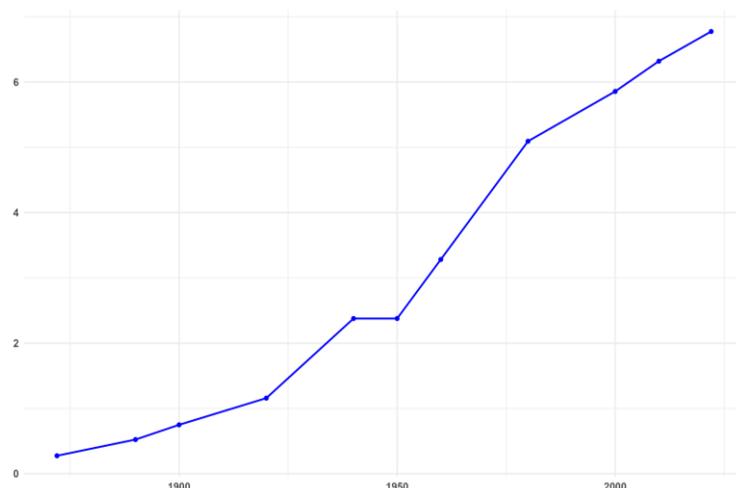
Nome da empresa	Data de criação	Capital (em contos de réis)
Cia. Territorial do Rio de Janeiro	1912	1200
Cia. Suburbana de Terrenos e Construções	1912	1500
Rocha Miranda Filhos e Cia. Ltda.	1919	1250
Empresa Ind. De Melhoramentos do Brasil	1890	2000
S/A A Propriedade	1912	5000
Cia. Brasileira de Imóveis e Construções	1911	1000

Fonte: Ribeiro (1997).

A economia fluminense, no entanto, perde participação na renda nacional com o avanço da industrialização em São Paulo, apesar do avanço acelerado de sua urbanização (ver figura 1), reduzindo sua contribuição à produção industrial de 27,9% em 1939 para 9,7% em 1980 (Silva, 2012). Essa dinâmica, somada à transferência da capital para Brasília em 1960 e às crises econômicas das décadas de 1980 e 1990, transformou o Rio de Janeiro em um centro de serviços, esgotando sua capacidade receptora de migração e aprofundando desigualdades regionais entre áreas ricas, como a Zona Sul, e regiões periféricas, como a Baixada Fluminense (Cano, 2011).

A região portuária foi particularmente afetada pela degradação e pela perda de investimentos, operando no final do século XX com volumes de carga significativamente inferiores aos de outros portos brasileiros. Seu entorno acompanhou esse processo de desvalorização, tornando-se símbolo das dificuldades enfrentadas pelo Rio de Janeiro para se adaptar às mudanças econômicas e urbanas do século XX (Gonçalves e Costa, 2020).

Figura 1: Evolução da população do Município do Rio de Janeiro (em milhões)



Fonte: elaborado pelo autor com dados do IBGE.

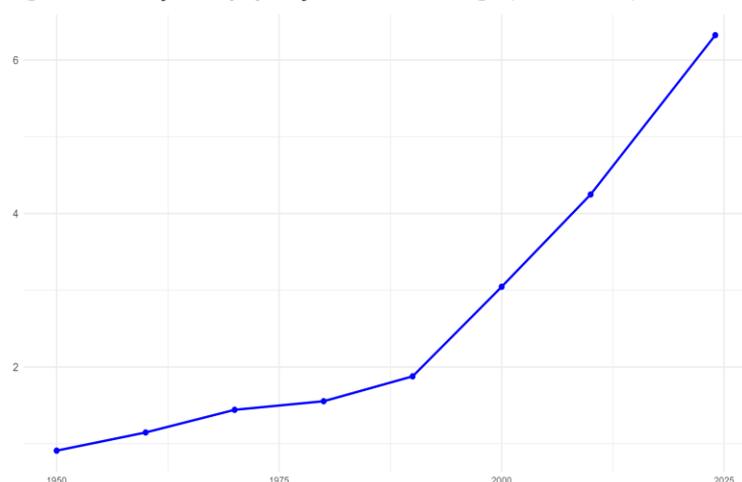
JOANESBURGO: DO OURO À “WORLD-CLASS AFRICAN CITY”

Bem mais jovem que o Rio, Joanesburgo desempenha um papel central na economia sul-africana até o presente, sendo responsável por uma parcela significativa da população, do PIB nacional e da criação de empregos desde o fim do apartheid. A descoberta do ouro no final do século XIX, por um lado, provocou uma intensa corrida migratória e atraiu investimentos internacionais, mas também promoveu a exploração de trabalhadores negros, que eram forçados a viver em condições precárias, longe de suas famílias e recebendo salários ínfimos (Harrison et al., 2014; Webster; Webster, 2019). Por outro lado, a prosperidade derivada do ouro estimulou o desenvolvimento da infraestrutura da cidade, estabelecendo as bases para a organização espacial da região e sua integração ao espaço econômico nacional (Gotz; Wray; Mubiwa, 2014; Mubiwa; Annegarn, 2013)

Durante o regime do apartheid, Joanesburgo foi moldada por rígidas políticas segregacionistas, como o *Group Areas Act* de 1950, que restringia o acesso da população negra as áreas urbanas centrais. Milhões de pessoas foram deslocadas à força e reassentadas em áreas periféricas com infraestrutura insuficiente, enquanto bairros reservados para a população branca concentravam os recursos urbanos. Exemplos emblemáticos desse processo incluem as destruições de District Six na Cidade do Cabo e Sophiatown em Joanesburgo.

Townships como Alexandra e Soweto tornaram-se símbolos da resistência política urbana, enquanto a geografia segregada persistia (Mayekiso, 1996; Bond, 2000). Mesmo após a transição democrática de 1994, pouco foi feito para reverter essa herança, mantendo a maioria da população negra longe dos centros comerciais e das áreas de emprego e perpetuando desigualdades socioespaciais de uma cidade que crescia cada vez mais (figura 2) (Harrison; Todes, 2015; Ballard et al., 2017).

Figura 2. Evolução da população de Joanesburgo (em milhões)



Fonte: elaborado pelo autor com dados do *World Population Trends* e *Stats.SA*

A política habitacional do período pós-apartheid enfrentou dificuldades em lidar com as desigualdades deixadas pelo regime anterior. A Constituição de 1996 reconheceu a moradia

como um direito fundamental, mas condicionou sua aplicação aos recursos disponíveis, resultando em investimentos governamentais insuficientes. Programas como o Housing White Paper e o *Reconstruction and Development Programme* (RDP) foram criados para atender às necessidades habitacionais, mas a ênfase em soluções de mercado perpetuou exclusões. Habitações subsidiadas de baixo custo foram geralmente localizadas em áreas periféricas, afastadas de infraestrutura e empregos, limitando a integração urbana (Bond; Tait, 1997; Huchzermeyer, 2001).

Os anos 1990 foram marcados por mudanças na governança urbana de Joanesburgo, com o plano iGoli 2002 emergindo como uma solução para a crise financeira e institucional da cidade. Nesse período, o slogan "*World-class African City*" foi introduzido, visando reposicionar Joanesburgo como um centro econômico global competitivo, especialmente em preparação para eventos internacionais como a Copa do Mundo de 2010 (Tomlinson et al., 2014). Apesar dos esforços, a cidade permaneceu fragmentada, com a população de baixa renda concentrada em periferias afastadas, enquanto áreas de alta renda prosperavam ao Norte.

