

JÉSER ABÍLIO DE SOUZA

DO CAIS AO PORTO: A RACIALIZAÇÃO INTRÍNSECA AO DESENVOLVIMENTO E AS PRÁTICAS DE ORDENAÇÃO E DE HIGIENIZAÇÃO DO PROJETO PORTO MARAVILHA

Recebido em 09/02/2023

Aprovado em 08/07/2023

DO CAIS AO PORTO: A RACIALIZAÇÃO INTRÍNSECA AO DESENVOLVIMENTO E AS PRÁTICAS DE ORDENAÇÃO E DE HIGIENIZAÇÃO DO PROJETO PORTO MARAVILHA

Resumo

Este artigo tem como objetivo explorar a maneira como a “raça” é reproduzida nos interstícios do desenvolvimento a partir da identificação de práticas cotidianas que têm legitimado as operações de poder para hierarquizar e depreciar grupos, sociedades e nações racializadas. O Projeto Porto Maravilha foi escolhido como contexto específico de análise, a fim de localizar determinadas práticas de racialização reproduzidas. Em nível metodológico, adotou-se uma postura analítica que recentralizou a ideia de raça para investigar os processos típicos do desenvolvimento. A análise explorou, primeiro, a construção racializada e intrínseca à produção e à acumulação do capital em uma perspectiva histórica mais ampla e outra focada na zona portuária carioca. Em seguida, localizou-se a constituição e a reprodução de práticas de racialização no contexto do Projeto Porto Maravilha. Concluiu-se que o desenvolvimento não é acidentalmente racializado, mas o faz de forma historicamente pragmática e que o Projeto Porto Maravilha produziu a desumanização e o combate da vida pública autônoma da população local, negra e pobre, e promoveu o apagamento e o aniquilamento dos modos de vida tradicionais e culturais e da memória e história de grupos marginalizados através de práticas de ordenação e de higienização.

Palavras-chaves: raça; desenvolvimento; Projeto Porto Maravilha; práticas de racialização

JÉSER ABÍLIO DE SOUZA

Doutorando em Relações Internacionais pelo Instituto de Relações Internacionais da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Pesquisador integrante do Grupo de Pesquisa Núcleo de Estudos Linguísticos e Culturais (Nelc) – Unesp/CNPq.

E-mail: jeser.abilio@hotmail.com

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-8168-0682>

Abstract

This article aims to explore the way in which “race” is reproduced in the interstices of development from the identification of everyday practices that have legitimized the operations of power to hierarchize and depreciate racialized groups, societies and nations. The Porto Maravilha Project was chosen as the specific context of analysis, in order to locate certain reproduced racialization practices. At a methodological level, an analytical stance was adopted that re-centered the idea of race to investigate typical developmental processes. The analysis explored, first, the racialized construction intrinsic to the production and accumulation of capital in a broader historical perspective and another focused on the Rio de Janeiro port area. Then, the constitution and reproduction of practices of racialization in the context of the Porto Maravilha Project were located. It was concluded that development is not accidentally racialized, but does so in a historically pragmatic way and that the Porto Maravilha Project produced the dehumanization and combat of the autonomous public life of the local, black and poor population, and promoted the erasure and annihilation of traditional and cultural ways of life and the memory and history of marginalized groups through ordination and sanitization practices.

Keywords: race; development; Porto Maravilha Project; racialization practices.

I. Introdução: o ressoar do grito entre as pedras do aqui jaz Cais do Valongo

Cento e vinte três anos após a abolição da escravatura, em 2011, em meio às obras de revitalização urbana na zona portuária carioca, um achado ímpar num lugar de dores e traumas é redescoberto: o Cais do Valongo, o principal porto de desembarque de pessoas africanas escravizadas na América Latina e o único preservado materialmente em todo o continente americano (IPHAN a; b, s/d). Por exatos cem anos, o Cais encontrava-se aterrado, escondido, devido a uma reforma urbanística, em 1911, que buscou remodelar a cidade do Rio de Janeiro para torná-la mais rentável. Para isso, cortiços e terreiros foram aterrados, juntamente com o Cais, a população negra foi deslocada para regiões mais distantes e práticas africanas foram proibidas. O ressurgimento do Cais, em 2011, por sua vez, também aconteceu em virtude da execução de obras em grande escala que transformaram, intensamente, a estrutura urbana da zona portuária carioca, a fim de captar novos investimentos.

Criado em 2009 pela Lei municipal n.º 101/2009, o Projeto Porto Maravilha pretendeu lançar a região como novo polo empresarial. Com a intenção de promover o turismo internacional, atrair investimentos imobiliários e novos fluxos financeiros e estimular a economia, o Projeto defendeu um programa de “revitalização” mediante práticas polêmicas, como a desocupação de cortiços e a remoção forçada de moradores negros e pobres e de parte do Morro da Providência, a tentativa de apagamento de locais históricos que compõem a região conhecida como a Pequena África etc.

Assim, enquanto o grito entre as pedras do Cais do Valongo ressoou para que a memória fosse restaurada com a sua redescoberta, novas questões vinculadas a velhas práticas se ligaram à implementação e execução do Projeto Porto Maravilha. No âmbito deste trabalho, denomino tais práticas de racialização. Entendo por racialização o processo de construir e reproduzir o sentido de raça mediante hierarquias de poder, historicamente constituídas, que operam significados dentro de critérios étnico-raciais

(NASCIMENTO, 2019). Baseado em valores de sustentabilidade, o Projeto Porto Maravilha foi considerado uma oportunidade de desenvolvimento urbano, econômico e social.

Deste modo, considerando que o elemento raça é algo que se destaca no Projeto Porto Maravilha, este trabalho se dedica a explorar a seguinte pergunta: *de que forma o Projeto Porto Maravilha reproduziu práticas de racialização para promover o desenvolvimento?* Meu objetivo é explorar como ocorre a reprodução da “raça” nos interstícios do desenvolvimento a partir da identificação de práticas cotidianas que têm legitimado as operações de poder para hierarquizar e depreciar grupos, sociedades e nações racializadas, particularmente no contexto do Projeto Porto Maravilha, que empreendeu a dimensão racial como algo decisivo. Olhar para este Projeto justifica-se, primeiro, pela necessidade de trazer a dimensão racial para os estudos de desenvolvimento, pois a relação entre raça e desenvolvimento possui implicações práticas na vida cotidiana de populações, comunidades e sociedades periféricas; e, segundo, na necessidade de transcender análises meramente econômicas que deixam escapar preocupações sociais e culturais marcadas por raça.

Em nível metodológico, adoto uma postura analítica qualitativa que explora, em um primeiro momento, os processos típicos do desenvolvimento, conforme recentralizo a raça no núcleo da discussão, mediante uma perspectiva histórica mais ampla; em um segundo momento, parto para localizar e interpretar específicas práticas de racialização no contexto do Projeto Porto Maravilha. O material de análise foi composto pelo regaste de literatura pertinente tratada como fonte histórica, de notícias, comunicados e documentos veiculados pela Prefeitura do Rio e pelo próprio sítio eletrônico do Porto Maravilha e de informações fornecidas em boletins, dossiês e relatórios construídos por instituições, como Sebrae e Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro.

