

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

LEONARDO MAGGI DE OLIVEIRA

Quando a rua vira negócio: o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do
Rio de Janeiro

São Paulo
2025

LEONARDO MAGGI DE OLIVEIRA

Quando a rua vira negócio: o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do Rio de Janeiro

Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado ao Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, da Universidade de São Paulo, como parte dos requisitos para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Área de Concentração: Geografia Humana

Orientadora: Prof. Dr^a Simone Scifoni

São Paulo

2025

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

Catálogo na Publicação
Serviço de Biblioteca e Documentação
Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo

O48q Oliveira, Leonardo
Quando a rua vira negócio: o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do Rio de Janeiro / Leonardo Oliveira; orientadora Simone Scifoni - São Paulo, 2025.
76 f.

TGI (Trabalho de Graduação Individual)- Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. Departamento de Geografia.

1. Rio de Janeiro. 2. Geografia Urbana. 3. Urbanismo. 4. Gentrificação. 5. Renovação urbana. I. Scifoni, Simone, orient. II. Título.

OLIVEIRA, Leonardo Maggi de. **Quando a rua vira negócio:** o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do Rio de Janeiro. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) apresentado à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento _____ Assinatura _____

Prof. Dr. _____ Instituição _____
Julgamento _____ Assinatura _____

AGRADECIMENTOS

Inicialmente, um agradecimento geral a todos os meus familiares que, fornecendo o suporte material, emocional ou ambos pavimentaram meu caminho até o presente; aos meus amigos, por compreenderem minhas ausências ao longo deste ano; à Professora Simone Scifoni: sem seu “aceite” para ser minha orientadora, esse trabalho não teria sido realizado; a amiga da vida que a faculdade de Arquitetura e Urbanismo me deu, Júlia Lobo, por me acolher em seu lar tijucano durante minhas idas ao Rio; ao amigo da vida que a Geografia me deu, Leandro Santana, por ser o muro em que eu pude me escorar ao longo dessa graduação; a minha avó Deolinda Pase Maggi (in memoriam), por ter me ensinado o “caminho da volta”; a minha irmã Carolina Maggi de Oliveira e a minha mãe Izabel Maggi por serem muito mais do que eu mereço ter; e finalizando, agradeço a todo o carinho e companheirismo do nosso cachorro Teodoro, o Yorkshire mais belo e feio que poderia existir.

RESUMO

OLIVEIRA, Leonardo Maggi de. **Quando a rua vira negócio: o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do Rio de Janeiro.** 2025. 73 f. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2025.

O histórico bairro do Catumbi, localizado na região central da cidade do Rio de Janeiro, está na mira de um novo projeto de “requalificação” urbana apresentado pela Prefeitura, que pretende remodelar toda a região adjacente ao Sambódromo da cidade. No passado, o bairro já foi alvo de projeto semelhante, de cunho rodoviarista, transformando o Catumbi em um bairro de “passagem”, entre a região portuária e a Zona Sul da cidade, através da construção do Elevado Trinta e Um de Março. O Elevado tornou-se o marco da degradação urbana do bairro. Com o trabalho a seguir, iremos demonstrar como a financeirização da cidade, consequência direta da crise do capital, moldam o destino do espaço de nossas cidades, à revelia da maior parte de seus moradores.

Palavras-chave: Requalificação urbana. Bairros do Rio de Janeiro. Gentrificação.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Leonardo Maggi de. **Quando a rua vira negócio: o Catumbi e o novo projeto de intervenção urbana do centro do Rio de Janeiro.** 2025. 75 f. Trabalho de Graduação Integrado (TGI) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2025.

The historic Catumbi neighborhood, located in the central region of Rio de Janeiro, is the target of a new urban “redevelopment” project presented by the City Hall, which aims to remodel the entire area adjacent to the city’s “Sambódromo”. In the past, the neighborhood was the target of a similar highway-oriented project, transforming Catumbi into a “transit” neighborhood between the port area and the city’s South Zone through the construction of the Elevado Trinta e Um de Março. The elevated highway has become a hallmark of the neighborhood’s urban degradation. In the following work, we will demonstrate how the financialization of the city, a direct consequence of the capital crises, shapes the destiny of our cities, without the knowledge of most of their residents.

Keywords: Urban redevelopment. Neighborhoods of Rio de Janeiro. Gentrification.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: *Plano da cidade do Rio de Janeiro, com a parte mais essencial de seu porto e todos os lugares fortificados.*

Figura 2: *Catumbi - Rio de Janeiro e seus arrabaldes.*

Figura 3: *Nova planta da cidade do Rio de Janeiro.*

Figura 4: *Largo do Catumbi e cemitério de São Francisco de Paula à direita.*

Figura 5: *Largo do Catumbi*

Figura 6: *Planta da cidade do Rio de Janeiro: obedecendo à divisão da cidade em districtos.*

Figura 7: *Largo de Catumbi.*

Figura 8: *Planta da cidade do Rio de Janeiro: obedecendo à divisão da cidade em districtos.*

Figura 9: *Pavimentação e reformas no Largo do Catumbi. Atrás, construção do Túnel Santa Bárbara e o Morro da Coroa.*

Figura 10: *Obras do Túnel Santa Bárbara. No detalhe: construção da pista de saída e ao fundo a Igreja Nossa Senhora da Salette.*

Figura 11: *Prancha nº1 do Plano de Renovação Urbana da Cidade Nova.*

Figura 12: *Demolições de casas no Catumbi para construção do Viaduto 31 de Março.*

Figura 13: *Novo Viaduto da Linha Lilás.*

Figura 14: *Viaduto 31 de Março, à esquerda. Setor de arquibancadas do Sambódromo em construção no centro; fábrica da cervejaria Brahma ao lado direito da fotografia.*

Figura 15: *Vista aérea do Viaduto 31 de Março. Ao fundo a Igreja de Nossa Senhora da Salette.*

Figura 16: *Vista do Catumbi tomada a partir do Cemitério do Catumbi. Letras de identificação inseridas pelo autor: a) Morro da Providência; b) Sambódromo; c) Central do Brasil; d) Igreja de Nossa Senhora de Salette; e) Fundos do Conjunto Residencial Catumbi;*

Figura 17: *Foto tomada a partir do Cemitério do Catumbi: conjuntos habitacionais construídos por cooperativas em área do bota-abixo do Catumbi (entrada Túnel Santa Bárbara).*

Figura 18: *Sobrados antigos reformados da Rua do Catumbi.*

Figura 19: *Fachada Igreja de Nossa Senhora de Salette.*

Figura 20: *Comércio da Rua do Catumbi.*

Figura 21: *Vista da comunidade do Morro da Coroa (Santa Teresa), tomada a partir do Cemitério do Catumbi.*

Figura 22: Vista da Rua João Ventura a partir da Rua do Catumbi. Ao fundo, subestação de energia da Light.

Figura 23: Rua do Catumbi, sentido cemitério.

Figura 24: Sede do G.R.B.C Vai quem quer Catumbo na Rua do Catumbi

Figura 25: Rua do Catumbi: bar/restaurante.

Figura 26: Rua do Catumbi: autoescola.

Figura 27: Rua do Catumbi: aos fundos, Praça da Apoteose e o Sambódromo (Cidade Nova).

Figura 28: Centro do Rio de Janeiro e áreas de intervenção urbana.

Figura 29: Estação Leopoldina, à direita, e futuro centro de convenções, à esquerda. Ao fundo, conjunto residencial e barracões da Série Ouro do Carnaval do Rio de Janeiro.

Figura 30: Projeto do Estádio do Flamengo no terreno do antigo Gasômetro. Letras de identificação e norte inseridas pelo autor: a)Terminal Rodoviário Novo Rio; b)Terminal Intermodal Gentileza (TIG).

Figura 31: Área de abrangência do projeto de requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 32: Mapa baseado no projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 33: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 34: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 35: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 36: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 37: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

Figura 38: Mapa da área do entorno do Sambódromo. Em amarelo, edifícios residenciais.

Figura 39: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	11
1.1. Escolha do tema e motivações.....	11
1.2. Contextualização.....	12
1.3. Procedimentos metodológicos.....	13
2. O CATUMBI EM 4 MOMENTOS	15
2.1. Das hortaliças às chácaras da aristocracia.....	15
2.2. A popularização do bairro.....	21
2.3. “Decadência” e o bota-abaixo.....	26
2.4. O Catumbi hoje.....	35
2.4.1. “Pequenas Áfricas”.....	35
2.4.2. Entre tijolos e pneus: a especialização comercial do Catumbi.....	41
2.4.3. “Marquês que é marquês do sassarico é freguês”: a relação do bairro com o sambódromo.....	44
3. NOVO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA. POR QUÊ?	45
3.1. A cidade “empresariável”.....	46
3.2. “Eu vejo o futuro repetir o passado”: Porto Maravilha, Estação Leopoldina e o Estádio do Flamengo.....	48
3.3. O novo projeto de intervenção urbana.....	55
3.4. “Deixe sua mente vagar/Não custa nada sonhar”: análise do projeto.....	59
4. IMPACTOS NO CATUMBI	65
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS	68
6. REFERÊNCIAS	70

1. INTRODUÇÃO

1.1. Escolha do tema e motivações

Gostaria de dar início a esse trabalho contextualizando um pouco acerca do motivo por trás da escolha do bairro do Catumbi como objeto de estudo: sou graduado em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade Estadual Paulista (UNESP), campus Bauru. Em algum momento no início do curso, no começo dos anos 2010, provavelmente em uma aula de Urbanismo ou de Projeto, foi apresentado à turma o livro “Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro”, de Carlos Nelson Ferreira dos Santos e Arno Vogel. Nesse livro, os autores analisam a maneira pela qual os moradores de dois bairros bastantes distintos da cidade do Rio de Janeiro se apropriam do espaço público: o primeiro, o Catumbi, localizado no Centro da cidade; e o outro, na verdade um conjunto habitacional chamado de “Selva de Pedra”, no aristocrático bairro do Leblon, Zona Sul da cidade.

O que mais me marcou ao ler trechos do livro naquela época foi a situação de devastação pela qual o bairro do Catumbi se encontrava após sofrer por décadas um processo de destruição perpetrado pelo poder público, em nome da melhoria da circulação viária da cidade. A “cereja do bolo” desse processo foi a construção do Elevado Trinta e Um de Março, seccionando o bairro em dois e sepultando para sempre boa parte do bairro.

Os anos se passaram, entrei no curso de Geografia em 2019, e eis que ao me questionar qual seria o tema do meu TGI me deparo com uma notícia, veiculada no final de 2024: a Prefeitura do Rio planejava demolir o Elevado Trinta e Um de Março e em seu lugar construir um “boulevard”, além de outras obras de “remodelação urbana” a serem realizadas no Catumbi e nos bairros do entorno. Nesse momento a imagem do “Ouroboros”, criatura mítica de uma cobra comendo o próprio rabo, surgiu na minha mente: mais uma vez o ciclo de desvalorização-valorização-desvalorização da terra urbana se iniciava. Fez-se para mim, portanto, necessário reconstruir esse passado para um melhor entendimento da situação atual da localidade, utilizando tanto o conhecimento adquirido do Urbanismo quanto da Geografia Urbana.

1.2. Contextualização

O advento do neoliberalismo, desde a crise capitalista da década de 1970, transformou o espaço das cidades em ativos financeiros, a despeito de seus moradores. Foi a partir desse momento que a reprodução do espaço foi inserida no centro da reprodução do capital (ALVAREZ, 2014).

Ao longo das últimas décadas a cidade do Rio de Janeiro tem sido palco do lançamento de diversos projetos de intervenção urbana, feitos pela Prefeitura em consonância com os agentes imobiliários e grandes empreiteiras, prometendo “requalificar” regiões “deterioradas” da cidade com potencial financeiro a ser explorado pelo mercado imobiliário.

Um dos mais recentes, apresentado pela Prefeitura do Rio de Janeiro ao público no final do ano de 2024, é o de um projeto de intervenção urbana na região central da cidade, mais precisamente na zona contígua ao Sambódromo. A obra mais emblemática e polêmica a ser realizada será a demolição do Elevado Trinta e Um de Março no Catumbi, bairro de destaque da nossa pesquisa. No local do elevado, a proposta é a construção de uma nova via, batizada de “Boulevard do Samba”. Diferindo da via expressa atual, o boulevard será no chão, dotado de sinais de trânsito, calçadas e tratamento paisagístico. Além dessas obras, estão previstas melhorias na infraestrutura urbana da região de forma geral.

O anúncio da demolição de um viaduto com o intuito de revitalizar uma área na cidade não é inédito. Em novembro de 2013 o Elevado da Perimetral, também na região central, foi implodido. A demolição fazia parte de um outro plano de intervenção urbana na área do porto da cidade, nomeado de “Porto Maravilha”.

Tendo o exposto acima, nosso objetivo com a pesquisa é verificar: como se caracteriza o bairro do Catumbi hoje? Qual sua história? Por que intervir nesse local? Buscaremos entender os motivos que levaram a elaboração desse projeto de intervenção urbana; estudar os possíveis impactos no bairro do Catumbi, tendo como exemplo outras localidades da cidade que passaram (ou estão passando) processo semelhante; e como esse plano de intervenção se articula com outros propostos ou em execução na região central da cidade do Rio de Janeiro.

No capítulo um, iremos fornecer um breve histórico sobre o bairro do Catumbi até o fim do período marcado por demolições e da construção do Elevado Trinta e Um de Março. No capítulo dois, o foco é no Catumbi de hoje: seus moradores, comércio e sua relação com o Sambódromo no bairro vizinho da Cidade Nova. No terceiro capítulo, traremos nossa análise sobre o processo de financeirização do urbano, base fundamental para compreendermos o

porquê do Rio de Janeiro ter criado nos últimos anos alguns projetos de “requalificação” urbana em áreas consideradas subutilizadas pela Prefeitura. Utilizaremos exemplos atuais de projetos lançados antes do projeto de requalificação do entorno do Sambódromo para verificarmos a tendência do mercado em almejar a intervenção nessa região, com o suporte da Prefeitura. Os dois últimos tópicos desse capítulo serão sobre análise do novo projeto de “requalificação urbana” do entorno do Sambódromo. O penúltimo capítulo trata dos possíveis impactos no bairro do Catumbi e o trabalho é finalizado com nossas considerações finais.

1.3. Procedimentos metodológicos

O seguinte trabalho foi elaborado a partir de pesquisa bibliográfica pertinente, relacionada tanto à história da cidade do Rio de Janeiro, quanto a sua geografia, com foco na formação do bairro do Catumbi. Além disso, foi essencial a utilização de textos de geógrafos, sociólogos e urbanistas para tratarmos da temática referente à financeirização do espaço urbano.

Para demonstrarmos a evolução do bairro, utilizamos recortes de mapas antigos, assim como ilustrações e fotos retirados de revistas e jornais (todas as imagens, mapas e afins (exceção das fotos autorais), foram retiradas de acervo disponibilizado virtualmente). Para retratar a situação atual do Catumbi e de outros projetos de intervenção urbana que estão ocorrendo na região central do Rio de Janeiro, utilizamos arquivos de imagens de satélite gerados a partir do software Google Earth Pro, com recortes e marcações feitas por nós através do software de edição de imagem online “Photopea” <<https://fotoeditor.compartilhe.info/>>. Para os dados censitários e demais informações sobre a população do bairro do Catumbi e adjacentes, utilizamos o “DATARIO” <<https://datariov2-pcrj.hub.arcgis.com/>>, site que reúne conjunto de dados gerais sobre a cidade do Rio de Janeiro coletados pela Prefeitura e pelo IBGE.

Uma das principais fontes de informações, tanto pretéritas quanto recentes foram os arquivos de jornais, com destaque para o jornal “O Globo”. Além disso, o próprio site da Prefeitura serviu de base para termos ciência do projeto de intervenção proposto para a área do Catumbi e outros que estão ocorrendo também no centro do Rio de Janeiro. Vale ressaltar que utilizamos o “SketchUp”, software de modelagem 3D para editar, baseando-se em nossas análises, as imagens 3D do projeto apresentado pela Prefeitura em seu site ou nos portais de notícias.

Também realizamos um trabalho de campo no Catumbi em 20 de setembro de 2025 para coleta de imagens e para observar, através do olhar urbanístico e geográfico, seus edifícios, usos dos mesmos, e como a população se apropria do bairro ao longo de uma tarde de sábado. Boa parte das fotos foram tiradas a partir do Cemitério do Catumbi e da Rua do Catumbi.

Como principais entraves a essa pesquisa, o primeiro deles foi em relação aos dados sobre a toponímia do Catumbi: há informações divergentes quanto a alcunha “original” da região que nomearia bairro; o motivo dessa nomenclatura; nome do rio que corria pelo seu vale e que teria nomeado a região; local da nascente desse rio, etc; o segundo ponto sobre seus moradores do período aristocrático do bairro; o terceiro ponto estaria na nossa proposta de realizar análises quantitativas baseadas em dados coletados virtualmente (áreas medidas pelo Google Earth Pro). A *mea culpa* que fazemos aqui é que os dados, por mais que sejam imprecisos, deram a nós a possibilidade de confrontar informações enunciadas pela Prefeitura ao apresentar o projeto de intervenção em questão: por mais que não sejam precisos, a discrepância entre eles e as informações dadas pela Prefeitura nos dão margem segura para poder realizar esse comparativo. Finalizando, por se tratar de bairro localizado em outro município, a mais de 400km de distância do nosso local de residência, optamos por realizar apenas um trabalho de campo.

