

**A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES COMERCIAIS  
NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS:  
O CASO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA - RIO DE JANEIRO**

**MARIANA DIAS VIEIRA**  
PROARQ / FAU / UFRJ

# **A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES COMERCIAIS NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS: O CASO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA - RIO DE JANEIRO**

Mariana Dias Vieira

Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Arquitetura, área de concentração em Teoria e Projeto.

Orientadoras:

Vera Regina Tângari

Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Rio de Janeiro

Dezembro de 2008

# **A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES COMERCIAIS NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS: O CASO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA - RIO DE JANEIRO**

Mariana Dias Vieira

Vera Regina Tângari

Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Arquitetura, área de concentração em Teoria e Projeto.

Aprovada por:

---

Presidente, Prof. Vera Regina Tângari  
ProArq/FAU-UFRJ (orientadora)

---

Prof. Cristiane Rose de Siqueira Duarte  
ProArq/FAU-UFRJ (orientadora)

---

Prof. Paulo Afonso Rheingantz  
ProArq/FAU-UFRJ

---

Prof. Giselle Arteiro Nielsen Azevedo  
ProArq/FAU-UFRJ

---

Prof. Lucia Maria Sá Antunes Costa  
PROURB- FAU-UFRJ

---

Prof. Jonathas Magalhães Pereira da Silva  
FAU/UAM-SP

Rio de Janeiro

Dezembro de 2008

Vieira, Mariana Dias,  
V658 A Influência das atividades comerciais no sistema de espaços livres urbanos:  
O caso da centralidade de Madureira - RJ/ Mariana Dias Vieira. - Rio de Janeiro: UFRJ /  
FAU, 2008.  
xi, 210 f.: il.; 30 cm.  
Orientadoras: Vera Regina Tângari e Cristiane Rose de Siqueira Duarte.  
Tese (doutorado) – UFRJ / PROARQ / Programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura, 2008.  
Referências bibliográficas: f. 194-202.  
1. Urbanismo – Rio de Janeiro (RJ). 2. Espaços livres. 3. Comércio – Ativi-  
dades. I. Tângari, Vera Regina. II. Duarte, Cristiane Rose de Siqueira. III. Universidade  
Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-  
Graduação em Arquitetura. IV. Título.

CDD 711.4098153

# RESUMO

## **A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES COMERCIAIS NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS: O CASO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA - RIO DE JANEIRO**

Mariana Dias Vieira

Vera Regina Tângari

Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Resumo da Tese de Doutorado submetida ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal do Rio de Janeiro - UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Doutor em Ciências em Arquitetura.

Este trabalho se insere na discussão da relação entre as atividades comerciais e o sistema de espaços livres urbanos, utilizando a cidade do Rio de Janeiro como recorte territorial para essa análise. A pesquisa estabelece um corpo teórico e analítico que auxilia a compreensão do papel exercido pelo comércio na estruturação desse sistema e na análise dos atributos imbricados na lógica da ocupação de seus eixos comerciais. Para tanto, a pesquisa buscou estudar a evolução das atividades comerciais no meio urbano, conceituar a composição do sistema de espaços livres urbanos, de forma geral, e analisar, mais especificamente, a influência do comércio na formação dos espaços livres do bairro de Madureira, localizado na Zona Norte do Rio de Janeiro. Nesta aplicação foram focalizados os atributos que conferem o caráter de centralidade e de irradiação desses bairros no sistema urbano e o rebatimento da articulação entre a esfera pública e a esfera privada, gerada pelas relações socioespaciais desenvolvidas nas atividades comerciais de varejo.

Palavras-chaves: centralidade urbana, espaços livres, atividades comerciais.

# ABSTRACT

## **A INFLUÊNCIA DAS ATIVIDADES COMERCIAIS NO SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS: O CASO DA CENTRALIDADE DE MADUREIRA - RIO DE JANEIRO**

Mariana Dias Vieira

Vera Regina Tângari

Cristiane Rose de Siqueira Duarte

Abstract of Doctorate Thesis submitted to the Post Graduate Program in Architecture and Urbanism, Federal University of Rio de Janeiro – UFRJ, as part of the requirements to obtain the title of Doctor on Architectural Sciences.

This work aims to discuss the relation between commercial activities and open spaces system in the city of Rio de Janeiro. It establishes a theoretical and analytical body in order to enlighten the comprehension of the role that commerce plays on open spaces system as well as in the analysis of the embedded characteristics in the occupational logic of the spatial axis of commerce. This research has analyzed the evolution of the commercial activities in the urban area, and conceived the composition of open spaces. The commercial influences in the distribution of public spaces in Rio de Janeiro, was analysed within the neighbourhood of Madureira, in the North Zone of the city. In this approach were highlighted the aspects of centrality and the irradiation of these neighbourhood in the urban system and the pressing articulation between public and private espheres.

Key words: urban centrality, open spaces, commercial activities.

## AGRADECIMENTOS

Primeira e infinitamente, agradeço a Deus que faz tudo ser possível. Aos meus pais, Gilca e Sebastião, pela presença constante, pelo amor incondicional, e por tudo o mais que não cabe em palavras.

Agradeço às orientadoras VeraTângari e Cristiane Rose pela colaboração e apoio em todas as escolhas que o processo da pesquisa me obrigou a fazer. Ao professor Paulo Afonso Rheingantz, pela acolhida no ProArq desde o meu ingresso no programa. Agradeço a também ao Grupo de Pesquisas sobre o Sistema de Espaços Livres do Rio de Janeiro – SEL-RJ, pelas discussões e contribuições sobre o tema. A Maria da Guia, em nome de quem agradeço a todos que fazem o ProArq, pela forma carinhosa com que sempre tratou as questões de ordem formal. Agradeço o apoio recebido da FAPERJ, Fundação de Apoio à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro, que viabilizou essa pesquisa.

Meus sinceros agradecimentos aos arquitetos Demetre Anastasakis, Valéria Hazan, Alder Catunda, João Calafate e Gustavo Cotrim que forneceram um material precioso para análise e ilustração de várias centralidades estudadas, ainda que nem todas componham essa versão final. Aos funcionários da Prefeitura do Rio de Janeiro através das Secretarias de Urbanismo, Secretaria de Transportes, Secretaria da Fazenda e do Instituto Pereira Passos, assim como à Secretaria Estadual da Fazenda. Agradeço também aos dirigentes das Associações Comerciais da Tijuca, Madureira e Copacabana pelas informações cedidas.

De forma muito especial, agradeço a minha querida irmã Flaviana que acompanhou de muito perto esta pesquisa e que, além de ser parte desse trabalho, é parte de mim também.

As minhas outras queridas irmãs, Giuliana e Adriana, que se esforçaram pra me fazer ver a vida com novos olhos em meio a tanto trabalho, muito obrigada de coração! A Laís e Arthur, pela impagável alegria do compartilhar das descobertas. Agradeço imensamente a Patrick Raynaud que, da forma mais delicada, colaborou incansavelmente na elaboração do material gráfico do quarto capítulo.

A Fabiana Izaga, pelas primeiras discussões e os inúmeros cafés temáticos que se sucederam; a Helia Nacif que me fez ter uma nova visão do trabalho, quando ele já chegava ao fim; as amigas Margareth Salles, Aline Pereira, Joyce Martins, Carolina Ferreira, Andréa Rego e Paula Uglione que acompanharam, cada uma ao seu modo, alguma parte desse processo, meu muito obrigada para sempre!

De forma muito especial, agradeço de coração a Guilherme Strunck, que além de ter colaborado na produção de várias imagens, caminhou junto tanto tempo me ajudando a vencer cada etapa dessa conquista.



A painho e mainha,  
sublime alegria de tê-los sempre tão felizes e tão perto.



# SUMÁRIO

<b>RESUMO / ABSTRACT</b>	v
<b>INTRODUÇÃO</b>	01
<b>I – A CIDADE E O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS</b>	18
<b>1.1. O sistema de espaços livres públicos, a expansão urbana e a definição de centralidades no século XX</b>	19
1.1.1 O espaço como organização social	20
1.1.2 O enfoque sistêmico	38
1.1.3 A formação de centralidades	45
<b>1.2. Tipos de espaços livres urbanos</b>	52
1.2.1. O conceito dos espaços livres urbanos e a constituição das esferas pública e privada no Brasil	55
<b>1.3. Tipos e características de espaços comerciais e seu rebatimento na esfera pública</b>	67
1.3.1. A dinâmica do comércio urbano de centro varejista	70
<b>II - QUESTÕES METODOLÓGICAS: PERCEBENDO A CIDADE EM DUAS ESCALAS</b>	95
2.1. Localizando a pesquisa	96
2.2. Os métodos, táticas e estratégias de investigação	100
<b>III - O COMÉRCIO, OS TRANSPORTES E OS ESPAÇOS LIVRES NA ESCALA METROPOLITANA.</b>	104
<b>3.1. O papel do comércio na construção das cidades</b>	105
3.1.1. A cidade dispersa e as novas formas de consumo	109
3.1.2. O processo de constituição do modelo metropolitano	116

<b>3.2. A constituição territorial do Rio de Janeiro como resultante de processos sócio-econômicos e físico-espaciais</b>	120
3.2.1. O papel das atividades econômicas	120
3.2.2. A subdivisão territorial	125
3.2.3. O papel da legislação urbanística na definição dos centros e sub-centros comerciais	128
3.2.4.. As centralidades comerciais do Rio de Janeiro e seu rebatimento sobre o sistema de espaços livres públicos	135
<b>IV - O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES E AS ATIVIDADES COMERCIAIS EM MADUREIRA</b>	139
<b>4.1. O sistema de espaços livres do Rio de Janeiro e os Projeto Rio Cidade implantado</b>	140
<b>4.2. Análise da interface comércio e espaços livres na centralidade de Madureira.</b>	149
4.2.1. O contexto urbano	150
4.2.2. O suporte físico	155
4.2.3. O perfil funcional	164
4.2.4. Acessibilidade	171
4.2.5. Categorias do sistema de espaços livres existente	174
<b>CONCLUSÕES</b>	184
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>	194
<b>ANEXOS</b>	203

# FONTES TABELAS

## CAPÍTULO 1

**Tabela 1:** Classificação dos Espaços Livres Públicos segundo Carr *et al.* (1992).

Fonte: Tabela produzida pela autora, de acordo com informações coletadas em: Carr *et al.*, 1992.

**Tabela 2:** Características do Comércio Tradicional e Moderno.

Fonte: FERNANDES, José Alberto Rio (coord.). *Comércio Tradicional em Contexto Urbano. Dinâmicas de Modernização e Políticas Públicas. Relatório final 109. Observatório do Comércio. Gabinete de Estudos para o Desenvolvimento e Ordenamento do Território. Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000.*

**Tabela 3:** Classificação dos centros comerciais em 5 tempos.

Fonte: Tabela organizada pela autora, mediante citações de Careil (1967 *apud* VARGAS, 1992) e inclusão das últimas décadas pela autora.

## Capítulo 4

**Tabela 4:** Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência no município do Rio de Janeiro, por Áreas de Planejamento. Fonte: Secretaria de Meio Ambiente – SMAC Fundação Parques e Jardins – FPJ, Rio de Janeiro, 2007.

**Tabela 5:** Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência nas Áreas de Planejamento 1 – AP1. Fonte: Secretaria de Meio Ambiente – SMAC Fundação Parques e Jardins – FPJ, Rio de Janeiro, 2007.

**Tabela 6:** Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência nas Áreas de Planejamento 2 – AP2.

Fonte: Secretaria de Meio Ambiente – SMAC Fundação Parques e Jardins – FPJ, Rio de Janeiro, 2007.

**Tabela 7:** Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência nas Áreas de Planejamento 3 – AP3.

Fonte: Secretaria de Meio Ambiente – SMAC Fundação Parques e Jardins – FPJ, Rio de Janeiro, 2007.

**Tabela 8:** Rio Cidade - 1ª Fase (1994-1996).

Fonte: O Urbanismo de Volta às Ruas - Prefeitura do Rio de Janeiro/MAUAD - Consultoria, 1996, *apud* Bahia, 2000)

**Tabela 9:** Rio Cidade - 2ª Fase (1998-2003).

Fonte: Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro (1998)

**Tabela 10:** Região Administrativa Madureira – Número de estabelecimentos por porte e setor, 2005. Fonte: Os dados da tabela, montadas pelo SEBRAE-RJ, foram extraídos da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego, um questionário anual, preenchido obrigatoriamente por todas as firmas registradas no país.

**Tabela 11:** Número de domicílios urbanos / classes econômicas da região administrativa de Madureira. Fonte: TARGET. Brasil em Foco 2007.

# **INTRODUÇÃO**

## PREMISSAS INICIAIS

A compreensão de que o espaço urbano é mais que um aglomerado de características biofísicas sobre as quais incidem as determinações legais e políticas que estruturam a utilização do solo foi o ponto de partida para investigar como as funções urbanas, mais especificamente as atividades comerciais<sup>1</sup>, se relacionam às novas formas de apropriação e de estruturação do espaço urbano, como também ao grau de transformação da paisagem das cidades. Nesse universo, destacamos como objeto de estudo a relação entre a atividade comercial e os espaços livres de edificação por entender que esses, quando na esfera pública, constituem uma chave de entendimento.

Nesse universo, destacamos como objeto de estudo a relação entre a atividade comercial e os espaços livres de edificação por entender que esses, quando na esfera pública, constituem uma chave de entendimento. Entendemos que a história das atividades comerciais urbanas se confunde com a própria história da evolução urbana das cidades, por acompanharem, de forma geral, os seus processos de crescimento. No entanto, focalizamos aqui as modificações mais recentes ocorridas a partir do final do século XIX que modificam tanto a atividade comercial quanto as formas arquitetônicas e urbanísticas das cidades.

Considerando que as cidades estão estruturadas a partir de suas redes de acessibilidade e mobilidade, de seu suporte físico e ambiental e das atividades sociais e econômicas que se desenvolvem nesse meio, compreendemos que a forma da cidade está totalmente vinculada às funções que ela desempenha. Quando nos referimos ao conceito de acessibilidade e do processo de formação das suas redes, estamos falando de macro-acessibilidade (Bourdin, 2007), que se coloca cada vez mais não apenas como um meio para se chegar a algum lugar, mas como valor de troca, imbricado totalmente na lógica do espaço como consumo.

Com base nessa premissa, essa tese se propõe a estudar uma dessas funções urbanas, mais especificamente o comércio de varejo, mais especificamente o comércio de varejo, destacando a influência dessa atividade no sistema de espaços

---

<sup>1</sup> Entendemos que a história das atividades comerciais urbanas se confunde com a própria história da evolução urbana das cidades, por acompanharem, de forma geral, os seus processos de crescimento. No entanto, focalizamos aqui as modificações mais recentes ocorridas a partir do final do século XIX que modificam tanto a atividade comercial quanto as formas arquitetônicas e urbanísticas das cidades.

livres de edificação de caráter público, conduzindo, desta forma, a uma análise dos elementos de suporte físico e das redes de acessibilidade e mobilidade viária que se estruturam a partir das atividades comerciais.

Para tanto, a pesquisa partiu da compreensão dos processos de expansão urbana, principalmente nas grandes cidades, e o papel da articulação entre seus espaços livres<sup>2</sup> e construídos para formação das novas centralidades que estão associadas de forma geral, a atividade comercial. O entendimento da dinâmica urbana de áreas da cidade ocupadas pelo comércio de varejo incluiu também a compreensão da estruturação dos setores residenciais que orbitam no entorno dessas áreas e do funcionamento dos corredores viários que atuam na organização espacial das atividades comerciais e do sistema de espaços livres.

O trabalho propôs uma nova forma de análise da estrutura urbana ao buscar entender os processos que ocorrem na formação das centralidades comerciais. Para compreensão desse processo, o sistema de espaços livres públicos é nosso condutor, pois foi o elemento-chave dessa compreensão.

A compreensão da cidade como uma rede complexa de fluxos e de pessoas e de mercadorias e como resultado da simultaneidade dos vários subsistemas superpostos nos conduziu a eleger, como construção teórica de análise, os espaços de comércio como nós dessa rede, e como um subsistema que interfaceia com os diversos subsistemas de espaços livres nos levando a duas escalas de análise: a inter-relação entre as centralidades comerciais e espaços livres em uma escala territorial e a dinâmica específica de cada bairro e de cada quadra, na escala local.

Como fundamento teórico, desenvolvemos o estudo de alguns temas que nos serviram de suporte para a análise empírica, tais como: (i) as categorias de espaços comerciais; (ii) a relação entre esfera pública e privada, em meio urbano; (iii) a estruturação das redes de acessibilidade, e (iv) a formação das centralidades urbanas.