Para tanto, este trabalho está dividido em três seções, além desta introdução e das considerações finais. A primeira se dedica a apresentar o desenvolvimento e seu processo de racialização para se concretizar como projeto

eurocêntrico, na medida em que localizo três construções discursivas do desenvolvimento: o colonial, o modernizador e o contemporâneo. Na segunda seção, apresento, de forma breve, a racialização histórica e intrínseca à produção e à acumulação na zona portuária do Rio de Janeiro. Já na última, analiso o Projeto Porto Maravilha, como projeto de desenvolvimento, mediante a categorização de dois grupos de práticas de racialização: ordenação e higienização.

Meu argumento principal possui dois eixos. Primeiro, o desenvolvimento não é acidentalmente racializado, mas o faz de forma historicamente pragmática. As duas primeiras seções se voltam particularmente a esse aspecto. Em segundo lugar, o Projeto Porto Maravilha produziu a desumanização e o combate da vida pública autônoma da população local, negra e pobre, e promoveu o apagamento e o aniquilamento dos modos de vida tradicionais e culturais e da memória e história de grupos marginalizados através de práticas de racialização. Essas práticas, como demonstrarei, ocorreram por meio de coerção e violência, mas também com formas mais sutis. A terceira e última seção é dedicada a desenrolar este segundo eixo argumentativo.

2. Colonialismo, racialização e desenvolvimento: uma relação entrelaçada

Nesta seção (e na próxima), quero argumentar que não é possível desvincular o desenvolvimento da racialização. Embora, convencionalmente, a “invenção” da ideia de desenvolvimento é atribuída ao pós-Segunda Guerra Mundial, especificamente com o discurso do presidente dos Estados Unidos Harry S. Truman em 20 de janeiro de 1949 (ZIAI, 2007; CLAMMER, 2012), é pertinente retornar ao contexto colonial para compreender a mudança da construção discursiva de desenvolvimento e sua relação com a racialização ao longo do tempo.

Inicialmente, cabe pontuar que a Europa, ao se expandir para além do Atlântico, narrou o mundo a partir de seus referenciais. Dentre os referenciais,

forjou a noção de raça com a classificação dos seres humanos em termos biológicos, como cabelo e cor da pele, e étnico-culturais, como língua, geografia, cosmologia etc. Com a concentração da escravidão, o substantivo “negro” foi utilizado de forma intensificada como um ato de nomear o “Outro” (MBEMBE, 2014). E para que o processo de invenção de um tipo de “negro” tivesse êxito, foi necessário amortizar, marcar e calar o corpo, afinal, é preciso que o teor cruel do colonizador não seja pronunciado. A racialização, portanto, é um processo que se instaurou (e ainda continua) a partir de formações raciais que hierarquizam populações e povos a fim de reproduzir significados em torno de duas figuras: quem é submetido às condições da raça para ser dominado e virar objeto e quem se desresponsabiliza dela para usufruir de privilégios (NASCIMENTO, 2019).

Consequentemente, a construção do sujeito racializado possibilitou, por meio da marcação, repressão e escravização de populações africanas (e de povos originários), a intensificação dos processos de exploração que moldaram as intervenções coloniais na acumulação de capital global. Isso porque, o comércio trilateral entre Europa, África e América permitiu, de um lado, que a extração e a produção de *commodities* nas Américas fossem aumentadas “para atender a demanda crescente de alimentos e matérias-primas da Europa que se industrializava” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 48); de outro, que a demanda de importação de pessoas escravizadas criasse “novas oportunidades à exportação de bens de consumo e armas europeias que alimentavam as guerras internas na África, as quais forneciam os escravos demandados nas Américas” (*ibidem*).

Neste contexto, como explica Kalyan Sanyal (2007), o desenvolvimento foi apresentado duplamente, como uma preocupação do colonizador para conduzir uma “missão de mudar a vida do nativo” e como “domínio específico do exercício do poder colonial” (p. 108, tradução minha). Assim, a agência em provocar a mudança nas condições materiais de vida na colônia cabia ao poder imperial e a percepção de atraso na colônia influía em intervenções realizadas “de forma concreta, centralizada e visível da autoridade política

imperialista territorializada e seus órgãos de poder que a acompanham” (*ibidem*, tradução minha). Logo, a narrativa e o empreendimento colonial, apoiados no tráfico negreiro, constituíam uma missão civilizadora que, obviamente, combinava mecanismos de coerção e violência contra pessoas escravizadas, sujeitos racializados.

Por exemplo, Claudio de Paula Honorato (2008) explica que a elite política e financeira do Rio de Janeiro considerou necessário, no século XVIII, transferir o mercado de escravos localizado na rua Direita, centro da cidade e região mais movimentada, para a rua do Valongo, no subúrbio. O objetivo era reorganizar o espaço urbano sob a alegação de evitar o contágio de doenças e epidemias trazidas pelas pessoas sequestradas da África que desembarcavam para serem comercializadas; ainda, buscava-se evitar o perigo de uma rebelião das pessoas negras que estavam sendo comercializadas no mercado, pois a elite residia ao longo da rua Direita. Assim, coube uma intervenção na estrutura da cidade para melhorar o seu aspecto, resolver os problemas urbanos e tentar uma forma política de controle social de corpos racializados. A transferência ocorreu em 1779, após a publicação de edital pelo vice-rei, o marquês do Lavradio, dom Luís de Vasconcelos e conde de Rezende. Honorato (2008) conclui que a transferência do mercado de escravos do centro da cidade para o subúrbio “se encaixou no projeto ‘Civilização Nacional’, a partir da transformação da cidade do Rio de Janeiro em sede do Império Português” (p. 141). Portanto, tal intervenção foi percebida como crucial para atender aos interesses políticos imperialistas sobre o espaço e o modo de vida local na colônia e esteve intrinsecamente ligada à racialização.

Distintamente, o discurso do desenvolvimento pós-Segunda Guerra Mundial produziu outra construção discursiva, mas não isenta de racialização. Em seu discurso de abertura do governo¹, Truman utilizou os termos de nações desenvolvidas e subdesenvolvidas para categorizar o mundo, de

¹ O discurso pode ser lido na íntegra aqui: CBS NEWS, Harry Truman inaugural address: Jan. 20, 1949. Disponível em: <https://www.cbsnews.com/news/harry-truman-inaugural-address-1949/>. Acesso em 22/12/2022.

modo que esse segundo grupo – países do “Terceiro Mundo”, localizados em África, Ásia e América Latina – necessitava ser resgatado econômica e politicamente em virtude da sua pobreza e da falta de instituições democráticas mediante programas de desenvolvimento. Neste quadro, os Estados Unidos foram inscritos não apenas como desenvolvidos, mas também como guardiões da democracia e do sistema capitalista, capazes de investir recursos e energia para restaurar a paz, o equilíbrio e a liberdade, uma vez que detinham técnicas industriais e científicas e recursos materiais para usar na “assistência” de outros povos.