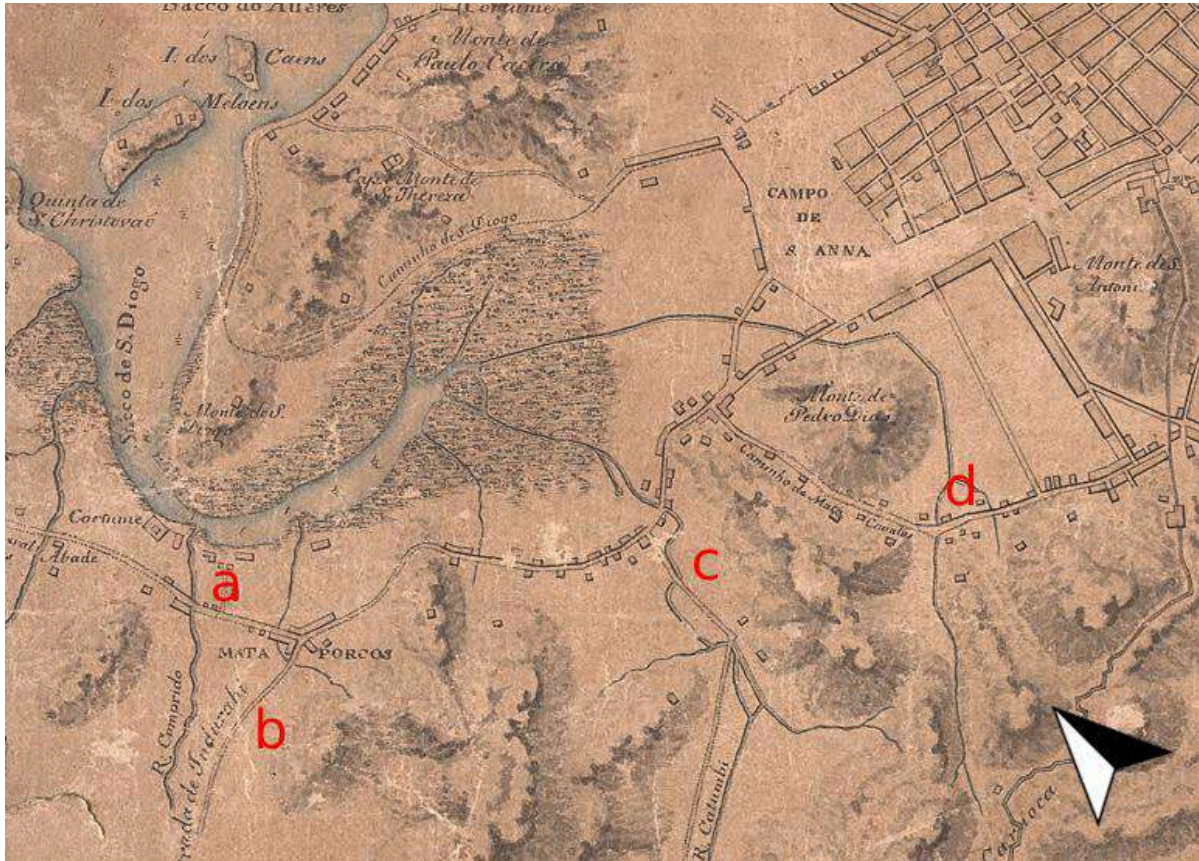
2. O CATUMBI EM 4 MOMENTOS

2.1. Das hortaliças às chácaras da aristocracia

“Rio nas sombras”, “folha verde”, “folha azul”: Catumbi, do tupi guarani *ka'á-t-ybi* foi a maneira pela qual passou para a história o nome dessa região, localizada entre os atuais morros de Santa Teresa e São Carlos, região central da cidade do Rio de Janeiro. Segundo o “Guia das APACS (Áreas de Proteção do Ambiente Cultural)”, elaborado pela Prefeitura do Rio de Janeiro em 2012, a região, assim como boa parte do que se encontrava além do pequeno burgo colonial, restrito ao quadrilátero delimitado pelos morros do Castelo, Santo Antônio, ao sul, e São Bento e Conceição ao norte, fazia parte das terras doadas aos jesuítas por Estácio de Sá, fundador da cidade. Nessa região, os jesuítas passaram a aproveitar o potencial hídrico da mesma para o plantio da cana-de-açúcar, utilizando mão de obra escravizada, em um primeiro momento, de indígenas e, posteriormente, de africanos.

Após a expulsão dos jesuítas das colônias portuguesas por decreto assinado pelo Marquês de Pombal em 1759, as terras pertencentes à Companhia de Jesus foram divididas e vendidas a particulares, tornando-se fazendas e chácaras, algumas delas fornecendo gêneros alimentícios ao núcleo urbano. A região do Catumbi se inseriu nessa dinâmica como região fornecedora de alimentos à cidade, aproveitando-se da facilidade de conexão com o centro por antigos caminhos que por ali passavam, ligando o Morro do Castelo, núcleo inicial da cidade do Rio de Janeiro, ao Engenho Velho (grosso modo, atual Tijuca), também antiga propriedade dos jesuítas. É desse período da história do bairro ligado à produção de hortaliças que o rio que corta o vale do Catumbi acabou recebendo a alcunha de “Papa-Couve”, já que durante períodos chuvosos, as águas extravasavam, carregando as hortaliças plantadas em suas margens (BARBOSA et al., 2023).

Figura 1: Plano da cidade do Rio de Janeiro, com a parte mais essencial de seu porto e todos os lugares fortificados. Letras de identificação inseridas pelo autor, assim como reporte da área: a) Rua de São Cristóvão; b) Estrada de Mataporcos; c) Bairro do Catumbi, sinalizado com algumas construções; d) Estrada de Matacavalos.



Fonte: Library of Congress, 1770.

A transformação do Catumbi em local de moradia tem início com a chegada da família real em 1808 e todas as transformações políticas e econômicas que esse fato histórico desencadearia. Nesse período, a cidade recebeu um contingente populacional de 10 a 15 mil pessoas vindas da Corte (LAHUERTA, 2009, p. 26), somando-se a uma população de aproximadamente 60 mil que já viviam compartimentada dentro dos limites da cidade. Devido à própria geografia do Rio de Janeiro, edificada sobre áreas alagadiças aterradas ao longo dos séculos, a cidade era bastante compacta, abrigo em sua área construída todos os estratos sociais da época, desde a elite dirigente até ex-escravizados. A diferenciação da moradia da alta classe se dava mais pela forma das construções do que por sua localização no tecido urbano (ABREU, 1988, p. 35).

Porém, a chegada desse contingente populacional, e o período pós independência, forçaram o poder público a melhorar ou criar novos caminhos que permitissem a expansão da

cidade em todas as direções. Importante salientar que até a primeira metade do século XIX tal expansão favorecia apenas a elite, tendo em vista a precariedade do transporte público da época. Ou seja, o deslocar-se era restrito à alta classe; às demais, a única opção de morada permanecia sendo o centro da cidade, cada vez mais adensado, sendo os deslocamentos feitos preferencialmente a pé.

Assim, pouco a pouco, com o melhoramento dos caminhos rumo a atual Zona Norte, parte deles realizados para facilitar a ida de D. João VI à Quinta da Boa Vista, em São Cristóvão (GERSON, 1954, p. 318), o Catumbi deixa de ser uma localidade predominantemente rural, passando a abrigar também chácaras para lazer e descanso “de grandes proprietários de terras e de escravos (BARBOSA et al., 2023, p. 24) que acabariam por se tornar moradias definitivas com o incremento dos meios de transporte:

Também entre as áreas rurais havia diferenciação. Enquanto as freguesias situadas a grandes distâncias do centro mantinham-se exclusivamente rurais, e fornecedoras de gêneros alimentícios à Corte, aquelas áreas mais próximas das freguesias urbanas pouco a pouco viam suas fazendas retalhadas em chácaras que, de início reservadas às atividades de fim de semana das classes dirigentes, foram aos poucos transformando-se em local de residência permanente, justificando inclusive a criação de novas freguesias. (ABREU, 1988 p. 37).

Corroborando com a popularidade do Catumbi como uma região aristocrática o fato do pintor francês Jean-Baptiste Debret ter morado nesse local, retratando seu ateliê na pintura “Meu ateliê do Catumbi”, de 1816.

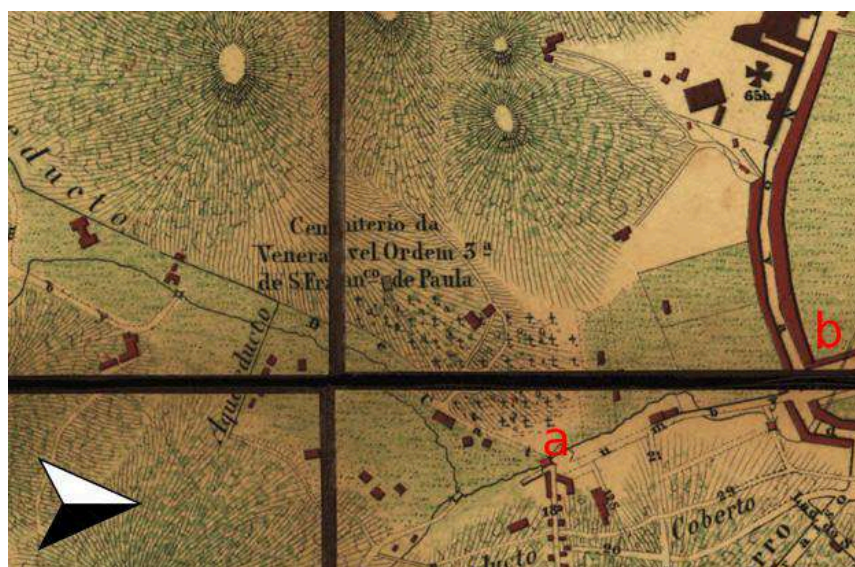
Importante mencionar que o Catumbi foi escolhido em 1850 como local para abrigar o segundo cemitério público da cidade, chamado de São Francisco de Paula ou do Catumbi, devido à lotação das catacumbas das igrejas em face à epidemia de febre amarela que assolou o Rio de Janeiro, em 1849 e 1850 (PEIXOTO, 2015). A escolha da localidade já denota a inserção do bairro na área urbana da cidade, porém, em uma localidade ainda considerada afastada do centro da cidade.

Figura 2: *Catumbi - Rio de Janeiro e seus arrabaldes.*



Fonte: *Brasiliana Iconografia*, 1856.

Figura 3: *Nova planta da cidade do Rio de Janeiro.* Letras de identificação inseridas pelo autor, assim como reporte da área: a) Largo do Catumbi; b) Rua Nova do Conde (antiga Estrada de Mataporcos).



Fonte: *Library of Congress*, 1867.

A segunda metade do século XIX marca uma onda mais intensa de expansão da cidade, dessa vez, impulsionada pela implantação do bonde, inicialmente puxado a burro, e pela ferrovia. A riqueza originária da exportação do café fez com que o Rio de Janeiro recebesse um fluxo constante de novos moradores. A taxa de crescimento da população no período 1838 - 1870 é de 97% (ABREU, 1988, p. 39). Era necessária a implantação de uma rede de transporte público que permitisse uma acelerada expansão da cidade, em todas as direções.

Assim, o capital, principalmente estrangeiro, viu a oportunidade de expandir seus negócios em terras cariocas, recebendo concessões públicas para, entre outras demandas, implementar linhas de veículos sobre trilhos a tração animal. O Catumbi era atendido inicialmente pelo serviço da Rio de Janeiro Street Railway Company (posteriormente Companhia São Cristóvão), atendendo também os bairros de São Cristóvão, Andaraí Pequeno (Tijuca), Saúde, Santo Cristo, Gamboa, Caju, Catumbi e Rio Comprido (ABREU, 1988, p.46).

Acredita-se que a chegada do bonde em 1870 permitiu que as chácaras do Catumbi pudessem se tornar a moradia principal das classes altas da cidade e que outras construções desse tipo fossem erguidas, ou seja, a barreira do transporte como condicionante para a ocupação mais efetiva do bairro havia sido transposta. Machado de Assis em alguns livros cita o bairro como morada de seus personagens mais abastados. Talvez o mais icônico deles seja Brás Cubas, personagem principal do “Memórias póstumas de Brás Cubas”, que cita: “minha bela chácara de Catumbi” ao se referir ao local de seu falecimento.

Figura 4: Largo do Catumbi e cemitério de São Francisco de Paula à direita. Letras de identificação inseridas pelo autor: a)Morro do Corcovado; b)Morro dos Prazeres; c)Morro do Catumbi/Mineira; d)Rua dos Coqueiros; e)Local de construção da Igreja de Nossa Senhora da Conceição; f)Rua Itapiru; g)Cemitério São Francisco de Paula/do Catumbi



Fonte: Brasiliana Fotográfica, 1865.

Entretanto, a chegada do bonde, somado ao fato da crescente preferência das elites por habitarem a Zona Sul da cidade, fez com que em pouco tempo a aristocracia deixasse o Catumbi para sempre. As chácaras foram divididas, novas ruas abertas e o bairro passaria a abrigar um novo perfil de morador, a classe trabalhadora:

Na linguagem dos índios, Catumbi era rio na sombra ou sombreado, e foi em torno dele, nascido em Santa Teresa, que o bairro se formou no setessentismo não como hoje é, no entanto bairro típico de classe média, e sim de chácaras de ricos senhores. Uma delas era de Dionísio Oriente (...). E entre outras, nas suas vizinhanças, a dos Coqueiros, adquirida de Joaquim Viegas por oito contos, em 1812, por Francisco Xavier Pires e mais tarde aproveitada na abertura de diversas ruas, entre elas a dos Coqueiros e bem perto dela a Padre Miguelinho (...) (GERSON, 1954, p. 322).

2.2. A popularização do bairro

Figura 5: *Largo do Catumbi*. Letras de identificação inseridas pelo autor: a) Bairro de Santa Teresa; b) Igreja de Nossa Senhora da Conceição; c) Cemitério São Francisco de Paula/do Catumbi.



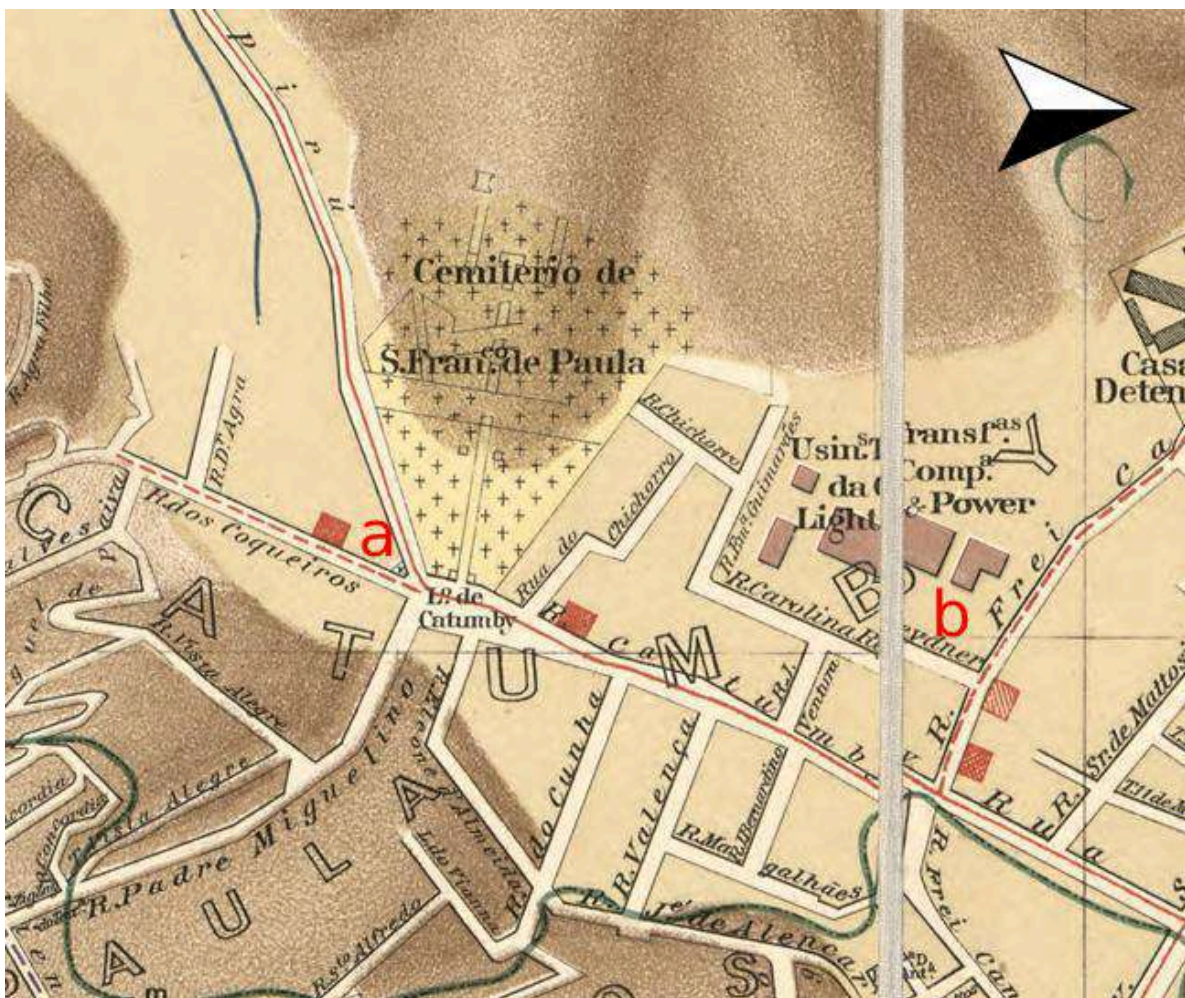
Fonte: Brasileira Fotográfica, 1915.

A virada do século XIX para o XX marcaria o início da transformação do Catumbi, mudando seu perfil social de predominância aristocrática para popular. O principal fator desencadeador dessa transformação é o processo de industrialização experienciado pelo Rio de Janeiro. A região conhecida como “Cidade Nova” e adjacências iria abrigar fábricas e atividades correlatas a partir desse período. A causa principal para a atração das indústrias para o Catumbi era sua proximidade com a região portuária e a possibilidade de se instalar em uma área com infraestrutura urbana existente (ABREU, 1988, p. 80). A elite moradora do bairro já havia iniciado um fluxo de deslocamento para a Zona Sul, vendendo suas propriedades que seriam loteadas e transformadas em habitações mais modestas:

No final do século XIX, acompanhando a expansão da cidade em direção à Cidade Nova, o bairro torna-se um destacado núcleo urbano acomodando atividades

econômicas complementares às da área central. O seu crescente adensamento, influenciado pela proximidade com a zona portuária, pela instalação de serviços de hospedaria e pela acentuada oferta de emprego em suas pequenas indústrias, fábricas, oficinas e ateliês, modifica o casario. As famílias mais ricas que ocupavam as quintas e chácaras dão lugar a uma população menos abastada e seus antigos casarões tornam-se, muitas vezes, unidades multifamiliares, abrigando o intenso número de imigrantes que chegam na cidade (SOUZA, 2006, p. 5).

Figura 6: Planta da cidade do Rio de Janeiro: obedecendo à divisão da cidade em districtos. Letras de identificação inseridas pelo autor, assim como reporte da área: a) Igreja de Nossa Senhora da Conceição; b) Subestação de energia da Light.



Fonte: Library of Congress, 1910.

É desse período a instalação no bairro e adjacências de duas importantes fábricas que ditariam o ritmo dos habitantes do local ao longo das próximas décadas: em 1885 é inaugurada a Usina Brasil de Açúcar (PEIXOTO, 2017), no extinto trecho da Rua dos Coqueiros e em 1888 a fábrica Brahma abre suas portas na Rua Marquês de Sapucaí, no

bairro da Cidade Nova. Além dessas duas fábricas, no contíguo bairro do Estácio, na Rua Frei Caneca (porém, delimitada pelas ruas do Catumbi), a Companhia Light inaugurou sua subestação, responsável pela distribuição da energia elétrica para a cidade.

Contribuindo para a acelerada expansão da cidade e adensamento dos bairros próximos ao centro foram as reformas urbanas operadas pelo Prefeito Pereira Passos, a partir de 1903. Essa reforma visava transformar a cidade do Rio de Janeiro em uma espécie de “Paris Tropical”, embelezando suas ruas e praças mas também, através da criação de bulevares e alargamento de vias, permitir uma maior fluidez do trânsito, favorecendo a circulação de mercadorias e pessoas. Grosso modo, Pereira Passos era o porta-voz das elites econômicas nacionais e estrangeiras, desejosas que as condições de reprodução do capital na cidade fossem maximizadas através da melhoria de sua circulação. A “maquiagem” urbana visava, sobretudo, agregar valor aos imóveis do centro, aumentando seu preço de venda e satisfazendo os anseios das elites em se deslocar por uma cidade semelhante à Paris. Abreu nos sinaliza:

“A transformação da forma urbana visava sobretudo resolver as contradições que ela apresentava. Era imperativo agilizar todo o processo de importação/exportação de mercadorias, que ainda apresentava características coloniais devido à ausência de um moderno porto. Era preciso, também, criar uma nova capital, um espaço que simbolizasse concretamente a importância do país como principal produtor de café do mundo, que expressasse os valores e os *modis vivendi* cosmopolitas e modernos das elites econômica e política nacionais. Nesse sentido, o rápido crescimento da cidade em direção à zona sul, o aparecimento de um novo e elitista meio de transporte (o automóvel), a sofisticação tecnológica do transporte de massa que servia às áreas urbanas (o bonde elétrico), e a importância cada vez maior da cidade no contexto internacional não condiziam com a existência de uma área central ainda com características coloniais com ruas estreitas e sombrias, e onde se misturavam as sedes dos poderes político, econômico com carroças, animais e cortiços. Não condiziam, também, com a ausência de obras suntuosas, que proporcionavam “status” às rivais platinas. Era preciso acabar com a noção de que o Rio era sinônimo de febre amarela e de condições anti-higiênicas e transformá-lo num verdadeiro símbolo do “novo Brasil” (ABREU, 1988, p. 60).