Como argumento inicial, apoiamo-nos no pensamento de Vargas (1992), segundo o qual do ponto de vista da evolução urbana a relação entre o sistema de espaços livres urbanos e as atividades comerciais esteve sempre associada aos processos de

---

<sup>2</sup> Utilizaremos a definição de 'Espaços Livres' proposta por Miranda Magnoli (1982) espaço não ocupado, ou seja, aquele que é livre de edificação. Portanto, ao longo do trabalho, todas as vezes que nos referirmos ao 'Sistema de Espaços Livres' ou apenas aos 'Espaços Livres', estaremos nos referindo aos espaços livres de edificação.

ocupação das cidades e, conseqüentemente, aos processos de segregação espacial observados nas grandes metrópoles. As alterações na demanda de espaços para atividades ao ar livre, como, por exemplo, para convivência, recreação e atividades esportivas, acompanharam, entre outras modificações, o surgimento de novos hábitos de moradia, lazer e diferentes formas de consumo, delineando novos usos e novas demandas para os espaços livres.

A pesquisa apoiou-se também no ponto de vista, defendido por diversos autores (Salgueiro, 1996; Montessoro, 2006, entre outros), segundo o qual o comércio estabelece uma influência direta na construção das paisagens urbanas que, por sua vez, estão conectadas com as questões históricas<sup>3</sup> e socioculturais envolvidas nessa relação.

Inicialmente faz-se importante distinguir entre distribuição e comércio. O comércio é uma fase intermediária entre a de produção de bens ou serviços e a de seu consumo e utilização, tendo por função levar/disponibilizar as mercadorias até os consumidores. Distinguem-se, no geral, dois tipos de comércio, que correspondem a duas etapas no circuito de comercialização de produtos: o comércio atacado e o comércio de varejo. “(...) *Embora exista uma forte tendência para a concentração dos varejistas em pontos centrais à sua clientela, desde sempre com a reunião dos mercadores em mercados e feiras (...) a uma certa escala de análise, o comércio varejista apresenta um padrão espacial relativamente disperso, por acompanhar as áreas de concentração de consumidores, e é a função em que vulgarmente se pensa quando se fala em comércio. (...) Circuito de distribuição é o conjunto de agentes econômicos utilizado por um produtor para levar os seus produtos até os consumidores e podem ser classificados em três tipos: Circuito de distribuição direto ou venda direta; circuito de distribuição curto ou circuito de distribuição integrado*”. (SALGUEIRO, 1996:01).

Nesse contexto, a cidade do Rio de Janeiro se apresenta como um estudo de caso apropriado. Do ponto de vista territorial, destaca-se sua localização estratégica, e sua importância como capital do estado do Rio de Janeiro e município polarizador da Região Metropolitana, composta por 17 municípios. Do ponto de vista intra-urbano,

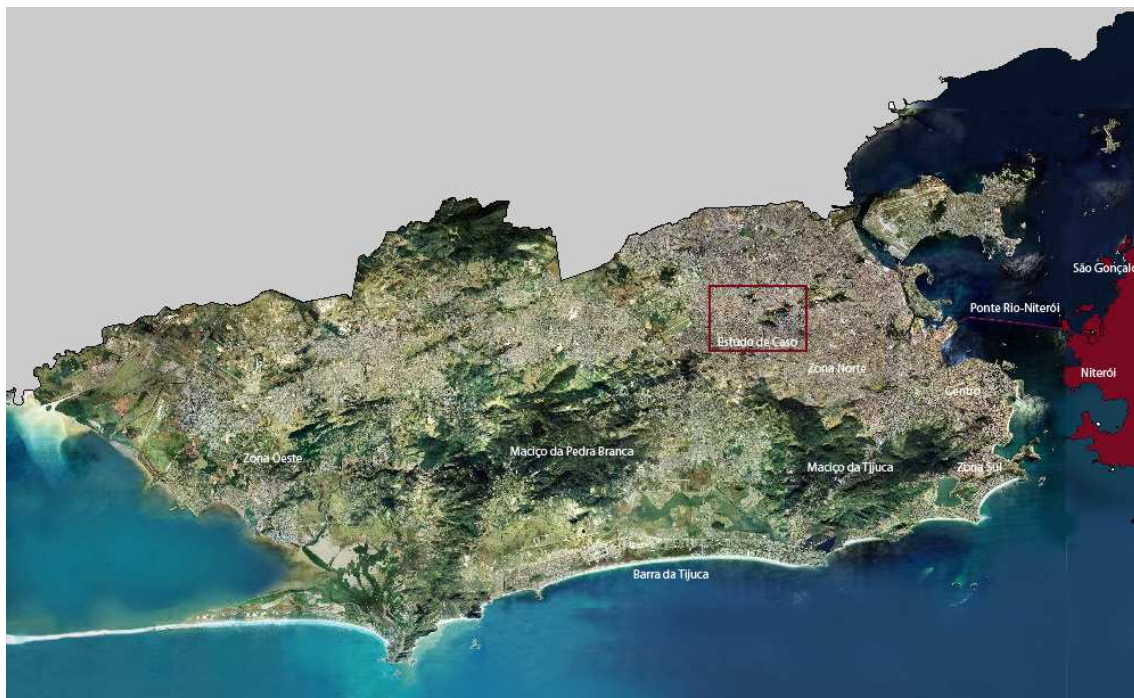
---

<sup>3</sup> É notória a definitiva inclusão do tempo, por parte da ciência geográfica, como elemento importante na análise das formações urbanas. Nessa perspectiva, a cidade passou a ser considerada não apenas uma simples forma, mas, principalmente, uma forma-conteúdo, assim, como também, a história tornou-se indispensável para a compreensão dos processos responsáveis pela configuração do espaço urbano. (TRINDADE JR., 2004:241 *op cit* MONTESSORO, 2006:57).

apresenta-se como uma metrópole policentrada, com vários centros comerciais que dividem a importância com o centro tradicional da cidade.



**Figura 1:** Localização do Rio de Janeiro no mapa da América Latina  
**Fonte:** Imagem editada a partir do Atlas Escolar Digital produzido pelo Instituto de Geografia e Estatística.  
[http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/atlasescolar/mapas\\_brasil.shtm](http://www.ibge.gov.br/ibgeteen/atlasescolar/mapas_brasil.shtm)



**Figura 2:** Localização do estudo de caso no município do Rio de Janeiro. Edição da ortofoto.  
**Fonte:** Ortofoto: Armazém de Dados do Instituto Pereira Passos.

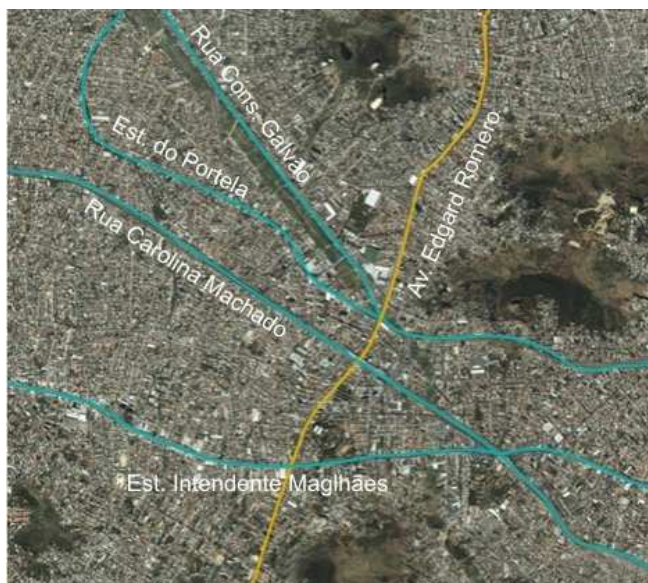




**Figura 3:** Localização do estudo de caso no município do Rio de Janeiro, os principais corredores viários e ferroviários, bairros contíguos e composição da Região Metropolitana.

**Fonte:** Edição da autora sobre mapa da Região metropolitana. Anuário Estatístico do Rio de Janeiro.

Aprofundando a escala de análise local, e considerando que o comércio se desenvolve mais frequentemente organizado em estruturas lineares, através da tipologia rua-corredor, a pesquisa investigou os principais corredores urbanos de Madureira (conexões), e os espaços livres (nós) conectados a esses corredores, buscando compreender suas diferentes formas de organização e graus de influência na estrutura urbana como um todo. Nesse sentido, destacamos as ruas Ministro Edgar Romero, Estrada do Portela, Conselheiro Galvão, Carolina Machado e Intendente Magalhães, indicadas na figura 4.



**Figura 4:** Madureira. Principais eixos no bairro de Madureira.  
**Fonte:** Edição foto aérea digital – Google Earth.

Para compreensão da interface entre o sistema de espaços livres urbanos e a atividade de comércio, assim como dos fatores que originaram diferenças e particularidades regionais<sup>4</sup>, analisaremos: No capítulo 1, a conceituação sobre a cidade e o sistema de espaços livres urbanos; no capítulo 2, a defesa da visão interescalar; no capítulo 3, o papel do comércio e dos transportes na configuração da estrutura urbana e na definição das centralidades; no capítulo 4, as singularidades dos ambientes comerciais urbanos escolhidos para análise.

## Hipótese

Partindo das premissas expostas anteriormente e na construção dos argumentos aqui defendidos, consideramos que o sistema de espaços livres urbanos responde a processos e dinâmicas das práticas cotidianas e que sua evolução pauta-se nas transformações construídas culturalmente. A necessidade de compreender a cidade difusa, fragmentada e polinuclear, envolve o entendimento de uma escala territorial que compreende as manchas urbanas resultantes dos processos de crescimento característicos das metrópoles contemporâneas, ao mesmo tempo em que envolve o

---

<sup>4</sup> “O conceito de região é extremamente variável e central no urbanismo. Descreve uma área cujos limites e fronteiras não coincidem muitas vezes com as demarcações jurídicas e administrativas. Um projeto regional pode ter como referência um perfil sócio-econômico. Por outro lado, a demarcação de uma região para projetos pautados por questões ambientais tem nos elementos naturais suas principais referências” (MEYER, 2006:41).

estudo das particularidades físico-espaciais e funcionais associadas tanto às grandes dimensões territoriais quanto às características próprias à escala do bairro.

Por acompanhar o processo de crescimento da maioria das cidades, o comércio impactou de forma significativa o ambiente urbano<sup>5</sup> por onde se instalou. De forma mais específica, a partir da segunda metade do século XX, o impacto causado pela presença das atividades comerciais no meio urbano se caracterizou pelas modificações observadas nas relações *público-privadas*<sup>6</sup> resultantes das alterações dos hábitos de consumo, onde se incluem as atividades de compras e de lazer, que passaram a ser desenvolvidas sob a mesma lógica. Nesse contexto, o sistema de espaços livres, que funciona no limite das esferas público-privada, alterou-se a partir das novas demandas das atividades comerciais (formais e informais) que condicionam novas formas de utilização tanto do espaço livre quanto do espaço construído.

Nossa hipótese, portanto é que o comércio influencia na construção de novas centralidades urbanas evidenciando as diferenciações no território, em seus aspectos físico-espaciais, políticos, econômicos e culturais, e modificando as relações que se estabelecem entre o espaço público e o espaço privado. A dinâmica da atividade comercial e a força do poder que a movimenta, modifica a utilização, a configuração e a estruturação do sistema de espaços livres definindo, em alguns casos, novas demandas, novos requisitos para seu desenho e configuração.

No caso do Rio de Janeiro, o bairro de Madureira se configura como um subcentro comercial de referência regional, que polariza usuários de várias partes da cidade e municípios vizinhos. Defendemos que seu sistema de espaços livres está intensamente vinculado ao sistema comercial, organizado de forma a atender à centralidade regional que caracteriza o bairro, transcendendo características mais locais, encontradas nos subcentros contíguos.

---

<sup>5</sup>(...) e, aqui, tratamos do urbano, como valor de uso que passa a ser destinado ao consumo por meio das trocas (...) que o sentido da apropriação passa pela análise das estratégias do comércio informal atrelado ao formal, que também se apropria de uma determinada área que é pública para realizar suas atividades. Como exemplo, temos os comerciantes que utilizam as calçadas para expor as mercadorias a fim de atrair o consumidor. O uso estabelece uma relação entre o espaço e os atores que fazem parte dessa paisagem contemplando as diversidades de cada função (...). (MONTESSORO, 2006:169).

<sup>6</sup> A consideração da apropriação como uma privatização do espaço público na escala do corpo dos usuários inter-relaciona as esferas do público e do privado, mas também significa uma relação interescalar porque, embora falamos que a apropriação é realizada na escala do corpo, na verdade, o usuário, a partir do seu corpo, “conquista” uma outra escala representada no espaço público do bairro, do centro da cidade ou num daqueles “pedaços” de cidade definidos pelas suas trajetórias. (SOBARZO, 2004: 151 *op cit* MONTESSORO, 2006:29).

## Justificativa

Desde a década de 1960, a produção intelectual internacional e nacional envolvida com as questões urbanas tem se dedicado ao estudo do sistema de espaços livres sob diferentes enfoques, que incluem a análise de suas formas, usos, funções, símbolos e significados, associados ou não aos parâmetros socioculturais que os envolvem (ZUCKER, 1979; CARR *et al*, 1992; MARCUS e FRANCIS, 1999; LOW, 2000 e, no Brasil, por SEGAWA, 1996; MAGNOLI, 1982; COSTA, 1993; TÂNGARI, 1996,1999; MENEH, 2002; MACEDO, 2004, entre outros).

Alguns autores (McHARG, 1969; SPIRN, 1984; HOUGH, 1995) têm direcionado suas pesquisas segundo abordagens que discutem a contribuição do sistema de espaços livres para a sustentabilidade do ambiente. Eles destacam a importância de um sistema de espaços livres que atue como diretriz do projeto urbano, garantindo, além da articulação dos espaços livres e construídos, a integridade dos processos humanos e naturais através da coesão física, ecológica, visual e social do território como um todo.

A produção científica dedicada ao estudo dessa interface comércio-espaço livre é marcada por um paradoxo. Apesar de não existirem, na literatura específica, trabalhos que abordem os espaços livres urbanos através do enfoque do comércio, sobretudo do ponto de vista das particularidades de sua estrutura biofísica, de suas diferentes formas de apropriação e das relações público-privadas que o tema envolve, são muitos os trabalhos que enfatizam o impacto causado pela presença do comércio na construção da malha urbana desde o início do processo de urbanização das cidades (VILLAÇA, 1998; VARGAS, 1992; TANGIRES, 1999; CALLABI, 2004; REIS, 2006). Contribuições sobre as mudanças de hábitos que levaram ao estabelecimento do comércio e das estruturas comerciais tais quais conhecemos hoje são encontradas nos trabalhos seminais de Lefebvre (1969, 1991) e Castells (1996) e subsidiam algumas discussões desta pesquisa.

O desenvolvimento do tema também é bastante vasto a partir de um referencial teórico que parte das discussões acerca de conceitos ligados à Geografia, mais precisamente à Geografia Urbana e à própria Geografia do Comércio<sup>7</sup>, já que trata do “consumo” imbricado na categoria de análise “espaço”, sobretudo mediante processos que

---

<sup>7</sup> Sobre os estudos do comércio na geografia, ver SALGUEIRO (1998:14-32).

engendram estrutura, forma e função articuladas aos elementos sociais que interagem no urbano (SANTOS, 1978 e 1985; CARRERAS, 1992; SALGUEIRO, 1998; BENACH, 2000; CACHINHO, 2000, 2002; CARLOS, 2004; MONTESSORO, 2006). Além dos vários enfoques listados aqui, a polissemia do termo “comércio” insere esta grande categoria em pesquisas direcionadas para as esferas econômicas, sociopolíticas, assim como nas áreas do direito civil, do direito internacional, entre outros, ampliando assim a abrangência do grande tema.