Em um sentido geral, tal desenvolvimento foi concebido como uma visão linear em que todas as nações deveriam caminhar na mesma direção. As capacidades técnicas e científicas e a produção industrial das nações desenvolvidas foram vistas como metas desejáveis para alcançar o progresso humano. Por um lado, atribui-se que este conceito de desenvolvimento é eurocêntrico porquanto as regiões denominadas de subdesenvolvidas são consideradas atrasadas e devem se espelhar, em favor de uma tutela internacional (WILSON, 2017), nas experiências da América do Norte e da Europa, sendo essas postas como norma ideal (ZIAI, 2007). Por outro, segundo Sanyal (2007), esta ideia de desenvolvimento se transformou em uma “questão de planejamento racional, programação apropriada e implementação eficiente” (p. 110, tradução minha) que deve ser conduzida por ação intencional para provocar uma mudança sistêmica. Tornou-se, deste modo, “uma narrativa despolitizada da acumulação primitiva” (p. 112, tradução minha), haja vista que o desenvolvimento foi representado como um processo politicamente neutro de planejamento racional, na medida em que foi inserido como prioridade na agenda de todas as organizações internacionais.

Indo mais além, a universalização do modo de obtenção de progresso, dentro do discurso do desenvolvimento, é constituída e atravessada pela racialização. A inferiorização das regiões “subdesenvolvidas” diz respeito às nações que passaram pela experiência da colonização e da escravidão e que tiveram seus recursos e mão de obra explorados, de forma generalizada,

pelas nações imperialistas, agora inscritas como desenvolvidas, referenciais de modernidade, civilização e progresso. A narrativa de missão civilizadora é reconfigurada, mas permaneceu articulada e estruturada por meio da raça, haja vista que, segundo Sanyal (2007), os desenvolvidos são hierarquicamente considerados fortes, poderosos e permanentes, enquanto que os subdesenvolvidos são fracos, impotentes e transitórios, cabendo, por efeito, a urgência de “estabelecer o controle político em países recém-descolonizados” (p. 129, tradução minha).

Portanto, o desenvolvimento modernizador se ancorou na reprodução da diferença racial, ao passo que deslegitimou contextos pós-coloniais, conforme trouxe um silêncio ou uma “minimização dos processos de extração e exploração que moldaram as intervenções coloniais” (WILSON, 2017, p. 435, tradução minha) – isto é, a exploração da natureza com a extração de recursos, a constante produção de mercadorias e a acumulação do capital. Afinal, tais processos desorganizaram e desmantelaram territorialidades, culturas e populações racializadas. Além disso, este discurso de desenvolvimento se estabeleceu como uma política global racializada que perdurou durante todo o período da Guerra Fria, porquanto foi utilizado estrategicamente para conter países do Terceiro Mundo sob o controle do Ocidente “desenvolvido” num jogo de poder contra a disseminação do comunismo (SANYAL, 2007).

Já o desenvolvimento contemporâneo, segundo Kalpana Wilson (2017), rompe com as dicotomias bem definidas entre populações “seguradas” do Norte global e as “não-seguradas” do Sul global, em virtude da ascensão do domínio do neoliberalismo, que sustenta e expande, de modo mais móvel, a acumulação do capital global. A autora argumenta que as intervenções contemporâneas de desenvolvimento, que nem sempre promovem a vida, interrompem e desmantelam a provisão social e os espaços e populações excluídas, ao passo que construções raciais atribuem a permissibilidade de suas mortes. Ademais, as políticas econômicas e de desenvolvimento, principalmente no Sul global, são dependentes de coerção e violência estrutural,

cujas especificidades são racializadas e atuam como “estratégia para a acumulação do capital global” (p. 433, tradução minha).

Ao analisar as políticas populacionais, Wilson (2017) explica que as narrativas de desenvolvimento sustentável no contexto dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) têm representado o crescimento populacional como uma ameaça. Esse discurso populacional gira em torno da representação de ameaças previstas com o aumento de conflitos, de terrorismo, de migração do Sul global para o Norte global e de mudanças climáticas (*ibidem*). Isso contribui para que o crescimento populacional seja tomado como objeto de intervenções de desenvolvimento, conforme reinscreve a distinção entre o mundo desenvolvido e o mundo em desenvolvimento, cuja segurança deve ser reforçada. Tais intervenções são articuladas por meio da raça e se atrelam ao capital e ao liberalismo, conforme estruturam a produção e a extensão da diferença, da exclusão e da exploração do trabalho em projetos de desenvolvimento contemporâneos (*ibidem*).

Por exemplo, mulheres e meninas adolescentes se tornam tanto corpos de trabalho descartáveis submetidos à precarização e à má remuneração quanto corpos reprodutivos perigosos “sujeitos à esterilização coercitiva e a testes e despejo de contraceptivos hormonais” (*ibidem*, p. 446, tradução minha); homens e meninos adolescentes são tanto racializados como irresponsáveis e improdutivos nos processos de acumulação de capital quanto associados com violência, conflito e terrorismo. Em um sistema onde a produção de capital está cada vez mais fragmentada, cujas cadeias de riqueza são protegidas em movimentos opacos e desiguais (SEABROOKE; WIGAN, 2017), pessoas migrantes, refugiadas e do Sul global são construídas como corpos racializados e generificados, desincorporados da categoria humano. Tal “desumanização racializada” (p. 442, tradução minha) requer, segundo Wilson (2017), compreender o desenvolvimento e os processos contemporâneos de acumulação de capital como discursivos, materiais e corporificados em termos de raça e gênero.

À vista disso, encerro esta seção defendendo que o desenvolvimento é indissociável da racialização, embora seu discurso, seu conteúdo e seus processos tenham se alterado ao longo do tempo. A racialização não é um efeito colateral, mas atravessa e estrutura, historicamente, o desenvolvimento desde a época do colonialismo, visto que explora populações, povos e nações racializadas dentro de relações de poder que agem para concretizá-lo como um projeto eurocêntrico para a acumulação do capital global.

3. A zona portuária carioca no processo de desenvolvimento capitalista

Dando continuidade ao primeiro eixo argumentativo iniciado no tópico anterior, exploro nesta seção a racialização intrínseca à produção e à acumulação na zona portuária do Rio de Janeiro. O objetivo aqui é transmitir alguns fatores históricos principais, ligados a um contexto particular, que evidenciam, de maneiras variadas, a ideia do desenvolvimento a partir de uma racialização pragmática.