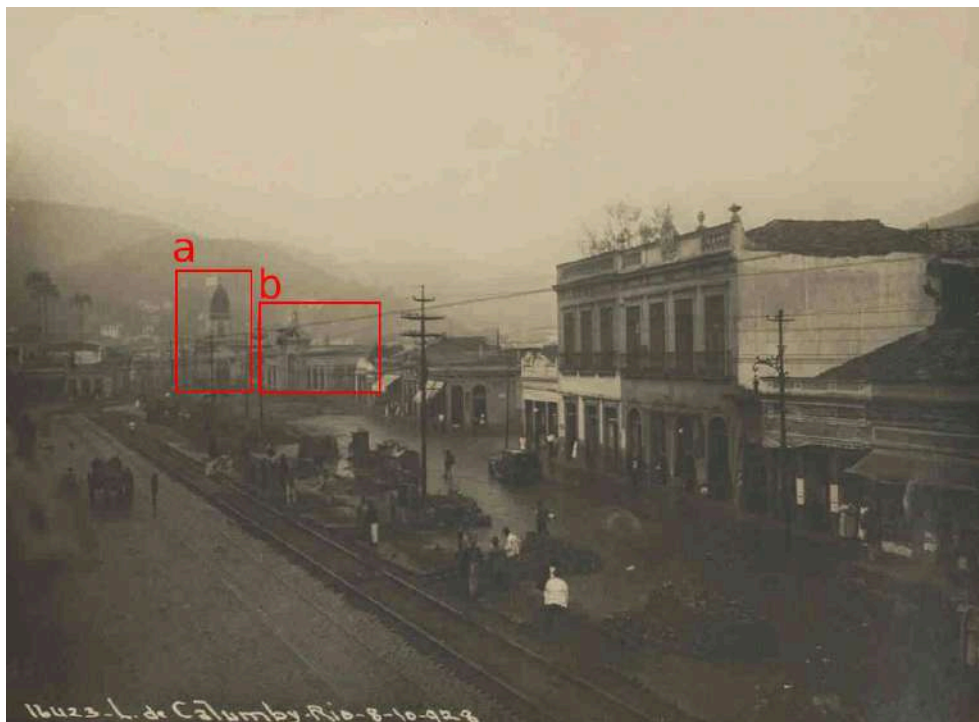
Grande parte dos moradores dessas áreas demolidas do centro habitavam cortiços. Não restando alternativas, parte dessas pessoas se dirigiram aos bairros contíguos à região central, tendo em vista a necessidade da moradia ser próxima ao local de trabalho. Importante frisar que, por mais que existissem bondes e trens urbanos já nessa época, para muitas famílias não era possível arcar com os custos de deslocamentos diários de casa para o

trabalho e vice-versa. As famílias mais pobres, sem condições de pagar por outro tipo de moradia fora do centro, subiram os morros para construir suas casas. É nesse período que os morros do centro do Rio de Janeiro (Providência, São Carlos, Santo Antônio, etc), passam a receber um contingente populacional elevado, marcando em definitivo a fisionomia da cidade (ABREU, 1988, p. 66). Vale ressaltar que os novos moradores do Catumbi possuíam origens diversas. Segundo Barbosa *et al*:

(...) se tornou um território de marcante presença da afrodescendência, mas também de mouros, judeus, portugueses, italianos, espanhóis, turcos e ciganos. Ou seja, uma encruzilhada de encontro dos moradores mais antigos e os destituídos das ruas do centro pela diáspora negra, reunindo um complexo de culturas e religiosidades africanas, árabes, portuguesas, judias, afrodescendentes, e ciganas (2023, p. 34).

Um dos moradores mais ilustres desse período foi Pixinguinha (1897 - 1976). Ainda segundo Barbosa *et al* na casa onde ele morou, “(...) Seu Alfredo Vianna (pai de Pixinguinha) alugava alguns cômodos para os amigos músicos - e por isso o imóvel entrou para a história como “Pensão Vianna”(2023, p, 39)”.

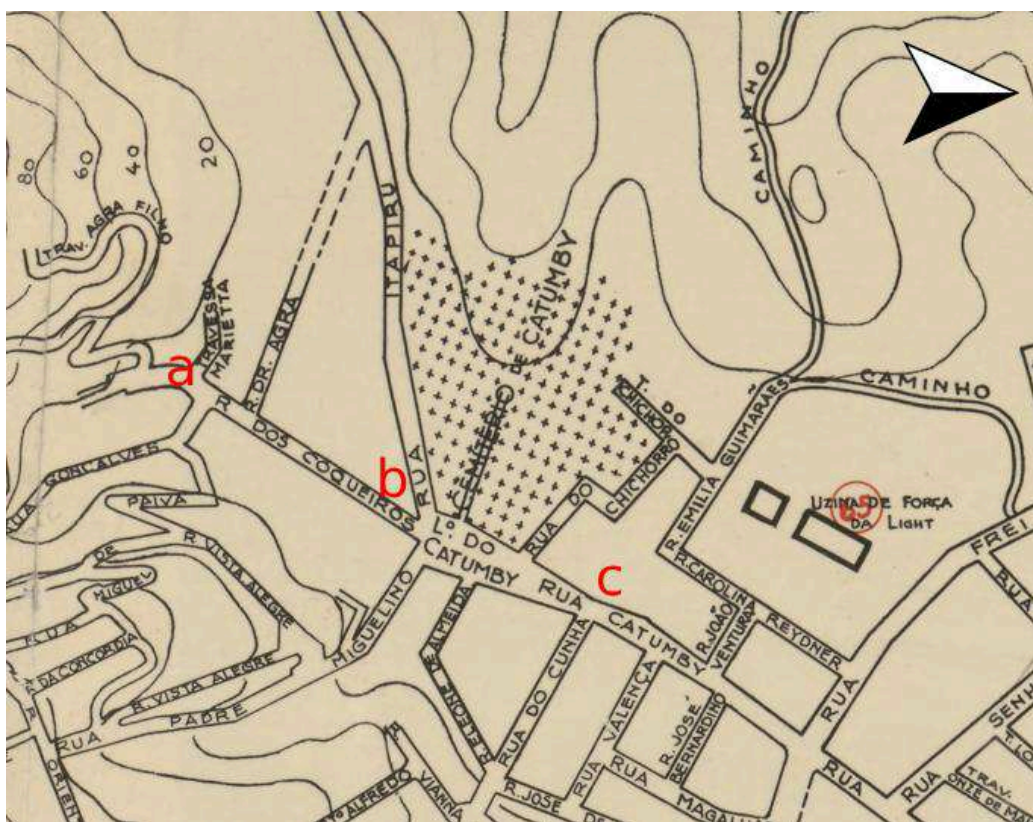
Figura 7: *Largo de Catumbi*. Letras de identificação inseridas pelo autor, assim como reporte da área: a) Igreja de Nossa Senhora da Conceição; b) Entrada Cemitério São Francisco de Paula/do Catumbi.



Fonte: <https://www.facebook.com/MIS.RJ>, 1928

Inserido nesse fluxo de reordenação urbana, ao longo das próximas décadas, o Catumbi se consolida como um bairro popular e operário, sempre ligado ao carnaval e ao samba. Inclusive, na década de 1950, foi fundado o bloco de carnaval Bafo da Onça (BARBOSA et al, 2023 p. 47), rival inquestionável do Cacique de Ramos, da Zona da Leopoldina. Porém, logo o barulho dos ensaios dos blocos e das vitrolas seria interrompido por marretadas.

Figura 8: Planta da cidade do Rio de Janeiro: obedecendo à divisão da cidade em districtos. Letras de identificação inseridas pelo autor, assim como reporte da área: a) Igreja de Nossa Senhora da Conceição; b) Subestação de energia da Light. C) Rua do Curruá.



Fonte: Library of Congress, 1941.

Com o crescimento ininterrupto da Zona Sul através da verticalização e da popularização da vida à beira mar, surgem estudos para implantação de obras viárias para melhorar a fluidez da cidade. A solução adotada foi o investimento na ampliação da malha rodoviária em detrimento do transporte público de massa, em franco favorecimento ao deslocamento individual via automóvel, já parte da realidade das classes mais abastadas. Uma das propostas foi a abertura de um túnel, ligando Catumbi e Laranjeiras. As escavações deste

túnel, batizado de Santa Bárbara, em ambas as frentes, tiveram início em outubro de 1947, dando origem a outro período que marcaria a fisionomia do bairro: o das remoções. A obra se estendeu por 15 anos, sendo inaugurada essa ligação no ano de 1963. O deslocamento feito pelo recém inaugurado túnel economizava em quase 4 km a distância a ser percorrida entre o Catumbi e Laranjeiras.

O governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) é marcado pela abertura da economia brasileira às montadoras estrangeiras. Há necessidade de rasgar o país com estradas, popularizando os deslocamentos via veículos automotores. O reflexo dessa política no Rio de Janeiro ocorreu através da elaboração de novo plano urbanístico, cristalizando o automóvel como meio de transporte principal ao se pensar nos deslocamentos da cidade.

2.3. “Decadência” e o bota-abaixo

A cidade do Rio de Janeiro no começo dos anos de 1960 se encontrava em um momento paradigmático de sua história: em 1960, a capital é transferida para Brasília e a cidade passou a se tornar uma cidade-estado, o Estado da Guanabara. O recém criado estado enfrentava uma grave crise econômica, em decorrência também do esvaziamento de suas funções como capital. O primeiro governador eleito, Carlos Lacerda, buscou superar as adversidades econômicas através de investimentos em infraestrutura urbana. Fora essa questão, havia o desejo do próprio Lacerda, opositor ferrenho de Kubitschek e da mudança da capital federal para Brasília, em transformar o Rio na capital “de fato” do Brasil. As obras viárias serviriam para transformar a cidade-estado em uma capital moderna, competindo com Brasília:

A ênfase na realização de grandes obras era, sem dúvida, um dos elementos-chave do estado capital projetado por Carlos Lacerda. Com o objetivo de marcar o nascimento de uma nova etapa na vida do Rio de Janeiro, o governo quis dar à cidade uma cara de estado, investindo especialmente em obras de infraestrutura urbana que tornassem a Guanabara capaz de competir com outros estados da federação. Por outro lado, no entanto, a remodelação urbana, concretizada em parques, túneis e viadutos, visava reafirmar o tradicional lugar da “belacap” como cartão de visita do país, inserindo Lacerda na linhagem dos “grandes prefeitos cariocas”, como Pereira Passos e Paulo de Frontin (Motta, 2000a, 2023, p. 116 apud Mello).

Lacerda contratou o urbanista grego Constantino Doxiadis para elaboração de um plano urbanístico (Programa e Plano de Desenvolvimento Urbano a longo prazo para o Estado da Guanabara) que abrangeria toda a cidade. A principal marca de sua proposta é a

construção de diversas vias expressas que cortariam a cidade em eixos norte-sul e leste-oeste. Uma dessas vias, chamada de Lilás, passaria pelo bairro do Catumbi, utilizando-se do Túnel Santa Bárbara (Catumbi - Laranjeiras), em construção desde 1948, para realizar a ligação da região portuária do Santo Cristo a Botafogo, na zona sul da cidade (MELLO, 2023). Importante salientar que a construção do Túnel Santa Bárbara havia sido proposta em um plano urbanístico anterior, chamado de “Plano Agache”, elaborado em 1930.

O “Plano Doxiadis”, como ficou conhecido o “Programa e Plano de Desenvolvimento Urbano” de Carlos Lacerda, apesar de não ter sido implementado em sua totalidade, serviu como norte para as gestões seguintes intervirem na cidade. Além de propor uma reorganização do Rio de Janeiro pautada na implantação de vias expressas, este plano realizou um estudo sobre duas áreas da cidade: Copacabana e Cidade Nova (englobando os bairros do Catumbi, Estácio e Rio Comprido). Após uma análise pormenorizada da região, com levantamentos das edificações, uso do solo, etc, Doxiadis recomendou a renovação urbana de toda essa área da cidade contígua ao centro (SANTOS; VOGEL, 1985, p. 8).

Terminado o mandato de Lacerda em 1965, toma posse como segundo governador da Guanabara Negrão de Lima, que já havia sido governador do Distrito Federal (1956 - 1958). Durante seu primeiro mandato, foi criada, por meio de projeto de Lei em 1957, a SURSAN (Superintendência de Urbanização e Saneamento), órgão responsável pelas obras públicas do Distrito Federal e posteriormente do Estado da Guanabara. Assim, Negrão de Lima deu continuidade às obras de seu antecessor, através da revisão do “Plano Doxiadis”.

Em relação ao Catumbi, as obras e desapropriações, que tornaram o bairro um gigante canteiro de obras já haviam sido iniciadas na gestão anterior, através da canalização do rio Papa-Couve e outras obras que procuravam combater as constantes enchentes na região e do acesso ao Túnel Santa Bárbara. Uma dessas demolições foi da Igreja de Nossa Senhora da Conceição, inaugurada em 1886. Sua demolição era necessária, segundo a gestão de Lacerda, para a construção do novo canal do rio Papa-Couve e das vias de acesso ao túnel Santa Bárbara (DEMOLIDA, 1962).

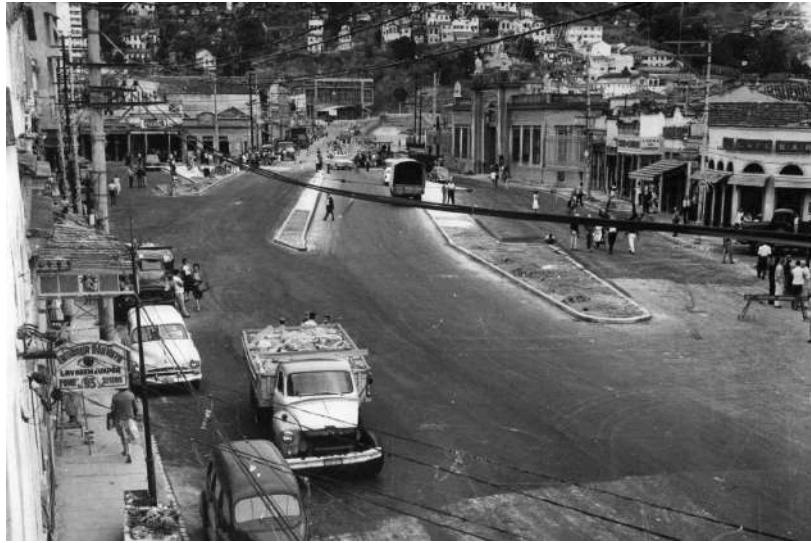
Na gestão de Negrão e Lima, baseando-se no estudo da região da Cidade Nova feito por Doxiadis, iniciou-se um verdadeiro bota-abaixo de diversas construções, consideradas pelo CEPE (Comissão Executiva de Projetos Especiais), responsável pelas obras a serem realizadas na cidade, como degradadas. O pânico toma conta dos moradores do Catumbi ao tomarem contato com o plano que tinha como um dos seus objetivos destruir todas as construções consideradas sem valores históricos e substituí-las por modernas torres de

apartamentos. A expectativa era que o bairro do Catumbi, que possuía aproximadamente 20 mil habitantes, passasse a abrigar, no mínimo, 50 mil moradores (QUARENTA, 1967).

Tal cenário era bem diferente daquele que ocorria em paralelo em Copacabana. O bairro passou por uma enorme obra de infraestrutura urbana: para remodelar a rede de esgotos, sua faixa de areia foi alargada, assim como a Avenida Atlântica. O novo projeto de pavimentação do calçadão ficou a cargo do paisagista Roberto Burle Marx, que atuou também no projeto paisagístico do recém inaugurado Aterro do Flamengo. Além das obras de infraestrutura urbana, Negrão de Lima foi responsável por realizar uma série de remoções de favelas localizadas na zona sul do Rio, mais especificamente ao redor da Lagoa Rodrigo de Freitas. Assim, a atuação do prefeito visava, em última análise, valorizar uma região da cidade altamente visada pela especulação imobiliária, ao remover as favelas e atuar na melhoria paisagística e da infraestrutura urbana em Copacabana (SILVA, 2020, p. 388).

Com o início das demolições e a possibilidade da destruição do Catumbi, a comunidade se uniu, criando uma associação de bairro no ano de 1966. A associação teve suporte dos padres da Igreja de Nossa Senhora de Sallette, sendo as reuniões realizadas dentro da igreja. Após pressão promovida pelos moradores, o governo do estado concordou em ceder uma área já desapropriada no bairro, na Rua do Chichorro, para a construção das moradias de parte dos habitantes do Catumbi afetados pelas desapropriações. Quem seria responsável por essa construção seria o BNH (Banco Nacional da Habitação) que alterou sua regulamentação das cooperativas, permitindo que fosse formada a do Catumbi com base na localização e não na classe profissional, como ocorria até então (SANTOS, 1973, p. 51). Importante salientar que o modelo de construção através de cooperativas, única solução apresentada pelo estado para arrefecer os ânimos dos moradores do Catumbi, excluía boa parte das pessoas do bairro que eram inquilinos, não possuindo, em sua grande maioria, renda compatível com a linha de crédito que seria disponibilizada.

Figura 9: *Pavimentação e reformas no Largo do Catumbi. Atrás, construção do Túnel Santa Bárbara e o Morro da Coroa.*



Fonte: O Globo, 1963.

Figura 10: *Obras do Túnel Santa Bárbara. No detalhe: construção da pista de saída e ao fundo a Igreja Nossa Senhora da Salete.*



Fonte: O Globo, sem data.

O “Conjunto da Rua do Chichorro”, foi entregue em 1972, sendo o único construído através da cooperativa dos moradores do Catumbi. Parte dos apartamentos foram ocupados

por moradores que conseguiram financiamento pela cooperativa e as demais unidades vendidas ao público geral. Outras áreas desapropriadas pelo governo estadual foram comercializadas em lotes a cooperativas profissionais que construíram torres de apartamentos voltados para pessoas de fora do Catumbi.

Ao longo da década de 1960 e de 1970, dois outros projetos levariam a novas ondas de demolições: a construção do Túnel Martim de Sá, sob o Morro de Santa Teresa, encurtando o trajeto entre a Lapa e o Estácio (essa via tinha como objetivo ser uma alternativa ao tráfego intenso da paralela Avenida Presidente Vargas); e a construção do Viaduto Trinta e Um de Março, finalizando a conexão entre o bairro portuário do Santo Cristo com Botafogo, passando pelo Túnel Santa Bárbara. A princípio o viaduto correria sobre a Rua do Catumbi e a Marquês de Sapucaí. Porém, em razão da pressão exercida pelos moradores do bairro, o projeto foi direcionado, em parte, a uma região mais próxima ao Morro de Santa Teresa, evitando um número maior de demolições (FARIAS, sem data).