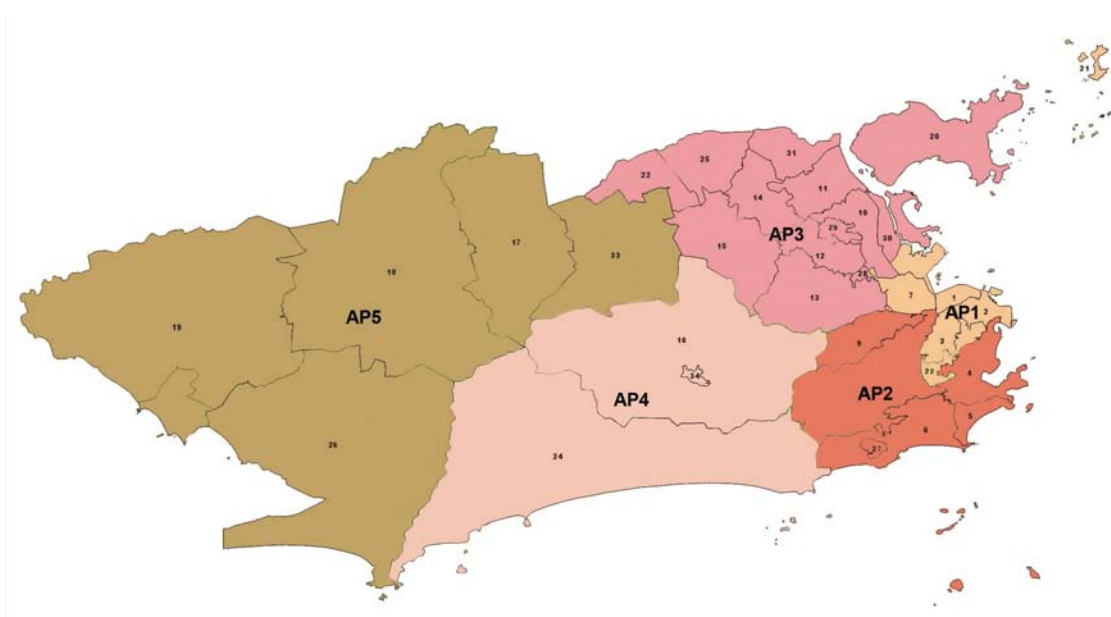
Com relação às análises do comércio da cidade do Rio de Janeiro, são poucos os estudos que relacionam essa atividade ao estudo da forma de seus espaços. A produção científica nesse aspecto tem sido desenvolvida através de uma abordagem histórica da evolução urbana da cidade e de seus bairros (CARDOSO, 1983, 1984, 1986, 1987; VAZ, 1985 e 1994; ABREU, 1997; LESSA, 2000), ou ainda através de trabalhos com enfoques historicistas sobre o capital industrial e financeiro (LOBO, 1998). Outras contribuições de análises históricas sobre o comércio ambulante (ARAÚJO, 2005) são complementadas pelo vasto material de arquivo encontrado na Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ), com dados técnicos sobre o desenvolvimento das atividades ao longo dos séculos. O *Armazém de Dados*, da Prefeitura do Rio de Janeiro, também reúne informações técnicas valiosas sobre o comércio carioca, disponibilizadas ainda através do CIDE (Centro de Informações e Dados do Estado Rio de Janeiro); IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística); PME (Pesquisa Mensal de Emprego), Ministério do Trabalho e Emprego, RAIS (Relação Anual de Informações Sociais), e do Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro.

Apesar da variedade de estudos sobre o comércio e da evolução teórica do conhecimento científico associada às mudanças de paradigmas observadas em várias disciplinas que envolvem essa atividade, os espaços livres destinados às atividades comerciais ainda carecem de uma reflexão mais detalhada. Entre várias abordagens, o nosso estudo trata dos espaços livres urbanos destinados às atividades comerciais, às relações socioespaciais envolvidas e à sua configuração na trama urbana e territorial.

O Rio de Janeiro se configura em um suporte físico adequado para essa análise, na medida em que apresenta uma grande diversidade e complexidade de sua cena urbana, caracterizada pela presença de várias centralidades comerciais distintas, rivalizando em importância com o centro tradicional da cidade e oriundas dos diversos

processos de expansão urbana. O recorte proposto para análise se constitui em uma centralidade comercial de importância relevante para a cidade e também em uma referência regional de comércio que estabelece relações de polaridade com os bairros ou regiões vizinhas.

O desequilíbrio observado na cidade do Rio de Janeiro, no que diz respeito à produção e gestão de seus espaços livres, é uma característica evidente do seu processo de ocupação urbana e tem sido demonstrada por diferentes autores (CARDOSO, 1983; ABREU, 1997; LESSA, 2000). As causas desse desequilíbrio estão associadas ao seu processo histórico, mais especificamente a uma prática já incorporada à rotina administrativa – a de direcionar a maior parte dos investimentos públicos nas áreas compostas pelas classes sociais de renda mais altas, em detrimento das classes sociais menos privilegiadas. A estrutura metropolitana da cidade e a própria divisão em cinco Áreas de Planejamento (A.P.) e 34 Regiões Administrativas (R.A.) auxiliam na análise.



**Figura 5:** Indicação das Regiões Administrativas e Áreas de Planejamento.

**Fonte:** Imagem construída a partir do mapa de áreas de planejamento, regiões administrativas e áreas da cota 100 metros do Rio de Janeiro disponível na Cartografia do Instituto Pereira Passos, Rio de Janeiro, 2005.

Por questões metodológicas, limitamo-nos ao estudo da interface dos espaços livres com o comércio de varejo, buscando compreender a hierarquia dos dois sistemas na centralidade de Madureira e a sua importância no contexto urbano como um todo. Para tanto, dois conceitos permeiam nosso estudo. O primeiro, trata da localização das centralidades e estabelecimentos comerciais de forma geral, e o segundo, trata da formação das redes de acessibilidade que se formam em volta ou a partir dos eixos comerciais. O conceito de acessibilidade é largamente utilizado em pesquisas que

analisam a formação das centralidades urbanas e nos utilizaremos deste, na forma como foi definido por RODRIGUE, J-P *et al* (2006) em *The Geography of Transport Systems*.

“(...) Todas as localidades têm um nível de acessibilidade, mas algumas são mais acessíveis do que outras. Assim, por causa do transporte, algumas posições são percebidas como mais valiosas do que outras. (...) O objetivo do transporte é transformar os atributos geográficos do frete, pessoa ou informação, de uma origem a um destino, e conferir a eles um valor agregado no processo. A conveniência em que esta acessibilidade pode ser realizada varia consideravelmente.”

(RODRIGUE, J-P *et al*, 2006:11;2)

Sobre a localização das centralidades comerciais, destaca-se, a priori, não mais a distância entre esse espaço e o centro da cidade, mas a presença ou não de rede de infra-estrutura: vias, redes de água, esgotos, pavimentação, energia, redes de comunicação e as diferentes possibilidades de transporte de produtos e de deslocamentos de pessoas. A acessibilidade dessas centralidades varia de acordo com o meio de transporte utilizado (transporte público ferroviário, rodoviário, automóveis privados, entre outros) e com os níveis de classes de renda atraídas para cada localidade. A partir dessa visão, podemos afirmar que o sistema de transportes<sup>8</sup> intra-urbanos é essencial na formação de novas centralidades.

O período de consolidação do bairro de Madureira como uma centralidade comercial de influência regional, coincide com o processo de verticalização que marcou vários bairros da cidade do Rio de Janeiro, entre as décadas de 1930 e 1950, e que apresentaram crescimentos estimulados, desde o início, pelos investimentos públicos ou privados e pelos setores comerciais, atrelados à acessibilidade viária e ao sistema de transportes que neles se instalavam. O processo de expansão da cidade que direcionou o crescimento da cidade em dois vetores (Sul e Norte) foi conduzido pela implantação dos seus eixos viários. No caso da Zona Norte, pela implantação dos ramais ferroviários, e no caso da Zona Sul, pela implantação dos trilhos do bonde.

---

<sup>8</sup> A análise da categoria dos transportes públicos deve ser no caso das metrópoles brasileiras, mais especificamente no caso do Rio de Janeiro, desmembrada entre: i) os equipamentos tradicionais que envolvem investimentos públicos e a longo prazo, como, por exemplo, o trem e o metrô; e (ii) os transportes alternativos, nem sempre totalmente regularizados, que cobrem uma demanda do crescimento urbano que as políticas de planejamento não dão conta de atender. É o caso das vans, mototaxis e similares que se estabelecem conforme a demanda local, colaborando com a rotina cotidiana de milhares de trabalhadores que são obrigados a fazer deslocamentos cada vez maiores, muitas vezes em rotas intermunicipais.

O subcentro comercial selecionado é um exemplo das adaptações constantes às formas de consumo que se modificam e da cristalização de vários padrões de ocupação urbana. O referencial teórico utilizado para compreensão dessa realidade está descrito a seguir.

### **Referencial Teórico**

Esta pesquisa de doutorado insere-se no conjunto de pesquisas acadêmicas que tratam das relações intrínsecas ao processo de crescimento das cidades, com enfoque nos processos de expansão e adensamento urbano. Mais especificamente, a estrutura teórica da pesquisa baseia-se em estudos que buscam uma compreensão mais abrangente das dinâmicas que envolvem o complexo sistema de espaços livres urbanos e que permitem investigar as inter-relações entre este sistema e outros sistemas urbanos – no caso, o sistema de atividade comercial desenvolvido nesses espaços. Utilizaremos a premissa do filósofo francês H. Lefebvre (1969), que localiza essas questões no âmbito da compreensão do fenômeno urbano como um todo, argumentando sobre a dificuldade de se abarcar o tema a partir do estudo de apenas uma disciplina e, portanto, a necessidade de um estudo transdisciplinar. A compreensão do fenômeno urbano está desta forma associada não só ao urbanismo e à arquitetura, mas também às disciplinas que se dedicam aos estudos da história social, geografia, economia, antropologia, entre outras.

A proposta da pesquisa é, portanto, além de uma nova reflexão sobre os espaços livres destinados ao uso comercial e sua inserção no sistema urbano, uma investigação sobre a relação causal que parece existir entre a configuração da malha urbana, o sistema de espaços livres e a localização e funcionamento das funções comerciais. Utilizaremos, nesse caso, uma base conceitual que envolve (i) as questões específicas relacionadas à estruturação do sistema de espaços livres urbanos, (ii) o estudo da dinâmica de transformação e adaptação da forma urbana como um todo e (iii) o estudo das questões socioculturais envolvidas nesse processo de construção do espaço urbano que estão imbricadas nos itens anteriores. Obviamente, estas três instâncias de análise não se configuram em abordagens dissociadas entre si, uma vez que os conceitos relativos às questões morfológicas, culturais e funcionais (no caso, atividades comerciais) estão intimamente relacionados. Utilizaremos, portanto, dois corpos teóricos baseados na forma urbana e na função



urbana, ambas relacionadas com as questões culturais envolvidas e que, por questões metodológicas, estão divididas em dois grupos.

**Forma Urbana:** Esta estrutura teórica envolve os estudos desenvolvidos sobre a forma urbana, a partir da década de 1960, através dos trabalhos que destacam as transformações na estrutura das cidades com o surgimento das áreas metropolitanas e da evolução da relação entre centro e periferia. Apoiamo-nos em trabalhos desenvolvidos tanto por urbanistas, quanto por sociólogos e geógrafos, mais especificamente nos trabalhos seminais de Castells (1972 e 1996) e Lefebvre (1969), assim como nos trabalhos de Gottdiener (1993) e Pope (1998). Na literatura nacional dedicada ao tema, destacamos os trabalhos de Villaça (1998) e Reis (2006), que abordam essas questões fazendo suas devidas adaptações ao estudo da realidade brasileira. Utilizamos também os trabalhos de Magnoli (1982), Tângari (1999) e Macedo *et al* (2004) direcionados ao estudo da evolução urbana e da dinâmica do sistema de espaços livres públicos, sempre enfatizando que o espaço público deve ser entendido não apenas como suporte físico – sistema de objetos – onde se realizam as ações próprias da esfera pública, mas como sistema de objetos e de ações – o que nos conduz à compreensão das inter-relações existentes entre os espaços urbanos (entre si e com seus usos e funções).

Outra contribuição para o nosso trabalho advém da geografia urbana, mais especificamente dos trabalhos de Harvey (1992); Gottdiener (1993); Beajeau-Garnier (1995) e Santos (1996), que se preocuparam em discutir a forma urbana. Parte-se, portanto, do entendimento do espaço como totalidade, como uma instância social, ao mesmo nível da instância econômica e da instância cultural, ideológica e política. Utilizaremos, portanto, os estudos que defendem que a dialética social não se estabelece apenas *no* espaço, mas se realiza *com* o espaço (SANTOS, 1996). O estudo da evolução urbana do Rio de Janeiro, realizado por vários autores (DEZOUZART, 1983; VAZ, 1985; ABREU, 1997), é também relevante para compreensão da realidade em que situamos nossa pesquisa e os casos-referências.

**Função urbana:** Partimos da compreensão de que a evolução das práticas de consumo evidencia a história das cidades e que estes hábitos são construídos culturalmente a partir das novas demandas da sociedade industrial e, por assim dizer, urbana. Os espaços comerciais assumem características específicas que variam de acordo com a região onde estão inseridos os espaços, receptores de tais atividades, e são, portanto, um dos elementos que mais evidenciam estas transformações urbanas.

As questões levantadas nessa pesquisa sobre função urbana buscam compreender a sociedade de consumo e os espaços que ela ocupa na cidade de forma sistêmica, articulando sempre os conceitos de forma e função urbanas.

A idéia de que os valores mudam e se desenvolvem com o tempo foi originada em fins do século XIX e início do século XX, muito influenciada pela noção hegeliana de determinismo histórico. A compreensão de que a singularidade de nossa cultura é, portanto, fruto desse desenvolvimento amplia nossa discussão sobre a forma urbana e funciona dentro de um contexto histórico que contém em si sua própria memória (NESBITT, 2006:222; 229).

Os estudos de arquitetos e urbanistas que analisaram essa questão são importantes contribuições para nossa pesquisa. Na literatura internacional, o trabalho de Calabbi (2004) evidencia a importância do comércio desde a formação das primeiras civilizações na idade média européia. No Brasil, os estudos de Vargas (1985) sobre a história e formação do comércio, tipos de vendas e produção comercial, e de Montessoro (2006) sobre o comércio informal ampliam a visão dessa questão. No âmbito da geografia, os trabalhos de Salgueiro (1996) e Cachinho (2002), ambos ainda que focados no contexto português, nos auxiliam na compreensão da evolução dos sistemas comerciais e dos centros planejados de comércio. Direcionando o foco para as centralidades comerciais, os autores demonstram que as transformações do território, associadas ao desenvolvimento das sociedades ditas pós-industriais, têm sido associadas a dois aspectos: aos novos padrões de localização das pessoas e às atividades marcadas pelas tendências à desconcentração, e aos novos dinamismos regionais, traduzidos na territorialidade diferenciada dos processos de ocupação, responsáveis pelo declínio de umas regiões e crescimento de outras.

As reflexões acerca das atividades do sistema comercial - desenvolvido de forma mais efetiva a partir da revolução comercial da década de 1980 - é um outro suporte teórico do qual nos utilizamos para compreender tanto o cruzamento entre as estruturas espaciais e os sistemas de ações, quanto a importância dessas estruturas na evolução urbana das cidades. Destaca-se a dinâmica das cidades através da perspectiva das várias formações socioespaciais (formais e informais) que se estruturam para abrigar as diferentes funções que favorecem a circulação da mercadoria, dos fluxos e da propaganda (SALGUEIRO, 1996; CACHINHO, 2002; REIS, 2006; MONTESSORO, 2006, entre outros).

Através dessas perspectivas, encaramos como necessidade essencial avançarmos no sentido de um entendimento mais amplo sobre o comércio em uma discussão que considere suas relações com a cultura - principalmente, suas possibilidades de transformar qualitativamente os espaços a partir da perspectiva da diversidade de formas de apropriação no cotidiano. Tendo em vista as premissas referenciais dispostas anteriormente, estruturamos esta tese em quatro capítulos; apresentados a seguir.

### **Capítulo I. A Cidade e o Sistema de Espaços Livres Urbanos**

São introduzidas questões relativas ao comércio e a sua importância na definição de novas centralidades. Propõe-se uma hierarquização do sistema de espaços livres e do sistema comercial através de categorias específicas que servirão à análise da centralidade de Madureira. Através da análise das diferentes categorias, tipos, formas, usos e apropriações desses espaços, buscaremos compreender os diversos níveis de influência do comércio na configuração do sistema de espaços livres urbanos, principalmente sobre os espaços associados à esfera pública.

### **Capítulo II. Questões Metodológicas: Percebendo a cidade em duas escalas**

O segundo capítulo se propõe a esclarecer os caminhos da pesquisa em função do tipo de análise que se pretendeu construir. O ponto central do capítulo é o detalhamento dos métodos utilizados e as razões pelas quais foram selecionados. A escolha de uma abordagem interescalar nos permitiu aproximações diversas com o mesmo objeto, facilitando a compreensão da complexidade do fenômeno urbano como um todo e a interdisciplinaridade que o tema envolve. Apresentamos também neste capítulo a estrutura do método desenvolvido para análise da centralidade comercial de Madureira, localizada na Zona Norte do Rio de Janeiro através de uma análise gráfica que busca contemplar tanto a forma urbana dessa localidade, quanto seus usos, apropriações e o processo dinâmico resultante dos seus vários componentes.

### **Capítulo III. O Comércio, os Transportes e os Espaços Livres na Escala Metropolitana**

O comércio, como uma das principais funções do sistema urbano, está diretamente conectado a outros elementos do sistema e seu estudo possibilita várias abordagens sob diferentes escalas e disciplinas. Optamos aqui por desenvolver questões

relacionadas diretamente ao rebatimento dessa função no campo espacial, buscando compreender as especificidades inerentes aos espaços livres públicos destinados ao uso comercial ou espaços limítrofes às edificações destinadas a essas atividades. Em primeiro lugar, buscamos contextualizar o comércio na situação urbana caracterizada por contextos onde o centro tradicional da cidade compartilha com vários outros as funções de produção e abastecimento da cidade como um todo; compreender os processos que engendraram tais modificações sociais, políticas e econômicas e compreender a variedade de formas de apropriação dos espaços livres públicos de Madureira, no que diz respeito aos seus corredores comerciais. Este capítulo discute também a atual organização do território do Rio de Janeiro, identificando as especificidades de seu suporte físico e da dinâmica que possibilitou a criação das várias centralidades em seu sistema urbano.