O mercado imobiliário desempenhou um papel importante na dinâmica econômica da cidade. Grandes empresas, como a *Anglo American*, *Liberty* e *Old Mutual* reinvestiram seus excedentes de capital no setor imobiliário durante o apartheid, criando uma economia altamente concentrada. Fundos de pensão, como o *Mines Pension Fund* e o *Eskom Pension Fund* emergiram como grandes proprietários, reforçando essa estrutura desigual (Goga, 2014; Pillay, 2022). Nos anos seguintes, tendências urbanas como o crescimento de condomínios fechados nos subúrbios e a consolidação de Sandton como principal centro financeiro da África moldaram o perfil econômico e espacial da cidade. Paralelamente, esforços de revitalização parcial do CBD (Central Business District) foram combinados com a implementação de "corredores de desenvolvimento", buscando uma cidade mais integrada e compacta (Ballard et al., 2017).

ESTRATÉGIAS RECENTES DA MÁQUINA DE CRESCIMENTO NA PERIFERIA DO CAPITALISMO E SEUS LIMITES

O CASO DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Progressivamente as cidades foram persuadidas a tornarem-se protagonistas do cenário mundial, adaptando-se a uma estrutura cuja configuração fosse "propícia à valorização patrimonial" (Arantes, 2000, p. 30). A transição do período de acumulação fordista para a "acumulação flexível", nos termos de Harvey (2008), resultou em um ajuste subordinado na periferia do sistema. Ao ajuste econômico seguiu um correspondente ajuste urbano e o tratamento da política das cidades, especialmente a habitacional e a de infraestrutura urbana, passou a ser guiado por uma perspectiva de mercado, orientado por grandes instituições multilaterais como o Banco Mundial e o BID (Arantes, 2006).

Foi nessa esteira que vieram os Grandes Projetos Urbanos, ou GPUs, coalizões de governos locais e grupos empresariais que se associaram para estimular o mercado imobiliário através da desregulamentação do uso do solo e do financiamento público, especialmente em locais que sofreram os impactos mais evidentes da reestruturação econômica, notadamente antigas áreas industriais, zonas portuárias e centros históricos, que passaram a compor “novas frentes de expansão imobiliária” (Healey, 1994; Fainstein, 2001; Swyngedouw et al, 2002; Nobre, 2009; Stroher, 2019). O período pós-estabilização marca, nesse sentido, uma série de iniciativas de revitalização da zona portuária do Rio de Janeiro (Diniz, 2014).

Em seguida, no bojo do chamado “planejamento estratégico” (Vainer, 2000), a realização dos megaeventos esportivos no Rio de Janeiro definiu um modelo de intervenção urbana que concentrou grandes investimentos públicos na reconfiguração de parcelas específicas da cidade a partir dos interesses das elites locais (Sánchez; Broudehoux, 2013; Ribeiro; Santos Junior, 2017)

O caso da comunidade Vila Autódromo é emblemático nesse sentido. O antigo Autódromo na Barra da Tijuca, onde era situada a comunidade, havia sido o local escolhido para sediar o Parque Olímpico, uma área de mais de 1,18 milhão de metros quadrados que abrigou 16 modalidades olímpicas e nove paralímpicas. O plano geral urbanístico do Parque contava ainda com a liberação de no mínimo 60% da área para empreendimentos futuros, segundo a Empresa Olímpica Municipal. Isto significava que o consórcio que ganhasse a licitação teria o direito de, após os jogos, gozar de alterações na legislação urbanística para utilizar boa parte do terreno para construção de projetos imobiliários que incluíam edifícios residenciais, comerciais e hotéis (Sánchez; Oliveira; Monteiro, 2016)

O Parque foi então construído por meio de duas parcerias firmadas em 2009. Uma delas, uma Parceria Público-Privada (PPP) entre a prefeitura e a concessionária Rio-Mais, formada pelas empreiteiras Odebrecht e Andrade Gutierrez, e pela empresa Carvalho Hosken S.A., grande proprietária de terrenos da Barra da Tijuca. Em teoria, a prefeitura do Rio cederia terrenos para o consórcio, que entraria com os recursos para a construção. Na prática, para viabilizar o projeto, a Caixa Econômica Federal (CEF) financiou o consórcio Rio-Mais com recursos do FGTS no valor de R\$1,397 bilhão².

As parcerias público-privadas foram instrumentalizadas nos processos de renovação urbana como uma “fórmula mágica” para viabilizar intervenções em tempos de crise fiscal (Fix, 2004). Elas se disseminaram nos anos 1990, com a mudança no paradigma de administração das cidades para o que David Harvey chamou de “empresariamento urbano” (Harvey, 1996). Sua defesa estaria em seu caráter autofinanciável, isto é, sua capacidade de fazer com que “empreendedores paguem por uma obra de seu interesse, sem destinar recursos públicos para uma obra que não é prioridade social para a cidade” (Fix, 2001, p.78). Na prática, o governo local acabou assumindo uma série de riscos enquanto a iniciativa privada desfrutou dos benefícios, que incluíram neste caso massivas transferências de patrimônio público.

No edital de licitação para contratação da PPP Parque Olímpico foi previsto que o consórcio vencedor receberia não apenas uma contrapartida financeira, como também uma contrapartida imobiliária: a transferência de propriedade de uma área de 1.180.000 m² para construção de condomínio fechado, equivalente a R\$850 milhões (Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, 2011). A transferência de patrimônio favoreceu uma construtora do consórcio em particular: A Carvalho Hosken S.A, de Carlos Carvalho fez parte também do Consórcio Ilha Pura para a construção da Vila dos Atletas, juntamente com a Odebrecht. O consórcio garantiu à construtora o direito de desfrutar de diversos benefícios e de fornecimento de infraestrutura por parte do poder público. Enquanto a Carvalho Hosken e a Odebrecht entraram com os terrenos, orçados em R\$579,3 milhões, a infraestrutura foi garantida pelo governo e o investimento de R\$2,3 bilhões para a construção foi feito através da CEF, com juros subsidiados (Oliveira, 2016). O plano seria transformar a Vila dos Atletas em um condomínio de luxo e aquela parte do Rio em uma “nova cidade”, uma “cidade de elites, de bom gosto”³, com a venda de mais de 3 mil apartamentos por valores entre R\$500 mil até R\$2,5 milhões.

O empreendimento, entretanto, teve um histórico complicado após os Jogos Olímpicos de 2016. Apesar do apelo inicial, a comercialização foi dificultada pela crise econômica agravada pela Lava Jato e por suas consequências políticas, com apenas cerca de 40% das unidades sendo vendidas e muitos edifícios permanecendo fechados, sem autorização de habitação. Após dificuldades em manter o compromisso com a CEF, como solução, a Carvalho Hosken vendeu para o banco BTG Pactual cerca de 2.500 unidades remanescentes do projeto, por meio de sua subsidiária Enforce⁴.

A região do antigo centro e a zona portuária, por sua vez, também foram alvos de inúmeras estratégias, sendo a mais emblemática a Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha (OCU Porto Maravilha), lançada em 2009. O OUC Porto Maravilha se tornou a mais ambiciosa operação urbana do Brasil, e uma das mais caras, avaliada em mais de R\$10 bilhões. Ela só foi possível graças a uma coalizão de interesses que envolveu tanto o capital privado, na figura de algumas grandes construtoras nacionais, quanto as três esferas do governo. O projeto de revitalização de uma área de 5 milhões de metros quadrados foi anunciado logo no primeiro ano de Eduardo Paes no comando da prefeitura (PMDB), e ganhou consenso ao ser incluído no marketing dos *megaeventos* que marcaria (e ainda marca) as gestões do então peemedebista.