De acordo com Honorato (2008), a partir do século XVIII, a cidade do Rio se tornou a maior importadora de mão de obra africana das Américas, sendo que o porto carioca deteve o maior volume de importações de todo o mundo. Entre os séculos XVI e XIX, durante o regime escravagista, cerca de 4,8 milhões de pessoas africanas escravizadas desembarcaram no Brasil; desses, 2,2 milhões desembarcaram no Rio de Janeiro, segundo dados do *Slave Voyages* (s/d). Assim, o porto do Rio de Janeiro desempenhou a função-chave de interligar e inscrever “as rotas comerciais que vinculavam Europa, África e domínios coloniais espanhóis e portugueses nas Américas” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 38), assegurando o fluxo de bens à dinâmica da acumulação global.

Com a transferência da Coroa portuguesa para o Brasil em 1808, as atividades portuárias e os setores que sustentavam o comércio de pessoas escravizadas foram afastadas do centro. Na seção anterior, discuti os motivos da

mudança do principal mercado de escravos da rua Direita para o subúrbio, no Valongo. Com essa mudança, um complexo foi reelaborado para tornar “mais eficiente” a estrutura escravagista por meio da construção de novos locais de venda, de um lazareto (estabelecimento de controle sanitário para colocar em quarentena, por risco de contágio de doenças, pessoas que chegavam ao porto), de um cemitério para pretos novos (local destinado ao descarte de corpos de pessoas recém-trazidas de África e que não chegavam a ser comercializadas em virtude de falecerem devido a maus-tratos, má alimentação, doenças etc.) e de um novo porto, o Cais do Valongo, inaugurado em 1811 (HONORATO, 2008; GONÇALVES; COSTA, 2020).

O complexo do Valongo se ancorou, portanto, na ideia de desenvolvimento do período colonial, cujo projeto “civilizador” se voltou para tornar não só possível, mas mais eficiente o domínio do exercício do poder colonial no interior da dinâmica de produção e de acumulação do capital. Afinal, o porto e a cidade do Rio eram o epicentro da acumulação primitiva e do capitalismo na Europa, conforme desempenharam um papel importante de integrar a colônia na geopolítica colonial, como apontam Gonçalves e Costa (2020). Com a vinda da princesa Teresa Cristina de Bourbon para se casar com o imperador dom Pedro II e se tornar a imperatriz do Brasil, o Cais do Valongo foi aterrado parcialmente em 1843 para dar lugar ao Cais da Imperatriz (PESSÔA, 2022). Tratava-se de uma tentativa de “embelezamento” de um local marcado por crueldade.

Com a proibição definitiva do tráfico de escravos em 1850, o porto carioca perdeu a sua função principal. Gonçalves e Costa (2020) esclarecem que, uma vez que houve a incorporação das pessoas escravizadas remanescentes pela produção cafeeira, acompanhadas pela disseminação do trabalho assalariado, o capital incrementou novas relações e para isso foi necessário reorganizar o espaço urbano. Os transportes urbanos, implementados na segunda metade do século XIX, passaram a operar através de empresas privadas. As linhas de bonde proporcionaram a ligação entre a área central com as regiões afastadas e ocupadas por superpopulações pobres

e miseráveis vivendo em cortiços. “Com a abolição da escravidão em 1888, a proclamação da República em 1889 e o coetâneo declínio das lavouras cafeeiras no vale do Paraíba” (*ibidem*, p. 40), a cidade do Rio recebeu a instalação de várias unidades industriais para a produção de bens de consumo (alimentos, tecidos, calçados) a fim de atender tanto a produção interna quanto a produção externa. Um enorme contingente de pessoas migrando de Salvador, a maior parcela delas ex-escravizadas, passaram a morar no Rio, em busca de trabalho (GONÇALVES; COSTA, 2020).

Por conta do crescente mercado interno, diferentes projetos de reforma urbana e portuária foram desenvolvidos na passagem para o século XX. Entre os anos 1902 e 1906, o presidente Rodrigues Alves se dedicou a modernizar a capital federal, a cidade do Rio, com a ampliação dos espaços de circulação viária na região central e com a reforma do porto – o qual “mante[ve] relevância até a Segunda Guerra Mundial, quando cede sua participação para outros portos brasileiros” (GONÇALVES; COSTA, 2020, p. 41). Tratava-se de uma forma de tornar a região mais eficiente para atender a circulação do capital. Afinal, conforme explica Sérgio Ferro (2021), a produção do capital sofreu mudanças significativas com a expansão do ferro e do concreto. Dentre suas vantagens, ambos os materiais permitiram expandir a racionalidade econômica para construir infraestruturas com o menor custo possível (como pontes, estradas e usinas) e intensificar e universalizar a arquitetura moderna a fim de tornar a espacialidade mais rentável.

Buscando remodelar a cidade do Rio em a Paris, o prefeito Francisco Pereira Passos deu continuidade à obra do governo federal e procurou “sepultar as marcas coloniais” (*ibidem*, p. 84) que caracterizavam o centro da cidade. Cortiços, terreiros e antigas casas de compra e venda de escravos foram demolidos e aterrados, dando lugar, por exemplo, ao Jardim Suspenso do Valongo (1906), um muro de contenção de sete metros de altura com um jardim romântico destinado a passeio, localizado na Rua Camerino; o Cais da Imperatriz (antigo Cais do Valongo) foi aterrado por completo, em 1911; ainda, práticas de dança, de música e de religiosidade africana (como o

candomblé) foram proibidas e centenas de edifícios removidos, de modo que a população negra e mais pobre precisou se mudar para os subúrbios ou para morros próximos ao porto reformado (GONÇALVES; COSTA, 2020; HONORATO, 2008). Deste modo, o projeto “civilizador” e “modernizador” da cidade, que apelou para a adoção de atributos europeus, dependeu da racialização, expressada com o combate e o controle de sujeitos e culturas racializadas. Deslocar grande parcela da população negra, ex-escravizada, e pobre, para regiões cada vez mais afastadas e precárias, foi, assim, uma prática historicamente adotada, como uma maneira de proporcionar novas relações de produção e de acumulação do capital na zona portuária carioca.

À vista disso, como defendem Gonçalves e Costa (2020), a região portuária continuou integrando a economia brasileira com a economia mundial e a produção de valor, porque novas oportunidades de negócios surgiram após as reformas urbanísticas e a concentração dos subúrbios na zona norte da cidade. Por exemplo, foram instalados novos armazéns e serviços portuários e repartições públicas. Contudo, com a transferência da capital federal para Brasília em 1960, a cidade do Rio de Janeiro enfrentou um abandono gradual da zona portuária, devido ao escoamento político e econômico. Por conta disso, vários outros projetos foram realizados na região portuária carioca, a fim de estabelecer pontos estratégicos econômicos e políticos. Por exemplo, a construção do elevador da Perimetral, em 1950, permitiu veículos trafegarem por uma ponte elevada que conectava “a área centro-sul ao novo aeroporto internacional criado em 1952” (*ibidem*, p. 42).