#### **Capítulo IV** **O sistema de espaços livres e as atividades comerciais em Madureira.**

A metodologia utilizada permitiu a análise de Madureira através de critérios previamente estabelecidos: contexto urbano, suporte físico, perfil funcional e a formação das redes de acessibilidade; enquanto que o sistema de espaços livres foi analisado através das categorias discutidas no primeiro capítulo que articulam os conceitos de propriedade, forma, função, usos e apropriações. As diversas informações coletadas foram sintetizadas e apresentadas de forma gráfica a fim de facilitar a compreensão e comparação das análises. A identificação das características de cada espaço permitiu a elaboração de mapas e imagens que auxiliaram na compreensão do bairro, tanto na escala local, quanto na sua influência na dinâmica territorial.

#### **Conclusões**

A análise da interface existente entre as atividades comerciais e o sistema de espaços livres envolveu a compreensão do processo de crescimento urbano e, particularmente, de dois processos que marcaram as cidades a partir de meados do século XX – o surgimento de novas centralidades e as novas modalidades do comércio que geraram novas formas de organização no espaço urbano.

# **CAPÍTULO I**

# A CIDADE E O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES URBANOS

O estudo do sistema de espaços livres está diretamente conectado ao próprio estudo da forma urbana e, portanto, possibilita várias abordagens e conexões com outras disciplinas além da arquitetura e do urbanismo. Neste capítulo, a análise sobre o sistema de espaços livres nos conduz a uma análise do sistema urbano de forma geral. A compreensão da modificação do papel do sistema de espaços livres - na escala do território e na escala da quadra – foi associada à compreensão da dinâmica dos processos de crescimentos das cidades e das interações entre seus subsistemas urbanos. O desenvolvimento das atividades comerciais e a formação de uma sociedade voltada para o consumo são elementos importantes na dinâmica da formação das centralidades, participando dos processos de ocupação, fortalecimento e consolidação de centros de bairros, ao mesmo tempo em que participam dos processos de alterações das paisagens urbanas das regiões onde estão inseridas. O presente capítulo se dedica, portanto, a compreender o papel do comércio na configuração dos espaços livres das cidades contemporâneas, a identificar os diversos tipos de espaços livres e as especificidades de seus espaços comerciais, mais especificamente daqueles que apresentam interface com a esfera pública.

## 1.1. O sistema de espaços livres públicos, a expansão urbana e a definição de centralidades no século XX

O objetivo principal deste capítulo é analisar o sistema dos espaços livres<sup>9</sup> públicos<sup>10</sup> em

---

<sup>9</sup> O conceito de espaço livre será discutido mais adiante, entretanto, cabe destacar as definições dos termos utilizados tal quais se encontram no *Dicionário Houaiss et al* (2000): O termo 'espaço' é definido "como sendo a extensão ideal, sem limites, que contém todas as extensões finitas e todos os corpos ou objetos existentes ou possíveis; medida que separa duas linhas ou dois pontos; extensão limitada em uma, duas ou três dimensões; distância, área ou volume determinado; a extensão que compreende o sistema solar, as galáxias, as estrelas; o Universo; região situada além da atmosfera terrestre, ou além do sistema solar; extensão abstrata, indefinida, de significado subjetivo; capacidade, acomodação, cabimento, oportunidade; período ou intervalo de tempo, demora, delonga; campo abrangido idealmente por determinada área dos conhecimentos e fazeres humanos". Utilizamos aqui a definição de espaço sob a mesma lógica que adotamos a idéia de cidade – considerando em primeiro lugar sua materialidade intrínseca, à qual estão condicionadas outras estruturas de ordem social, econômica, política, que, por sua vez, estão associadas às dimensões de ordem funcional, perceptiva e simbólica.

relação ao crescimento urbano e à definição de centralidades, a fim de construir um corpo teórico e analítico que nos permita compreender a importância do comércio na formação das cidades. A pesquisa analisa a influência da criação de diferentes centralidades no sistema de espaços livres urbanos, na forma física de seus espaços e na materialização das práticas socioculturais, ambas influenciadas pelas características geradas pelo processo de globalização, mais facilmente percebidos nas grandes metrópoles. Por questões metodológicas, foi feito um recorte temático a partir do século XX, já que existe disponível uma literatura específica sobre a evolução dos tipos de espaços livres ao longo dos séculos, bem como sobre as diferentes posturas administrativas e jurídicas adotadas por cada sociedade em períodos distintos<sup>11</sup>.

O sistema de espaços livres se constitui a partir de vários tipos, que podem ser de propriedade pública ou privada, de acesso coletivo ou individual, e que apresentam formas, funções, apropriações e usos distintos dentro na organização da cidade. O nível de relação que se estabelece entre os vários elementos do sistema é responsável por potencializar as características específicas de cada espaço. Por isso a noção de sistema de espaços livres está sempre associada à multiplicidade e conectividade de seus elementos que, em conjunto, produzem uma unidade que atende às demandas da vida pública e da vida privada e permitem a legibilidade do sistema urbano como um todo.

### **1.1.1 O espaço como organização social**

Partimos da premissa básica de que os padrões espaciais de assentamento correspondem à ação das forças de organização social. Se, como afirma Gottdiener (1993:18), com o passar do tempo desenvolveu-se uma forma qualitativamente nova de espaço, isso significa que também mudou o próprio modo de organização social<sup>12</sup>. Em primeiro lugar, estudaremos como evoluiu o sistema de espaços livres ao longo da

---

<sup>10</sup> Analisando a raiz etimológica, o termo 'público' vem do latim *publicus* (*publīca, publīcum*) e é considerado como o adjetivo de 'povo', também do latim *populus*. O *Dicionário Houaiss et al* (2000) define 'público' como sendo aquilo que é "relativo ou pertencente a um povo, a uma coletividade, relativo ou pertencente ao governo de um país, estado, cidade etc.; que pertence a todos; comum; que é aberto a quaisquer pessoas; sem caráter secreto; manifesto transparente; universalmente conhecido".

<sup>11</sup> Sobre a história do comércio, ver: VARGAS, Heliana Comim. *Comércio: Localização estratégica ou estratégia da localização?* Tese de doutoramento. FAU/USP, 1992.

<sup>12</sup> Assim, não basta simplesmente se juntar ao coro de muitos marxistas, segundo os quais foi o capitalismo que produziu as mudanças reestruturadoras do espaço. Tampouco é suficiente apoiar as concepções convencionais que se baseiam fundamentalmente no papel da mudança tecnológica para explicar os padrões contemporâneos do crescimento (GOTTDIENER, 1993:18).

história em paralelo à atividade comercial. Analisaremos os momentos de inflexão onde ocorreram as rupturas e as criações dos paradigmas que direcionaram as pesquisas sobre a forma urbana e influenciaram diretamente a produção dos espaços livres. Entre tantas questões, duas delas nos interessam de modo particular dentro desta abordagem: a primeira diz respeito ao papel dos espaços livres na conexão de trechos da cidade através do processo de expansão urbana e na conseqüente criação das várias centralidades moldadas pelo comércio; e a segunda refere-se à contribuição desses espaços na formação da paisagem urbana. Utilizaremos, como proposto por Gottdiener (1993:19), o termo “desconcentração” para descrever os padrões atuais de crescimento urbano polinucleado, porque entendemos, assim como o autor, que ele apreende a dispersão regional maciça de população, comércio, indústria e administração pública, juntamente com a reestruturação contemporânea de tais regiões em domínios multicentrados, alcançando inclusive grandes extensões e áreas anteriormente consideradas imunes ao desenvolvimento urbano<sup>13</sup>. O termo “desconcentração urbana” inclui, portanto, elementos de ordem espacial e social nos auxiliando na compreensão dos processos resultantes da lógica das sociedades capitalistas que geram, entre outros itens, os desequilíbrios no tratamento dos espaços urbanos, injustiças sociais, aumento da criminalidade e a disseminação do medo nas grandes metrópoles<sup>14</sup>.

Gottdiener situa a desconcentração urbana como sendo a conseqüência de muitos anos de crescimento suburbano fora dos centros da cidade, onde o subúrbio, enquanto forma de espaço de assentamento, evoluiu mais depressa do que o conceito que temos dele. Portanto, a compreensão do processo de suburbanização - em seus vários significados - como sendo parte de um processo global de desenvolvimento, que evoluiu através de uma série de estágios e continua se modificando, condiciona sua análise a um enfoque

---

<sup>13</sup> Desconcentração se refere ao aumento absoluto da população e à densidade de atividades sociais em áreas fora das tradicionais regiões citadinas e dos centros populacionais. (...) Além disso, nessa visão, o processo de desconcentração implica tanto um movimento socioeconômico que sai das cidades centrais mais antigas para áreas mais afastadas – ou descentralização -, quanto o surgimento de aglomerações tipo cidade e a formação da densidade social em áreas afastadas. (GOTTDIENER, 1993:19)

<sup>14</sup> Importa destacarmos o elemento “medo” - presente especialmente nas cidades de países subdesenvolvidos - decorrente, de forma geral, da criminalidade resultante do modelo de desenvolvimento capitalista caracterizado pelas distorções de organização e controle do espaço público. Não podemos falar em espaços livres públicos e suas diferentes formas de utilização sem termos em mente essas questões. Obviamente que esse não é nosso foco principal nessa pesquisa, mas deve ser lido, ainda que como um subtexto, ao longo de nossas análises de duas formas distintas, ora como gerador de insegurança, ora possibilitando o controle social (quase sempre injusto). Podemos citar: (i) o medo da criminalidade, envolvendo assaltos, entre outros crimes, que diminui a liberdade de utilização dos espaços livres, assim como limita os horários de acesso a eles; e (ii) o medo conforme descrito por Malaguti Batista (2003:21) - e como sempre foi utilizado ao longo da nossa história - como estratégia de poder contra as camadas empobrecidas através de uma regulamentação e gestão dos espaços urbanos e de todo o ordenamento jurídico brasileiro de forma tendenciosa, seja criminalizando a utilização dos espaços livres pelos usuários da “informalidade”, ou simplesmente dificultando o acesso do espaço livre público aos menos favorecidos. Sendo assim, realçam-se, através do medo, os limites existentes (reais ou virtuais) entre os espaços privados, públicos ou semiprivados.



sistêmico de análise urbana que permite a identificação dos cruzamentos de diferentes elementos da complexa estrutura urbana contemporânea, conforme nos sugere Gottdiener (1993). Vários autores (SOJA, 1996; ASCHER, 1991; VILLAÇA, 1998, REIS, 2006, entre outros) destacam o movimento de consolidação da cidade de “fora” e concordam com Soja (1996:157, *apud* Oliveira, 2007:6) quando afirma que “nossa compreensão do que é urbano e do que é suburbano está sendo desconstruída como subúrbios que não são “sub” urbanos, mas aglomerações urbanas complexas, multifuncionais, densas e diversificadas”.

Evidentemente que esse novo padrão territorial do crescimento populacional resulta também em um novo padrão de urbanização, que foi chamado por Lindgren (2002:4, *apud* Oliveira, 2005) de “contra-urbanização” – uma forma particular de urbanização que se distingue da suburbanização por significar uma dispersão a longa distância. Esse conceito nos auxilia na compreensão da escala intermediária entre os movimentos de migrações locais e a redistribuição da população em macro-regiões, que discutiremos mais adiante<sup>15</sup>.

Diante das várias abordagens que o tema permite, optamos por adotar um enfoque sistêmico sobre os espaços livres que nos permite incluí-los em um outro sistema ainda maior, a saber, o próprio sistema urbano, o que nos conduz a uma contextualização do tema em um discurso atual, fruto da evolução da construção do conhecimento sobre a forma urbana. Um dos enfoques principais dessa análise diz respeito ao estudo da centralidade ou das multicentralidades urbanas. Evidentemente que o comércio, da forma como o focalizamos nessa pesquisa, insere-se nessa discussão a partir do momento em que participa ativamente da criação das novas centralidades, impulsionando a ocupação de certos espaços ou modificando-os.

Segundo Reis (2006), de modo esquemático, podemos considerar que os modelos teóricos de explicação das bases sociais das alterações observadas na organização do território acompanham duas linhas principais. A primeira delas, utilizada sobretudo nos estudos demográficos, apresenta forte influência da Escola de Ecologia Urbana norte-americana e tende a correlacionar as alterações na distribuição da população como conseqüência de mudanças tecnológicas, com ênfase nos setores de transportes e comunicações. Para esta corrente, as mudanças na organização das áreas urbanas, que hoje estão ocorrendo, seriam parte do processo de globalização decorrente de mudanças

---

<sup>15</sup> Esta migração não significa que a população perde suas ligações e laços com a cidade-núcleo (metrópole); pelo contrário, seu deslocamento representa uma intensificação e interação contínua entre as localidades envolvidas e uma maior expansão das estruturas sócio-espaciais que ainda incluem sem igual (ou similar/familiar) significados sócio-culturais e padrões (OLIVEIRA, 2006: 30).

de base tecnológica. Para a outra linha, a reorganização territorial é compreendida como conseqüência ou parte da reorganização produtiva, em passagem para uma nova etapa da evolução do capitalismo, quase sempre com uma perspectiva política.

Para compreensão dessa linha evolutiva é importante destacar a contribuição da Escola de Chicago, onde seus principais defensores, Robert E. Park, Ernest W. Burgess e Roderick D. McKenzie, no início da década de 1920, alimentavam o entendimento de que a compreensão da cidade estava intimamente conectada aos princípios formais de comportamento humano, e desenvolveram modelos teóricos totalmente direcionados para a análise da relação centro-periferia. A oposição ao modelo de Burgess, um dos mais conhecidos da época, gerou o “modelo de setores” de Homer Hoyt (1939) e o de “núcleos múltiplos” de Harris e Ullman (1945) (GOTTDIENER, 1993; VILLAÇA, 1998). A economia e a ecologia urbana convencional, que emergiram, a partir da Segunda Guerra Mundial, mais especificamente nos Estados Unidos, com o movimento de expansão das cidades, adotaram como conceitos regras estatísticas vinculadas ao tamanho da cidade, função e organização espacial que foram observadas durante muitos anos. Como parte da teoria convencional, está incluída a construção dos modelos teóricos pelo geógrafo alemão Walter Christaller, propostos pela primeira vez em 1933, e de Losch (1954), ambos focalizando a questão da centralidade como ponto de partida para compreensão da cidade. Uma das referências mais fortes desse período é apontada pelos pesquisadores como tendo sido a publicação *Human Ecology*, por Hawley, em 1950, que representou uma tentativa combinada de reter a essência do organismo biológico numa análise puramente socioestrutural do crescimento e desenvolvimento da cidade, ignorando as influências de classe, status e poder político, em que se baseava a teoria de Park (GOTTDIENER, 1985).

De acordo com Villaça (1998:17), a grande contribuição da Escola de Chicago foi a compreensão de que a apreensão do espaço urbano necessitava de uma visão articulada e de conjunto. Décadas mais tarde, vários autores se esforçaram na reformulação dos modelos espaciais e foram largamente difundidas por Chorley & Hagget no final dos anos 1960 (a meados dos anos 1970, no Brasil). Na Geografia, é também dessa mesma época a classificação dos sistemas de acordo com os aspectos de suas forma e estrutura que os classificavam de acordo com seus aspectos morfológicos (com base em propriedades físicas, tais como geometria, densidade, comprimento); funcionais (com base na ação dos processos responsáveis pelas formas e funcionamento do sistema) e controlados (definidos pela ação controladora das atividades humanas sobre os processos) (CHORLEY e HAGGET, 1971; 1977, *apud* SALES, 2004). Todos esses estudos,

entretanto, tiveram curta atuação no meio teórico, pois foram atropelados pelos estudos territoriais de base marxista que surgiram com grande força após o famoso Maio de 1968<sup>16</sup> na Europa, mais especificamente na França. De acordo com Santos (1978),

(...) é a partir do fim do século XV que o mundo 'não-civilizado' conhece as influências do mundo 'moderno', através da Revolução Comercial comandada pela Espanha e Portugal. Antes, nenhum pólo de civilização relativamente mais avançada (tais como o mundo árabe ou a China) tinha sido capaz de se impor à totalidade do planeta.

O autor resume essas influências em três grandes períodos: (i) o que começa no fim do século XV e início do século XVI, indo até a revolução industrial; (ii) o que se situa entre meados do século XVIII e meados do século XIX (cujos efeitos se fazem sentir principalmente depois de 1870); e (iii) o período atual, que se inicia depois da Segunda Guerra Mundial (1939-1945).

Apesar de ter sido pioneiro nessa nova forma de pensar a cidade, o trabalho de Lefebvre (1970), *La Revolution Urbaine*, só ganhou uma amplitude maior na década de 1980, juntamente com o trabalho de Castells (1983) – uma das maiores referências na teorização desses espaços como um todo, em *La Question Urbaine* (MERRYFIELD, 2000).