A arquitetura institucional-financeira por trás do Porto Maravilha centrou-se, de um lado, na combinação de uma Operação Urbana Consorciada, na contratação de uma Parceria Público-Privada (vencida pelas em empreiteiras Odebrecht, OAS e Carioca Engenharia), e na criação de uma companhia mista para coordenar o processo, a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região Portuária do Rio de Janeiro (hoje Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos, a Ccpar); e de outro, na combinação de arranjos financeiros supostamente avançados como Fundos de Investimento Imobiliário (FIIs), com recursos do FGTS, e a venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção (os Cepacs) (Werneck, 2016). As

alterações nas regras de zoneamento, uso e ocupação do solo, tornando-as bem mais flexíveis para esse projeto foi apelidada por Carlos Vainer de “regime urbanístico de exceção” (Vainer, 2011).

Aprovada a operação, o município pôde emitir mais de 6 milhões de Cepacs, o equivalente a um potencial adicional de construção de pouco mais de 4 milhões de metros quadrados para a área do Porto. Os recursos gerados pelos Cepacs, por sua vez, deveriam ser exclusivamente utilizados dentro do perímetro da operação, como autorizado pelo Estatuto das Cidades, restringindo sua aplicação em outras partes da cidade e reforçando o desenvolvimento desigual da política urbana (Massoneto, 2003; Mosciaro; Pereira; Aalbers, 2022)

A operação foi dividida em duas fases, e a primeira consistiu em um pacote maciço de investimentos públicos da ordem de R\$350 milhões, desembolsados pela prefeitura, para intervenções urbanísticas em uma parte da Área de Especial Interesse Urbanístico em que se situa o projeto. A meta consistia em revitalizar aquela zona para atrair empresas para o local, tanto através de obras viárias de grande porte (como a demolição do Elevado da Perimetral) como pela promoção de projetos culturais e turísticos, como o Museu de Arte do Rio e o Museu do Amanhã, que serviram como “âncoras culturais” do processo de revitalização (Pereira, 2016, p.185)

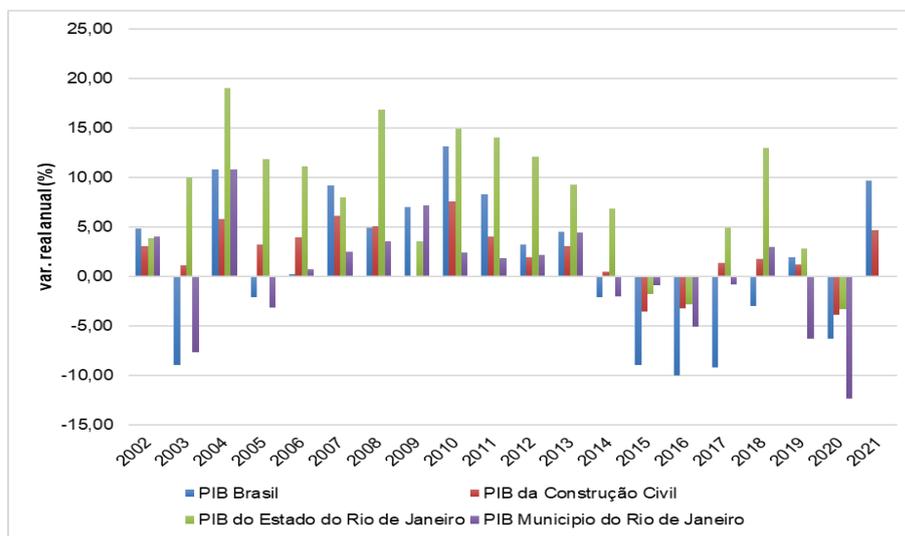
No entanto, em 2011, os Cepacs foram leiloados integralmente para o FGTS, através de dois fundos de investimento imobiliário que foram criados especialmente para esse propósito, o Fundo de Investimento Imobiliário Região Portuária (FII Região Portuária), com a CDURP como cotista, e o Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha (FII Porto Maravilha), ambos administrados pela CEF. A aplicação de R\$3,5 bilhões no FII Porto Maravilha, com recursos do FGTS, contribuiu para a execução de apenas parte das obras da segunda etapa (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2010).

Esse aporte inicial tornou o FII Porto Maravilha no maior Fundo de Investimento Imobiliário em operação no país, que prometeu garantir os R\$7,6 bilhões previstos para os próximos 15 anos da OUC Porto Maravilha como um todo. Uma das cláusulas do acordo previa ainda que o fundo teria prioridade na compra de terrenos da União presentes na região e que os pagamentos pelos custos da operação seriam feitos conforme a CDURP entregasse os lotes elegíveis para a aplicação de pelo menos 75% dos certificados adicionais de construção pertencentes ao próprio FGTS. Em resumo, dada a estrutura da propriedade fundiária na região, majoritariamente pertencente ao Estado, sua disponibilização para o mercado era necessária para criar a demanda por Cepacs, por sua vez “necessários na construção de empreendimentos alavancados por incorporadores imobiliários (Fix, 2007; Cardoso, 2013; Santos Junior et al., 2020; Mosciaro, Pereira e Aalbers, 2022).

Alguns anos após seu lançamento, entretanto, a operação entrou em um impasse, motivado tanto por sua configuração institucional-financeira, quanto por um *boom* imobiliário que pareceu não se materializar ou ao menos manter sua força. Aliás, o Rio de Janeiro como um todo enfrentava desde 2014 uma profunda crise econômica, reflexo da queda dos preços do

petróleo e da própria atividade da construção civil, mas também de turbulências políticas e da deflagração da operação Lava Jato (que investigou, além da Petrobrás, as empreiteiras envolvidas na OUC do Porto)⁵. A cidade acompanhava, nesse sentido, o ritmo da economia nacional, que demonstrava franca desaceleração (ver figura 3). O impacto no setor da construção civil, especialmente o residencial, foi significativo (Mioto, 2022). Este pode ser observado tanto na queda do valor de mercado das companhias listadas na bolsa de valores, como na queda do lucro líquido dessas empresas entre 2014 e 2019. O setor de construção residencial só voltou a dar lucro em 2019 e, mesmo assim, em níveis bem inferiores aos registrados entre 2008 e 2011 (Fix, Constantino e Prado, 2023). O preço médio de venda e locação de imóveis comerciais no Rio despencou a partir de 2014, como demonstrado na figura 4.