Para a construção do Viaduto Trinta e Um de Março foram demolidas 145 casas entre as ruas Marquês de Sapucaí e Nabuco de Freitas. A maioria absoluta desses moradores deixaram o Catumbi. Um terço do bairro foi apagado do mapa em definitivo. O viaduto acabou por seccionar o bairro em duas partes, desfazendo convivências, fluxos de pessoas e laços comunitários e a conexão direta com o bairro vizinho de Santa Teresa.

Figura 11: *Prancha nº1 do Plano de Renovação Urbana da Cidade Nova.* Seta indica o norte. Nesse recorte, é possível verificar o plano de destruição de todo o Catumbi, substituindo suas casas por prédios de apartamentos. Cemitério e Igreja de Nossa Senhora de Sallette seriam poupados.



Fonte: <https://acervoimagens.rio.rj.gov.br/GEP/2/36/PAA/00901.jpg>, 1974.

Figura 12: Demolições de casas no Catumbi para construção do Viaduto 31 de Março.



Fonte: Paulo Moreira apud O Globo, 1976.

Em 23 de fevereiro de 1979 o viaduto foi inaugurado. Como forma de homenagear os moradores do bairro, o prefeito Marcos Tamoyo mandou instalar uma placa na torre da extinta Usina de Açúcar Brasil: “Devemos muito aos moradores do Catumbi. Eles sofreram e viveram esses 31 anos de obras. Essa placa simboliza a homenagem e o agradecimento da cidade a esse povo” (INAUGURADO, 1979). Até esse momento, todas as obras realizadas no Catumbi haviam custado aos cofres públicos cerca de Cr\$500 milhões. Ao longo desses 31 anos, desde o início das escavações do Túnel Santa Bárbara em 1948 até a construção do Viaduto Trinta e Um de Março foram desapropriados 539 imóveis.

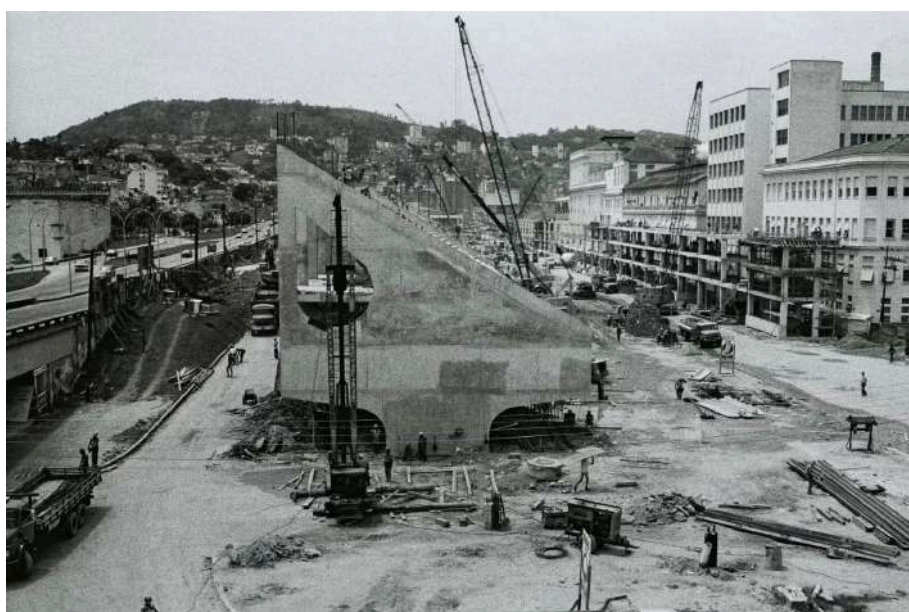
Figura 13: *Novo Viaduto da Linha Lilás.* À direita o bairro de Santa na parte inferior esquerda o acesso ao Largo do Catumbi.



Fonte: FARIAS apud Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, 1979.

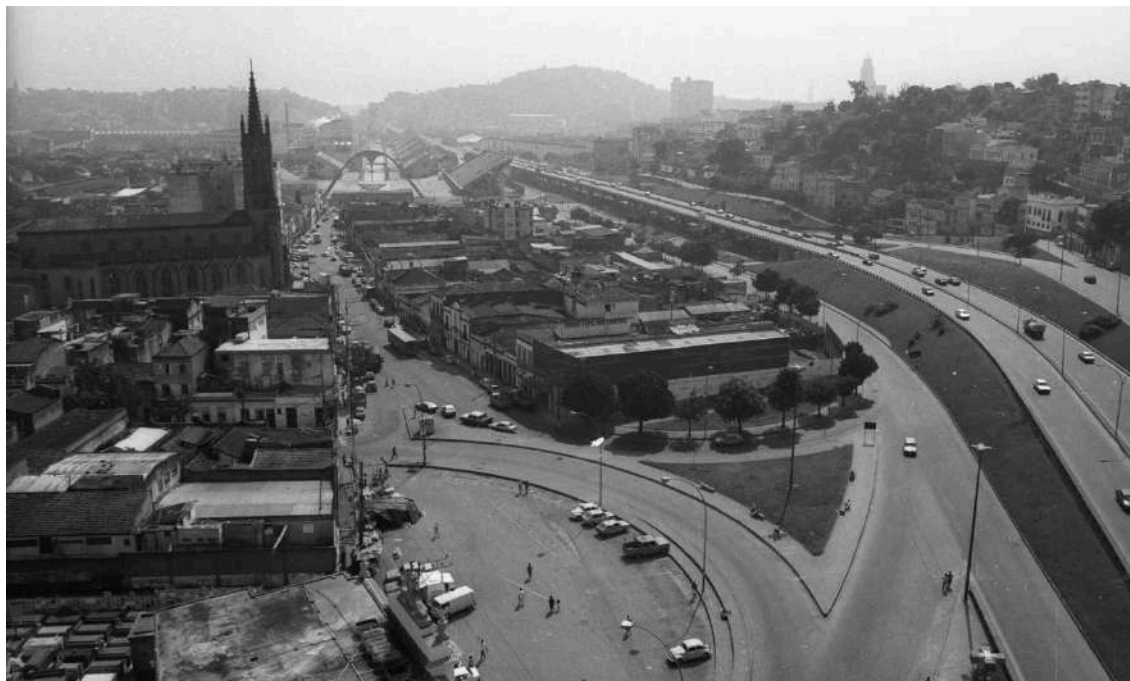
Mesmo após a conclusão das obras, as demolições não cessaram. Novamente, a associação de moradores voltou a se articular para exigir o fim dessa situação junto ao poder público. A última grande obra desse período realizada nas cercanias do Catumbi foi a construção do Sambódromo na Rua Marquês de Sapucaí, colado à cervejaria Brahma e inaugurado em 1984.

Figura 14: Viaduto 31 de Março, à esquerda. Setor de arquibancadas do Sambódromo em construção no centro; fábrica da cervejaria Brahma ao lado direito da fotografia.



Fonte: Renato Velasco apud O Globo, sem data.

Figura 15: *Vista aérea do Viaduto 31 de Março. Ao fundo a Igreja de Nossa Senhora da Salete.*



Fonte: Oswaldo Lopes Jr/Agência O Globo, 1991.

Passariam-se quase três décadas até que a região voltasse a ter intervenções urbanas de grande porte. Dessa vez, a justificativa era a adequação do Sambódromo para receber competições do Jogos Olímpicos de Verão, realizados em 2016, aumentando sua capacidade de 60 mil para 77,8 mil lugares. Em 2011, parte da construção foi demolida, assim como a centenária fábrica da Brahma, que precisou ser “destombada” para que os trabalhos pudessem ser realizados (MAGALHÃES, 2010).

A Olimpíada terminou e uma grave crise econômica se abateu sobre o estado e a cidade, muito por conta dos gastos realizados para a criação de toda a infraestrutura necessária para a realização dos jogos. Alguns anos depois, mais precisamente em 2020, a pandemia do COVID-19 abalou fortemente a economia mundial. Chegou a vacina, o “novo normal” se instalou, findou-se a pandemia e a cidade passou a receber novos investimentos privados, notadamente no setor imobiliário.

Nesse contexto de retomada do crescimento da economia brasileira e de capitais disponíveis para investimento é que na manhã de domingo do dia 8 de dezembro de 2024 a Prefeitura do Rio de Janeiro através de seu site oficial apresentou um grande projeto de intervenção urbana na região central da cidade, mais precisamente na zona contígua ao Sambódromo.

Dentre as diversas obras listadas, como construção de um túnel sob a linha férrea, de um edifício em homenagem ao arquiteto Oscar Niemeyer, além da requalificação do próprio Sambódromo, está a demolição do Viaduto Trinta e Um de Março no bairro do Catumbi. Ainda segundo o site da prefeitura, a demolição do viaduto irá liberar “uma área equivalente a 700 mil metros quadrados ficará livre para a implementação da modernização de toda a região do Sambódromo. E o investimento para a realização desse projeto revolucionário será obtido com a venda do potencial construtivo dessa área” (Prefeitura Rio, 2024).

O Catumbi, portanto, será alvo de intervenções urbanísticas que tentarão, mais uma vez, mudar o perfil social do bairro e potencialmente destruir seu casario centenário. A seguir, iremos analisar qual a situação atual do bairro, que parece nos remeter a um processo histórico de gentrificação interminável.

2.4. O Catumbi hoje

2.4.1. “Pequenas Áfricas”

O Catumbi se caracteriza hoje como um dos redutos da população negra do centro da cidade do Rio de Janeiro. Segundo os dados do Censo 2010, a porcentagem da população negra (pretos e pardos) é de 57,52% dentre os seus 12.556 moradores. Tal porcentagem é maior se comparada a dos bairros vizinhos da Cidade Nova (49,72%), do Estácio (51,31%), do Rio Comprido (45,72%) e de Santa Teresa (46,20%). Indo um pouco além, passando pelo Túnel Santa Bárbara, a diferença é ainda maior: os pretos e pardos de Laranjeiras perfazem apenas 16,16% dos seus 45.554 habitantes. Abaixo, dados extraídos do IBGE (2010) com os números absolutos:

Bairro	Cor ou raça						
	Total	Branca	Preta	Amarela	Parda	Indígena	Sem declaração
Catumbi	12.556	5.179	2.161	145	5.062	9	0
Cidade Nova	5.466	2.699	747	47	1.971	2	0
Estácio	17.189	8.139	2.430	212	6.390	18	0
Rio Comprido	43.764	23.134	5.811	561	14.202	52	4
Santa Teresa	40.926	21.509	4.954	384	13.956	123	0
Laranjeiras	45.554	37.718	1.580	380	5.783	93	0

Fonte: Censo Demográfico 2010 (IBGE); tabela elaborada pelo autor.

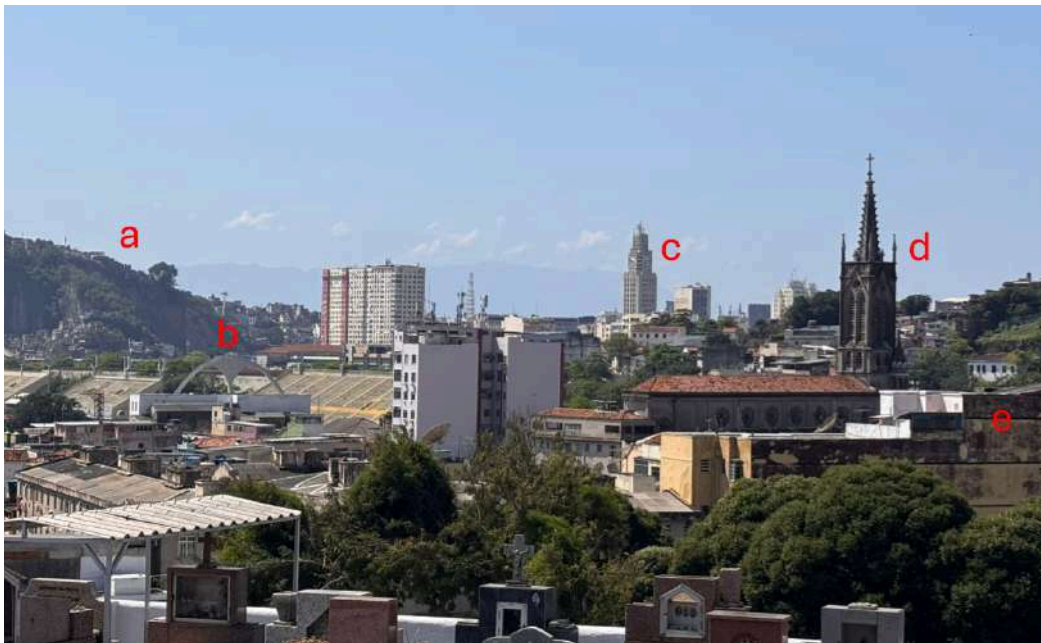
Em relação ao Índice de Desenvolvimento Social (IDS) elaborado pela prefeitura do Rio de Janeiro com dados também do IBGE (2010), o Catumbi, com índice de 0,560 se

destaca negativamente se comparado aos seus vizinhos Rio Comprido (0,586), Cidade Nova (0,572), Estácio (0,567) e Santa Teresa (0,601) e também à média da cidade (0,596).

Sobre a distribuição dos moradores no bairro, metade deles, 6.030 pessoas (DATARIO - Limites de Favelas 2022), estão concentrados na comunidade do Morro da Mineira, que ocupa uma área de 129.323,14m² ou aproximadamente $\frac{1}{4}$ (23,97%) da área total do bairro (DATARIO, 2020). Os demais moradores estão concentrados nas ruas que não foram afetadas pelo bota-abixo das décadas de 1960 e 1970 como a Carolina Reidner, Emília Guimarães e Van Erven, essa última servindo como principal via de acesso ao Morro da Mineira; e nos conjuntos habitacionais próximos à entrada do Santa Bárbara.

Importante aqui contextualizar sobre a construção desses conjuntos: na época das demolições, os moradores do bairro se reuniram em torno de uma associação (Associação dos Moradores do Catumbi), exigindo do governo de ocasião a revisão do plano de arrasamento do bairro (NEGRÃO, 1967). Depois de grande pressão exercida pela associação, o governo se comprometeu a reservar uma área do bairro, que já havia sido demolida, para que a associação pudesse construir ali seu conjunto habitacional (Conjunto da Rua do Chichorro - atual Conjunto Residencial Catumbi), por meio de um financiamento junto ao BNH (Banco Nacional da Habitação). Esse foi o único conjunto habitacional, localizado na Rua Van Erven, composto por 72 unidades habitacionais, construído pela cooperativa (criada a partir da Associação de Moradores do Catumbi), no bairro. As demais áreas destinadas pelo governo para construção de torres de apartamentos foram arrematadas por outras cooperativas habitacionais.

Figura 16: Vista do Catumbi tomada a partir do Cemitério do Catumbi. Letras de identificação inseridas pelo autor: a)Morro da Providência; b)Sambódromo; c)Central do Brasil; d)Igreja de Nossa Senhora de Salette; e)Fundos do Conjunto Residencial Catumbi;



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 17: Foto tomada a partir do Cemitério do Catumbi: conjuntos habitacionais construídos por cooperativas em área do bota-abixo do Catumbi (entrada Túnel Santa Bárbara).



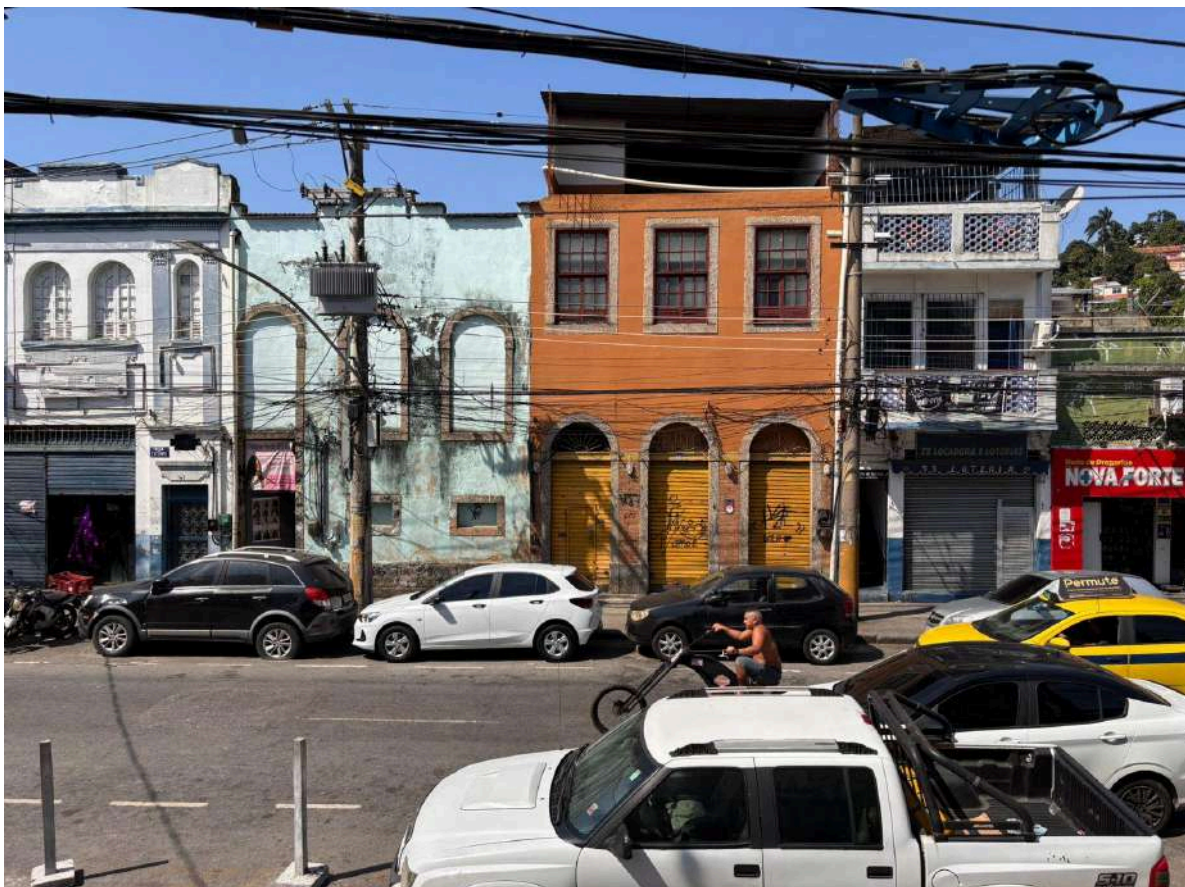
Fonte: de autoria própria, 2025.

Levando em consideração que o Catumbi era composto majoritariamente à época por inquilinos, fica evidente aqui que a concessão de uma área pelo governo para a construção de apartamentos pela cooperativa do bairro foi antes uma maneira de “acalmar os ânimos” dos moradores do que efetivamente resolver a questão da população que seria despejada (SANTOS, 1977).

De uma forma sintética, os moradores do Catumbi fazem parte da classe média/média baixa, semelhante a bairros do subúrbio e da Zona Oeste do Rio de Janeiro. A população se divide na dicotomia clássica carioca entre o “morro” e o “asfalto”. A principal diferença aqui é geográfica: em poucos minutos, a partir do Catumbi é possível chegar ao centro de negócios da cidade, à rodoviária, à Zona Sul, a estações de trem, metrô e barcas. Ou seja, a região é altamente privilegiada do ponto de vista de sua posição dentro da cidade.

Esse fator da localização, somado às acima expostas questões sociais e raciais é que determinará o destino do Catumbi nesse processo de “regeneração” urbana pela qual a cidade vem passando desde pelo menos a década de 2010.