É nesse contexto que inserimos a reflexão sobre a concepção inicial dos centros de compras planejados. De acordo com Vargas (1992), os centros de compras não resultaram de inovações do sistema varejista, mas foram frutos das idéias lançadas por Howard e demais autores, em 1898, ao colocar em pauta a problemática do planejamento territorial. De acordo com a autora, a influência das cidades-jardim pode ser observada nas cidades americanas de Radburn, em New Jersey (1928), e Greenbelt, em Maryland (1935), Tapiola, na Finlândia (1952), e em uma série de outras cidades criadas a partir das políticas de descentralização das grandes aglomerações urbanas iniciadas na década de 1940 na Grã-Bretanha, Escandinávia, França e Estados Unidos. Embora com ênfases diferentes, que variavam conforme o país onde se instalava, esta política de descentralização visava basicamente: (i) a desconcentração da população das grandes áreas urbanas; (ii) o deslocamento da atividade industrial e (iii) o estabelecimento de

---

<sup>16</sup> Durante os anos 1960, a análise marxista da sociedade moderna recebeu uma ajuda do exterior. O movimento que ficou conhecido como Maio de 1968, marcado pelo protesto estudantil e, em seguida, pela adesão dos trabalhadores ao movimento, sacudiu a França e, na verdade, toda a Europa. Cerca de 20 milhões de trabalhadores franceses saíram às ruas numa greve geral, colocando aquele país à beira da revolução. "(...) O objetivo fundamental de toda obra marxista publicada depois dessa época foi substituir o que se tornara a aplicação aborrecida de correlações fatorias urbanas descritivas por uma síntese vibrante que pudesse, de um lado, revelar os processos pelos quais o ambiente urbano assumira sua forma presente e, de outro, explicar as características da distribuição espacial desigual e as crises sociais associadas a ela" (GOTTDIENER, 1985:78).

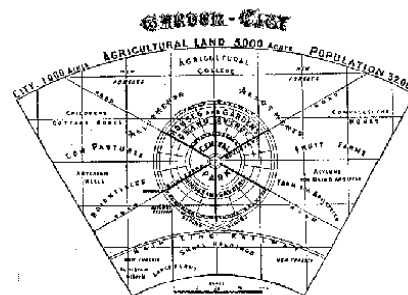
idades auto-sustentáveis que pudessem atender à demanda de empregos de seus habitantes. Desta forma, haveria um des congestionamento industrial e demográfico, uma diminuição dos deslocamentos pendulares residência-trabalho e uma pulverização das áreas de comércio (VARGAS, 1992:197).

Além dessas questões, a primeira metade do século XX foi um período marcado pelas propostas de cidades utópicas dos teóricos que repensaram as soluções para o espaço urbano. Posturas desenvolvidas para encarar as necessidades da nova cidade industrial tomaram forma em planos e diagramas. Por ordem cronológica, destacamos os seguintes exemplos: (i) A Cidade Linear, proposta por Arturo Soria e Mata, em 1886, na Espanha; (ii) a Cidade Industrial proposta por Tony Garnier, entre 1901 e 1904, na França; (iii) a Cidade-Jardim, proposta por Ebenezer Howard, em 1902, na Inglaterra; (iv) a Broadacre City, por Frank Lloyd Wright, em 1934, nos Estados Unidos, e (v) a *Ville Radieuse*, por Le Corbusier, em 1933, na França (CHOAY, 1965; HALL, 1995).



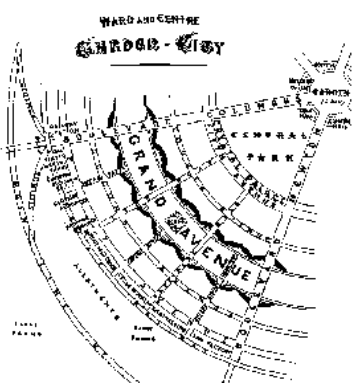
**Figura 6:** Diagramas conceituais de Ebenezer Howard para Cidade-Jardim. Os três ímãs: cidade - campo - cidade-jardim.

**Fonte:** La Città, Giardino del Futuro (vol. 1). Howard, Ebenezer, Bologna, Calderini 1972, p.33.



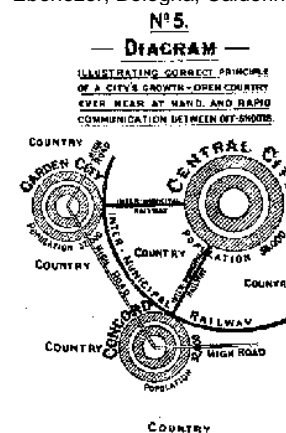
**Figura 7:** Diagramas conceituais de Ebenezer Howard para Cidade-Jardim. Tamanho das cidades e estruturação das atividades em torno do parque público central.

**Fonte:** La Città, Giardino del Futuro (vol. 1). Howard, Ebenezer, Bologna, Calderini 1972, p.33.



**Figura 8:** Diagramas conceituais de Ebenezer Howard para Cidade-Jardim. Vias de circulação.

**Fonte:** La Città, Giardino del Futuro (vol. 1). Howard, Ebenezer, Bologna, Calderini 1972, p.33.



**Figura 9:** Diagramas conceituais de Ebenezer Howard para Cidade-Jardim. Princípios desejáveis para o crescimento das cidades e comunicação entre elas.

**Fonte:** La Città, Giardino del Futuro (vol. 1). Howard, Ebenezer, Bologna, Calderini 1972.

Inevitavelmente, essas formulações utópicas de cidade incluíam o sistema de espaços livres públicos como ator principal das suas idéias. Para citar os mais representativos, destacamos a contribuição das idéias propostas por Ebenezer Howard em seu livro *Tomorrow: a Peaceful Path to Real Reform*, republicado em 1902, com o título de *Garden Cities of Tomorrow*, e a *Ville Radieuse*, proposta por Le Corbusier, em 1933, na França. Através da Cidade-Jardim, Howard enfatiza a relação entre cidade e campo, propondo diagramas que alocam os espaços verdes como centro da vida urbana, modificando assim a forma de pensar esses espaços (HALL, 1995). Trinta anos após a publicação das propostas de Howard, na Inglaterra, Le Corbusier apresenta, na França, sua concepção de *Cidade Radiosa*. Sua proposta considera os níveis elevados de densidade urbana como alternativa para os problemas básicos de moradia, circulação de tráfego e pedestres, e inclusão de áreas de lazer. Na prática, seu conceito se consolidaria através da verticalização das cidades, com edifícios sob pilotis que liberavam o pavimento térreo para criação de áreas de convívio e lazer dos moradores.

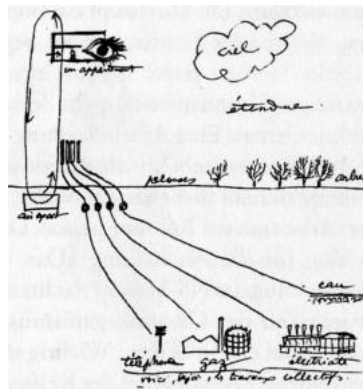


Figura 10

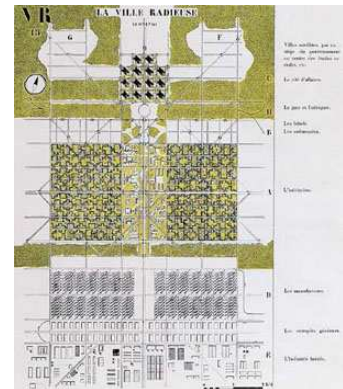


Figura 11



Figura 12

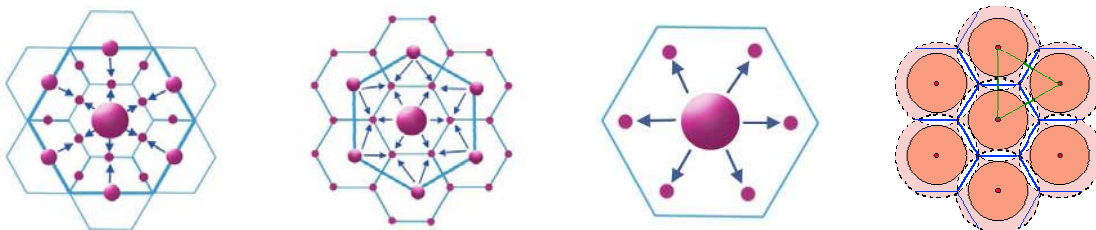
**Figuras 10-12:** Esquemas de Le Corbusier para a *Ville Radieuse* - Ordenação espacial das funções urbanas (escolar, residencial, industrial, etc).

**Fonte:** <http://www.denkmoeglichkeiten.de/grafik> (acessado em 12/02/2008).

Influenciado diretamente pelo funcionalismo da época, suas propostas, tanto para o Rio de Janeiro, em 1929, como para Brasília, em 1960, demonstraram sua preocupação com os espaços livres na busca da construção de uma melhor qualidade de vida para a população e tinham como característica principal a separação de áreas específicas e independentes, de acordo com as funções que desempenhavam dentro do sistema urbano. As áreas destinadas ao sistema viário, aos equipamentos de lazer, à habitação e ao uso institucional eram totalmente independentes. As idéias incorporadas às propostas

de Le Corbusier estão presentes no manifesto que gerou as bases do movimento moderno - *A Carta de Atenas* -, fruto do quarto congresso do CIAM acontecido em Atenas, em 1933 (HALL, 1995). As propostas apresentadas por Howard e Corbusier, apesar de totalmente distintas em termos de conceito e de formas, representaram alternativas de cidade que influenciaram várias intervenções urbanísticas deste período, incluindo medidas descentralizadoras e reguladoras das atividades comerciais e industriais.

Além de Howard, a colaboração de Christaller também deve ser considerada ao se buscar compreender a presença das atividades varejistas nos núcleos urbanos. Ao elaborar, em 1933, a *Teoria dos Lugares Centrais*, Christaller desenvolveu o que viria a se chamar de *modelo hexagonal de lugares centrais* – um esquema gráfico que tratava de dimensionar as distâncias entre os centros que se localizavam nos vértices de hexágonos regulares que, justapostos, compunham determinado território. Embora partindo de um território rural homogêneo sem correspondência na realidade, esta teoria estabeleceu as bases do conceito de hierarquia comercial e urbana. Ainda que tenha sido considerado um modelo limitado do ponto de vista teórico e metodológico, este modelo contribuiu para o amadurecimento da discussão da relação entre o comércio e a criação de novas centralidades em um contexto ainda embrionário dessas questões, se comparados com o cenário atual. A lógica de distribuição dessas atividades ao longo do território seguiu um conceito de hierarquia semelhante àquele estabelecido pelo autor. Para Christaller, os centros de distribuição de mercadorias deveriam ter a sua área de influência determinada de acordo com a categoria do produto comercializado, isto é, quanto mais especializado fosse o artigo fornecido, maior deveria ser a sua área de influência, e vice versa. Essa área de influência estaria, portanto, vinculada aos seguintes fatores: (i) a importância do centro na hierarquia urbana (maior quantidade de bens e serviços ofertados); (ii) poder de compra da população (número de consumidores, densidade e renda); (iii) distância econômica entendida como uma composição entre o preço da mercadoria oferecida e o preço do deslocamento (VARGAS, 1992:197).



**Figuras 13-16:** Esquema gráfico da teoria dos lugares centrais de Walter Christaller - modelos hexagonais.  
**Fonte:** [http://en.wikipedia.org/wiki/Central\\_Place\\_Theory](http://en.wikipedia.org/wiki/Central_Place_Theory) (acessado em 12/02/2008).

**O conceito de centralidade**, como é usado na análise econômica tradicional, parece hoje insustentável e injustificado. Não há qualquer dúvida de que os modelos convencionais de localização possuem certa aceitação quando o centro da cidade funciona da maneira tradicional; entretanto, esse período foi ultrapassado por transformações espaciais e os centros assumiram outras funções nas cidades ocidentais.

De um lado, a análise da localização em modelos policêntricos não possui mais o tipo de credibilidade de que gozava antes a teoria monocêntrica. Uma vez reconhecida a existência de muitos pontos de aglomeração, qualquer uma das várias razões pode determinar as decisões sobre localização. De outro, a presença de núcleos múltiplos sugere a diferenciação funcional cada vez mais complexa do espaço urbano dentro das regiões metropolitanas. (GOTTDIENER, 1985:52, 53).

Para definir “centro”, Villaça (1998:238) busca, na compreensão do processo de formação e na geometria, os argumentos que, se não explicam, ao menos ilustram parte da questão.

(...) nenhuma área é (ou não é) centro; como fruto de um processo – movimento – torna-se centro. No social, nada é; tudo se torna ou deixa de ser. Não há centro sem círculo, nem círculo sem centro. Um ponto dado não é, em si e a priori, centro de um círculo, nem vértice de um triângulo, a não ser que haja (e somente quando houver) o círculo ou o triângulo (...) (VILLAÇA, 1998: 238; 243).

O autor destaca ainda que o centro e o não-centro são dialeticamente produzidos pelo mesmo processo sob a égide de disputas, pelo controle das condições de deslocamento.

As limitações dos modelos propostos pela ecologia urbana e pelo ideal vanguardista do início do século, marcadas pelas várias teorias, modelos, planos, projetos, propostas e obras (utópicas, visionárias ou concretas), ficaram evidentes com o passar do tempo. Sobre a ciência urbana convencional, Gottdiener destacou algumas falhas principais, entre as quais: sua visão biologicamente reducionista das relações humanas, o conservacionismo no enfoque da integração funcional e o determinismo tecnológico que fazia com que o crescimento e as modificações urbanas dependessem das inovações do transporte e das comunicações. Além destas críticas aos antigos modos de pensar a cidade, Villaça (1998) nos chama atenção ao fato de que tem havido, nas últimas décadas, um crescente desenvolvimento das investigações regionais e uma surpreendente estagnação dos estudos intra-urbanos. Segundo o autor, pouco se avançou nas investigações sobre o conjunto da cidade e sobre a articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a *estrutura intra-urbana*<sup>17</sup> propriamente dita.

---

<sup>17</sup> Referenciado em Bastide (1971), Villaça define *estrutura* como sendo um todo constituído de elementos que se relacionem entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todas as demais relações. Chama atenção para o movimento inerente a essas estruturas como sendo o grande desafio intelectual da nossa época. São considerados elementos dessas estruturas o (i) *centro principal da*

Aproximando-se da visão marxista sobre a cidade, o autor destaca a necessidade de uma articulação entre a estrutura territorial com as estruturas econômica, política e ideológica, assim como da comunicação dos diversos movimentos da estrutura territorial com a estrutura social.

Nas últimas décadas, vários autores têm estudado o fenômeno de transformação das cidades, a partir da perspectiva do crescimento urbano, e a influência da dinâmica da expansão urbana na adoção de novos modelos urbanísticos. As pesquisas demonstram que a compreensão do fenômeno urbano é também a compreensão de um novo modelo de cidade, associado a um novo modo de vida, baseado nas modificações ocorridas nas tecnologias de transporte, informatização, e no setor econômico (LEFEBVRE, 1970; SOLÀ-MORALES, 1996; HALL, 1995, entre outros). De uma maneira geral, podemos dizer que os tecidos urbanos das grandes cidades se configuram através de uma estrutura espacial descontínua e esgarçada, composta por várias centralidades que requisitam sistemas viários complexos e serviços de infra-estrutura bem dimensionados. Esses serviços são, de acordo com Magalhães (2005), determinantes no traçado urbano, pois tanto as infra-estruturas de saneamento, como as de **transporte** ou as de **comunicação**, têm sido indutoras da morfologia da cidade, seja quando se fazem presentes ou quando estão ausentes. Para Villaça (1998:24), “as condições de deslocamento do ser humano, associadas a um ponto do território urbano, predominarão sobre a disponibilidade de infra-estruturas desse mesmo ponto. A acessibilidade é mais vital na produção de localizações do que a disponibilidade de infra-estruturas”.

Excluiremos da afirmativa acima qualquer sombra de determinismos que possam atrapalhar uma visão ampliada da questão - já que somos impelidos a admitir a importância desses dois elementos na conformação da forma da cidade e, conseqüentemente, na criação das centralidades comerciais. Sobre essa questão, Villaça (1998:20) afirma que, tanto no espaço intra-urbano, quanto no espaço regional, o deslocamento de matéria e do ser humano tem um poder estruturador bem maior que o deslocamento da energia ou das informações. Para o autor, a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral, enquanto o espaço intra-urbano, ao contrário, é

---

*metrópole* (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), (ii) *os subcentros de comércio e serviços* (aglomerações diversificadas de comércio e serviços, réplicas menores do centro principal), (iii) os bairros residenciais, ou melhor, *os conjuntos de bairros residenciais* segundo as classes sociais e as áreas industriais. Essa estrutura está imbricada a outras territoriais, como os sistemas de transportes e de saneamento. Entretanto, o autor considera ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas (VILLAÇA, 1998: 112).



estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano, seja enquanto portador da mercadoria força de trabalho – como no deslocamento casa/trabalho –, seja no trajeto para compras, casa-lazer, escola etc. Destaca ainda, mais especificamente, o poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, incluindo aí tanto o centro tradicional, quanto os subcentros urbanos, por serem estes geradores e atrativos da maior quantidade de deslocamentos (trabalhadores e consumidores). Um fator relevante nessa discussão é o fato de que as comunicações, a certa altura da história técnica, se libertaram dos transportes e não só deixaram de depender do transporte da mensagem, como passaram a determinar as modificações nos modos de vida das sociedades modernizadas. Além das falhas já apontadas por Gottdiner (1993) nos métodos da ciência urbana tradicional, Saasen (1984) destaca a não incorporação de dois dos mais importantes elementos da atualidade - **a globalização e a digitalização** – na discussão do fenômeno urbano. Duas dinâmicas fortíssimas que apresentam impactos muito pronunciados nas cidades e que beneficiam os aspectos econômicos dos meios de vida da população devido à abertura dos mercados, aumento de fluxos do capital e aprimoramento dos meios de produção e comércio que atingem níveis distintos de acordo com as especificidades de cada região (ELLIS e SEELEY, 2000) e que não nos permitem outra opção, senão enxergar as funções de rede sobrepostas da cidade global<sup>18</sup>.