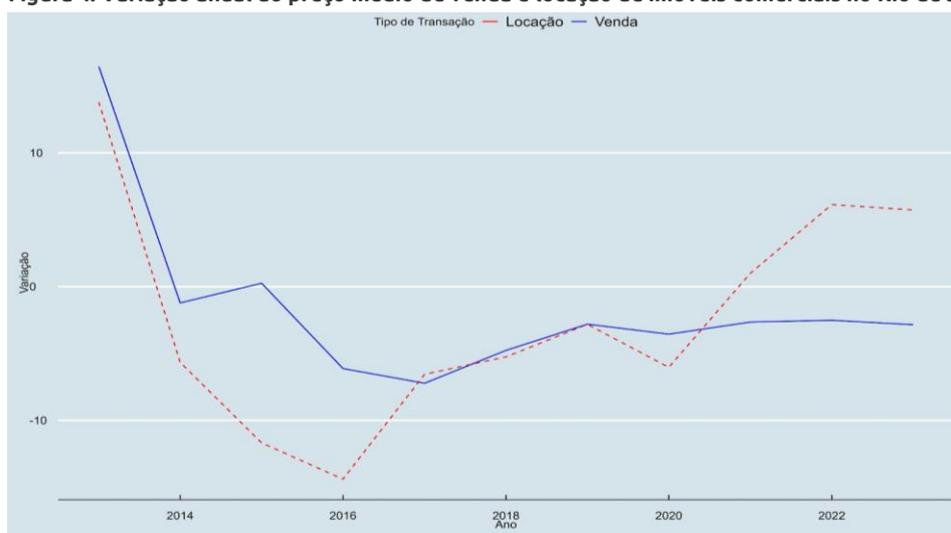
Figura 3: Variações no PIB brasileiro, do Estado e do município do Rio de Janeiro e do setor da construção civil, 2002-2021



Fonte: elaborado pelo autor com base nos dados das contas regionais do IBGE e do IPEA-data.

O sonho com os Cepacs, que pagaria as empreiteiras e a manutenção da operação, acabou não se concretizando e os empreendimentos que consumiriam os certificados não alavancaram, apontando os limites do processo de securitização do setor imobiliário no Rio. Um levantamento do Observatório das Metrôpoles publicado em 2018 mostrou que dos 35 empreendimentos privados licenciados para nova construção, a maioria comercial, 23 não tinham sido iniciados até aquele ano e apenas 7 estavam concluídos e em funcionamento (Santos Junior et al., 2020). Além disso, diversos outros empreendimentos não chegaram sequer a consumir os Cepacs, seja porque eram apenas reformas ou porque estavam fora das áreas autorizadas para aplicação dos certificados. Até 2019, a operação se encontrava estagnada, com empreendimentos inacabados, imóveis vagos e a Cdurp recomprando certificados com recursos municipais para tentar garantir sua continuidade (Abascal; Bilbao, 2021; Werneck, 2017).

Figura 4: Variação anual do preço médio de venda e locação de imóveis comerciais no Rio de Janeiro (%)



Fonte: elaborado pelo autor com dados do Fipe.

Com tais expectativas frustradas, a iliquidez da operação se tornou iminente e se concretizou com a suspensão temporária do contrato de parceria público-privada por alguns meses em 2017 e novamente em 2018, por falta de repasses. Boa parte dos recursos iniciais, cerca de R\$5 bilhões, foi aplicada nos primeiros cinco anos da operação em obras de infraestrutura, especialmente na região da Praça Mauá, e sucessivas novas “injeções” de recursos do FGTS precisaram ser alocadas⁶. Desde então, a negociação de Cepacs ficou parada, retornando somente em 2021 com os lançamentos da Cury e Emccamp, incorporadoras de capital aberto listadas na bolsa de valores brasileira. Com quinze anos de operação, mais de 90% dos Cepacs ainda estão em estoque (Ccpa, 2024).

A mudança na gestão política também acabou prejudicando o andamento da operação. A gestão de Marcelo Crivella (PRB) demonstrou pouco interesse na continuidade da operação, chegando a suspender os repasses para a Concessionária Novo Porto⁷. Um acordo anunciado em agosto de 2023 entre o governo federal, agora sob administração do Partido dos Trabalhadores e a prefeitura do Rio, novamente sob gestão de Eduardo Paes, prometeu finalmente destravar o impasse com a CEF, na qual o município vai abrir mão de cerca de R\$4 bilhões que ainda seriam repassados pelo fundo da Caixa para custear serviços públicos e obras previstas, os mesmos que deveriam ter sido executados pela Concessionária Porto Novo.

Outras iniciativas dessa nova gestão buscam incentivar o mercado imobiliário na região central, como o Programa Reviver Centro (Lei Complementar n.229/2021). Seu principal objetivo é ampliar a oferta de moradias para diversas faixas de renda, facilitando tanto a construção de novas unidades quanto a adaptação de edifícios existentes. Para isso, oferece diversos incentivos aos investidores imobiliários, expandidos na revisão do programa em 2023, e implementa novos mecanismos urbanísticos para viabilizar os projetos, como as operações interligadas. As operações interligadas são instrumentos urbanísticos que permitem aos investidores e incorporadores imobiliários obterem contrapartidas ao realizar

projetos de interesse estratégico no centro da cidade. Na prática, empreendedores que investem na criação de moradias no centro podem obter autorizações para realizar empreendimentos em outras partes da cidade, como bairros mais valorizados da Zona Sul, onde há restrições de construção.

Até o momento, do total de 38 licenças emitidas pelo Programa Reviver Centro apenas 12 manifestaram interesse no uso do instrumento de operação interligada, e destas apenas 6 receberam a concessão, sendo a maioria para a área receptora de Ipanema e tendo fundos de investimento imobiliário, como o Opportunity FII e o Brix FII como requerentes. As consequências dessas novas ações precisarão ser estudadas.

OS CONFLITOS NA PRODUÇÃO DE MEGAPROJETOS EM JOANESBURGO

Alianças para a transformação do espaço urbano na figura de megaprojetos com participação de capital estrangeiro também enfrentaram limites e resistências em Joanesburgo. Um exemplo recente e emblemático foi o megaprojeto Modderfontein New City, inicialmente concebido como a "Nova York da África" (figura 5), que prometia ser um centro urbano de alta tecnologia em Johannesburgo, com um investimento estimado de R\$84 bilhões. Desenvolvido pela empresa chinesa Shanghai Zendai, o projeto previa moradias, áreas comerciais e espaços de lazer em uma área de 1.600 hectares⁸.

O empreendimento integra a visão de "*world class city*" que Joanesburgo adotou e que ganhou força a partir dos grandes eventos. Representa, por outro lado, o que Vanessa Watson (2014) chamou de "última fronteira" para o capital global imobiliário, mostrando como os incorporadores utilizam frases específicas, como "nova cidade" ou mesmo "eco-cidade" para conquistar investidores e apresentar esses empreendimentos como soluções para os problemas urbanos existentes.

Há um contraste marcante entre a realidade da maioria dos habitantes dessas cidades e as imagens e retóricas frequentemente apresentadas por investidores e incorporadores estrangeiros (ver figura 6). Os planos diretores analisados por Watson (2014) fazem referência a cidades consideradas "bem-sucedidas" ou "de classe mundial", como Dubai e Singapura, em que consultorias internacionais desempenham influência crescente nas políticas urbanas (Watson, 2014; Brill; Reboledo, 2019).

Figura 6: Imagem inicial dos projetos para Modderfontein apresentados na mídia chinesa.



Fonte: Urban China, 2014.

Lançado em 2013, o projeto *Modderfontein New City* passou por uma mudança de abordagem logo em seus primeiros anos, para se alinhar às prioridades de Joanesburgo. Inicialmente promovido como um "voto de confiança" no país, o planejamento de 2015 enfatizou a integração com a cidade, destacando benefícios como empregos, habitação, transporte público, controle de inundações e revitalização de áreas industriais poluídas. Apresentado como um modelo de sustentabilidade e adaptação às mudanças climáticas, o projeto foi reestruturado de uma cidade independente para um desenvolvimento integrado, buscando aprovação e apoio local (Ballard et al, 2017).