Figura 18: Sobrados antigos reformados da Rua do Catumbi.



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 19: Fachada da Igreja de Nossa Senhora de Sallette.



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 20: Comércio da Rua do Catumbi.



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 21: Vista da comunidade do Morro da Coroa (Santa Teresa), tomada a partir do Cemitério do Catumbi.



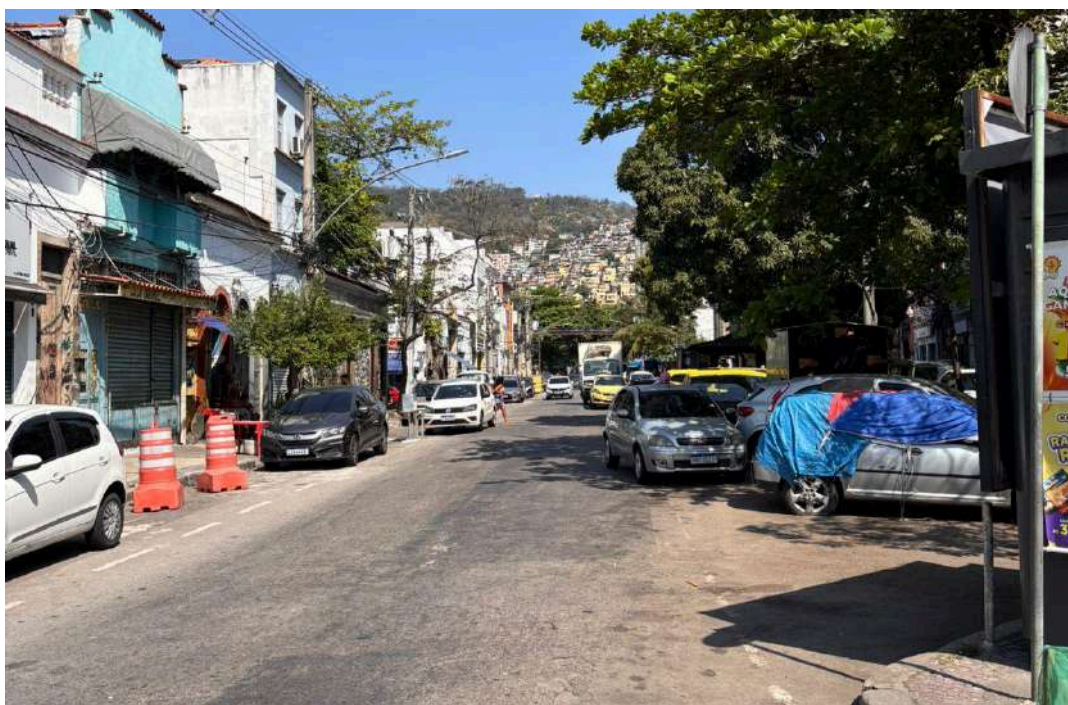
Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 22: Vista da Rua João Ventura a partir da Rua do Catumbi. Ao fundo, subestação de energia da Light.



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 23: Rua do Catumbi, sentido cemitério.



Fonte: de autoria própria, 2025.

2.4.2. Entre tijolos e pneus: a especialização comercial do Catumbi

Passando pelos 400 metros da Rua do Catumbi, via principal do bairro desde pelo menos a virada do século XIX para o XX, é possível verificar uma vasta gama de comércio e serviços: 11 bares e lanchonetes; 2 distribuidoras de bebidas; 1 consultório de dentista, 1 Pet Shop; 2 farmácias; 1 padaria; 1 funerária; 1 galeria comercial; 2 academias de ginástica; 1 autoescola; 4 mercados e hortifrutis; 2 igrejas; 1 lotéricas; 2 serralherias; 1 marmoraria; Correios; 1 açougue; 1 floricultura; 1 estúdio fotográfico; entre outros. Além destes estabelecimentos, na mesma rua ainda encontramos uma fábrica de pequeno porte e o Cemitério São Francisco de Paula.

Figura 24: Sede do G.R.B.C Vai quem quer Catumbi na Rua do Catumbi



Fonte: de autoria própria, 2025.

Figura 25: Rua do Catumbi: bar/restaurante.



Fonte: de autoria própria, 2025

Porém, o que diferencia o comércio do Catumbi é a grande concentração de estabelecimentos voltados ao conserto e manutenção de automóveis (mecânicas, borracharias, “serviços automotivos”) e lojas de materiais de construção. Apenas na quadra formada pelas ruas Frei Caneca, Catumbi e Dr. Lagden há 9 oficinas mecânicas e 5 lojas de materiais de construção. O que nos ajuda a entender esse fenômeno é justamente a especialização comercial pela qual o Catumbi passou ao longo das últimas décadas, consequência direta da transformação da região em um bairro de passagem.

Figura 26: Rua do Catumbi: autoescola.



Fonte: de autoria própria, 2025.

As obras de infraestrutura viárias favoreceram a ocupação e valorização da Zona Sul da cidade, fazendo com que o preço do metro quadrado se elevasse, inviabilizando determinados tipos de serviços e comércio nesses bairros. Por outro lado, a transformação do Catumbi em um bairro de passagem desvalorizou seus imóveis. Assim, em um duplo movimento de valorização/desvalorização de uma região da cidade, o bairro do Catumbi passou a reunir características favoráveis para abrigar determinados tipos de serviços e comércios, notadamente aqueles que necessitam de espaços consideráveis para seu funcionamento, como o caso das oficinas mecânicas e as lojas de materiais de construção.

Tal fenômeno não é novidade dentro da dinâmica urbana de uma cidade complexa como o Rio de Janeiro e nem dentro dela mesma. Segundo SANTOS, tal situação também ocorreu de forma análoga no bairro de Botafogo, na Zona Sul:

A valorização do solo de Copacabana vai estimular em Botafogo o incremento da localização de uma série de atividades, algumas pré-existentes, mas que vão gradualmente se concentrando no bairro, já que a demanda de espaço para seu funcionamento torna inviável sua localização não só em Copacabana como, posteriormente, nas demais áreas mais valorizadas da Zona Sul (1981, p. 160).

2.4.3. “Marquês que é marquês do sassarico é freguês”: a relação do bairro com o Sambódromo.

Figura 27: Rua do Catumbi: aos fundos, Praça da Apoteose e o Sambódromo (Cidade Nova).



Fonte: de autoria própria, 2025.

Por mais que a Passarela do Samba esteja assentada no bairro vizinho da Cidade Nova, o Catumbi acaba por receber um grande fluxo de pessoas durante as noites de desfile das Escolas de Samba na Marquês de Sapucaí (a capacidade atual do sambódromo é de 56 mil pessoas - GOULART, 2019). Tal fato explica em grande medida a quantidade de bares e restaurantes no bairro. Apenas na Rua do Catumbi contam-se 13 desses estabelecimentos. Destaque também para as 2 pousadas/*hostels* que, sem dúvidas, tem sua existência ligada ao carnaval.

Por mais que o sambódromo fomente o comércio local desde sua inauguração, em 1984 (ao menos durante o período do carnaval), as mudanças no trânsito durante esse período do ano dificultam a vida dos moradores, com interdições de vias, alterações no itinerário dos coletivos, entre outras. Ou seja, o ir e vir dos moradores é prejudicado.

Outra questão apreendida ao se analisar a relação entre o sambódromo e o Catumbi é a percepção de que, à parte da questão do comércio, o ônus de sediar o “maior espetáculo da terra” não parece se converter em “bônus” aos seus moradores. Em outras palavras, a região ser receptáculo do maior evento da cidade e quiçá do país não se traduz em, por exemplo, melhorias urbanas. Como verificado anteriormente, o IDS (Índice de Desenvolvimento Social) do Catumbi, Cidade Nova e Estácio estão abaixo da média da cidade, demonstrando como a região é carente nos quesitos vinculados à esgotamento sanitário, coleta de lixo, nº de sanitários por domicílio, entre outros.

E chega a ser irônico constatar que o Catumbi e seus bairros vizinhos estejam intimamente ligados à história do samba e do carnaval da cidade: foi no bairro do Estácio que foi fundada em 1928 a “Deixa falar” considerada a primeira Escola de Samba da cidade; na Cidade Nova, na região da Praça Onze ocorriam os desfiles de carnaval na década de 1930; o Catumbi foi berço de diversos blocos carnavalescos e ainda é sede do Bafo da Onça, rival histórico do Cacique de Ramos e teve como seu morador o “Mestre do Choro”, Pixinguinha.

Do ponto de vista simbólico, a localização do sambódromo na região faz todo o sentido. Porém, os preços exorbitantes dos ingressos e consequente elitização da festa acabam por afastar os moradores da folia.

3. NOVO PROJETO DE INTERVENÇÃO URBANA. POR QUÊ?

O capítulo a seguir irá demonstrar como o sistema econômico capitalista transforma o espaço da cidade em mercadoria e como, pelo menos a partir da década de 1980, cidades por todo o mundo passaram a ser geridas como empresas. A consequência disso, como veremos, é transformar setores da cidade em áreas favoráveis à especulação imobiliária através de melhorias urbanas de toda a sorte, mudando o perfil social de moradores e frequentadores desses locais.

O foco de nossa pesquisa é a análise do plano de remodelação da área do entorno do Sambódromo, que atingirá principalmente o bairro do Catumbi e suas consequências para seus moradores. Porém, acreditamos ser necessário trazer outros planos de intervenções que também estão ocorrendo na região central e que dialogam com o mais recente de intervenção

na região do Sambódromo, assim como com a questão trazida do empresariamento das cidades.

3.1. A cidade “empresariável”

O espaço sob o sistema econômico capitalista é mercadoria. Através da acumulação de trabalho (produção humana a partir da transformação da natureza) a cidade se desenvolve e expande. A sua reprodução está vinculada ao próprio processo de produção, sendo ponto de partida e chegada de uma nova expansão. Em outras palavras, se pensarmos o espaço construído de uma cidade, uma casa, por exemplo, ele será o ponto de partida para um novo processo de expansão do espaço, pois essa versão física de determinado objeto da cidade, o que ele enseja no espaço urbano, é condicionante para sua reprodução:

Assim, do ponto de vista da análise, a produção/reprodução do espaço faz dele uma obra civilizatória, a qual, sob o capitalismo, toma também a forma de mercadoria. Obra e produto tornam-se, portanto, indissociáveis do movimento da reprodução do espaço. Portanto, ele não se apresenta apenas na forma mercadoria, apesar de nela encontrar uma determinação específica desse momento histórico. Constituída ao longo do processo histórico, a cidade resume a atividade do trabalho (da sociedade) em sua totalidade histórica, mas traz, em si, a negação do pressuposto a partir do qual Marx constrói a teoria da renda, posto que o solo urbano (como fragmento, que permite o acesso à cidade), diferentemente da terra no campo, tem por conteúdo a atividade do trabalho e é produto dela. Trabalho social acumulado e em constituição - real e virtual - ao longo das gerações, e assumindo, sob o capitalismo a forma mercadoria, a cidade é nessa condição fonte de valor (de uso e de troca). (CARLOS, 2011, p. 92).

Assim, o valor de um terreno, de uma construção da cidade é apresentado “como expressão acabada do processo de trabalho, isto é, como tempo acumulado em sua morfologia” (CARLOS, 2011, p. 99). Pensando nessa lógica, os agentes econômicos detentores de capital, na forma de solo urbano, irão tentar maximizar o valor de suas mercadorias (leia-se “espaço”), através de intervenções na cidade que busquem maximizar seus lucros. Tais intervenções serão, em sua maioria, levadas a cabo e custeadas pelo poder político (União, estado e/ou prefeituras).

Esse sistema ou aliança entre setor público e privado existe no sistema capitalista há muito tempo. Entretanto, a partir da década de 1970, quando da Crise da Acumulação Flexível, abalando o sistema econômico global, verificou-se a necessidade de ajuste nesse

sistema de “parceria”, ao se verificar que o processo de valorização diferencial de setores da cidade trariam lucro a um capital excedente, na forma de investimentos imobiliários.

Assim, Harvey (1996) nos sinaliza que desde a década de 1970, a partir da mencionada crise acima citada, procurou-se, entre os agentes econômicos e gestores das grandes cidades dos países de capitalismo avançado, criar soluções para a questão urbana. Qual seria, no caso, a maneira mais eficiente de gerir a cidade, pensando-a através do viés neoliberal, ou seja, a cidade, o urbano, como uma “empresa”? Quais seriam as maneiras mais efetivas de tornar as cidades mais lucrativas para o capital especulativo, em meio à necessidade de continuar sua expansão, em face aos novos paradigmas desse novo período capitalista?

É nesse contexto que surge a ideia de “empresariamento urbano”: “atrair para seu espaço uma produção altamente móvel e flexível e fluxos financeiros e de consumo.”(HARVEY, 1996, p. 57). Ou seja, caberia aos agentes políticos, o Estado em suas diferentes esferas administrativas, criar condições através de intervenções na cidade para que o capital pudesse se estabelecer de uma maneira menos arriscada do ponto de vista dos investimentos privados.

A forma pela qual o Estado iria intervir seria no subsídio, por exemplo, para fábricas, firmas e empresas se instalarem em determinada região; ou, o que nos interessa nesta pesquisa, através de investimentos em infraestrutura urbana em área considerada degradada porém, dotada de infraestrutura e de localização privilegiada na cidade.

A maneira pela qual os agentes públicos e econômicos encontraram para valorizar determinadas áreas da cidade para a implantação do capital especulativo foi através da criação de espaços atrativos à população como “parques da ciência”, museus, casos de espetáculo, estádios ou arenas multiuso, etc. Assim, o Estado arcaria com o risco maior ao criar uma série de obras de arquitetura e de infraestrutura urbana, em área atualmente pouco atrativa ao mercado imobiliário, para valorização diferenciada de um segmento da cidade. A consequência mais provável é que para a aplicação desses subsídios, o poder político acabaria por diminuir os investimentos em áreas mais críticas como educação, saúde, etc. Ainda sobre essa questão, do “financiamento” ser feito indiretamente pelo Estado, Harvey nos sinaliza:

Dado que o objetivo principal tem sido o “de estimular ou atrair empresas privadas através da criação de pré-condições para um investimento lucrativo”, o governo local “de fato acabou por sustentar a empresa privada, participando do fardo dos custos de produção.” Uma vez que o capital tende a ser mais móvel nos dias de hoje, segue-se que, ao mesmo tempo em que os subsídios locais para o capital provavelmente irão aumentar, a provisão

local para os menos privilegiados irá diminuir, produzindo uma maior polarização na distribuição social da renda real (1996, p. 58).

Com o deslocamento de investimentos públicos em determinada área, o que se constatou foi que, ao contrário do que se preconizava, houve um aumento da pobreza urbana e da desigualdade social. Harvey também demonstrou em seu texto como, desde os anos de 1980 e 1990, há uma predominância em se pensar o planejamento urbano não em sua totalidade (se pensarmos na escala da cidade) mas sim “pelo desenho de fragmentos urbanos”.

Outra questão trazida pelo autor está relacionada à criação de eventos nessas porções da cidade que se deseja valorizar para atração de capitais:

A ênfase no turismo, na produção e consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros, numa dada localidade representam os remédios favoritos para economias urbanas moribundas. Investimentos urbanos desse tipo podem ser paliativos imediatos apesar de efêmeros aos problemas urbanos; Mas estes são, em geral, altamente especulativos (HARVEY, 1996, p. 59).

Com isto em mente, iremos demonstrar a seguir como essa lógica de empresariamento da cidade foi implantada no Rio de Janeiro, buscando atrair investimentos, tanto públicos quanto privados, à região central. O principal projeto de intervenção foi o chamado Porto Maravilha, em consonância com as obras para os Jogos Olímpicos de 2016. Somado a ele, na mesma região central, outros dois se somam ao de requalificação da área contígua ao sambódromo, especificada no capítulo seguinte: a construção do estádio do Flamengo e a requalificação da Estação Leopoldina e seu entorno.

3.2. “Eu vejo o futuro repetir o passado”: Porto Maravilha, Estação Leopoldina e o Estádio do Flamengo

A cidade do Rio de Janeiro foi objeto de diferentes planos de requalificação urbana ao longo das últimas décadas. Os objetivos, coincidentemente ou não, sempre buscaram afastar a população pobre da região, abrindo caminho para investimentos privados, lucrativos ao capital imobiliário.

Por mais que houvesse um desejo por parte do poder público em requalificar o centro da cidade, favorecendo o capital imobiliário, os aportes financeiros necessários para atrair esse capital estavam aquém do caixa da prefeitura. A fonte praticamente inesgotável de

empréstimos estrangeiros contraídos pela prefeitura e o governo do estado a partir dos anos de 1960, para implementação de melhorias viárias, havia se esgotado.

Porém, na virada da década de 1980 para a de 1990, vislumbrou-se no horizonte uma nova maneira de tornar essa área da cidade atrativa ao capital. Barcelona, capital da região autônoma da Catalunha, na Espanha, sediou os Jogos Olímpicos de Verão de 1992 e tornou-se um caso de sucesso em relação à transformação de uma região “subutilizada” da cidade (no caso, sua região portuária) em polo irradiador de desenvolvimento. Seu exemplo foi seguido em Buenos Aires, através do projeto de revitalização do “Puerto Madero”, iniciado em 1991 através de parceria público-privada. A elaboração do projeto foi feita em parceria entre as prefeituras da capital argentina e a de Barcelona.

Os agentes políticos e econômicos vislumbraram então esse momento como sendo oportuno ao Rio de Janeiro a elaboração de um plano de requalificação da região portuária. Assim, em 1992, consultores catalães foram chamados, durante a gestão do prefeito Cesar Maia (1993-1996), para elaborar um plano estratégico para a região, aos moldes do que havia sido feito em Barcelona. Além disso, os consultores catalães realizaram diversos seminários e conferências difundindo as vantagens de se intervir na região do porto e os casos de sucesso mundo afora:

A ideia desde início era, portanto, desenvolver a área e atrair investimentos privados (...) isso era fundamental devido à baixa capacidade orçamentária da prefeitura. Se tratava já de um projeto de desenvolvimento urbano que envolvia mais do que infraestrutura, mas algo para toda a região, incluindo residências e a proposta de financiamento para a classe média (6 a 10 salários mínimos) (SARUE, 2015, p. 47).

Ou seja, a União, o estado e a prefeitura do Rio fariam o que fosse necessário para criar um ambiente favorável para a iniciativa privada inserir capital na região, de maneira geral através de contrapartidas financeiras de toda sorte, reforçando a ideia trazida por Harvey em relação ao “empresariamento” das cidades. Assim, criou-se como solução para os entraves financeiros e jurídicos para a implantação de projetos de requalificação da região central da cidade sediar os Jogos Olímpicos. Sobre esse ponto, Sarue afirma:

A partir daí, o Rio se candidata três vezes a Jogos Olímpicos, e uma vez aos Jogos Panamericanos, e embora existam também projetos de revitalização não atrelados aos megaeventos, a conquista do direito de sediar os Jogos Olímpicos de 2016 será chave para a aprovação legislativa do projeto Porto Maravilha, sendo uma “janela de oportunidade” que foi possível dado os anos de “cozinha” do projeto que a anteciparam (2015, p. 42).