Para definir economia global, tomamos emprestada a definição de Borja e Castells para a conferência Habitat II, em Istambul (1996:18 *apud* JORGENSEN, 1998:7), que a compreendem como “uma economia na qual as atividades estrategicamente dominantes funcionam como unidade a nível planetário em tempo real ou potencialmente real”. Nesse contexto, os mercados de capitais estão mundialmente integrados por conexões eletrônicas instantâneas processadas por sistemas de informação de grande capacidade de memória e velocidade de tratamento, assim como estão também articuladas à tecnologia, à informação, à gestão das principais empresas, à produção industrial, aos serviços avançados e aos mercados, seja através de empresas multinacionais, de redes de empresas ou de mecanismos de intercâmbio.

Evidentemente que a compreensão dos elementos e das dinâmicas que influenciam na conformação das centralidades, sobretudo das centralidades comerciais, é complexa demais para ser contemplada em uma pesquisa isolada, mesmo assim buscamos

---

<sup>18</sup> Em primeiro lugar, pode parecer paradoxal, mas a digitalização facilitou a dispersão geográfica e, ao mesmo tempo, deu força também à importância vital das funções de coordenação e controle das empresas e dos mercados - os próprios mercados financeiros têm 'atores' reais, são 'geridos' por empresas de serviços e implicam funções de gestão central de todo tipo (Sassen, 1994).

contextualizar nossa questão nesse complexo cenário urbano atual. Desde sua criação, há mais de dois séculos, o termo “espaço livre público” e as questões que o envolvem vêm sendo alvo de várias pesquisas e debates e estiveram sempre associados às “questões” de cada época. O *Dicionário de Urbanismo*, de Françoise Choay e Pierre Merlin, de 1988, situa a origem do termo no século XVIII, em uma época onde salubridade, utilidade e embelezamento eram as palavras-chaves para o desenvolvimento. Ideais higienistas, de embelezamento e racionalismo urbano foram espalhados por todas as grandes cidades que buscavam o desenvolvimento como solução para os problemas acarretados pelo grande adensamento populacional. O contexto da Europa Ocidental, que, no século XVIII, despontava para a noção do espaço privado, influenciou bastante a necessidade de designar a porção não edificada de domínio público.

Uma abordagem complementar ao nosso estudo é a da Geografia Cultural, um dos ramos da Geografia Humana que busca compreender as estruturas da cidade em conexão com a forma do lugar. Mais especificamente, a Geografia Cultural discute questões relativas à distribuição espacial das manifestações culturais e tudo que é resultado de uma criação ou transformação do homem sobre a natureza ou das suas relações com o espaço. Essa abordagem nos auxilia na compreensão do surgimento dos novos modelos urbanos, das novas formas de morar e de interagir com a cidade que foram surgindo ao longo do tempo, modificando assim, ora o tipo, ora a função desses espaços. Um ramo ainda mais específico da Geografia Humana, e que surge na virada do século XIX para o século XX, é a Geografia do Comércio, sempre muito associada à geografia econômica, por partir do princípio de que a necessidade de troca e da transferência de bens resulta da distribuição desigual dos recursos e das produções. Os estudos sobre o comércio e a distribuição multiplicaram-se nas últimas décadas e mudaram de caráter, em relação às profundas transformações que percorrem o setor e sua implantação espacial, bem como com o aumento da importância econômica das empresas envolvidas nessa atividade, o aparecimento de estudos que contemplaram a expansão do setor terciário e acompanharam a evolução teórico-metodológica associada à sucessão dos paradigmas da disciplina. Como afirma Salgueiro,

a evolução de um ramo do saber encontra-se no cruzamento da evolução dos fatos (traduzidos nas mudanças evidenciadas pela estrutura do setor e na organização do território) com a evolução teórica do conhecimento científico, as mudanças de paradigma que, sendo gerais às ciências ou a parte delas (as sociais, por exemplo), acabam por se refletir disciplinarmente (SALGUEIRO, 1996:14).

A abordagem do tema é ampliada quando a crítica da cidade moderna, iniciada na década de 1960, se estendeu aos projetos utópicos, às (re)construções em grandes proporções, às teorias prescritivas e às tentativas de codificações da forma urbana (NESBITT, 2006:61). De acordo com a autora, os anos 1960 foram, de muitas maneiras, o período-chave da transição, um período no qual a nova ordem internacional (Neocolonialismo, Revolução Verde, disseminação do uso do computador e informação eletrônica) ao mesmo tempo se estabeleceu e foi abalada e conturbada por suas próprias contradições. Essa nova ordem é designada de diversas maneiras, como capitalismo tardio, capitalismo multinacional, pós-industrialização ou *sociedade de consumo*, que altera de forma efetiva a organização do espaço urbano e sobre a qual discutiremos juntamente com as **funções urbanas**. A maioria dos trabalhos dessa época contribuiu para o surgimento de um novo pensamento que se opunha às verdades apregoadas a partir de vários enfoques. Alguns deram ênfase maior aos aspectos constitutivos da forma urbana, como foi o caso das contribuições de Kevin Lynch (1960), de Aldo Rossi (1966) e Christopher Alexander (1965, 1966), entre outros, e autores como Françoise Choay (1965), Jane Jacobs (1961)<sup>19</sup> e Robert Venturi (1966), que afinaram um discurso crítico aos conceitos que buscavam, na perfeição, o modelo da cidade moderna.

O estudo da forma foi, portanto, associado às outras dimensões de análise por vários autores. Em *A Imagem da Cidade*, Lynch (1960), um dos principais críticos do pós-guerra, defende a necessidade de uma ordem visual urbana e reforça a importância da forma para constituição da memória coletiva e da necessidade de que o seu desenho seja utilizado para reforçar o seu significado e não para negá-lo. A necessidade de sistematizar esse pensamento o impulsionou no estabelecimento de cinco dimensões de desempenho segundo as quais os espaços devem ser avaliados – vitalidade, senso, adaptação, acesso e controle. Aldo Rossi (1966) também discute a questão da memória e defende a necessidade de se pensar o fato urbano como algo mutável, e não como algo definido no tempo. Acredita que as permanências culturais e ambientais são essenciais para a composição da forma urbana e enfatiza que as cidades permanecem em seus eixos de desenvolvimento. Rossi vê a cidade como um artefato, um conjunto de arquétipos para os quais a memória coletiva dá sentido, como uma representação de

---

<sup>19</sup> O contexto dos ataques de Jacobs (1961) ao urbanismo moderno ortodoxo era o programa norte-americano de renovação urbana das áreas centrais das cidades, do fazer tábula rasa de setores urbanos consolidados, substituídos por megaprojetos de reurbanização, nos quais uma arquitetura burocrática ou monumental, viadutos, elevados, vias expressas e florestas de concreto configuravam a nova paisagem das grandes cidades. Uma conferência em Harvard, em 1956, e artigos na imprensa prepararam o caminho para a grande receptividade de seu *Morte e Vida das Grandes Cidades* (cujas traduções omitem do título - como a edição brasileira - a especificidade norte-americana de suas análises), que se tornou uma referência crítica seminal contra as doutrinas modernas do urbanismo de meados do século 20 (SEGAWA, 2001).

valores culturais. Entre tantos pontos de vista, Alexander ilustra, em *A Linguagem dos Padrões*, a quantidade de escalas nas quais o desenho urbano opera e enfatiza a necessidade da existência de uma inter-relação entre os padrões, ou seja, entre as diferentes escalas do desenho urbano. Segundo ele, um padrão só pode existir no mundo através de outro padrão (CARMONA, 2003; NESBITT, 2006).

Além da questão estritamente ligada à escala urbana, uma outra questão, de natureza morfológica, reside na escala edilícia - na forma de ocupação e no aproveitamento dos lotes<sup>20</sup>. Essa modificação, que a princípio se estabelece no lote privado, altera por completo a relação de volumes edificados e áreas livres que compõem o cenário urbano. A análise da dimensão morfológica dos espaços livres públicos, portanto, compreende o estudo em duas escalas: a escala urbanística e a escala edilícia.

O desenvolvimento do pensamento revisionista da doutrina do Movimento Moderno envolveu também a dimensão funcional da forma urbana e, como tal, o sistema de espaços livres públicos. Os serviços urbanos, tal como conhecemos, incluem educação, saúde, limpeza urbana, abastecimentos, cultura e comércio, e fazem parte da complexidade urbana e da estruturação morfológica e funcional da cidade. No caso dos espaços livres, uso e função se apóiam nas infra-estruturas urbanas e variam quanto às formas de apropriação do espaço por parte dos usuários.

Percebe-se, entretanto, que, a partir do final do século XX, a transição do capitalismo industrial para o capitalismo informacional, juntamente com as várias crises financeiras que assolaram várias partes do mundo, contribuíam para uma mudança de paradigma teórico-metodológico, representados, entre outros, pelo trabalho seminal de David Harvey (1989), *A condição Pós-Moderna*, onde é destacado o enfoque da análise socioespacial. Em relação às críticas às teorias modernistas, a década de 1990 é fértil também nas pesquisas que focalizam os novos padrões de desenvolvimento das cidades “expandidas”, dos quais o artigo de Rem Koolhaas, *Rumo à Cidade Contemporânea*, faz questão de distinguir sua pesquisa de outras tendências usuais, pós-modernas, enquanto “*alternativa paramoderna*” às questões atuais. Além desses, destaca-se a contribuição, nesse mesmo contexto, de Zaha Hadid, Daniel Libeskind, Frank Gehry e Peter Eisenman, com postura crítica e agressiva baseada na estética da desordem, renovando radicalmente o pensamento arquitetônico e urbanístico do século XXI. O planejamento, até então globalizante e totalizador, é, portanto, substituído pelas intervenções restritas à

---

<sup>20</sup> No Brasil, nas primeiras décadas do século XX, as residências se caracterizavam pela grande quantidade de ornamentos sofisticados e com bom acabamento, além de terem adotado, de forma geral, os afastamentos da edificação em relação aos limites dos lotes – influência direta do ideário urbanístico das “cidades-jardim” (REIS, 1978).

transformação dos fragmentos parciais do tecido urbano, sejam elas quais forem (SEGRE, 2003, NESBITT, 2006).

Como se percebe em vários textos, o reflexo dos modelos urbanísticos do Primeiro Mundo incidiu negativamente nas grandes capitais da América Latina, acarretando, entre outras ações, a destruição dos centros históricos tradicionais, a expansão descontrolada dos subúrbios, realçando ainda mais a diferença de classes, o aumento da produção de condomínios fechados, das ocupações irregulares, dos assentamentos precários da população de baixa renda, a prioridade do transporte privado sobre o público, o consumismo desenfreado, a segregação social, funcional e formal dos espaços públicos e privados, o abandono das tradições locais e a descontinuidade da malha urbana (SEGRE, 2003).

De acordo com Solà-Morales (1996), da mesma maneira que a cultura urbana desenvolveu nos séculos XVIII e XIX, os espaços dos parques urbanos como resposta e antídoto à nova cidade industrial, nossa cultura pós-industrial busca resposta às questões contemporâneas que colocam em cheque alguns modelos constituídos. As novas formas de apropriação do espaço público e o aproveitamento das áreas não edificadas para fins de comércio, lazer, esportes, entre outros, são apenas alguns exemplos da complexidade do tema. As respostas, afirma o autor, podem não estar apenas no manuseio das formas naturais, mas, muito provavelmente, envolvem questões de desenvolvimento sustentável e devem passar pela experiência da memória e dos novos significados urbanos.

Atualmente, os diversos centros compactos das metrópoles são oriundos de diversos tipos de ocupação e podem inclusive se apresentar, em alguns casos, confundidos com as áreas naturais e/ou de preservação das cidades. Os centros históricos de várias metrópoles como Barcelona, Berlim, Paris e Rio de Janeiro, para citar apenas alguns exemplos, foram alvos de várias propostas urbanísticas e são continuamente repensados através de planejamentos estratégicos, guiados por diferentes conceitos. De acordo com Solà-Morales (1996), as metrópoles têm características tão específicas que a contribuição da arquitetura, nesses casos, é repensar a “nova forma” através da relação entre a nova arquitetura e a velha cidade, propondo uma absoluta interação entre sistemas de arquitetura e estruturas complementares para combater os efeitos nocivos da era pós-industrial.

O debate sobre a complexidade do cenário urbano atual, no qual se insere o discurso de Saskia Saasen (2006), nos alerta para o fato de que nem o determinismo tecnológico, nem a importância conferida à localização das áreas centrais, à comunicação, aos

transportes, entre outros, são capazes de explicar isoladamente a complexidade da cidade “global”. Existe, de acordo com a autora, uma transformação que inclui, sobretudo, a própria concepção de Estado Nacional. Não é só uma modificação na forma da cidade, ou nas bases de uma sociedade que já não sonha com a Revolução, mas uma transformação que obriga uma reestruturação do pensamento, dos modos de vida que se impõem com força e vigor por um sistema econômico de governo. A compreensão das diferentes centralidades comerciais inclui a compreensão de micro-processos que se desenvolvem no interior de cada subcentro e, ao mesmo tempo, sobre todos eles. É o que Sassen (2006:1) chama de “desnacionalização” das políticas, do capital e das subjetividades políticas e de várias outras dinâmicas e domínios, argumentando que esse processo de desnacionalização, por um lado, impulsiona a construção de novos tipos de escalas globais de dinâmicas ou instituições e, por outro, continua a habitar o reino daquilo que é largamente nacional. Sobre esse processo de “desnacionalização”, a autora monta um paralelo com o processo da implantação do capitalismo industrial, mais especificamente na Inglaterra, quando esse modelo já se mostrava dominante sob os outros modos de produção, mas ainda não prevalecia sobre eles<sup>21</sup>. Não reconhecemos o lugar preciso da época de transformação que estamos vivendo e, portanto, temos dificuldade em compreender seus significado e importância, prevalecendo, assim, o peso do Estado das decisões em níveis nacional e global. Saskia Saasen (2006:12) contribui também para a discussão da **informalidade**<sup>22</sup>, que discutiremos nos próximos capítulos e define o conceito como sendo “aquilo que ainda não ganhou reconhecimento formal” e que pode ser um indicativo de mudança, de constituição e inserção de novas lógicas em um particular domínio social, econômico, cultural, político, discursivo e subjetivo. Outra abordagem talvez ainda mais ampla que esta que envolve a informalidade trata das questões da ordem e da irregularidade no espaço urbano. Coutinho (2006: 89) nos alerta sobre a irregularidade e a pseudo-desordem urbana que se expressa no espaço da

---

<sup>21</sup> Saasen argumenta existir uma diferença constitutiva entre o sistema do pós-Segunda Guerra e o sistema global atual. Segundo a autora, (...) um dos indicadores desta transformação interna do Estado nacional começa ainda no início da década de 1970 e se fortalece na década de 1980, a transformação que parcialmente ordena um novo projeto de globalização. Isto foi marcado pela significativa mudança do poder executivo, diminuição de poder do congresso, e parcialmente como resultado uma nova crítica desenvolvida pelo judiciário em ambos no exame público das ações do congresso e na feitura das leis. As variáveis intermediárias que constituem a privatização, a regulação e a comercialização das funções públicas e o crescente número de agências reguladoras especializadas com o executivo (...) (SAASEN, 2006:17).

<sup>22</sup> Informalidade –É um fenômeno complexo e que varia de cidade para cidade e mesmo de setor econômico para setor. Alguns setores baseados na economia informal são realmente um abuso em termos de legislação trabalhista e de concorrência. Mas, o problema não se esgota aí, e não pode ser resolvido de um modo simplista, uma vez mais. Muitas vezes, a economia informal é uma das novas formas de crescimento econômico que as comunidades em desvantagem têm à mão, como os pobres ou os imigrantes. São, também, como eu documento para o caso de Nova Iorque, uma resposta à procura por parte do próprio sector formal da economia. No topo da economia formal, nós temos a desregulamentação. Na parte inferior, temos a desregulamentação à moda dos pobres, a informalização (SAASEN, 1994).

cidade com “a aparência da não conformidade às normas, produzindo espaços desordenados, percebidos como caóticos por parte da população, seja no tecido legítimo, ilegítimo ou extralegal da cidade”<sup>23</sup>. De acordo com a autora, a análise do fenômeno urbano atual não pode ignorar as formas de regulação urbanística que buscam a padronização dos espaços urbanos e que foram pensadas segundo uma lógica da racionalidade industrial e conformadas pelas demandas da industrialização e da pós-industrialização.