Já em 1980 a Associação Comercial do Rio de Janeiro propôs, sem muito sucesso, demolir diversas edificações históricas da região, com o objetivo de construir um novo centro comercial que aproveitaria as possibilidades oferecidas pelo porto (GONÇALVES; COSTA, 2020). No entanto, graças à enorme resistência da população local, os planos de reforma urbanística só foram retomados, posteriormente, com os prefeitos César Maia (1993-1996 e 2001-2008) e Luiz Paulo Conde (1997-2000), de modo que iniciaram um longo processo de alteração da legislação de uso e ocupação do solo urbano.

Segundo apresentam Gonçalves e Costa (2020), tratava-se de criar condições legais e instituições para a realização de intervenções futuras na zona portuária. A reforma urbanística foi conduzida, de forma ampla, durante a administração do prefeito Eduardo Paes (2009-2016), com destaque para o Projeto Porto Maravilha.

4. Das práticas de racialização do Projeto Porto Maravilha: ordenação e higienização

Nesta seção, procuro analisar o Projeto Porto Maravilha a partir da categorização de dois grupos de práticas de racialização: a) ordenação: aquelas que se dirigem à simplificação e uniformização planejada da ordem eficiente mediante a invalidação, a criminalização e o combate à manifestação da vida pública autônoma e da individualidade (SCOTT, 1998); e b) higienização: aquelas que ressignificam o espaço material e simbólico (NASSAR, 2019) por meio de uma estetização higienizadora que esvazia, apaga e aniquila os modos de vida tradicionais e a cultura, a história e a memória social de grupos e comunidades marginalizadas. No presente caso de estudo, os dois grupos de práticas estão, muitas vezes, emaranhados entre si e envolveram distintas ações. Adoto como recorte temporal desde o momento do seu lançamento, em 2009, até a implementação e a execução das obras realizadas sob a administração dos prefeitos Eduardo Paes (2010-2016) e Marcelo Crivella (2017-2020). Meu argumento é que as práticas de racialização – ordenação e higienização – se pautaram em modos coercitivos e violentos, mas também sutis, e se voltaram para o apagamento e o aniquilamento das populações racializadas da zona portuária do Rio.

Compreendendo três bairros históricos inteiros, Santo Cristo, Gamboa e Saúde, e outras partes, quase um terço do centro do Rio de Janeiro, o Porto Maravilha foi criado em 2009 pela Lei municipal n.º 101/2009. O Projeto envolveu uma parceria público-privada entre o poder público municipal e as construtoras Odebrecht, Grupo Metha (ou OAS) e Carioca Engenharia e com incentivo, ainda, do governo federal e estadual. Com um prazo de

trinta anos de conclusão das obras, o Projeto recebeu mais de R\$ 10 bilhões de investimento para “promover a requalificação urbana e o desenvolvimento social, ambiental e econômico da região portuária e adjacências” (GONÇALVES, 2013, p. 183). Dentre os objetivos, estavam: a ampliação da infraestrutura urbana, a reurbanização das vias, a implantação de veículo leve sobre trilhos (VLT), a construção de túneis, de redes de ciclovias e de um teleférico, o levantamento de uma estrutura de mobiliário urbano etc. (BELISÁRIO, 2016; PORTO MARAVILHA, s/d.).

Para isso, foi emitido o Decreto municipal n.º 30.379/2009, o qual estabeleceu que a prefeitura “envidará todos os esforços necessários no sentido de possibilitar a utilização de bens pertencentes à administração pública municipal, ainda que ocupados por terceiros, indispensáveis à realização dos Jogos Rio 2016”. Tratava-se, desta maneira, de modificar a estrutura da região para se adaptar às exigências de megaeventos que a cidade receberia – parte da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de Verão de 2016 (GONÇALVES; COSTA, 2020) –, com o bilionário Projeto executado por empresas privadas, mas financiado com recursos e terrenos públicos (GONÇALVES, 2013).

Posto isto, a implementação e execução do Projeto Porto Maravilha se apoiou, discursivamente, nos signos de “revitalização” e de “requalificação”, conforme a prefeitura municipal decretou a importância de “recupera[r] para o uso público” áreas que estavam em processo de “degradação” e haviam se tornado um “vazio demográfico”, segundo o prefeito Eduardo Paes (2015, p. 2). No site institucional do Porto Maravilha consta que o Projeto “foi concebido para a recuperação da infraestrutura urbana, dos transportes, do meio ambiente e dos patrimônios histórico e cultural da Região Portuária”, além de constar com frequência que a operação urbana consorciada é um recurso para a “recuperação de áreas degradadas” por meio da construção de imóveis que atraem investimentos para projetos comerciais e residenciais (PORTO MARAVILHA, s/d).

Contudo, existe na região uma forte presença de famílias de pessoas negras e pobres, com uma variedade de atividades culturais, não sendo verdade o “vazio demográfico”. Em razão da prevalência absoluta da população negra no território, a região portuária do Rio de Janeiro também é conhecida como Pequena África pelo seu destaque nas “conexões ancestrais entre a América e África” (REYES-CARRANZA, 2022, p. 3, tradução minha). A região é marcada pelo surgimento de religiões e práticas de origem africana, como o candomblé, a capoeira e o samba, e pela presença de sítios arqueológicos importantes para a preservação da memória afro-brasileira, como o Cemitério dos Pretos Novos e o Cais do Valongo, além de inúmeras manifestações socioculturais, como o Quilombo da Pedra do Sal e o Afoxé Filhos de Gandhi. Alguns dados do IBGE mostram que a zona portuária, em 2010, era composta por 55% de pessoas negras residentes, 33,3% de pessoas pobres e 17,6% de extremamente pobres, e 43% de favelas (PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO, 2012; OBSERVATÓRIO SEBRAE, 2013).

Para Tania Murray Li (2009), existe uma política de selecionar alguns para morrer e outros para viver, sendo que tais seleções são realizadas por diferentes razões, como raça, idade, gênero, eficiência, cidadania etc. Para a autora, isso ocorre porque há populações excedentes que não conseguirão atender às necessidades da acumulação de capital devido à baixa absorção de seu trabalho. Em seu estudo sobre o Sudeste asiático, Li (2009) destaca a dimensão racial ao explicar que as minorias étnicas são frequentemente despejadas ante a acusação de não conservação e destruição de florestas.