Sobre o “Porto Maravilha”, a elaboração do projeto teve início em 2001, sendo chamado à época de “Plano de Recuperação e Revitalização da Região Portuária - PORTO DO RIO”. Ao longo da década de 2000 o projeto foi se estruturando, tendo como principal premissa equacionar questões jurídicas e financeiras que poderiam dificultar sua execução. Em 2005, já durante o segundo mandato de Cesar Maia, o plano foi cancelado, assim como os projetos que já haviam sido licitados. Mesmo assim, no ano seguinte, houve um acordo entre a prefeitura e o governo federal para reelaboração do projeto, através da assinatura do Acordo de Cooperação Técnica para Reabilitação da Região. Claramente já se vislumbrava com essa ação a candidatura do Brasil, em 2007, para sediar os Jogos Olímpicos e o potencial de investimentos que o porto do Rio de Janeiro poderia receber com o aporte financeiro para a criação da infraestrutura para o evento.

Por fim, em 2008, os entes federal, estadual e municipal deram forma ao projeto do Porto Maravilha, que seria executado através de uma operação urbana consorciada. Em 2009 a cidade do Rio de Janeiro foi eleita para sediar os Jogos Olímpicos de Verão de 2016. Parte dos investimentos para os jogos, que inicialmente se concentrariam na Barra da Tijuca, zona oeste da cidade, foram transferidos para a região portuária. Após debate protagonizado por engenheiros, arquitetos, capitaneados pela prefeitura, foi decidido que parte dos recursos seria destinado para a revitalização da região portuária da cidade. O fato que “pesou” mais nesta tomada de decisão foi a:

(...)saturação do mercado imobiliário da Barra da Tijuca e uma demanda na região portuária que poderia absorver as residências produzidas e deixadas como “herança” após a realização do megaevento esportivo, contribuindo com a abertura de “novas fronteiras para o investimento do mercado imobiliário” (SARUE, 2015, p. 56).

Entretanto, os dois projetos que seriam construídos na região portuária (Vila de Árbitros e Centro de Mídia) foram transferidos para a Barra da Tijuca, próximo ao local dos jogos devido a custos elevados (MAGALHÃES, 2014).

As obras do projeto “Porto Maravilha” seguiriam em paralelo às dos Jogos Olímpicos, concentradas na Barra da Tijuca. As Olimpíadas acabaram por ser o pretexto para intervir na região central, pensando que o mercado imobiliário estaria aquecido pela movimentação econômica gerada na cidade pelas obras vinculadas aos jogos. Segundo Rolnik, de uma forma sintética, o projeto, feito através de uma operação urbana, foi financiado por um fundo imobiliário estruturado pela Caixa Econômica Federal, utilizando-se recursos do FGTS para tal:

(...)a “operação” se viabiliza através de um concerto específico de atores, liderado claramente pelo Estado e totalmente financiado por um fundo público: o FGTS. Há um enorme protagonismo das empreiteiras que, no caso específico do porto, atuam em todas as partes do processo: como proponentes, formuladoras, planejadoras, implementadoras das obras, concessionárias dos serviços e sócias investidoras nas incorporações e empreendimentos (2015, p. 361).

Ou seja, trata-se aqui de um processo de financeirização de uma operação urbana, tendo em vista que os CEPACs são ativos financeiros, podendo ser negociados na bolsa de valores (LETIERI, 2017). Assim, a lógica da financeirização da cidade encontra aqui seu ápice, sendo o Estado utilizado como mecanismo para facilitar a atuação do setor privado.

O projeto acabou sendo posto em prática, sendo suas obras de infraestrutura urbana e serviços realizados por meio de parceria público privada, conforme mencionado anteriormente. Os principais marcos do projeto foram a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) na região central; a demolição do Viaduto da Perimetral; a construção do Túnel Rio450; Boulevard Olímpico; Museu do Amanhã e do MAR (Museu de Arte do Rio).

Entretanto, a região que prometia atrair milhares de moradores teve seu primeiro residencial lançado apenas em 2021 e a primeira entrega de chaves em agosto de 2024 (REIS, 2024). Ou seja, mais de uma década se passou para que a região passasse finalmente a atrair investimentos maciços do setor imobiliário para a construção de torres de apartamentos. Cabe aqui salientar que o financiamento desses residências é feito primordialmente através do programa federal Minha Casa Minha Vida: no próprio site de uma incorporado era possível solicitar a análise do financiamento pelo mencionado programa federal (Minha Casa Minha Vida - Cury Construtora). Mais uma vez, o suporte financeiro para atuação “plena” do mercado imobiliário precisou ser realizado pelo Estado.

Figura 28: Centro do Rio de Janeiro e áreas de intervenção urbana.



Fonte: Imagem extraída do software Google Earth em 22/06/2025. Marcações feitas pelo autor.

Além do “Porto Maravilha”, duas outras obras estão sendo realizadas na região central da cidade: projeto de requalificação da Estação Leopoldina e a construção do estádio do Flamengo, no terreno do antigo gasômetro. Ambos os projetos se localizam na Avenida Francisco Bicalho, corredor viário que conecta a Avenida Brasil e a Linha Vermelha à zona sul da cidade através do Túnel Rebouças.

O projeto de requalificação da área da Estação Leopoldina consiste em um acordo firmado entre a União e a prefeitura do Rio de Janeiro, no qual o governo federal cede a área para implementação de projeto elaborado pela prefeitura. Tal cessão se insere no programa federal chamado de “Imóvel da Gente”, tendo como objetivo dar novos usos a construções desocupadas ou subutilizadas da União para “políticas públicas nas áreas de educação, cultura, saúde e assistência social” (DIÁRIO, 2025). O Governo Federal exigiu algumas contrapartidas como: reforma do prédio da Estação Leopoldina e construção de moradias populares em parte do terreno. O projeto da Prefeitura prevê a construção de moradias populares (600 unidades); Clínica da Família; Ginásio Educacional Tecnológico; centro de convenções e de barracões para as escolas de samba do Grupo Ouro na lateral do terreno (Rua Francisco Eugênio), batizado de “Cidade do Samba 2” (LOURENÇO; SOARES, 2024).

Tanto as obras de reforma da Estação quanto da “Cidade do Samba 2” tiveram início em julho e setembro de 2024, respectivamente. Porém, recentemente, houve o anúncio de que o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) ficaria a cargo de estruturar o projeto das demais áreas da estação: “O BNDES será responsável por coordenar e integrar os trabalhos junto aos consultores contratados por meio de processo seletivo.” (AGÊNCIA, 2025). Ou seja, o projeto necessariamente passará pelo crivo do banco, levando em consideração também as políticas públicas do governo federal que visam a ocupação de construções ociosas ou subutilizadas da União.

Figura 29: Estação Leopoldina, à direita, e futuro centro de convenções, à esquerda. Ao fundo, conjunto residencial e barracões da Série Ouro do Carnaval do Rio de Janeiro.



Fonte: Prefeitura do Rio, 2024.

O novo estádio do Flamengo será construído no antigo terreno do gasômetro, ao lado do Terminal Intermodal Gentileza (entregue à população pela prefeitura do Rio em 23/02/2024), na Avenida Francisco Bicalho. A venda do terreno foi realizada pela prefeitura, após desapropriação da área, por meio de leilão, realizado em 31/07/2024. O lance mínimo foi o vencedor, no valor de R\$138,1 milhões. No edital de desapropriação do terreno de 86 mil metros quadrados, a Prefeitura exigia do comprador a “implantação de equipamento esportivo com potencial de geração de fluxo mínimo de 70.000 (setenta mil) pessoas, na área descrita no edital, para fins de renovação urbana (DANTAS, 2024). Ou seja, a própria prefeitura do Rio elaborou um edital que necessariamente condicionava a venda do terreno à construção de uma arena esportiva.

Figura 30: Projeto do Estádio do Flamengo no terreno do antigo Gasômetro. Letras de identificação e norte inseridas pelo autor: a) Terminal Rodoviário Novo Rio; b) Terminal Intermodal Gentileza (TIG).



Fonte: Prefeitura do Rio, 2024. Marcações feitas pelo autor.

Assim que o leilão foi concretizado, a Caixa Econômica Federal entrou com ação judicial para impedir a venda. Dando um pouco de contexto, o terreno do antigo gasômetro, sem atividades desde 2005, pertencia ao “Fundo de Investimento Imobiliário Porto Maravilha” administrado pela Caixa citado anteriormente, perfazendo a área do Porto Maravilha. O valor de venda oferecido anteriormente ao Flamengo, em meados de 2024, era de R\$600 milhões. Já o clube indicou que pagaria, no máximo, R\$250 milhões (JARDIM, 2024).

Iniciou-se uma disputa judicial, na qual a Caixa Econômica Federal alegava que o clube havia tido vantagens no edital elaborado pela Prefeitura, incluindo aí o lance mínimo do leilão, abaixo do mercado. Por fim, um acordo foi firmado entre os entes federal e municipal e a prefeitura repassou o terreno ao Flamengo. A contrapartida da Prefeitura junto à União seria arcar com os valores da reforma da Estação Leopoldina e da sede do Arquivo Nacional e a criação de uma “lei complementar para alterar regras da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro e da indenização efetiva sobre o domínio útil do

imóvel do Gasômetro.” (AGÊNCIA, 2024). Sobre esse ponto, dentro da Operação Urbana Consorciada do Porto do Rio de Janeiro, o terreno do Gasômetro estava destinado a outro tipo de ocupação, que necessariamente utilizaria CEPACs (Certificado de Potencial Adicional de Construção) como forma de compensação pela liberação de construção acima do limite estabelecido pelo Plano Diretor vigente à época que englobava essa região.

3.3. O novo projeto de intervenção urbana:

A propriedade da terra, no capitalismo, não é em si capital, mas pelo monopólio, através da forma jurídica da propriedade, possibilita a capitalização de parte da mais valia geral como renda, o que confere aos seus detentores não apenas a possibilidade do uso, mas também a de absorver parte da riqueza social através da troca, liberando o capital imobilizado para entrar no circuito geral de valorização do capital. Ainda por permitir ganhos atuais e futuros derivados de seu monopólio, a propriedade é patrimônio capaz de ser garantia de empréstimo e crédito e, portanto, se insere no empenho do trabalho futuro (ALVAREZ, 2014, p. 281).

Na manhã de domingo do dia 8 de dezembro de 2024 a Prefeitura do Rio de Janeiro através de seu site oficial apresentou um grande projeto de intervenção urbana na região central da cidade, mais precisamente na zona contígua ao Sambódromo (Prefeitura Rio, 2024). Tal projeto soma-se aos demais que estão sendo realizados na região central da cidade como os do Porto Maravilha (em andamento desde a escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016), da revitalização da Estação Leopoldina, do Terminal Intermodal Gentileza, e da construção do novo estádio do Flamengo.

Na apresentação à imprensa, diversas imagens 3D foram exibidas, demonstrando como a região passaria a ficar após a conclusão de todas as obras. A mais emblemática seria a demolição do Elevado Trinta e Um de Março, marco da degradação urbana do bairro do Catumbi e da sanha rodoviarista dos anos de 1960 e 1970. Assim como a demolição do Elevado da Perimetral, o grande símbolo (e também) principal polêmica levantada por especialistas e a mídia é justamente a demolição do Elevado. Atualmente, por essa via, circulam cerca de 80 mil veículos nessa que é uma das principais ligações entre a região portuária da cidade com a Zona Sul (MAGALHÃES, 2024).

Segundo o próprio prefeito, em entrevista concedida no dia seguinte à divulgação do projeto: “Essa é uma operação que não custa nada aos cofres públicos. Os recursos saem da própria operação. Quando você tira o viaduto, os terrenos que existem ali e que pertencem ao

município se valorizam, aparecem novos empreendimentos residenciais, como estão surgindo no Porto Maravilha, e isso que paga a conta ali” (DIAS et al., 2024).

Posteriormente, em 30 de julho de 2025, a prefeitura realizou um chamamento público, com o intuito de receber estudos sobre a derrubada do Elevado Trinta e Um de Março e da construção do Boulevard do Samba, que deverá ser construído em nível no local do Elevado. Segundo a publicação:

O chamamento, liderado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (SMDE), com apoio da Companhia Carioca de Parceria e Investimentos (CCPar), permitirá que pessoas físicas e jurídicas apresentem estudos técnicos, jurídicos e econômico-financeiro que auxiliem a Prefeitura no desenvolvimento de uma solução urbanística integrada para a região (...) Os estudos estão divididos em dois grupos. O primeiro deles envolve o orçamento do valor da obra de demolição e de uma nova solução viária para a região, bem como estudos de tráfego, levantamentos e sondagens, com valor de ressarcimento máximo de 2 milhões de reais. O segundo grupo contempla a proposta de um modelo jurídico e financeiro para viabilização de investimentos em requalificação urbana, incluindo estudos de mercado, com ressarcimento de até R\$1 milhão (Chamamento público para revitalização do sambódromo é lançado, 2025).

Por fim, a publicação informa que os estudos serão avaliados, levando em consideração critérios técnicos mencionados no edital, por uma comissão da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico (SMDE).

Ao analisarmos o edital, os pontos que nos chamam a atenção são:

- Menção à “provisão de habitação de interesse social”, algo que não havia sido citado anteriormente nas falas do prefeito (porém, não há quantidades especificadas de moradias ou um percentual em relação à área destinada às habitações);
- Área de abrangência do estudo, englobando, grosso modo, a Cidade Nova, o Catumbi e partes do Estácio, Santa Teresa e do Centro;
- Foco na obtenção de recursos financeiros/estudos de mercado que viabilizem o projeto:
 - “Identificação de lotes ociosos, subutilizados e ou/ potenciais para desenvolvimento imobiliário, inclusive por **meio de desmembramento, remembramento ou reajuste de terreno**” (grifo nosso);
 - “Custos estimados de construção e avaliação de possíveis fontes de financiamento, como FGTS, SBPE, LCI, CRI”;

- “Avaliação da demanda e do valor de aluguel e venda atual e ao longo do tempo, considerando os investimentos em obras públicas necessárias e/ou desejáveis para fomentar o desenvolvimento imobiliário”;
- Lista pormenorizada de instrumentos jurídicos e financeiros. Alguns exemplos:
 - Operação Urbana Consorciada (OUC);
 - Certificado de potencial adicional de construção (CEPAC);
 - Outorga onerosa do direito de construir;
 - Outorga onerosa de alteração de uso;
 - Transferência do direito de construir;
 - Parceria público-privada (PPP);
 - Fundo de investimento imobiliário (FII);
 - Certificados de recebíveis imobiliários (CRII), entre outros;

Figura 31: Área de abrangência do projeto de requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: imagem extraída do Chamamento público CP SMDE Nº 01/2025.

Até o momento, nenhum morador dos bairros afetados pelo projeto ou da cidade foi ouvido. O prefeito, alinhado a seus pares e aos desejos do capital imobiliário-financeiro, às grandes construtoras, deseja rifar mais um pedaço da cidade. A justificativa dada, de que o

projeto não custaria nada aos cofres públicos é, no mínimo, incoerente, assim como o “sucesso” do Porto Maravilha. Segundo o vice-prefeito, durante o lançamento do projeto: “Essa é uma obra ambiciosa que nasce com um histórico de credibilidade, por causa do sucesso que o prefeito conseguiu mostrar com a revitalização do Porto Maravilha” (PREFEITURA, 2024).

Na realidade, venda dos CEPACs do Porto Maravilha, que custeariam as obras públicas e a manutenção do espaço, não chegou nem a 10% do total (STROHER et al., 2025). Assim, desde julho de 2018 é a prefeitura quem realiza a manutenção da infraestrutura urbana da região (DIAS; MAGALHÃES, 2023). Ou seja, quem realmente arcou e ainda arca com os custos dessa operação é a prefeitura.

Outro ponto que diferencia o projeto de “requalificação” urbana do entorno do Sambódromo do Porto Maravilha é em relação ao uso e ocupação do solo. Se enquanto na região portuária, composta majoritariamente por galpões abandonados, sua ocupação por moradores era pouca e difusa, concentrada principalmente nos morros da região, a situação é bastante diferente desses bairros centrais da cidade, habitados por milhares de pessoas, em casarões, sobrados, cortiços e edifícios residenciais.

Importante salientar que por mais que haja uma concentração maior de pessoas que possam ser impactadas pelo projeto do Catumbi, durante as obras no Porto Maravilha houve expulsões e desapropriação de moradores, semelhante ao ocorrido na Vila Autódromo (REGUEIRA, 2021).

Vale ainda ressaltar que há um espécie de “boom” de construções na região do porto, observadas desde, pelo menos, o ano de 2022 (DIAS; MAGALHÃES, 2023). A maioria, senão todos esses conjuntos habitacionais, voltados principalmente para a classe média, são financiados através do programa federal Minha Casa, Minha Vida: pelo próprio site da “Cury Construtora”, uma das maiores que atuam na região, é possível realizar a simulação de financiamento pelo programa federal.

Tudo indica que o modelo proposto para o projeto de “requalificação urbana” da região do Sambódromo seguirá o modelo do Porto Maravilha. Diferentemente do ocorrido na região portuária, ele se assentará sobre um território densamente habitado. Talvez, o que estejamos prestes a presenciar, é o fim de uma história que se iniciou no final da década de 1960, quando foi decidido que o Catumbi e toda a região da Cidade Nova seria riscada do mapa para dar lugar a uma nova região, botando abaixo casas, histórias e vivências.

É dessa maneira que o capital busca, de todas as maneiras, recuperar-se e se reproduzir. Por mais que nos pareça irracional a utilização de dinheiro público para arcar com

uma operação urbana que, por fim, irá favorecer os setores econômicos já historicamente privilegiados, agudizando uma situação de desigualdade social pela expulsão dos moradores com menor poder aquisitivo da região, essa irracionalidade é a maneira pela qual ocorre a acumulação capitalista. Sobre esse ponto, Alvarez nos sinaliza através de Harvey:

Ao contrário, o momento atual parece indicar que a crise capitalista coloca a reprodução do espaço no centro da reprodução do capital e que esta requer a mobilização da terra e da propriedade num tal grau que mesmo algumas áreas periféricas são incorporadas à lógica da valorização (2014, p. 276).

3.4. “Deixe sua mente vagar/Não custa nada sonhar”: análise do projeto

A seguir, iremos realizar a análise do projeto divulgado pela prefeitura para “requalificação” do entorno do Sambódromo, com foco nos conjuntos residenciais e na alegada quantidade de unidades que seriam criadas na região com a efetivação do projeto. Gostaríamos de sinalizar de antemão que os métodos utilizados por nós para analisar o projeto, no que diz respeito a metragem quadrada, altura das edificações, etc, não é preciso.

Entretanto, por mais que sejam aproximações da realidade proposta (assim como os são as imagens 3D disponibilizadas pela prefeitura), os cálculos e ajustes nas imagens do projeto aqui propostos serão utilizados para entender quais foram os objetivos da prefeitura ao divulgar tais imagens.

Isto posto, o projeto de intervenção apresentado pela prefeitura, abarca toda a região do entorno do Sambódromo. Conforme já mencionado, a obra mais emblemática seria a demolição do Elevado Trinta e Um de Março, sendo substituído por um Boulevard em nível. Além dessa obra, o projeto lista as seguintes:

- Criação de um novo distrito residencial com a demolição do Elevado Trinta e Um de Março;
- Edifício homenageando o arquiteto Oscar Niemeyer, responsável pelo projeto do Sambódromo de 1984: segundo as imagens apresentadas pela prefeitura, essa construção teria uso residencial e a construção seria feita à semelhança do Congresso Nacional;
- Modernização e requalificação dos sistemas viários e de infraestrutura urbana;
- Integração da região ao Sambódromo;
- Estruturas de logística detrás de cada módulo de arquibancada da Passarela do Samba (exceção dos números quatro e seis): cada módulo, voltado para o Boulevard

construído no lugar do Elevado Trinta e Um de Março, poderá ser utilizado independentemente do Sambódromo, para eventos diversos, ao longo do ano;

- Terreirão do Samba será requalificado e passará a contar com uma sala de espetáculos e um parque em sua área;
- Criação de um Parque Linear integrando as regiões do centro que estão passando ou que passarão por requalificação urbana (Sambódromo; Complexo da Leopoldina; Zona Portuária. Nesse novo parque ficou especificado a criação de um caminho que será utilizado para deslocamento de seus visitantes, chamado de “Caminho das Lanternas”.