Analisando o panorama urbano contemporâneo, surge-nos uma questão sobre o papel dos espaços livres nesse processo de crescimento das cidades e sobre os fatos propulsores de suas modificações: o que possibilita e/ou justifica a criação de uma nova centralidade e qual o papel dos espaços livres na estruturação de uma nova centralidade? Uma das possibilidades evidentes que explica a ocupação de novas áreas (e a possível formação de uma nova centralidade) é o adensamento urbano que, através da saturação dos espaços disponíveis, impulsiona o excedente populacional para outros sítios desocupados. Uma outra questão é: quando se percebe que a densidade urbana atinge seu limite? Magalhães (2005), em seu estudo sobre densidade urbana, demonstra que as marcas mais evidentes do adensamento urbano são os crescentes aproveitamentos de vazios urbanos (nem sempre de forma adequada e considerando o sistema de espaços livres como um todo), o aumento de área de edificações construídas e a substituição dessas edificações por outras de maior porte.

A conexão de áreas antes apartadas é a principal consequência das expansões urbanas - o que não significa que a unificação de áreas seja um resultado comum a todos os movimentos de expansão. Pelo contrário, muitas vezes o sistema de espaços livres públicos não é considerado como diretriz de planejamento e essas áreas resultam estanques e excluídas, entre outras coisas, de infra-estrutura urbana e inserção social. Simultaneamente a este movimento de desterritorialização<sup>24</sup>, onde um grande número de pessoas se desloca para habitações em outros assentamentos urbanos, ocorre uma mudança significativa na forma física das cidades e nas práticas socioculturais desenvolvidas. Esse movimento, que distancia a habitação dos moradores dos seus

---

<sup>23</sup> Neste sentido, as áreas formais da cidade estão divididas em legítimas e ilegítimas, de acordo com a sua observância ou não às leis em vigor, e a categoria extralegal serve para definir as áreas ditas informais ou ilegais. (...) (Nota 1 - SILVA, 2006:101).

<sup>24</sup> Utilizamos o conceito de desterritorialização proposto por Guattari e Rolnik (1986:323): “O território pode se desterritorializar, isto é, abrir-se, engajar-se em linhas de fuga e até sair do seu curso e se destruir. A espécie humana está mergulhada num imenso movimento de desterritorialização, no sentido de que seus territórios ‘originais’ se desfazem ininterruptamente com a divisão social do trabalho, com a ação dos deuses universais que ultrapassam os quadros da tribo e da etnia, com os sistemas maquínicos que a levam a atravessar, cada vez mais rapidamente, as estratificações materiais e mentais”.

lugares de trabalho, gera um novo modelo de vida marcado pelo aumento de fluxos de veículos, congestionamentos e diminuição do tempo livre do cidadão e contribui para desenvolvimento do processo de individualização em contraposição à vida pública<sup>25</sup>.

Falamos da continuação do processo de individualismo que, de acordo com o filósofo francês Lipovetsky (2005), surgiu no século XVIII ainda na primeira modernidade, juntamente com as idéias de democracia e de mercado. Para o autor, a nossa era instituiu o hiperindividualismo<sup>26</sup>, diferenciado do individualismo original que se caracterizava, entre outros itens, por limitações ideológicas, religiosas e pela presença determinante do Estado na economia. Atualmente, a sociedade de consumo ampliou seus limites e tornou os indivíduos cada vez mais senhores de sua própria existência em todas as categorias da população. Evidentemente, afirma Lipovetsky (2005), “esse fenômeno começou com a sociedade de consumo nos anos 1950 e 1960 e a partir dos anos 1980, o mercado e as novas tecnologias contribuíram para acelerar esse processo” (destaca-se a presença dos telefones celulares, os computadores pessoais, aparelhos de vídeo domésticos, a rede mundial de computadores etc.).

Fica evidente a relação que se estabelece, também em paralelo, entre o processo de enclausuramento (decorrente do individualismo) do novo modo de vida instituído e a crescente demanda de espaços livres públicos de integração social em função da necessidade de inclusão do “ser social” nas cidades. Em uma análise superficial, essa relação pode parecer contraditória, no entanto, em meio à agitação e à densidade das cidades contemporâneas, tem crescido a necessidade de espaços que sirvam de alternativas ao modelo de vida imposto. Como já foi mencionada, a ocupação de áreas antes desocupadas, através dos processos de expansão ou de concentração urbana, modificam a paisagem e as formas de vida pública. O forte impacto da velocidade dos fluxos do capital e a mudança dos paradigmas da comunicação, ainda que caracterizados

---

<sup>25</sup> Aparece assim a questão da localização – os locais onde os produtos são produzidos e consumidos. A localização é relação a outros objetos ou conjuntos de objetos e a localização urbana é um tipo específico de localização: aquela na qual as relações não podem existir sem um tipo particular de contato: aquele que envolve deslocamentos dos produtores e dos consumidores entre os locais de moradia e os de produção e consumo (VILLAÇA, 1998:23).

<sup>26</sup> Na opinião de Lipovetsky, o homem hiperindividualista é mais responsável pela sua própria existência. “Ele tem menos proteção coletiva, das instituições. Ele está mais entregue a si mesmo, o que implica ter de se buscar a si e se auto-inventar. Portanto,(...), ele está mais frágil. Essa noção de fragilidade é uma noção capital para melhor entender qual a face desse novo indivíduo.(...) Ele sofre mais pressões do tempo, ora no trabalho, ora na vida privada. Isso faz com que o século 21 que se anuncia seja um século de novos conflitos, não tanto de lutas de classe, mas de conflitos internos, dentro desse homem. Acho que esse hiperindivíduo não se separa da dimensão conflitual da vida privada. (...) Essa é uma primeira dimensão. A segunda dimensão é que na sociedade hipermoderna a confiança no estado e nos aparelhos políticos está declinando. Se o esquema estiver certo, a sociedade de mercado entrega cada vez mais os indivíduos a si mesmos, então haverá demandas em relação ao estado, mas serão bem menores ou, pelo menos, de uma natureza diferente das ocorridas no período anterior. (Gilles Lipovetsky em entrevista ao jornal *Extra Classe* ).



por fortes desequilíbrios de alcance social, apresentam claras conseqüências urbanas. Somam-se a essas conseqüências a necessidade tácita de novos arranjos sociais, renovação e ampliação das funções centrais urbanas, preservação do conteúdo histórico das cidades (bens arquitetônicos, urbanísticos ou paisagísticos) e a conservação da imagem simbólica e da identidade desses bens, que talvez expliquem o paradoxo cultural em que vivemos. Sobre este paradoxo, Lipovetsky (2005) demonstra que na maioria dos países ocidentais existe uma sociedade voltada para as novas tecnologias, para a invenção do futuro, para o fim das tradições e, ao mesmo tempo, para o culto do patrimônio. O autor cita como exemplos desse panorama urbano a multiplicação dos museus, principalmente nas metrópoles, a proteção à paisagem e ao meio ambiente e o retorno aos temas religiosos.

Para responder a essas novas questões urbanas, o sistema de espaços livres públicos tem se desenvolvido ao longo do tempo e se reformulado tanto em conceitos, como em formas, tipologias e hierarquias, tentando estabelecer, ao seguir a recomendação de Rossi (1995), uma relação binária entre morfologia e tipologia que valoriza e busca sentido nos fatos urbanos.

### **1.1.2. O enfoque sistêmico**

A idéia de sistema de espaços livres, tal como conhecemos hoje, surgiu no final do século XIX<sup>27</sup>, a partir da necessidade de ordenação das cidades e da idéia de utilizar suas áreas livres como elementos ordenadores e não apenas como elementos complementares deste processo. O desafio do paisagismo do século XIX era incorporar jardins públicos nas grandes capitais. O trabalho de Frederik Law Olmsted, na ordenação do Sistema de Parques de Boston (1887), inaugurou uma nova fase na produção desses espaços que se estende pelo século XX, denotando a preocupação em introduzir a natureza no espaço urbano. Até então, os parques eram privilégios de reis e nobres que encomendavam essas paisagens para seu deleite e que as utilizavam como símbolos de prestígio e poder. Compreendê-los globalmente e, mediante tal compreensão, produzi-los

---

<sup>27</sup> No Brasil do começo do século XIX, com o crescimento das cidades e a conseqüente prosperidade das classes mais altas, ocorre uma busca por modelos europeus de *boulevards* e paisagens de parques públicos, especialmente dos parques franco-ingleses. No Rio de Janeiro, com a presença da Missão Artística Francesa, muito foi desenvolvido baseado nos princípios dessa escola. Alguns exemplares desta época apresentam o modelo utilizado pelo paisagista francês Auguste François Marie Glaziou, que foi precursor do estilo francês, e trabalhou no país em 1858, a convite de Dom Pedro II, quando projetou os parques da Corte, entre eles o da Quinta da Boa Vista, o de São Cristóvão, o do Palácio de Verão de Petrópolis, o do Barão de Nova Friburgo, em Nova Friburgo, o Parque São Clemente e muitos outros, e ainda a requalificação do Passeio Público.

e administrá-los é, de acordo com vários autores, a alternativa para equilibrar os efeitos nocivos das altas densidades urbanas através do respeito às pré-existências culturais e ambientais (COSTA, 1993; SOLÀ-MORALES, 1996).

Nesse processo, o sistema de espaços livres públicos evoluiu, ao ampliar suas funções básicas e se constituiu no principal elemento de articulação de diferentes escalas, estabelecendo relações de diversas naturezas entre os elementos do próprio sistema, com o entorno próximo ou mais abrangente, com os elementos externos ao sistema sendo capaz de, ao mesmo tempo, se estabelecer como um catalisador de influências diversas e ainda manter sua autonomia.

A introdução dos conceitos da cidade modernista, no século XX, gerou modificações de desenho da relação entre o lote e o edifício e, conseqüentemente, alterou o sistema de espaços livres públicos em meio urbano. A dissolução da quadra compacta, definidora do espaço exterior e interior, inaugurou um novo período não só de projeto do edifício e de novas formas de pensar a cidade, como também de novos paradigmas na produção dos espaços livres urbanos. Pela primeira vez na história das cidades brasileiras, em meados do século XX, passa-se a se desenhar separadamente o edifício, a rua, a praça, o parque e o jardim público (TÂNGARI, 1999)<sup>28</sup>. Esta transição de uma paisagem urbana, caracterizada por seus espaços livres totalmente conectados ao espaço construído para uma paisagem onde a independência de desenho e formas é destacada, representa uma mudança de paradigma que foi, entre outros fatores convergentes, incentivada pelo pensamento do movimento moderno. Segundo as formulações definidas pelo CIAM (Congresso Internacional de Arquitetura Moderna), a primeira fase do movimento moderno, situada no período entre as duas grandes guerras, corresponde à análise das funções urbanas classificadas pela *Carta de Atenas* envolvendo as questões básicas da vida humana: morar, trabalhar, cultivar o corpo e espírito, circular. A segunda fase refere-se ao estudo da habitação e a terceira fase às propostas utópicas e, na maioria das vezes, apenas teóricas de planejamento. Em nenhuma delas, no entanto, percebe-se uma preocupação maior com o programa e distribuição dos espaços livres públicos, muito menos com as proporções formais que caracterizam o conjunto urbanístico do qual fazem parte, tal como se desenvolveu anos depois (BENÉVOLO, 1984). Retomaremos essas questões mais adiante, quando tratarmos das dimensões morfológicas do sistema de espaços livres.

---

<sup>28</sup> Miranda Magnoli analisa a vinculação do espaço livre em relação ao espaço construído utilizando critérios de permeabilidade, contigüidade, penetração e acessibilidade. (1982: 55-69 *apud* TÂNGARI, 2005:15).

Atualmente, o estudo dos espaços livres públicos continua sendo tema de várias pesquisas que enfatizam ora as respostas às necessidades do cotidiano da sociedade, ora a adaptação de cada elemento do sistema às características climáticas, de topografia e localização, que são específicas a cada sítio. As pesquisas enaltecem o respeito às pré-existências culturais e ambientais de cada sítio, aos valores simbólicos e aos significados como forma de balizar as novas ações projetuais ou político-administrativas. Além destas atribuições, vários estudos (COSTA, 1992; TÂNGARI, 1999; MENNEH, 2002; CARMONA, 2003; MACEDO, 2004; COELHO, 2005) mostram que os elementos do sistema precisam ser articulados entre si, formando uma rede de espaços livres que atendam às várias funções urbanas, tais como lazer, circulação, contemplação, convívio, entre outras.

Para isolar apenas um dos elementos do sistema de espaços livres públicos, destacamos as transformações sofridas pelo sistema de ruas em diversas cidades, nos fins do século XVIII e início do século XIX, quando acontece a separação das circulações de pedestre e veículos das ruas convencionais através da introdução da pavimentação destinando o centro das ruas exclusivamente para os veículos (TAYLOR, 2002 *apud* CARMONA, 2003). As novas concentrações comerciais que foram surgindo conservaram, a princípio, as mesmas características das ruas de compras tradicionais, com lojas de ambos os lados das ruas dando acesso ao tráfego motorizado. Num segundo momento, há uma preocupação sensível com a separação pedestre-veículo, mas as ruas continuam assumindo papel de notável importância na conformação espacial das centralidades comerciais.



**Figura 17:** Rua 25 de Março, São Paulo.  
**Fonte:** [http://centrosp.prefeitura.sp.gov.br/bancolmagens/albuns/9/\\_b83.jpg](http://centrosp.prefeitura.sp.gov.br/bancolmagens/albuns/9/_b83.jpg) (acessado em 12/02/2008).



**Figura 18:** *Candem Town*, Londres.  
**Fonte:** [http://static.flickr.com/58/225941784\\_bee52d20fc.jpg](http://static.flickr.com/58/225941784_bee52d20fc.jpg) (acessado em 12/02/2008).



**Fig.19:** Rua *Mouffetard*, Paris.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.

Neste processo, a priorização aos pedestres foi perdendo importância na construção da paisagem das ruas para só então ser recuperada na segunda metade do século XX. Alguns trabalhos redescobriram o papel social da rua como um conector que penetra o centro da cidade e o interliga com as outras áreas – uma análise que substituiu a visão reducionista da era do *City Beautiful*, que a considerava apenas como um elemento de valor estético para as cidades. Estudos que destacaram o papel das ruas na contribuição para a qualidade do espaço público e enfatizaram as calçadas como elementos catalisadores de propostas sociais também tiveram participação neste processo (APPLEYARD, 1981; JACOBS, 1993; LOUKAITOU-SIDERIS e BANERJEE, 1998, entre outros).

O sistema de ruas juntamente com o plano, a saber, o *grid* formado pelo espaço livre e o construído, é considerado por Marcel Poète (*apud* ROSSI, 1995:52) como sendo a permanência mais significativa do fenômeno urbano. Sobre esta afirmação, o autor faz a seguinte reflexão: “O plano permanece sob níveis diversos, diferencia-se nas atribuições, muitas vezes se deforma, mas, substancialmente não se desloca.” Ao observarmos todos os elementos formais que compuseram a paisagem urbana, ao longo do tempo, percebemos que, de fato, as ruas são, dentro da história do urbanismo, os elementos mais estáveis. Entretanto, Grether (1993) nos chama atenção para o fato de que as ruas são também os elementos mais mutantes do sistema, com grande capacidade de se adaptar aos novos usos e possibilitar novos arranjos formais. Essa dicotomia de valores, de acordo com o autor, deve-se ao fato de esses elementos não serem redutíveis ao estilo marcante de uma época específica. Mutantes, funcionais, estáveis ou formais, as pesquisas demonstram que as ruas se adaptam aos novos usos de acordo com sua posição e forma como estão inseridas na trama urbana.

O tema da “informalidade”<sup>29</sup> nos permite lançar um olhar diferenciado para os elementos do sistema de espaços livres. Dentro dessa estrutura, as ruas e calçadas passam a ser configuradas como parte da lógica da mercadoria que envolve o espaço urbano, sendo o alvo da disputa de indivíduos que pretendem dele se apropriar a fim de que possam comercializar seus produtos de forma específica, misturando-se aos usos “formais” que vão desde a necessidade de deslocamento dos pedestres, à satisfação do consumo. Assim, define Spósito:

Este processo é dinâmico, e no modo capitalista de produção, tanto a produção da cidade (crescimento horizontal e vertical), quanto o seu consumo (localização dos diferentes usos de solo) estão subordinados às leis de mercado e determinados pela instituição da propriedade privada da terra, que lhe dá o caráter de mercadoria (...) (BELTRÃO SPOSITO, 1991:6 *apud* MONTESSORO, 2006).

Retomaremos essas questões mais adiante, na análise das formações das novas centralidades através dos eixos comerciais e seus rebatimentos sobre os espaços livres públicos.