O investimento pode ser analisado a partir da ótica da sobreacumulação chinesa, que nas últimas décadas sofreu mudanças significativas. Patrick Bond argumenta que, enquanto no final do século XX a presença econômica da China no sul da África era guiada pela solidariedade Sul-Sul e pelo apoio a movimentos de libertação, no século XXI o excesso de capacidade produtiva doméstica motivou uma transição para práticas capitalistas agressivas, que passaram a priorizar interesses empresariais em detrimento do interesse público e da sustentabilidade ambiental (Bond, 2024).

O projeto Modderfontein é, assim, um exemplo de uma cidade planejada para atrair e ajustar capital global móvel (Harvey, 2003). Os planos originais da Zendai para o *Modderfontein* previam um megaprojeto que funcionaria não apenas como base para sua expansão no continente, mas também como um polo para empresas chinesas investindo na África Subsaariana, apesar de não possuírem experiência com megaprojetos desse porte, como destacam Brill e Reboledo (2019). Diante da desaceleração dos investimentos governamentais em habitação na China e de restrições a compra de propriedades, Dai Zhikang, fundador e representante da Zendai Group, viu a necessidade de explorar mercados

internacionais. Após anos de negociações, a Zendai adquiriu *Modderfontein* em 2013 por R1,06 bilhão (cerca de 110 milhões de dólares), financiados pelo Banco da China e com garantias de risco fornecidas pelo Standard Bank da África do Sul. A transação tornou-se um dos maiores investimentos estrangeiros diretos individuais na África do Sul, de acordo com um relatório da Goldman Sachs⁹.

Parte do processo envolveu empresas de consultoria estrangeiras, a maioria britânica, reuniões com stakeholders e com autoridades de planejamento local para desenvolver um projeto adequado ao terreno. O plano diretor submetido para aprovação em 2015 propunha um uso misto, com foco no desenvolvimento orientado ao transporte, especialmente em torno de uma nova estação do Gautrain, e na criação de um centro para indústrias "avançadas" (Brill e Reboredo, 2018).

O poder municipal de Joanesburgo, no entanto, tinha outras visões com relação ao megaprojeto (Ballard et al, 2017). Enquanto a Zendai idealizou um empreendimento futurista e luxuoso, inspirado no vizinho Waterfall (Murray, 2015), as imagens divulgadas pelos consultores chineses da empresa receberam críticas por não refletirem as necessidades e expectativas locais de planejamento urbano. A incorporadora não conseguiu compreender plenamente as prioridades das autoridades da cidade em relação à justiça social e espacial, apontam Brill e Reboredo (2018) demonstrando relutância em adaptar seus planos em alguns pontos principais.

Ballard et al (2017) sintetizam bem algumas das preocupações que a cidade de Joanesburgo expressou. A administração municipal, chefiada pelo então prefeito Parks Tau (ANC, 2011-2016) exigiu, por exemplo, mudanças significativas no projeto para torná-lo mais inclusivo e alinhado com as realidades do mercado habitacional de Joanesburgo, como a inclusão de 5.000 habitações sociais e a integração com o sistema de transporte públicos e com os Corredores de Liberdade (*Corridors of Freedom*), garantindo que moradores pudessem acessar empregos em outras áreas da cidade. Outro receio era de que o grande espaço comercial de *Modderfontein* competisse com centros econômicos já estabelecidos, como Sandton, e que não atraísse novas atividades econômicas para a cidade (Ballard et al, 2017). A rejeição às exigências das autoridades de Joanesburgo para incluir moradias mais acessíveis no projeto resultou na desaprovação do planejamento. Consequentemente, o terreno foi discretamente vendido e revendido diversas vezes¹⁰.

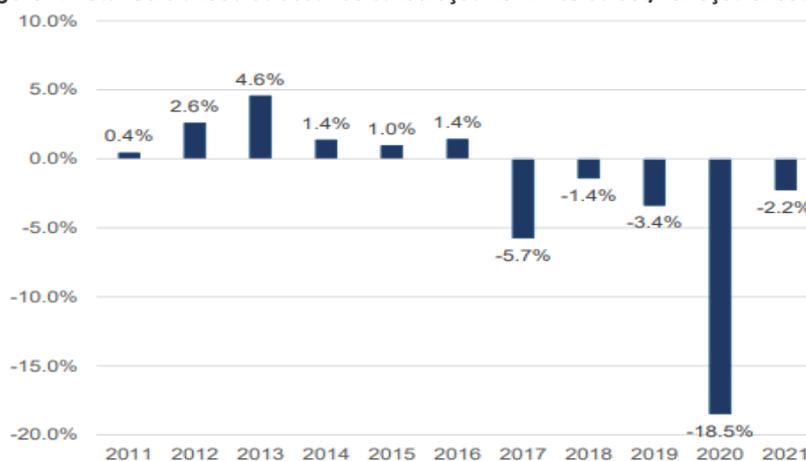
Em Reboredo e Brill (2019) é possível compreender ainda algumas das transformações na estrutura de propriedade do projeto, logo nos anos iniciais, que acabaram dificultando seu andamento. A venda da totalidade das ações da Zendai para a *China Orient Asset Management Corporation* (COAMC) em 2015, seguido pela venda de quase 50% das ações para outras empresas chinesas, indicou a falta de confiança do Estado chinês no desenvolvimento do projeto e culminou em uma mudança significativa em sua direção. Em 2017, o projeto foi submetido ao Conselho de Planejamento, marcando a participação de um novo comprador

potencial, a *M&T Development*, empresa sul-africana que optou por um desenvolvimento fragmentado, criando uma série de condomínios fechados no local.

O plano final representou uma mudança significativa em relação à visão ambiciosa originalmente proposta por Dai Zhikang em 2012. Os arranha-céus ultramodernos deram lugar a um design mais convencional, característico de Joanesburgo. Esse novo formato incluiu fileiras de habitações de baixa densidade e alta segurança, dispostas ao redor da reserva de Modderfontein. Nesse processo, o projeto reclassificou ainda seu público-alvo, de empresas chinesas para firmas baseadas no conhecimento local, adaptando-se à mudança da geopolítica chinesa na África do Sul (Brill e Reboredo, 2019). A previsão de 15 anos do empreendimento se estendeu para 50 anos, em resposta às dificuldades econômicas, como a desvalorização do rand e a queda do setor da construção na África do Sul a partir de 2016 (figura 7).

Os embates entre a cidade de Joanesburgo e os diversos planos da incorporadora Zendai não representam, no entanto, uma relação monolítica do Estado com o capital imobiliário, como raramente tais relações o são (Pillay, 2022). O caso de Modderfontein revela uma dinâmica complexa entre o setor público e privado. Por um lado, destaca a capacidade do governo municipal de Joanesburgo em regular grandes projetos imobiliários, mesmo quando confrontado com a pressão de incorporadores. A cidade conseguiu manter o projeto dentro do sistema de planejamento existente e garantir a participação pública. Além disso, evitou a chamada "retórica da urgência", frequentemente usada para justificar a aceleração de projetos e a suspensão de regulamentações sociais, ambientais e técnicas (Brill e Reboredo, 2019).