A seguir, em imagem elaborada pelo jornal O Globo, podemos analisar espacialmente como se daria a distribuição dessas construções na área em questão:

Figura 32: Mapa baseado no projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.

PROJETO DE REMODELAÇÃO DO ENTORNO DO SAMBÓDROMO

O Boulevard do Samba sairá do Túnel Santa Bárbara, cruzará a Avenida Presidente Vargas, passará por um túnel falso sob o prédio residencial inspirado no Congresso e sairá no Santo Cristo, após o mergulhão sob as linhas férreas.



- | | |
|-----------------------------|-----------------------|
| 1 Sambódromo | 4 Sala de Espetáculos |
| 2 Prédios residenciais | 5 Túnel Santo Cristo |
| 3 Parque / Passarela Parque | 6 Anexos Sambódromo |

Fonte: O Globo, 2024.

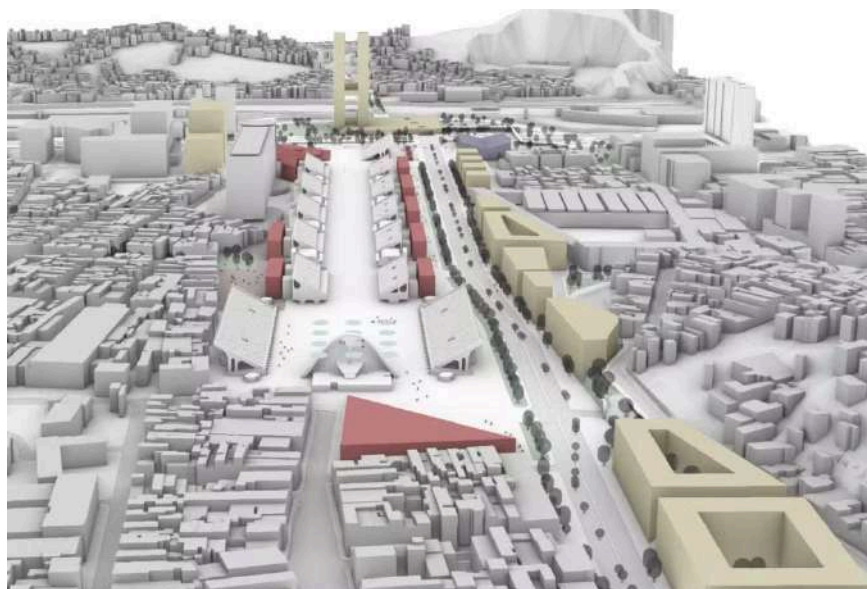
Abaixo, as mencionadas imagens 3D do projeto. Em amarelo claro, prédios residenciais (incluindo o edifício em homenagem a Niemeyer); em vermelho, os anexos do Sambódromo e novas construções como o Museu do Samba; em roxo, o Terreirão do Samba (já existente) reformulado:

Figura 33: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



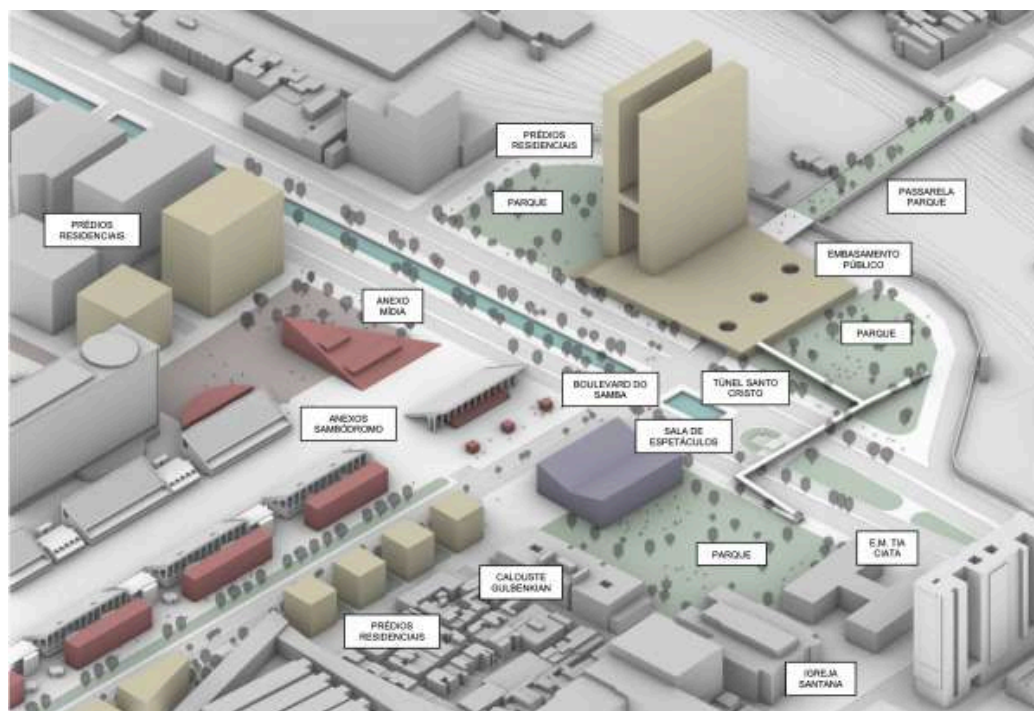
Fonte: Prefeitura do Rio, 2024.

Figura 34: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: g1, 2024.

Figura 35: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: Prefeitura do Rio, 2024.

Figura 36: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: Galeria do Samba, 2024. Marcações feitas pelo autor.

Conforme podemos deprender pelas imagens, os edifícios residenciais estão todos localizados nos mencionados terrenos que ficariam livres com a demolição do Elevado (exceção para os dois mais próximos à Avenida Presidente Vargas). Pensando na proporção que esses edifícios possuem (exceção aquele em homenagem a Niemeyer) em relação às construções do entorno, eles parecem ser baixos, já que boa parte das construções dessa porção do centro são compostas de sobrados. Tal fato é corroborado pelo arquiteto Rodrigo Azevedo, responsável pelo projeto, em entrevista ao jornal O Globo: a proposta para o gabarito dos edifícios residenciais seria de 7 pavimentos (com exceção do prédio-homenagem a Niemeyer).

Ainda segundo o arquiteto: “Estudos indicam que nesses lotes públicos possam ser construídas até 12 mil unidades, se a média das unidades for de 60 metros quadrados” (MAGALHÃES, 2024). Assim, inicialmente, pelo relato do arquiteto, as 12 mil unidades residenciais deveriam “caber” nos volumes em amarelo das imagens em 3D. Outra informação importante trazida nessa reportagem, segundo o secretário de Integração Governamental, Jorge Arraes:

Em termos de complexidade, essa é uma área mais fácil de fazer certas intervenções. No Porto Maravilha, as obras ocorreram em uma área de cinco milhões de metros quadrados. No entorno do Sambódromo, o total chega a 700 mil metros quadrados (MAGALHÃES, 2024).

Na mesma reportagem, ratifica-se a informação que os 700 mil metros quadrados seriam utilizados para a construção de moradias: “É a área que o novo projeto da prefeitura vai abranger com a derrubada do elevador e a construção de residenciais e da nova via.

Até o momento, temos as seguintes informações:

- 12 mil unidades de 60 m² a serem construídas nas áreas liberadas pela demolição do elevador;
- Sabemos também que, pelo DATARIO, a área do bairro do Catumbi é de 539.459,89m²;

Com esses dados, partimos para uma tentativa de verificar qual seria a real área destinada à construção de edifícios residenciais por onde o Elevador se assentava. Para isso, utilizamos o software Google Earth Pro para traçarmos os polígonos equivalentes dessas áreas, descontando possíveis recuos conforme sinalizado nas imagens do projeto.

Chegamos a um valor de aproximadamente 67.000 m², 10 vezes menor que o mencionado no projeto. Assim, para chegarmos às 12 mil unidades de 60 m², precisaríamos de 10,7 vezes mais áreas ou 10 andares ($67.000/60=1116$; $12.000/1116=10,7$), sem levar em consideração questões arquitetônicas e de engenharia como recuos laterais/frontais; fosso de ventilação, etc, que diminuiriam consideravelmente essa área, aumentando o número de andares.

Agora iremos partir para a avaliação da volumetria dos edifícios residenciais. Conforme mencionado pelo arquiteto, as edificações teriam no máximo 7 andares. É possível notar que, nessa projeção, eles não agridem a paisagem local justamente por serem considerados baixos. Assim, o impacto visual deles no entorno parece ser minimizado.

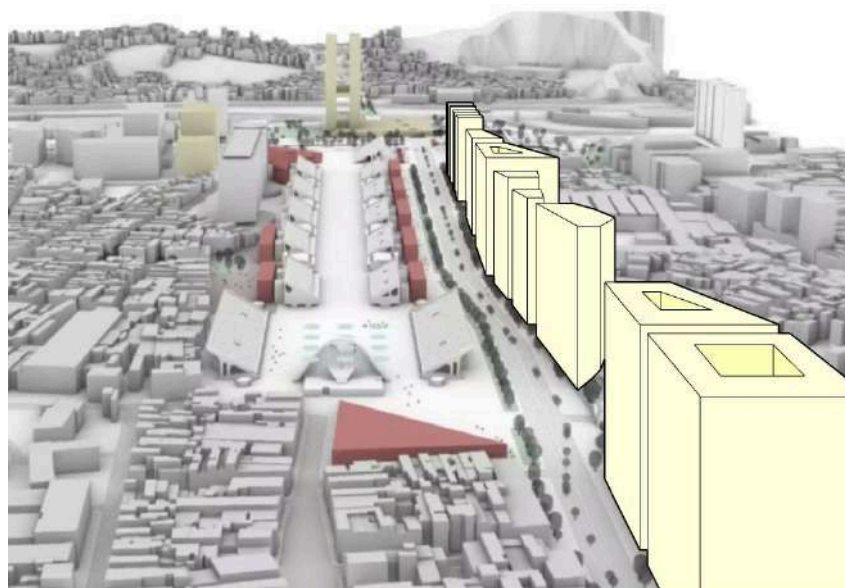
Novamente, pelos nossos cálculos aproximados, utilizando o software Google Earth Pro, dessa vez, considerando apenas o volume dos edifícios conforme o projeto, eles na

verdade deveriam ter mais de 33 andares para se aproximar da realidade dos dados sobre o projeto:

- Área total (ocupada pelos edifícios): 21.356m²;
- 21.356:60 (tamanho médio das unidades) = 355 unidades.
- Agora, dividimos as 12.000 unidades propostas com as que couberam na área dos edifícios (355) = 33,80 pavimentos.

Levando em consideração os dados apresentados acima, uma projeção mais realística ficaria, no mínimo, dessa forma:

Figura 37: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: g1, 2024. Alterações feitas pelo autor.

Figura 38: Mapa da área do entorno do Sambódromo. Em amarelo, edifícios residenciais.



Fonte: Imagem extraída do software Google Earth em 20/09/2025. Alterações feitas pelo autor.

Figura 39: Perspectiva 3D do projeto da requalificação do entorno do Sambódromo.



Fonte: Galeria do Samba, 2024. Marcações feitas pelo autor.

Pelo apresentado acima, chegamos a algumas conclusões: ou as imagens 3D foram intencionalmente subdimensionadas, para não causarem uma polêmica junto à opinião pública; ou o arquiteto, juntamente com o prefeito, deveria ter informado que a volumetria proposta não corresponderia minimamente à realidade. Outro dado que nos impressiona é relacionado aos 700 mil m² de áreas disponíveis para construção. Se essa metragem realmente foi levada a sério, ela previa a substituição total de boa parte das construções atuais por novas torres de apartamentos, e não apenas das áreas liberadas pela demolição do Elevado.

4. IMPACTOS NO CATUMBI

Primeiramente, gostaríamos de sinalizar que temos ciência quanto à particularidade que cada projeto de intervenção urbana possui, a depender da área de impacto, de suas propostas. Porém, nosso objetivo aqui é tentar vislumbrar qual seria o futuro do bairro do Catumbi caso o projeto de requalificação urbana no qual o bairro se inclui fosse levado a cabo. Para isso, iremos analisar programas de “requalificação” semelhantes lançados pela prefeitura recentemente que podem contribuir com as nossas suposições. Isto posto, os dois projetos analisados brevemente serão o programa “Reviver Centro” (já posto em prática) e o “Reviver Zona Norte”.

O programa “Reviver Centro”, lançado pela prefeitura do Rio de Janeiro em 2021, no contexto da Pandemia do Covid-19, e reformulado em 2023, grosso modo, tem como objetivo “repovoar” o centro da cidade, através de incentivos fiscais ao mercado imobiliário. Além da construção de novos prédios residenciais, o programa busca que a iniciativa privada transforme antigos edifícios comerciais ociosos em habitação, o chamado “retrofit”. Em

relação à produção de habitação social pelo mercado, “O novo PL autoriza o acréscimo de até 150% da ATE projetada nas regiões da Praça XV, Castelo e Cinelândia, caso o proprietário destine 20% das unidades para locação social (LITSEK et al., 2023)”.

Mesmo com diversos incentivos fiscais e concessões construtivas, o mercado tem, preferencialmente, lançado unidades habitacionais com, em média, 30m². O que se verifica nos lançamentos que estão ocorrendo atualmente é que a destinação de boa parte dessas unidades seria para o aluguel de curta temporada por plataformas digitais, como o AirBnb. Sobre o tamanho das unidades, Marcos Saceanu, presidente da Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliária do Rio de Janeiro (ADEMI-RJ), sinaliza que “tal inclinação se deveria ao fato de que, tendo em vista as taxas de retorno atualmente previstas para investimentos na região, o *studio* seria a tipologia mais sustentável em termos técnico-financeiros” (LITSEK et al., 2023).

Assim, a região, dotada de diversas qualidades para atrair novos moradores (farto transporte público; escolas, hospitais, museus, comércio, empregos, etc) irá, ao invés disso, tornar-se um local predominantemente utilizado para turistas se alojarem. O que já seria grave, mesmo sem incentivos fiscais torna-se pior ainda já que a prefeitura se utiliza de argumento, até o presente momento falso, de que o programa atrairia novos moradores ao centro. Pelo contrário, o processo de gentrificação da região tenderá a expulsar os antigos moradores de setores do centro da cidade que se valorizarão.

O programa “Reviver Zona Norte”, lançado pela prefeitura da cidade em 3 de outubro de 2025, segue o mesmo modelo dos outros programas municipais: “revitalizar” uma área considerada deteriorada da cidade, aumentar o número de moradores e criar incentivos fiscais e construtivos para a atuação do mercado imobiliário. Para as obras de melhoramento urbano, a prefeitura também priorizará a parceria com a iniciativa privada para o custeio das obras (PREFEITURA, 2025).

A área de atuação desse programa abrange a região da Leopoldina, cortada pela estrada de ferro homônima, por onde circulam trens suburbanos, e a Avenida Brasil, principal eixo de transporte rodoviário da cidade, fazendo a ligação da Zona Oeste, Rodovia Presidente Dutra e Zona Norte com o centro. Além disso, pela Avenida Brasil há o corredor de ônibus (BRT) TransBrasil, com diversas paradas ao longo da região. Cabe aqui sinalizar que a Zona da Leopoldina perdeu cerca de 19% de seus moradores entre os anos de 2010 e 2020 enquanto que no mesmo período, a da Barra da Tijuca cresceu 12% (SCHMIDT, 2025)”.

Em relação à providência de habitação, segundo a mesma reportagem do O Globo:

As novas unidades abrigarão cerca de 40 mil moradores. Para estimular habitação social ao longo da Avenida Brasil, a prefeitura planeja ampliar potencial construtivo e gabarito, isentar contrapartidas financeiras e usar desapropriações por hasta pública (leilão) para transformar imóveis abandonados ou irregulares em moradias, comércio ou áreas verdes e de lazer (SCHMIDT, 2005).

Ou seja, no caso do programa “Reviver Zona Norte”, desde o início do anúncio do projeto, a questão da habitação social já foi mencionada e mensurada. Diferentemente dos bairros do centro, do entorno do Sambódromo, os atrativos turísticos da região são bem menos apelativos. Assim, há ciência da prefeitura que a produção de habitação aqui será destinada a moradores com baixo poder aquisitivo, *a priori*. Para isso, os mecanismos mencionados pela prefeitura como os leilões e a liberação do número de andares dos prédios no eixo da Avenida Brasil irão buscar, de alguma maneira, que as obras sejam financeiramente viáveis para o mercado imobiliário.

Com esses 2 exemplos de projetos de requalificação urbana, percebemos que a intenção velada por trás do anúncio da prefeitura é mudar radicalmente o perfil social do Catumbi, seja através da construção de apartamentos voltados para uma classe social distinta dos moradores atuais ou, como se demonstra viável no caso do centro histórico da cidade, construir torres de apartamentos tipo *studio* que serão destinadas na maioria dos casos para o aluguel de curta temporada (Airbnb e demais plataformas).

Por mais que o prefeito sinalize que há um desejo de adensar o Catumbi, trazendo novos moradores: “O problema não é resolver o problema do Sambódromo, por mais que melhore, mas pegar uma região que, por causa da interferência urbana daquele viaduto, se degradou, perdeu muito morador. E fazer com que as pessoas voltem a morar nas áreas infraestruturas da cidade” (DIAS et al., 2024), a realidade tende a se assemelhar mais com a situação dos *studios* do centro histórico, levando em consideração não só o potencial do Sambódromo como atrativo turístico (segundo o projeto, a proposta é que ele possa receber eventos ao longo do ano), mas também dos outros atrativos próximos à região como o novo estádio do Flamengo, o projeto do centro de convenções na antiga Estação Leopoldina, entre outros.

Desvirtuando (ou não) a “intenção” inicial, tudo indica que, concretizado o projeto de requalificação do entorno do Sambódromo, o plano de arrasamento do Catumbi finalmente será executado após 60 anos, transformando radicalmente a paisagem da região, levando consigo as memórias, histórias, convivências, que foram moldadas ao longo dos anos em um bairro marcado pela resistência. A diferença nesse projeto é que o poder público se exime de

qualquer tipo de ação concreta, de bota-abaixo, de demolições, deixando a cargo da iniciativa privada e do mercado a pecha de vilão.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

É quase um consenso que os moradores das cidades desejem habitar um local, um bairro, que possua qualidades arquitetônicas e urbanísticas interessantes e que promovam seu bem-estar. Outro consenso é em relação à democratização da cidade e da lógica de levar mais moradores para regiões da cidade que possuam infraestrutura urbana já estabelecida, farta oferta de transporte público, hospitais, escolas, locais de lazer e empregos.

Desde a tendência verificada no esvaziamento das regiões centrais das grandes cidades brasileiras, principalmente a partir da popularização do uso do automóvel, permitindo a expansão da mancha urbana (década de 1960 e 1970), o poder público vem tentando buscar soluções para dar novos usos a esses locais, com forte caráter histórico e afetivo da população, além de concentrar a maior parte dos empregos.