No presente caso de estudo, os despejos realizados, argumento, foram racializados e se deram por um apelo à ordenação eficiente de áreas, ao mesmo tempo que deslegitimaram e deslocaram forçosamente a única moradia de uma parcela da população local, negra e pobre. O Dossiê do Comitê Popular da Copa e dos Jogos Olímpicos, de novembro de 2015, admite que cerca de 535 famílias foram removidas permanentemente das ocupações Machado de Assis (2008-2012), Flor do Asfalto (2008-2011), Quilombo das Guerreiras (2007-2013), Zumbi dos Palmares (2005-2011), Casarão Azul (2006-2009), Boa

Vista e Carlos Marighela por conta do Projeto Porto Maravilha. Entendo que isso aconteceu porque a população local, racializada, teve seu valor reduzido, haja vista que sua força de trabalho não foi considerada útil ao capital, cabendo, portanto, dismantelar o espaço e as populações locais, algo típico do desenvolvimento contemporâneo, como visto com Kalpana Wilson (2017). Isso se liga também ao argumento de Li (2009), em que deixar morrer envolve uma decisão calculada e não mero descuido, a pretexto de bem maior – as obras bilionárias que tornariam a zona portuária mais rentável para o mercado.

Ademais, cumpre destacar que tais práticas de ordenação expressas em desocupação das pessoas para a demolição de prédios e a realização de outras ações, como a repressão de ambulantes informais e o recolhimento da população em situação de rua, dependeram de medidas coercitivas e violentas pela Secretaria de Ordem Pública. Em 2009, no site da prefeitura, foi anunciado que a Operação Choque de Ordem havia sido instituída para combater a “desordem urbana”, vista como a “grande catalisador[a] da sensação de insegurança pública e a geradora das condições propiciadoras a práticas de crimes, de forma geral” (PREFEITURA RIO, 2009). Em 2011, a prefeitura iniciou a implementação do projeto de Unidades de Ordem Pública (UOPs), tendo uma unidade instalada no Porto Maravilha (PREFEITURA RIO, 2011). Em 2012, o secretário de Ordem Pública, Alex Costa, chegou a afirmar que a UOP na Zona Portuária era uma etapa importante de revitalização (BORGES, 2012). Tratava-se, de assim, de ações que apelavam para a higienização estética das ruas, dentro de uma dinâmica que articulava a ordenação do espaço para reprimir e recolher pessoas consideradas indesejáveis.

Estes processos discursivos e materiais estruturam a exclusão de corpos negros no desenvolvimento, visto que os consideram como uma ameaça, ao passo que produziu e circulou uma desumanização racializada mediante noções de “sujo”, “perigoso” ou “desordeiro”. O significado de “desordem”, por sua vez, foi atrelado e direcionado contra a sociabilidade cotidiana local e pública, sujeita a ordenação coercitiva e violenta. Por efeito, a revitalização

e a recuperação foram ideias que justificaram as intervenções sobre um suposto “vazio” a ser civilizado e ocupado, em prol do desenvolvimento.

James C. Scott (1998), em seu estudo sobre a cidade de Brasília, assinala que a capital brasileira foi projetada para ser um centro que mudaria a vida, os hábitos, a organização social, o lazer e o trabalho das pessoas que ali viviam. Para isso, sua estrutura arquitetônica forjou uma simplificação funcional cuja lógica tinha em mira o controle de lugares de sociabilidade. Por exemplo, o agrupamento de prédios de apartamentos em superquadras era uma forma de dispersão e segregação funcional para banir as favelas, a poluição, o engarrafamento e a criminalidade. Scott (1998) aponta, ainda, que tais simplificações planejadas na arquitetura da cidade se repetiam e uniformizavam para criar uma “estética da ordem” (p. 133, tradução minha).

No presente caso de estudo, com a desocupação das áreas, foi realizada, por exemplo, a demolição do Elevado da Perimetral (entre 2013-2014), tendo seu espaço transformado no Boulevard Olímpico (inaugurado em 2016), o qual integrou a Praça Mauá com a Rodoviária e a Praça XV, via Orla Conde, a circulação do VLT e sua integração com o metrô etc. Assim, a nova malha viária e de infraestrutura de serviços visou facilitar a atração de novos mercados, de outras paisagens urbanas, e a inserção de classes mais abastadas. Outro exemplo é o programa labGov.Rio. Anunciado em 2019 pelo prefeito Marcelo Crivella, o programa ambicionava criar “o maior centro de inovação da América Latina, no Porto Maravilha” (PORTO MARAVILHA, 2019), a partir da construção de um galpão de 2,8 mil metros quadrados, no Santo Cristo, para receber até 144 startups, empresas que criam soluções em diversos segmentos da economia. Com o seu lançamento, o espaço, após a sua ordenação, foi captado para aderir à lógica do capital.

Por outro lado, a remoção de pessoas pobres e negras de localidades tidas como históricas e culturais constitui prática de higienização no sentido de afastá-las da vista de turistas e estrangeiros e deslocá-las para regiões de segregação cada vez mais distantes do centro. Trata-se de um processo de racialização historicamente pragmático, como visto nas seções anteriores.

Ademais, em 2012, parte de casas no Morro da Providência também foi objeto de remoção e a Praça Américo Brum, considerada a principal praça pública por promover a sociabilidade da comunidade, foi demolida para a construção de um teleférico com o objetivo de alavancar o turismo (NELSON, 2019).

Segundo Katharyne Mitchell (2013), a parceria “entre os desejos do Estado e a lógica do mercado” se dá com o apagamento de “monumentos divisores e ‘problemáticos’ e suas memórias associadas, e/ou na produção de novos” (p. 449, tradução minha). Neste sentido, a transformação da zona portuária carioca por meio da produção de novos espaços ligados ao embelezamento, ao progresso e ao moderno, como os citados VLT, Teleférico e Boulevard Olímpico, a roda-gigante em frente ao Morro da Providência, o Museu do Amanhã etc., perfaz aparatos higienizadores e locais monumentais constituídos a partir de práticas de racialização que, de um lado, apelam para um modelo de modernidade que não referencia as tradições do passado (SCOTT, 1988) – tal como a cidade de Brasília, e, de outro, promovem, seletivamente, um esquecimento organizado dos fragmentos históricos e culturais existentes na Pequena África – que, por excelência, é uma região de qualidade “monumental” –, densamente habitada por sujeitos negros. Isso ocorre, porque, para Mitchell (2013), o Estado e o mercado agem baseados na produção de novos marcos e monumentos que atendem à indústria lucrativa, a fim de controlar a formação e a transformação da memória coletiva – como ocultar a presença histórica de populações negras na região portuária carioca e o papel do porto no sistema colonial e escravagista etc.