Figura 7: Valor adicionado do setor da construção na África do Sul, variação anual (%), 2011-2021



Fonte: Stats South Africa

Por outro lado, a crítica ao projeto não foi uniforme em todos os níveis governamentais. Enquanto a cidade de Joanesburgo resistiu a algumas demandas, o governo provincial de Gauteng apoiou amplamente o empreendimento. Líderes como Nomvula Mokonyane e David Makhura integraram o projeto às políticas provinciais de "novas cidades". Esse apoio reflete

o histórico da província em priorizar grandes desenvolvimentos em áreas virgens, como Steyn City e Waterfall (Murray, 2015), facilitados anteriormente pela Lei de Facilitação do Desenvolvimento (DFA) de 1995. No entanto, a revogação da DFA em 2013 transferiu a autoridade sobre Modderfontein para o município, permitindo à cidade maior controle sobre o projeto (Ballard et al, 2017; Brill e Reboredo, 2018).

Desafios semelhantes seguem no horizonte de Joanesburgo, mostrando como a atuação do poder local pode variar a cada projeto. Em março de 2024, por exemplo, os desenvolvedores sul-africanos Calgro M3 e Eris Property Group, listados na Bolsa de Valores de Joanesburgo (JSE), anunciaram seu interesse em comprar terras em Frankenwald para construir uma "nova cidade" nos arredores de Alexandra e Sandton, dois dos bairros mais pobres e ricos de Joanesburgo, respectivamente. O desenvolvimento, chamado Bankenveld District City (BDC), promete entregar entre 20.000 e 30.000 unidades habitacionais, algumas caracterizadas como "habitação acessível" e até "habitação social", mas com valores variando de R500.000 a R1,5 milhão, além de espaços comerciais e industriais. Ao que tudo indica, o município parece estar mais alinhado com esse empreendimento, já tendo liberado uma série de autorizações. Seus desdobramentos e impactos na cidade de Joanesburgo, contudo, precisarão ser acompanhados.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto procurou demonstrar os limites das máquinas de crescimento locais e a divergência dos demais agentes na produção de megaprojetos. Passeando, primeiramente, pelas camadas históricas das diferentes escalas do capitalismo, utilizou o conceito de "conversa" entre lugares para demonstrar como a história de megaprojetos urbanos no Rio de Janeiro e em Joanesburgo é marcada pela volatilidade política, por tendências a crises econômicas, por indicadores macroeconômicos estruturais definidos para além da escala local e pela formação e quebra de alianças em diferentes níveis.

Ambos os contextos refletiram, cada um a sua forma, como as coalizões entre elites locais, investidores internacionais e o poder público, ainda que capazes de promover grandes projetos urbanos, enfrentam barreiras estruturais, sociais e econômicas que dificultam a concretização de seus objetivos declarados. No Rio de Janeiro, projetos como o Porto Maravilha evidenciam a dependência explícita de recursos públicos e a vulnerabilidade a crises econômicas e políticas, como demonstrado pelo impacto da Lava Jato e da estagnação do mercado imobiliário. Já em Joanesburgo, megaprojetos como o *Modderfontein New City* mostram as dificuldades em alinhar interesses globais de investidores ao contexto local, resultando em fragmentação urbana e em soluções que privilegiam uma elite em detrimento da maioria da população.

Os casos demonstram ainda que, para além dos enfoques localistas, as máquinas de crescimento em cidades periféricas seguem necessitando da ajuda do Estado em suas múltiplas escalas, e que o alinhamento de interesses pode ser mais difícil do que se imagina.

Historicamente, são sociedades em que o Estado nacional precisou aglutinar capitais para o desenvolvimento de estruturas produtivas e para o próprio desenvolvimento urbano. No Rio, por exemplo, alianças com o governo federal se mostraram essenciais para o andamento lento de uma operação urbana que, em muitos sentidos, segue estagnada. Em Joanesburgo, o descompasso do governo local com o capital estrangeiro acabou favorecendo empresas locais, como a *M&T Development*, revelando por um lado a força do setor imobiliário local e a importância do conhecimento regional, mas por outro a vulnerabilidade de circunstâncias externas no contexto de projetos na periferia do capitalismo.

As relações entre os agentes produtores do espaço urbano, incluindo o Estado, não devem ser observadas de forma linear ou monolítica. Uma série de fatores influenciam, como vimos, o funcionamento de máquinas de crescimento locais, por vezes expondo suas próprias contradições internas e o “curto-circuito” em que operam. De um lado, a estagnação dos Cepacs no Rio de Janeiro revela os limites de uma “financeirização” do imobiliário carioca, ainda dominado por empresas familiares de capital fechado, mesmo quando diferentes níveis de governo se juntam para alavancar processos de transformação urbana. Por outro, Joanesburgo aponta como divergências entre os poderes conseguem emperrar megaprojetos liderados pelo capital internacional, especialmente quando esses não estão alinhados aos interesses locais. Em ambos os casos, moradia acessível para as faixas mais vulneráveis da população segue fora dos planos, apesar da retórica da cidade de Joanesburgo não ter aprovado Modderfontein por não incluir planos de habitação social (mas logo em seguida aprovar sua compra pela *M&T Development* para construção de condomínios fechados para classe média). No Rio, os planos para construção de Habitação de Interesse Social (HIS) no Porto ficaram apenas no papel, e novas negociações para a região seguem sem uma proposta clara de redução das desigualdades socioespaciais.

REFERÊNCIAS

ABASCAL, E. H. S.; BILBAO, C. A. Em busca da escala local: Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, atualidade e perspectivas. **Estudos Avançados**, v. 35, n. 102, p. 95–110, ago, 2021.

ARANTES, O. B. F.; VAINER, C. B.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. 2a ed. Petrópolis: Editora Vozes, 2000.

ARANTES, P. F. O ajuste urbano: as políticas do Banco Mundial e do BID para as cidades. **Pós. Revista do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da FAUUSP**, v. 0, n. 20, p. 60, 1 dez. 2006.

BALLARD, R. et al. Megaprojects and urban visions: Johannesburg’s Corridors of Freedom and Modderfontein. **Transformation: Critical Perspectives on Southern Africa**, v. 95, n. 1, p. 111–139, 2017.

BOND, P, DESAI, A. Explaining uneven and combined development in South Africa. In: Bill Dunn (Ed), **Permanent Revolution: Results and Prospects 100 Years On**, London: Pluto Press, 2006.

BOND, P. **Elite transition: from apartheid to neoliberalism in South Africa**. London; Sterling, Va.: Pietermaritzburg, South Africa: Pluto Press; University of Natal Press, 2000.

BOND, P. The Elusive Rainbow at the end of the Belt and Road: Chinese investment, finance and trade controversies in Southern Africa. In: H. Cheng, A. Wiig, J. Silver and E. Apostolopoulou (Eds). **The Material Geographies of the Belt and Road Initiative: Infrastructures and political ecologies on the New Silk Road**, Cambridge: Cambridge University Press, 2024.

BOND, P.; TAIT, A. The failure of housing policy in post-apartheid South Africa. **Urban Forum**, v. 8, n. 1, p. 19–41, mar. 1997.

BRANDÃO, C. **Território e desenvolvimento: As Múltiplas escalas entre o local e o global**. Campinas Editora da Unicamp, 2011.

BRENNER, N. **New urban spaces: urban theory and the scale question**. New York, NY Oxford University Press, 2019.

BRILL, F.; REBOREDO, R. Failed Fantasies in a South African Context: the Case of *Modderfontein*, Johannesburg. **Urban Forum**, v. 30, n. 2, p. 171–189, jun. 2019.

CAMPOS, P. H. P. **Estranhas catedrais: as empreiteiras brasileiras e a ditadura civil-militar, 1964-1988**. 2. ed. Niterói, RJ: Eduff - Editora da Universidade Federal Fluminense, 2021.