O Catumbi, encruzilhada cultural, contíguo à região histórica da Pequena África, centro da cidade do Rio de Janeiro, foi palco no começo do século XX da consolidação do samba urbano carioca, junto a seus vizinhos como Cidade Nova e Estácio. Foi nessa região que a considerada por muitos estudiosos como sendo a primeira escola de samba da cidade (Deixa Falar) foi fundada em 1926 e onde ocorreram os primeiros desfiles destas agremiações na década de 1930 (LOPES; SIMAS, 2020).

O peso histórico e cultural para a cidade e para a população negra não foi suficiente (ou talvez tenha sido um dos motivadores) para que o poder público decidisse, no final da década de 1960, que toda a região seria palco de uma intervenção urbana gigantesca, transformando o local em uma mera passagem entre a Zona Sul e a região portuária. Segundo esse projeto, o bairro do Catumbi seria varrido do mapa e substituído por torres de apartamentos, destinadas à classe média. Sobre esse ponto, Alvarez nos sinaliza, por meio de Harvey:

“Harvey (2009) considera que nos momentos de crise de acumulação capitalista, que se expressam pelas excedentes de capital e de força de trabalho, a urbanização se constitui uma possibilidade de agregar esses excedentes, abrindo-se uma fronteira de expansão ao capital (2014, p. 277).

Houve resistência e parte do bairro acabou sendo poupado do bota-abixo total. Porém, o Elevado Trinta e Um de Março foi construído, e os moradores tiveram que se acostumar com sua presença e todos os empecilhos que uma via expressa pode causar em um bairro e na vida das pessoas.

Depois de todo o sofrimento causado pelo bota-abixo, pela construção do Elevado Trinta e Um de Março, o Catumbi se reinventou: novos usos foram dados aos seus casarões, assim como novos moradores passaram a habitar o bairro. Morar no Catumbi, apesar da degradação urbana, é ainda hoje, como há décadas, estar em localização estratégica da cidade, próximo à oferta de empregos, de transporte público, escolas, hospitais, etc. É lugar privilegiado, apesar de tudo, mas até o momento sem o interesse do capital imobiliário. “É o preço que se tem que pagar”, alguns diriam, para que a gente pobre possa morar em local privilegiado (pelo menos do ponto de vista da circulação pela cidade).

Passados mais de 40 anos desde a construção do Elevado Trinta e Um de Março e da sanha rodoviarista das décadas de 1960 e 1970, a Prefeitura do Rio de Janeiro apresenta um novo projeto de “requalificação” da área do entorno do Sambódromo. Dessa vez, a proposta é demolir o Elevado, assentando em seu lugar um Boulevard. Nas áreas restantes, por onde corre o Elevado, a proposta é de se construir torres de apartamentos. Fora essas propostas há outras como novas construções anexas ao Sambódromo, museu, casa de espetáculo, enfim, uma requalificação expressiva da região e do Catumbi. Para o custeio dessas obras, a Prefeitura irá se valer de Parcerias Público Privadas (PPPs), além de concessões urbanísticas e financeiras para atrair o mercado imobiliário para construir na região.

Até o momento, nenhum dos moradores do Catumbi ou dos bairros afetados pelo projeto foram escutados quanto aos seus anseios e a opinião sobre o mesmo. Além disso, a pergunta que fica no ar é se a Prefeitura não teria outras prioridades ou questões mais urgentes a serem tratadas do que a requalificação de toda uma região da cidade, notadamente com um viés de favorecimento do setor privado. Assim, dessa vez, diferentemente do que ocorreu no passado, o poder público deixará a cargo do poder econômico o “trabalho sujo” de demolir, de expulsar, de intervir diretamente na vida dos moradores do Catumbi, acelerando seu processo de expulsão.

É importante sinalizar que, até os dias de hoje, pelo menos no Brasil, nenhuma medida foi efetiva para barrar o processo de gentrificação de determinados bairros. Pelo contrário, o que se verifica é que o poder público vem, desde pelo menos as reformas perpetradas por Haussmann na Paris do século XIX, agindo para catalisar esse processo, através justamente da criação desses projetos de “requalificação”. A cidade é considerada,

como um bem passível de ser comercializado, como qualquer outro. As pessoas, seus moradores, seus espaços de memória, não são levados em consideração no momento das tomadas de decisões. São apenas números, cifras. Sobre esse ponto e tendo como exemplo o projeto mencionado acima, Alvarez sintetiza a questão:

Desse modo, a produção de novos lugares ou centralidades urbanas, como bairros, edifícios corporativos e shoppings centers em antigas áreas industriais, centros de cultura e turismo em antigos portos, infraestrutura, estádios e ginásios para megaeventos esportivos, tem sido, nas últimas décadas canalizadores de parte desse capital e mão de obra excedente. De um lado, trata-se de atividade produtiva e, portanto criação de valor. No entanto, as intervenções de grande porte agregam valor, seletivamente, à metrópole, potencializam a renda derivada da propriedade urbana, porque sinalizam para os ganhos futuros (2014, p. 284).

Porém, mesmo em face a uma perspectiva desanimadora, é importante lembrarmos que o Catumbi resistiu ao seu desaparecimento anteriormente. Por mais que o bairro tenha sofrido consequências devastadoras e irreparáveis com as demolições e a construção do Elevado, a organização popular se mostrou de certa forma efetiva ao frear a aniquilação total do Catumbi. Que isso se repita nesse futuro de incertezas em que aqueles que deveriam zelar pelo povo tentam, a todo custo, rifar a cidade.

Conforme dito pelo carnavalesco Milton Cunha, ao girar “(...)a porta bandeira chama a ancestralidade do samba no vento do pavilhão a se desfraldar na Avenida (...)” (YAMATO; FREIRE, 2020). Que essa ancestralidade do carnaval proteja o povo do Catumbi contra a sanha perversa “de quem é ruim”.

6. REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de Almeida. *A evolução urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: IPLANRIO, 1997.

AGÊNCIA BNDES DE NOTÍCIAS. *BNDES vai estruturar projeto de revitalização do terreno da Estação Leopoldina no Rio*. 09/06/2025. Disponível em: <<https://agenciadenoticias.bndes.gov.br/detalhe/noticia/BNDES-vai-estruturar-projeto-de-revitalizacao-do-terreno-da-Estacao-Leopoldina-no-Rio/>>. Acesso em 19/06/2025.

AGÊNCIA GOV. *Negociação libera área para construção de estádio do Flamengo*. 03/10/2024. Disponível em: <<https://agenciagov.ebc.com.br/noticias/202410/negociacao-libera-area-para-construcao-de-estadio-do-flamengo>>. Acesso em 19/06/2025.

ALVAREZ, Isabel Aparecida Pinto. *A plasticidade da metrópole de São Paulo: reprodução do espaço, financeirização e propriedade imobiliária*. CIDADES, v. 11, n. 19, 2014, pp. 268-295. Disponível em: <https://rb.gy/zjpi2e>. Acesso em 19/06/2025.

BARBOSA, Jorge Luiz; CUNHA, Diogo; BARBOSA, Ana Thereza de Andrade. *As onças-pintadas do Catumbi*. Rio de Janeiro: Numa Editora,. 2023.

BARCELLOS. *Caixa diz ter interesse em desenvolver região onde Flamengo quer estádio*. O Globo. Brasília. 28/05/2024. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/esportes/noticia/2024/05/28/caixa-diz-ter-interesse-em-desenvolver-regiao-onde-flamengo-quer-estadio.ghtml>>. Acesso em 19/06/2025.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *A CONDIÇÃO ESPACIAL*. São Paulo: Contexto, 2011.

DANTAS, Matheus. *Estádio do Flamengo: clube vence leilão por terreno do Gasômetro*. CNN Brasil. 31/07/2024. ESPORTES. Disponível em: <<https://www.cnnbrasil.com.br/esportes/futebol/flamengo/estadio-do-flamengo-clube-vence-leilao-por-terreno-do-gasometro/>>. Acesso em 19/06/2025.

DIAS, Daniella; AUGUSTO, Francini; CARDOSO, Mariana. *Paes diz que plano de revitalização da área do Sambódromo será financiada pelo próprio projeto*. g1. Rio de Janeiro, 09/12/2024. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/12/09/paes-diz-que-plano-de-revitalizacao-da-area-do-sambodromo-sera-financiado-pelo-proprio-projeto.ghtml>>. Acesso em 04/10/2025.

DIAS, Carmelio; MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Porto deve ganhar 15,7 mil moradores até 2025*. O Globo. Rio de Janeiro, 28/01/2023. Disponível em:

<<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/01/porto-deve-ganhar-157-mil-moradores-ate-2025.ghtml>>. Acesso em: 04/10/2025.

DIÁRIO DO PORTO. *BNDES assume projeto da Estação Leopoldina, na Região Portuária*. 10/06/2025. Disponível em: <<https://diariodoporto.com.br/bndes-assume-projeto-da-estacao-leopoldina-na-regiao-portuaria/>>. Acesso em 19/06/2025.

FARIAS, Gustavo de Queiroz Mesquita. *Da Zona Norte à Zona Sul: o bota-abaixo do Catumbi*. Disponível em: <<https://narratives.imagerio.org/view/636d6f9e1fd282004f377de6>>. Acesso em 07/04/2025.

GERSON, Brasil. *História das Ruas do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Editora Souza, 1954.

HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. São Paulo: Espaço e Debates, n.39, p. 48-64, 1996.

HUERTA, Flora Medeiros. *Geografias em movimento: território e centralidade no Rio de Janeiro joanino (1808-1821)*. Dissertação de mestrado. São Paulo, 2009.

INAUGURADO TRECHO FINAL DA AVENIDA 31 DE MARÇO. *O Globo*. Rio de Janeiro. 23/02/1979. GRANDE RIO.

JARDIM, Lauro. *O fundo da Caixa, que era dono do terreno onde será o estádio do Fla, tem rentabilidade negativa e só tem um cotista*. *O Globo*. 24/06/2024. Blogs. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/blogs/lauro-jardim/post/2024/06/o-fundo-da-caixa-que-era-do-no-do-terreno-onde-sera-o-estadio-do-fla-e-deficitario-e-so-tem-um-cotista.ghtml>>. Acesso em 19/06/2025.

LETIERI, Rebeca. *Porto Maravilha: o fracasso de um projeto bilionário que excluiu os menos favorecidos*. *Jornal do Brasil*. 04/06/2017. Acervo. Disponível em:

<<https://www.jb.com.br/rio/noticias/2017/06/02/porto-maravilha-o-fracasso-de-um-projeto-bilionario-que-excluiu-os-menos-favorecidos.html>>. Acesso em 12/02/2026.

LITSEK, Felipe et al. *Programa Reviver Centro “turbinado”: a expansão da lógica do mercado na requalificação da região central carioca*. Observatório das Metrópoles. Rio de Janeiro, 13/04/2023. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmetrosoles.net.br/programa-reviver-centro-turbinado-a-expansao-da-logica-do-mercado-na-requalificacao-da-regiao-central-carioca/>>. Acesso em 04/10/2025.

LOPES, Nei; SIMAS, Luiz Antonio. *Dicionário da história social do samba*. Rio de Janeiro: Civilização brasileira, 2020.

LOURENÇO, Anna Beatriz; SOARES, Lucas. *Obras na Estação Leopoldina devem começar no segundo semestre de 2024; veja ponto a ponto*. g1. Rio de Janeiro. 28/02/2024. RJ 1. Disponível em: <<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2024/02/28/obras-estacao-leopoldina-projeto.ghtml>>. Acesso em 19/05/6/2025.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Obras de ampliação e modernização do Sambódromo começam após o carnaval*. O Globo. Rio de Janeiro. 14/12/2010. RIO. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/obras-de-ampliacao-modernizacao-do-sambodromo-comecam-apos-carnaval-2910614>>. Acesso em 19/06/2025.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Paes quer que árbitros e jornalistas fiquem na Barra nos Jogos de 2016*. O Globo. Rio de Janeiro. 14/03/2014. RIO 2016. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/paes-quer-que-arbitros-jornalistas-fiquem-na-barra-nos-jogos-de-2016-11877405>>. Acesso em 19/06/2025.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. *Prefeitura do Rio planeja derrubada do Elevado Trinta e Um de Março, que liga o Centro à Zona Sul*. O Globo. Rio de Janeiro, 08/12/2024. Rio. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/12/08/prefeitura-do-rio-planeja-derrubada-do-elevado-trinta-e-um-de-marco-que-liga-o-centro-a-zona-sul.ghtml>>. Acesso em 04/10/2025.

MELLO, Juliana Oakim Bandeira de. *O plano doxiadis e a capitalidade da Guanabara*. Acervo. [S. L.], v. 36, nº 1, p. 1-19, 2023. Disponível em:<<https://revista.an.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1881>>. Acesso em 05/06/2025.

PEIXOTO, Maurício. *Chaminés de extintas fábricas da Grande Tijuca estão malconservadas*. O Globo. Rio de Janeiro. 07/04/2017. BAIROS. Disponível em:<<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/chaminés-de-extintas-fabricas-da-grande-tijuca-est-ao-malconservadas-21177765>>. Acesso em 05/06/2025.

PEIXOTO, Maurício. Cemitério do Catumbi, segundo mais antigo do Rio, tem detalhes contados em visita guiada. Rio de Janeiro. 04/06/2015. BAIROS. Disponível em:<<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/cemiterio-do-catumbi-segundo-mais-antigo-do-rio-tem-detalhes-contados-em-visita-guiada-16342414>>. Acesso em 03/06/2025.

PREFEITURA RIO: *Prefeitura do Rio apresenta projeto ambicioso, nos moldes do "Porto Maravilha", para região do Sambódromo*. Rio de Janeiro. 08/12/2024. Disponível em:<<https://prefeitura.rio/noticias/prefeitura-do-rio-apresenta-projeto-ambicioso-nos-moldes-do-porto-maravilha-para-a-regiao-do-sambodromo/>>. Acesso em 25/03/2025.

PREFEITURA RIO: *Chamamento público para revitalização do entorno do Sambódromo é lançado*. Rio de Janeiro, 30/07/2025. Disponível em:<<https://prefeitura.rio/ccpar/chamamento-publico-para-revitalizacao-do-entorno-do-sambodromo-e-lancado/>>. Acesso em 04/10/2025.

PREFEITURA RIO: CHAMAMENTO PÚBLICO CP SMDE Nº01/2025. Rio de Janeiro, 30/07/2025. Disponível em:<<https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/31984144-b5d8-42f6-b944-26345a820727/28161505-fd86-6abd-e729-68d6e49d0ba7?origin=2>>. Acesso em 04/10/2025.

PREFEITURA RIO: *Reviver Zona Norte - Patrimônio vai transformar a região com incentivos do novo Plano Diretor*. Rio de Janeiro, 03/10/2025. Disponível em:<<https://prefeitura.rio/irph/reviver-zona-norte-patrimonio-prefeitura-lanca-programa-para-tra>

[nsformar-a-regiao-com-incentivos-do-novo-plano-diretor/](#)>. Acesso em 04/10/2025.

REIS, Lazulli. PORTO MARAVILHA RECEBE PRIMEIROS MORADORES DE NOVOS RESIDENCIAIS: 'É UMA GRANDE EMOÇÃO', DIZ PROPRIETÁRIA. O Globo, Rio de Janeiro, 28/08/2024. Disponível em:

<<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2024/08/28/porto-maravilha-recebe-primeiros-moradores-de-novos-residenciais-e-uma-grande-emocao-diz-proprietaria.ghtml>>. Acesso em 30/10/2025.

REGUEIRA, Chico. LEGADO OLÍMPICO: MORADORES RETIRADOS DA VILA AUTÓDROMO RELATAM PROBLEMAS NAS CONDIÇÕES DE CONDOMÍNIO.

Disponível em:

<<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2021/07/21/legado-olimpico-moradores-retirados-da-vila-autodromo-relatam-problemas-nas-condicoes-de-condominios.ghtml>>. Acesso em 12/02/2026.

SANTOS, Carlos Nelson F. *Quando a rua vira casa: a apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. Rio de Janeiro: FINEP/IBAM, 1985.

SANTOS, Carlos Nelson F. *Três movimentos sociais urbanos no Rio de Janeiro*. Religião e Sociedade. Rio de Janeiro. nº 2. Páginas 29 a 60. 1977.

SARUE, Betina. *Grande Projetos Urbanos e a Governança de Metrôpoles: o caso do Porto Maravilha no Rio de Janeiro*. Dissertação de mestrado. São Paulo, 2015.

SCHIMDT, Selma. Chamada de “cidade-fantasma, Zona da Leopoldina sofre esvaziamento por descaso e violência. O Globo, Rio de Janeiro, 14/09/2025. Disponível em: <[SERÁ DEMOLIDA A IGREJINHA DO CATUMBI. Rio de Janeiro. O Globo. 21/07/1962.](https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2025/09/14/chamada-de-cidade-fantasma-zona-da-leopoldina-sofre-esvaziamento-por-descaso-e-violencia.ghtml?_gl=1*de31mj*_ga*ODUwNTQyNj<UzLjE2OTQ2MTQxNjQ.*_ga_SL5WEXQ2G6*cze3MjcxMTM2NjYkbzU1JGcxJHQxNzI3MTEzNjgwJGo0NiRSMCRoMA.#:~:text=A%20Zona%20da%20Leopoldina%2C%20no.com%20A9rcios%20e%20abandono%20de%20im%C3%B3veis.>. Acesso em 04/10/2025.</p></div><div data-bbox=)

SILVA, Pedro de Souza da. Obras públicas, planos urbanísticos e transformações do espaço urbano: o caso do Rio de Janeiro (1948-1975). *Temporalidades – Revista de História*, ISSN 1984-6150, Edição 32, v. 12, n. 1 (Jan./Abr. 2020).

SERRA, Victor. Reviver Zona Norte é criado oficialmente nesta sexta; implantação começa por Bonsucesso. *Diário do Rio*. Rio de Janeiro, 03/10/2025. Disponível em: <<https://diariodorio.com/reviver-zona-norte-e-criado-oficialmente-nesta-sexta-implantacao-comeca-por-bonsucesso/>>. Acesso em 04/10/2025.

SOUZA, Mirian Alves. *OS CIGANOS CALON DO CATUMBI: OFÍCIO, ETNOGRAFIA E MEMÓRIA URBANA*. Dissertação de mestrado. Niterói, 2006.

SÓ QUARENTA PRÉDIOS VÃO SER DEMOLIDOS NO CATUMBI. Rio de Janeiro. O Globo. 15/02/1967.

STROHER, Laisa; SANCHES, Taísa; SERODIO, Breno; REIS, Utanaan; TERRA, Beatriz; FRAZÃO, Bruno. Por que repetir os erros do passado? Prefeitura do Rio anuncia intervenção no Sambódromo com riscos de remoções e privatização. Rio de Janeiro, 27/02/2025. Disponível em: <<https://www.observatoriodasmetroles.net.br/por-que-repetir-os-erros-do-passado-prefeitura-do-rio-anuncia-intervencao-no-sambodromo-com-riscos-de-remocoes-e-privatizacao/>>. Acesso em 04/10/2025.

YAMAMOTO, Juliana. FREIRE, Beatriz. #GiroAncestral: uma introdução aos elementos básicos da arte de mestre-sala e porta-bandeira. *Carnavalize*. 03/06/2020. Disponível em: <<https://carnavalize.com/giroancestral-uma-introducao-aos-elementos-basicos-da-arte-de-mestre-sala-e-porta-bandeira/>>. Acesso em 05/10/2025.