Aliás, quem já teve a oportunidade de conhecer o Museu do Amanhã notará uma estética arquitetônica toda branca e de piso frio, que higieniza e homogeneiza todo o espaço para um consumo cultural. O Museu, um referente que abre caminhos para o futuro, foi concebido em conjunto com a Fundação Roberto Marinho, instituição ligada ao Grupo Globo, o Banco Santander como patrocinador master, além de mantenedores e de uma ampla rede de patrocinadores, como Shell Brasil, IBM, Americanas, Engie e B3

(MUSEU DO AMANHÃ, s/d). Mas o empreendimento também contou com investimentos públicos – R\$112,3 milhões que seriam destinados, originalmente, às obras em favelas, como o Morro do Pinto, foram redirecionados pela administração do prefeito Eduardo Paes (2010-2016) para a construção do Museu. Já sob o governo do prefeito Marcello Crivella (2017-2020), “75% dos recursos totais investidos em cultura na região foram destinados somente a duas iniciativas focadas no turismo, o Museu do Amanhã e o Museu de Arte do Rio, que, combinados, custaram R\$ 686 milhões aos cofres públicos” (NELSON, 2019). Deste modo, como uma peça-chave central do projeto de revitalização urbana do Porto Maravilha, o Museu do Amanhã fixa geograficamente uma posição “palatável” que ressignifica a espacialidade material e simbólica do Porto, ocultando e sepultando as marcas coloniais e raciais do passado – assim como a reforma Pereira Passos, discutida anteriormente – a partir de uma arquitetura corporativa global que busca recepcionar o público por meio da indústria do turismo.

A respeito disso, Aya Nassar (2019), em um estudo sobre práticas comemorativas no Cairo, Egito, pondera que “o espaço construído, memorial ou não, é uma performance corporificada, material e espacial de uma ordem simbólica nacional” (p. 324, tradução minha). A materialidade e a textura da cidade se misturam com a constituição da identidade política, ao passo que o espaço urbano é objeto de implementação de uma ordem escorada no aparato do Estado. Portanto, os monumentos, por exemplo, são locais produtivos de fantasias nacionais, de desejos e afetos, de imaginação do cotidiano utópico e de consciência pessoal e coletiva, segundo Nassar (2019). Ao invés de destacar uma ordem simbólica nacional, considero que o Museu do Amanhã e os outros locais monumentais citados anteriormente refletem não só um desejo de progresso e desenvolvimento, mas também o produzem, tendo em vista que estes lugares criam uma nova ordem eficiente para o capital, conforme a textura da zona portuária é ressignificada material e simbolicamente. Com isso, higieniza-se, ocultando-a, qualquer presença de corpos racializados e seus modos de vida, sua cultura e sua história, de

modo sutil e não por um aparato coercitivo, como o foram as remoções, os despejos e o choque de ordem.

O modo sutil também se expressa no desamparo estatal. Por exemplo, o Instituto de Pesquisa e Memória Pretos Novos (IPN), responsável pela gestão e conservação do patrimônio material e imaterial africano e afro-brasileira, não recebe nenhum recurso do Estado para se manter, mesmo sendo reconhecido como instituição de utilidade pública. Dependendo apenas de trabalho voluntário, o IPN promove diversas ações educativas, atividades culturais e de formação e preservação do patrimônio, além de atuar como museu e centro cultural e de pesquisa. Localizado na Gamboa, na zona portuária carioca, o IPN² foi criado após, acidentalmente, uma família encontrar o sítio arqueológico Cemitério dos Pretos Novos em 2005. Outro exemplo é o Cais do Valongo, que, passados 11 anos de sua redescoberta, corre o risco de perder o título de Patrimônio Mundial da Humanidade, recebido em 2017, em virtude do descumprimento das determinações da Unesco e da ausência de planos de gestão e conservação do local pelos governos municipal, estadual e federal (BAPTISTA, 2021; LUZ, 2022).

5. Considerações finais

Este trabalho se dedicou a compreender as práticas de racialização constituídas e reproduzidas pelo Projeto Porto Maravilha como forma de promover o desenvolvimento. Argumentei que a racialização é intrínseca ao desenvolvimento e não um efeito colateral, pois historicamente ela foi conduzida de forma pragmática, ainda que o desenvolvimento tenha tido seu conteúdo e sua agenda alterados ao longo do tempo. Primeiramente, apresentei três construções discursivas do desenvolvimento: o colonial, o modernizador e o contemporâneo. Na sequência, discuti a racialização do desenvolvimento especificamente no contexto de produção e acumulação do capital na zona portuária do Rio de Janeiro.

² Mais informações em: <https://pretosnovos.com.br/museu-memorial/>.

Em um segundo eixo argumentativo, discuti o Projeto Porto Maravilha a partir de dois grupos específicos de práticas de racialização: ordenação e higienização. Conforme algumas ações adotadas para a transformação da zona portuária, como a remoção e a desocupação de populações locais – negros e pobres –, o choque de ordem, a produção de novas estruturas monumentais e o descaso estatal, aponte que o Projeto Porto Maravilha produziu, de maneira coercitiva e violenta, mas também sutil, a desumanização e o combate da vida pública autônoma da população local, negra e pobre, bem como promoveu o apagamento e o aniquilamento dos modos de vida tradicionais e culturais e da memória e história de grupos racializados.

Cumprir destacar que não considerei em minha análise a contestação e a resistência às práticas de racialização que foram empreendidas de distintas maneiras, por meio do surgimento e atuação de novas entidades e ocupações e da própria população local, do trabalho realizado pelo citado IPN, da presença marcante de artistas e obras afro-brasileiras no Museu de Arte do Rio, da participação de empreendedores negros e locais no programa labGov.RIO etc. Este aspecto ficará aberto para uma pesquisa futura sobre as dinâmicas de poder na construção de formas de resistência ante as práticas de ordenação e de higienização conduzidas pelos projetos e empreendimentos de desenvolvimento. De todo modo, espero que este trabalho possa contribuir para a compreensão dos processos de racialização intrínsecos aos projetos de desenvolvimento que visaram (e ainda continuam) impulsionar a ruptura da existência coletiva de povos e comunidades marginalizadas.