CANO, W. Brasil - construção e desconstrução do desenvolvimento. **Economia e Sociedade**, v. 26, n. 2, p. 265–302, ago. 2017.

CANO, W. Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional a política nacional de desenvolvimento. **Revista de Economia Política**, v. 35, n. 3, p. 444–460, set. 2015.

CANO, W. **Ensaio sobre a crise urbana do Brasil**. Campinas, SP: Editora UNICAMP, 2011.

CARDOSO, I. O papel da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro na estruturação do espaço urbano: uma “máquina de crescimento urbano”? **O Social em Questão**, Ano XVI - nº 29, P.69-100, 2013.

CARVALHO, L.A. Contribuição ao estudo das habitações populares: Rio de Janeiro: 1866-1906. In: ROCHA, Oswaldo Porto. **A era das demolições: cidade do Rio de Janeiro: 1870-**

1920. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, Dep. Geral de Doc. e Inf. Cultural. Divisão de Editoração, 1995.

CCPAR. **Relatório Trimestral de Atividades da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos**, Rio de Janeiro, 2024.

CHANDLER Jr., A. **Scale and Scope**. Cambridge, Mass: Harvard University Press, 1990.

COUTINHO, L. e BELLUZZO, L.G. O desenvolvimento do capitalismo avançado e a reorganização da economia mundial no pós-guerra. **Estudos Cebrap**, 23, 1980.

DINIZ, N. **Porto Maravilha: antecedentes e perspectivas da revitalização da região portuária do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital: Observatório das Metrôpoles, Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia, 2014.

FAINSTEIN, S. S. **The city builders: property development in New York and London, 1980-2000**. 2nd ed. Lawrence: University Press of Kansas, 2001.

FERNANDES, A. C.; CANO, W. O movimento do pêndulo: justiça social e escalas espaciais no capitalismo contemporâneo. **Economia e território**. p. 253-286. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2005.

FERREIRA, J. S. W. **O mito da cidade-global: o papel da ideologia na produção do espaço urbano**. Petrópolis: São Paulo: [Salvador, Brazil]: Editora Vozes; Editora UNESP, Fundação; ANPUR, 2007.

FIX, M. A 'fórmula mágica' da parceria público-privada: operações urbanas em São Paulo. In: SCHICCHI; BENFATI (Org.). **Urbanismo: dossiê São Paulo - Rio de Janeiro**. Campinas: PUCCAMP/PROURB, p.185-198, 2004.

FIX, M. **Financeirização e transformações recentes no circuito imobiliário no Brasil**. Doutor em Desenvolvimento Econômico—Campinas, SP: Universidade Estadual de Campinas, 1 set. 2011.

FIX, M. **Parceiros da exclusão: duas histórias da construção de uma "nova cidade" em São Paulo: Faria Lima e Água Espreiada**. 1a ed. São Paulo, SP: Boitempo Editorial, 2001.

FIX, M. **São Paulo cidade global: fundamentos financeiros de uma miragem**. 1a. ed ed. São Paulo, SP: Boitempo Editorial: Anpur, 2007.

FIX, M. Uma ponte para a especulação: ou a arte da renda na montagem de uma "cidade global". **Caderno CRH**, v. 22, n. 55, p. 41–64, abr. 2009.

FIX, M., CONSTANTINO, J.P; PRADO, A.D. Urban property, expropriation and wealth concentration in Brazil. **Wealth Inequality Working Paper** n. 57, 2023.

- FIX, M.; ARANTES, P. F. São Paulo, cem anos de máquina de crescimento urbano. **Estudos Avançados**, v. 36, n. 105, p. 185–209, ago. 2022.
- FRIDMAN, F. **Donos Do Rio Em Nome Do Rei**. Rio de Janeiro, Garamond, 1999.
- GOGA, S. Property Investors and Decentralization A Case of False Competition? In: **Emerging Johannesburg**; Routledge, 2014.
- GONÇALVES, G. L.; COSTA, S. **Um porto no capitalismo global: Desvendando a acumulação entrelaçada no Rio de Janeiro**. São Paulo, SP: Boitempo, 2020.
- GOTZ, G.; WRAY, C.; MUBIWA, B. The ‘thin oil of urbanisation’? Spatial change in Johannesburg and the Gauteng city-region. Em: **Changing Space, Changing City: Johannesburg after apartheid**. Johannesburg: Wits University Press, 2014.
- HARRISON, P. et al. Materialities, subjectivities and spatial transformation in Johannesburg. Em: **Changing Space, Changing City: Johannesburg after apartheid**. Johannesburg: Wits University Press, 2014.
- HARRISON, P.; TODES, A. Spatial transformations in a “loosening state”: South Africa in a comparative perspective. **Geoforum**, v. 61, p. 148–162, maio 2015.
- HART, G. Relational comparison revisited: Marxist postcolonial geographies in practice. **Progress in Human Geography**, v. 42, n. 3, p. 371–394, jun. 2018.
- HARVEY, D. **A condição Pós-Moderna**. São Paulo: Ed. Loyola, 2008.
- HARVEY, D. Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. **Espaço & Debates**, São Paulo, n.39, p.48-64, 1996.
- HARVEY, D. The geography of capitalist accumulation: a reconstruction of the marxian theory. **Antipode**, v. 7, n. 2, p. 9–21, set. 1975.
- HARVEY, D. **The New Imperialism**. Oxford University Press, 2003.
- HEALEY, P. Urban Policy and Property Development: The Institutional Relations of Real-Estate Development in an Old Industrial Region. **Environment and Planning: Economy and Space**, v. 26, n. 2, p. 177–198, fev. 1994.
- HIRATUKA, C; SARTI, F. Notas sobre as mudanças nas estratégias de acumulação das grandes corporações. In.: DIEGUES, A.C; SARTI, F (Org.). **Brasil: indústria e desenvolvimento em um cenário de transformação do paradigma tecno-produtivo**. Curitiba: Editora CRV, Unicamp-IE, 2021.

HUCHZERMEYER, M. Housing for the poor? Negotiated housing policy in South Africa. **Habitat International**, v. 25, n. 3, p. 303–331, set. 2001.

LAVINAS, L. Brazil Colonial Legacy and Growth Patterns. **Wealth Inequality Working Paper**, number 53, 2023.

LAZONICK, W. e O’SULLIVAN, M. Maximizing shareholder value: a new ideology for corporate governance, **Economy and Society**, vol.29 n.1, 2000.

LESSA, C, DAIN, S. Capitalismo associado: algumas referências para o tema Estado e desenvolvimento. In: Belluzzo, L.G e C, R. (Orgs.). **Desenvolvimento capitalista no Brasil: Ensaio sobre a crise**. São Paulo, Brasiliense, 1982.

LOGAN, J. R.; MOLOTCH, H. L. **Urban fortunes: the political economy of place**. 1. pr. ed. Berkeley, Calif.: Univ. of California Press, 1987.

MASSEY, D. B. **Spatial divisions of labor: social structures and the geography of production**. 2nd ed. New York: Routledge, 1995.

MASSONETO, L.F. Operações urbanas consorciadas: a nova regulação urbana em questão, 2003. **Procuradoria-Geral do Município**, Porto Alegre, Prefeitura Municipal de Porto Alegre, n.17, p.101-118, 2003.

MAYEKISO, M. **Township politics: civic struggles for a new South Africa**. New York: Monthly Review Press, 1996.