Referências

- BAPTISTA, Rodrigo. Por inação do governo, Cais do Valongo pode perder título de patrimônio mundial, alerta debate. *Senado notícias*, 22 out. 2021. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2021/10/22/por-inacao-do-governo-cais-do-valongo-pode-perder-titulo-de-patrimonio-mundial-alerta-debate>. Acesso em 29/10/2022
- BELISÁRIO, Adriano. A outra história do Porto Maravilha. *A Pública*, Especial, Olimpíadas 2016. 9 ago. 2016. Disponível em: <https://apublica.org/2016/08/a-outra-historia-do-porto-maravilha/>. Acesso em 22/10/2022.
- BORGES, Waleska. Zona Portuária ganha reforço no combate à desordem urbana. *Extra Globo, Notícias*, 26 dez. 2012. Acesso em 28/10/2022
- CLAMMER, John. *Culture, development and social theory: towards an integrated social development*. Nova York: Zed Books, 2012.
- COMITÊ POPULAR DA COPA E OLIMPÍADAS DO RIO DE JANEIRO. *Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro*, novembro de 2015. Megaeventos e violações dos Direitos Humanos no Rio de Janeiro. Disponível em: https://www.childrenwin.org/wp-content/uploads/2015/12/Dossie-Comit%C3%AA-Rio2015_low.pdf. Acesso em 29/12/2022
- FERRO, Sérgio. Concreto como arma. *TF/TK – Reading Group April 2021*, 2021, p. 1-25.
- GONÇALVES, Rafael Soares. Porto Maravilha, renovação urbana e o uso da noção de risco: uma confluência perversa no Morro da Providência. *Libertas: R. Fac. Serv. Soc.*, v. 13, n. 2, jul./dez. 2013, p. 175-207.
- GONÇALVES, Guilherme Leite; COSTA, Sérgio. *Um porto no capitalismo global*. São Paulo: Boitempo, 2020.
- HONORATO, Claudio de Paula. *Valongo: O mercado de escravos do Rio de Janeiro, 1758 a 1831*. Dissertação de Mestrado em História – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Departamento de História, Rio de Janeiro, 2008.
- IPHAN (a). *Cais do Valongo (RJ)*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/818/>. Acesso em 25/10/2022
- IPHAN (b). *Cais do Valongo – Rio de Janeiro (RJ)*. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/1605/>. Acesso em 25/10/2022
- LI, Tania Murray. To make live or let die? Rural dispossession and the protection of surplus populations, *Antipode*, vol. 41, n. S1, 2009, p. 66-93.
- LUZ, Solimar. Cais do Valongo corre risco de perder título de patrimônio da Unesco. *Agência Brasil*, Rio de Janeiro, 11 maio 2022. Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/radioagencia-nacional/cultura/audio/2022-05/cais-do-valongo-corre-risco-de-perder-titulo-de-patrimonio-da-unesco#:~:text=Atualizado%20no%20dia%2017%20de.%C3%ADtulo%20de%20Patrim%C3%B4nio%20da%20Humanidade>. Acesso em 29/10/2022
- MBEMBE, Achille. *Crítica da razão negra*. Tradução de Sebastião Nascimento. Lisboa: Antígona, 2014.
- MITCHELL, Katharine. Monuments, memorials, and the politics of memory, *Urban Geography*, vol. 24, n. 5, p. 442-459, 2013. Disponível em: <https://doi.org/10.2747/0272-3638.24.5.442>. Acesso em 28/12/2022
- MUSEU DO AMANHÃ. *Sobre o Museu*. Disponível em: <https://museudoamanha.org.br/pt-br/sobre-o-museu>. Acesso em 28/10/2022
- NASCIMENTO, Gabriel. *Racismo linguístico: os subterrâneos da linguagem e do racismo*. Belo Horizonte: Letramento, 2019.
- NASSAR, Aya. Staging the State: Commemoration, Urban Space and the National Symbolic Order in 1970s Cairo, *Middle East Critique*, vol. 28, n. 3, p. 321-339, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/19436149.2019.1633747>. Acesso em 28/12/2022

NELSON, Tara. 'Porto Maravilha', o maior projeto de revitalização urbana do Rio, 10 anos depois. *RIOONWATCH*, 23/12/2019. Disponível em: <https://rioonwatch.org.br/?p=44800>. Acesso em 28/10/2022

OBSERVATÓRIO SEBRAE. O Porto Maravilha e os desafios da reintegração econômica da região na dinâmica da cidade. *Boletim Semestral*, n. 3, jul. 2013, Rio de Janeiro: Sebrae, 2013. Disponível em: https://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Sebrae%20de%20A%20a%20Z/Sebrae_CE_julho2013_OPortoMaravilha.pdf. Acesso em 29/12/2022

PAES, Eduardo. De volta ao centro. Editorial. In: *Revista Porto Maravilha*, vol. 18, maio 2015, p. 2. Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/revista/cod/19>. Acesso em 28/10/2022

PESSÔA, José. Cais da Imperatriz e Praça Municipal: análise de um espaço público do neoclássico carioca. *Estudos de cultura material*, vol. 30, 2022, p. 1-27. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/1982-02672021v30e1>. Acesso em 23/12/2022

PORTO MARAVILHA. *Porto Maravilha*. Disponível em: <http://portomaravilha.com.br/portomaravilha>. Acesso em 22/10/2022

PORTO MARAVILHA. LabGov.RIO: *Crivella lança projeto do maior centro de inovação da América Latina*. 7 out. 2019. Obras, Social, Cultural. Disponível em: <https://portomaravilha.com.br/noticiasdetalhe/5029-labgov-rio:-crivella-lanca-projeto-do-maior-centro-de-inovacao-da-america-latina->. Acesso em 29/01/2023

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Secretaria Extraordinária de Desenvolvimento. Favelas na cidade do Rio de Janeiro: o quadro populacional com base no Censo 2010. *Coleção estudos cariocas*, n. 20120501, maio, 2012.

PREFEITURA RIO. *Choque de ordem*. Notícia, 16 set. 2009. Disponível em: <http://www.rio.rj.gov.br/web/guest/exibeconteudo?article-id=87137>. Acesso em 28/10/2022

PREFEITURA RIO. *Unidades de Ordem Pública*. Disponível em: http://www.rio.rj.gov.br/web/gmrrio/unidades-de-ordem-publica?_49_struts_action=%2Fmy_places%2Fview&_49_groupId=91374&_49_privateLayout=false”http://www.rio.rj.gov.br/web/gmrrio/unidades-de-ordem-publica?_49_struts_action=%2Fmy_places%2Fview&_49_groupId=91374&_49_privateLayout=false. Acesso em 28/10/2022

REYES-CARRANZA, Mariana, “Black place-making and epistemic decolonisation in Brazil: Rio de Janeiro’s Pequena África”, *Third World Thematics: A TWQ Journal*, 2022, p. 1-17, Disponível em: <https://doi.org/10.1080/23802014.2022.2106034>. Acesso em 28/12/2022

RIO MEMÓRIAS. *Cemitério dos Pretos Novos*. Disponível em: <https://riomemorias.com.br/memoria/cemiterio-dos-pretos-novos/>. Acesso em 29/10/2022

SANYAL, Kalyan. *Rethinking capitalist development: primitive accumulations, governmentality, and post-colonial capitalism*. New Delhi and Abingdon: Routledge, 2007.

SCOTT, James C. *Seeing like a state: how certain schemes to improve the human condition have failed*. New Haven, Connecticut: Yale Agrarian Studies Series, Yale University Press, 1998.

SEABROKE, Leonard; WIGAN, Duncan. The governance of global wealth chains. *Review of International Political Economy*, vol. 24, n. 1, p. 1-29, 2017. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/09692290.2016.1268189>. Acesso em 23/12/2022

SLAVE VOYAGES. *Estimativas - Tráfico Transatlântico de Escravos*. Disponível em: <https://www.slavevoyages.org/assessment/estimates>. Acesso em 23/10/2022

WILSON, Kalpana. Re-centring 'Race' in Development: Population Policies and Global Capital Accumulation in the Era of the SDGs, *Globalizations*, vol. 14, n. 3, 2017, p. 432-449.

ZIAI, Aram. Development discourse and its critics. An introduction to post-development. In: ZIAI, Aram (ed.). *Exploring Post-development: Theory and practice, problems and perspectives*, New York: Routledge, 2007, p. 3-17.