MIOTO, B. T. Dinâmica econômica e imobiliária: periodização dos macrodeterminantes dos anos 2000 e 2010. **Cadernos Metrôpole**, v. 24, n. 53, p. 15–32, abr. 2022.

MOLOTCH, H. The city as a Growth Machine: Toward a Political Economy of Place. **American Journal of Sociology**, v. 82, n. 2, p. 309–332, 1976.

MOSCIARO, M.; PEREIRA, A.; AALBERS, M. B. The financialization of urban development: Speculation and public land in Porto Maravilha, Rio de Janeiro. Em: CHU, C.L; HE, S (Eds.). **The speculative city: emergent forms and norms of the built environment**. Toronto; Buffalo; London: University of Toronto Press, 2022.

MUBIWA, B.; ANNEGARN, H. **Historical spatial change in the Gauteng City-Region: Occasional Paper**. Gauteng City-Region Observatory, 1 mar. 2013. Disponível em: <<https://www.gcro.ac.za/outputs/occasional-papers/detail/historical-spatial-change-in-the-gauteng-city-region/>>. Acesso em: 2 dez. 2024.

MURRAY, M. J. Waterfall City (Johannesburg): Privatized Urbanism in Extremis. **Environment and Planning A: Economy and Space**, v. 47, n. 3, p. 503–520, mar. 2015.

NOBRE, E. C. Quem ganha e quem perde com os grandes projetos urbanos? Avaliação da Operação Urbana Consorciada Água Espreiada em São Paulo. **Cadernos Ippur**. Rio de Janeiro, v. 23, n. 1, pp. 203–219, 2009.

OLIVEIRA, N. A retórica do financiamento privado dos Jogos Olímpicos 2016. **Jornal dos Economistas**, nº 325, 2016.

PEREIRA, A. L. D. S. **Intervenções em centros urbanos e conflitos distributivos: modelos regulatórios, circuitos de valorização e estratégias discursivas**. Doutorado em Direito Econômico e Financeiro—São Paulo: Universidade de São Paulo, 20 maio 2016.

PILLAY, SARITA. **The Polymorphic State and Real Estate**. Thesis submitted to the Faculty of Engineering and the Built Environment, Johannesburg, University of the Witwatersrand, 2022.

REBOREDO, R.; BRILL, F. Between Global and Local: Urban Inter-referencing and the Transformation of a Sino-South African Megaproject. **China Perspectives**, v. 2019, n. 4, p. 916, 1 dez. 2019.

RIBEIRO, L. C. D. Q.; SANTOS JUNIOR, O. A. D. Neoliberalization and mega-events: The transition of Rio de Janeiro's hybrid urban order. **Journal of Urban Affairs**, v. 39, n. 7, p. 909–923, 3 out. 2017.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia no Rio de Janeiro**. Civilização Brasileira: Rio de Janeiro: IPPUR, UFRJ; FASE, 1997.

ROSSI, P; ROCHA, M.C. Industrialisation and the growth model in Brazil: a historical overview. In: TraubMerz R. (ed.). **Economic Crisis and Industrial Policies: Policy options for a return to growth in Russia**. Moscow: Politicheskaya ehnciklopediya, 2016

SÁNCHEZ, F.; BROUDEHOUX, A.-M. Mega-events and urban regeneration in Rio de Janeiro: planning in a state of emergency. **International Journal of Urban Sustainable Development**, v. 5, n. 2, p. 132–153, 1 nov. 2013.

SÁNCHEZ, F.; OLIVEIRA, F. L. D.; MONTEIRO, P. G. Vila Autódromo in dispute: subjects, instruments and strategies to reinvent the space. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 18, n. 3, p. 408, 22 dez. 2016.

SANTOS JUNIOR, O; WERNECK, M; BORBA, T; CARVALHO, A. Propriedade pública e função social: a destinação das terras da União na Operação Urbana Porto Maravilha. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v. 12, p. e20200062, 2020.

SANTOS JUNIOR, O.; WERNECK, M.; RAMOS NOVAES, P. Contradições do Experimento Neoliberal do Porto Maravilha no Rio de Janeiro. **Revista de Urbanismo**, n. 42, p. 1, 18 nov. 2019.

SILVA, R. D. DA. **Indústria e desenvolvimento regional no Rio de Janeiro, 1990-2008**. 1ª edição. Rio de Janeiro, RJ, Brasil: FAPERJ; FGV Editora, 2012.

STROHER, L. E. M. **A constituição social da financeirização urbana no Brasil: O papel das Operações Urbanas com Cepac**. Tese de Doutorado. Universidade Federal do ABC, 2019.

SWYNGEDOUW, E.; MOULAERT, F.; RODRIGUEZ, A. Neoliberal Urbanization in Europe: Large-Scale Urban Development Projects and the New Urban Policy. **Antipode**, v. 34, n. 3, p. 542–577, jun. 2002.

TOMLINSON, R. et al. **Emerging Johannesburg**. Hoboken: Taylor and Francis, 2014.

VAINER, C. B. Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**, 1ª. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

VAINER, C. B. **Cidade de Exceção: Reflexões a Partir do Rio de Janeiro**. Anais do XIV Encontro Nacional da Associação Nacional de Planejamento Urbano (ANPUR), vol. 14, 2011.

WATSON, V. African urban fantasies: dreams or nightmares? **Environment and Urbanization**, v. 26, n. 1, p. 215–231, abr. 2014.

WEBSTER, A; WEBSTER, E. Jozi, the Precarious City of Gold. **Global Dialogue**. International Sociological Association, 2019.

WERNECK, M. **A falácia do Porto Maravilha: PPPs, CEPACs e o ônus para o poder público**. Observatório das Metrópoles, 2017.

WERNECK, M. **Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro**. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2016

¹ Luiz Fernando Toledo e Rute Pina, “Empresários do mercado imobiliário são metade dos 50 maiores doadores das campanhas municipais”, *BBC News*, 16 de outubro de 2024.

² Rodrigo Mattos, *Portal Uol*, 03 de julho de 2020.

³ Jonathan Watts, *The Guardian*, 04 de agosto de 2015.

⁴ Diário do Rio, 28 de junho de 2024.

⁵ O governador interino naquela época, Francisco Dornelles (PP), declarou estado de calamidade pública em 17 de junho de 2016 por conta da crise financeira e da preocupação com os compromissos olímpicos. O Estado chegou a receber socorro financeiro da União, de R\$ 2,9 bilhões, e utilizou o valor para concluir as obras do metrô. Uma

série de medidas de austeridade fiscal foram colocadas em prática nos anos seguintes, comprometendo políticas sociais e o pagamento de servidores. *Portal G1*, 03 de setembro de 2017.

⁶ Uma instrução normativa (n.33) do Ministério das Cidades aprovada no final de 2014 estipulou a obrigatoriedade de um Plano de Habitação de Interesse Social em intervenções urbanas que utilizassem recursos do FGTS. Em 2016, um plano nesse sentido foi pensado para a região do Porto, um ano antes da operação precisar de novo aporte de R\$1,5 bilhão do FGTS. O plano, que tinha por meta produzir 5 mil unidades habitacionais, ficou aquém do exigido e, na prática, parado (Abascal e Bilbao, 2021; Mosciaro e Pereira, 2019; Werneck, 2017).

⁷ *Jornal do Comércio*, 4 de maio de 2017.

⁸ *Business Tech*, 6 de maio de 2019.

⁹ *The Mail & Guardian*, 8 de novembro de 2013.

¹⁰ *The Guardian*, 24 de outubro de 2019.