Considerando a grande variedade e complexidade do tema, foram selecionadas as dimensões de análise consideradas essenciais para a compreensão da importância do sistema de espaços livres públicos e dos espaços comerciais na estruturação da cidade. A dimensão morfológica envolve o estudo da forma urbana, seja ela resultado de planejamentos ordenados ou de ocupações espontâneas, de processos de expansão ou de concentração urbana, e a dimensão funcional, que trata das várias funções desempenhadas pelo espaço urbano, incluindo funções mais complexas que são respostas às novas demandas contemporâneas.

Evidentemente que essas questões estão conectadas entre si e são estudadas em associação umas com as outras. Apenas por questões metodológicas e por apresentarem particularidades específicas, estas questões serão apresentadas isoladamente neste trabalho.

a) **Dimensão morfológica** – Esta dimensão não deve fazer referência apenas ao suporte físico onde se realizam as ações próprias da esfera pública, mas à compreensão das

---

<sup>29</sup> Para Malaguti (2000:101), “a formalidade e informalidade coexistem, subsidiam-se, interpenetram-se e são indissociáveis.” Portanto, devemos considerá-las no âmbito das práticas espaciais e sociais urbanas, destacando que a cidade contemporânea desempenha vários papéis que proporcionam arranjos diferenciados de acordo com a interação dos elementos que constituem a paisagem no centro das cidades. MALAGUTI, Manoel Luiz. *Crítica à Razão Informal. A Imaterialidade do Salarizado*. São Paulo: Boitempo, Vitória: EUFES, 2000.

inter-relações existentes entre os espaços urbanos (entre si e com seus usos e funções). Parte-se, portanto, do entendimento do espaço como totalidade, como uma instância social, no mesmo nível da instância econômica e da instância cultural, ideológica e política. (CARDOSO, 1983, 1986; ABREU, 1997; VILLAÇA, 1998; REIS, 2006). No que diz respeito às questões específicas relacionadas à estruturação do sistema de espaços livres públicos, nos basearemos nos trabalhos de Magnoli (1982), Costa (1993), Tângari (1999) e Macedo *et al* (2004).

Sobre a dimensão morfológica, podemos dizer que a compreensão do sistema de espaços livres está integralmente atrelada à compreensão dos processos de crescimento e transformação das cidades e, portanto, a todos os elementos relacionados a ele como, por exemplo, as diferentes formas de ocupação do solo e os volumes construídos. Acerca do crescimento urbano, do ponto de vista morfológico, Panerai (1980:16-18) nos lembra que é importante ter em vista que o desenvolvimento das cidades é feito em conjunto pelos fatores políticos, econômicos e demográficos que ultrapassam o estudo da cidade local para se inscrever em uma história regional. De maneira geral, o autor está nos chamando atenção para as diferentes escalas e para dois diferentes tipos de crescimento urbano: o *crescimento contínuo*, quando apresenta uma forma de aglomeração única, determinada por um limite identificável, através de uma forma simples e núcleo constituído, onde a extensão se faz numa direção principal ou em múltiplas direções; e o *crescimento descontínuo*, quando apresenta uma organização global do território, onde se identificam rupturas entre as diferentes áreas constituintes.

De acordo com Santos (1994:20, 21), os componentes do espaço são os mesmos em todo o mundo, mas variam quantitativa e qualitativamente segundo o lugar, do mesmo modo que variam as combinações entre eles e seu processo de fusão. E complementa ainda que, no caso dos países subdesenvolvidos<sup>30</sup>, o espaço é afetado não só pelas suas características físicas, geográficas ou de localização, mas por uma seletividade, fruto dos desequilíbrios causados pelo sistema econômico, onde a possibilidade de consumo dos indivíduos varia enormemente. Esta argumentação nos auxilia na compreensão dos espaços comerciais ao relacionar a localização do indivíduo e sua situação como produtor e consumidor. O cruzamento entre produção e consumo é, de acordo com Santos (2004), mais uma chave para elaboração da teoria espacial. “A cidade, portanto, não pode mais ser estudada como uma máquina maciça”, há que se reconhecer a

---

<sup>30</sup> O estudo da história dos países hoje subdesenvolvidos permite revelar uma especificidade de sua evolução em relação às dos países desenvolvidos. Essa especificidade aparece claramente na organização da economia, da sociedade e do espaço e, por conseguinte, na urbanização, que se apresenta como um elemento numa variedade de processos combinados (SANTOS, 2004:19).

existência dos dois circuitos propostos por Santos - o superior e o inferior -, os quais conhecemos, grosso modo, pela nomenclatura de setores formais e informais respectivamente, e que nos obriga a uma nova discussão das teorias consagradas, tais como a da base econômica (exportações urbanas), dos lugares centrais e dos pólos de crescimento, que serviram de base a outras tantas teorias de planificação regional. A observância dos dois circuitos, sem que a nenhum deles seja dada maior relevância, é, portanto, condição necessária para a apreensão da realidade urbana (SANTOS, 2004:22, 23).

Como já explicitamos anteriormente, focalizamos a questão do crescimento urbano porque, assim como Panerai (1980), em seu estudo na escala do território, acreditamos que o crescimento do conjunto está ligado às propriedades dos elementos, e o crescimento dos elementos às suas propriedades distributivas. Fazendo uma rápida associação com o sistema de espaços livres, percebemos que este também é inteiramente conectado às suas formas de crescimento. Segundo o autor, o estudo dos crescimentos oferece (i) uma apreensão global da aglomeração dentro de uma perspectiva dinâmica, recusando implicitamente a concepção de uma cidade-museu, morta, imóvel; (ii) revela os pontos fixos de transformações anteriores, permitindo a compreensão da estrutura urbana e de seu funcionamento, e (iii) permite não considerar os diferentes detalhes da organização apenas através dos seus ângulos monumentais ou pitorescos, mas mensurar a importância destes detalhes dentro da estrutura em conjunto (PANERAI, 1980:16).

**b) Dimensão funcional** - Refere-se às variadas funções desempenhadas pelos espaços livres. Envolve a compreensão do cruzamento entre as estruturas espaciais e as atividades desenvolvidas (BEAJEAU-GARNIER, 1985; SALGUEIRO, 1996; CACHINHO 2002, MONTESSORO, 2006) e a importância dessas estruturas na evolução urbana das cidades (TANGIRES, 1999; CALLABI, 2004). No nosso caso, focalizamos as atividades comerciais e os processos que se engendram a partir delas. Para citar apenas uma das funções básicas do sistema de espaços livres que abordamos nessa pesquisa, destacamos a circulação de pedestres e veículos, que se utilizam dos seguintes elementos do sistema: os passeios públicos, as ruas, avenidas e vias expressas.

Se considerarmos, como vimos anteriormente, que a localização e o deslocamento dos indivíduos é um ponto-chave na criação e desenvolvimento de novos subcentros na cidade, será facilmente compreensível que os elementos físicos que dão suporte a essas atividades e às redes de acessibilidade que os conectam com os outros espaços da cidade desenvolvem um papel importante nesse processo. Esta função básica, condição

para o funcionamento de toda a cidade, depende integralmente de condições razoáveis do sistema viário que contém esses elementos urbanos e do sistema de transportes. Ambos os sistemas são viabilizados, entre outros fatores, pela estruturação das áreas livres em consonância, principalmente, com os sistemas de drenagem, iluminação, sinalização e arborização. Além destas funções básicas de funcionamento da cidade, destacamos também algumas funções transitórias de vários tipos, que são características da paisagem cultural de várias cidades, comentadas por Beajeau-Garnier (1995) e que serão detalhadas mais adiante.

### **1.1.3. A formação de centralidades**

Do ponto de vista teórico, a utilização do termo “centralidade” aplicado ao espaço urbano nos remete, como já destacamos, aos estudos de Walter Christaller e sua Teoria dos Lugares Centrais. Evidentemente, a compreensão de sua teoria postulada na década de 1930, apesar de ser ainda utilizada, não esgota as possibilidades de compreensão do fenômeno da centralidade. Entre as várias abordagens propostas pela geografia humanística, nos interessa de forma particular a interseção entre o movimento de dispersão e criação dessas centralidades com a presença do comércio.

A expansão suburbana da cidade e o advento do edifício em altura – o arranha-céu – talvez constituam os dois principais elementos definidores da morfologia urbana do século XX. Ambos resultam, em grande medida, das novas tecnologias ligadas ao movimento: metrô, bonde, ônibus e automóvel, no caso dos subúrbios; e o elevador, no caso dos arranha-céus. Mas, no caso dos subúrbios, esse resultado não está dissociado do modelo de propriedade da moradia urbana, que, desde o final do século XIX, objetivou ser predominantemente familiar. O subúrbio se desenvolveu associado à propriedade familiar da habitação; trata-se, portanto, de um fenômeno da segunda metade do século XIX em diante, quando a moradia própria passa a ser um objetivo político das sociedades capitalistas.

Para Hassenplug (2007), diretor do Instituto de Estudos Urbanos Europeus, o conceito de centralidade urbana pode ser associado a uma das três definições básicas de cidade. Para ele, a primeira definição de cidade se localiza no âmbito da filosofia da história, à qual estão associados os trabalhos de Karl Marx, Ferdinand Toennies, Max Weber e Henri Lefebvre. Nessa primeira definição construída pelo autor, a cidade se traduz como um produto e produtor da civilização. Desse ponto de vista, é a cidade quem constrói ou fornece os instrumentos para construção da sociedade civil. A segunda definição destaca a diversidade e a diferença e se apropria do trabalho de sociólogos como Georg Simmel,



Charles Baudelaire e Walter Benjamin, que tanto influenciaram o pensamento da Escola de Chicago. Desde então, a cidade tem sido analisada por atributos em relação a sua forma, permanência, densidade e heterogeneidade. A terceira definição a correlaciona com o lugar de centralidade cultural, ao qual estão associados centro principal, subcentros e centros de vizinhança que possuem funcionalidades e formas distintas. De acordo com E. Burgess e Robert Park, pioneiros da Escola de Chicago, o centro urbano é, em princípio, o lugar com maior significado simbólico, o solo mais escasso e a melhor acessibilidade, o que os torna, certamente, os espaços mais caros da cidade.

A definição de Jorgensen (1998:45) para o conceito de centralidade assume um caráter genérico como uma síntese de atributos do espaço que “exprime, por um lado, a aglomeração espacial de capitais fixos invertidos na produção, administração e comercialização de bens e serviços e, por outro, a convergência cíclica diária das pessoas que realizam este processo de produção-distribuição – consumo”. A análise da concentração de destinos de viagens urbanas é uma ferramenta importante na compreensão da distribuição espacial da movimentação produzida pelo intercâmbio de bens e serviços que constitui a vida econômica, especificamente urbana, que, por sua vez, nos auxilia na compreensão da forma como esta movimentação está associada à (re)estruturação da rede de núcleos dinâmicos de atividades econômicas urbanas, chamadas de centralidades.

A terceirização acelerada da economia mundial, a partir das possibilidades abertas pelos avanços informacionais e a conseqüente mudança do perfil da produção e do consumo, reabre, sobre novas bases, a discussão sobre a gestão e o planejamento das cidades. O principal sintoma - e conseqüência - desse processo, no campo da ciência urbana, é o declínio do planejamento regional clássico e o surgimento de novas teorias que assinalam as cidades e suas redes como “espaço econômico” característico e fundamental do desenvolvimento capitalista contemporâneo (...) (JORGENSEN, 1998:9).

A unidade que se constitui com o agrupamento formas – funções – estruturas é característica do fato urbano – mais especificamente de uma realidade social que nasce da industrialização e a sucede. Apesar de sua importância, esse agrupamento apenas possibilita o estabelecimento de centralidades que são, segundo Lefebvre (1999), característica essencial do fenômeno urbano. O autor destaca a importância dos espaços que permitem relações e atividades de troca, porque compreende que nada no espaço urbano existe sem proximidade, sem aproximação, sem trocas, sem relações. Estes signos são representados, entre outras coisas, por espaços livres públicos de diferentes tipos que apresentam características específicas (ruas, praças, calçadas etc). São esses espaços livres que estudamos nesta pesquisa, os espaços do movimento, das trocas e da simultaneidade.

O espaço urbano é considerado por diversos autores como sendo o *locus* da produção e reprodução das relações socioespaciais sob novas formas de comercialização e estratégias locais das atividades. A dinâmica da (re)produção do espaço e das relações sociais, imbricadas pela lógica capitalista, desencadeia novas formas espaciais e novos usos, o que acarreta a criação de novos padrões comerciais associados a novas formas destinadas a tais práticas comerciais (MONTESSORO, 2006).

A análise sobre a (re)produção espacial envolve uma discussão sobre a questão da criação das novas centralidades urbanas influenciadas, entre outros fatores, pela implantação de eixos viários e novos sistemas de transporte. Essas decisões urbanísticas, tomadas mediante investimentos públicos ou privados em áreas antes desocupadas, dão origem a novos fluxos de informação, de comunicação, de transporte e de poder, não apenas de circulação (TÂNGARI, 1999; MONTESSORO, 2006).

O surgimento de novas áreas mono ou multifuncionais dão origem à criação de novas centralidades e evidenciam sinais urbanos facilmente identificáveis como, por exemplo, o adensamento de eixos preferenciais ou a ocupação de áreas onde estão garantidas as condições de acesso à rede relacional que estrutura o território urbanizado. Conforme podemos constatar em várias cidades, o sistema viário e de transportes é um elemento definidor deste processo. A deficiência ou eficiência desses sistemas influencia diretamente o sistema de espaços livres públicos que estrutura a trama urbana.

Do ponto de vista de sua definição, consideramos espaço central aquele que possui capacidade de concentrar atividades e movimento, caracterizando-se pela animação e relacionando-se com densidade, acessibilidade, diversidade e disponibilidade de infraestrutura e serviços<sup>31</sup>. De maneira geral, o estabelecimento de novos assentamentos habitacionais em áreas afastadas do centro tradicional constitui uma nova área urbanizada que apresenta uma demanda imediata de mercadorias para consumo básico. Essa necessidade é responsável pela formação dos novos eixos comerciais, oferecendo variedade de produtos ao longo de um mesmo eixo viário. De forma geral, os eixos comerciais, que se formam nos novos bairros ou assentamentos, tendem a repetir os modelos dos principais eixos viários da cidade e recebem investimentos que variam em quantidade, de acordo com a área onde é instalado. Os estudos mostram que, na maioria das metrópoles, as áreas centrais continuam sendo privilegiadas em detrimento dos subúrbios, ainda que as expansões urbanas tenham aproximado essas áreas (TÂNGARI,

---

<sup>31</sup> Definição retirada do glossário do Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental – PDDUA, da Secretaria de Planejamento Municipal de Porto Alegre, RS.

1999). O **modelo centro-periferia**, característico da cidade industrial, é assim expandido e faz surgir, juntamente com um novo padrão de desenvolvimento, uma nova forma urbana caracterizada, conforme descrevemos anteriormente, por descentralizações, fragmentações e dispersões.

Destacamos, mais uma vez, a relação entre

a cidade, o comércio e o consumo, além dos elementos que a compõem na organização das atividades ditas 'informais'<sup>32</sup>, e as estratégias de localização destas como partes do processo de formação e consolidação da centralidade urbana. A compreensão desse processo orienta e sustenta a produção do espaço urbano, passando necessariamente pela análise da intensificação da divisão do trabalho, concentração econômica, aglomeração de mão-de-obra e ampliação dos consumidores nas cidades (MONTESSORO, 2000:18).

Trabalhos referentes à geografia das metrópoles evidenciam que

a reprodução do ciclo do capital exige, em cada momento histórico, determinadas condições especiais para sua realização. A dinâmica da economia metropolitana, antes baseada no setor produtivo industrial, vem se apoiando no amplo crescimento do setor terciário moderno - serviços, comércio, setor financeiro - como condição de desenvolvimento, numa economia globalizada (CARLOS, 2001:3).

As formas espaciais, associadas à produção e reprodução do espaço urbano, podem ser interpretadas a partir das formas comerciais criadas para satisfazer as necessidades do consumo. Nesta perspectiva, o fluxo de mercadoria desencadeia uma função que faz parte de um processo histórico que está inserido no contexto da sociedade urbana - a prática do consumo como função urbana. A necessidade de um suporte espacial para tal prática é evidenciada nos diferentes usos dos espaços livres e na extensa produção de espaços edificados para esse fim. Montessoro (2006) nos chama atenção para a relação entre o consumo concretizado nos espaços e o consumo do próprio espaço.

A saturação dos centros das metrópoles significa um empecilho tanto para renovação, quanto para construção de novas edificações e se constitui em um dado importante que alavanca a ocupação de outras áreas. Em outras palavras, a metrópole superedificada se põe em uma relação dialética com seu desenvolvimento - ao mesmo tempo em que possibilita várias relações comerciais, transforma-se em barreira para o crescimento da economia.

Se as áreas tradicionais se encontram densamente ocupadas e o sistema viário congestionado, os novos padrões de competitividade da economia, apoiada num profundo desenvolvimento técnico, vão impor novos parâmetros para o desenvolvimento desta atividade requerendo a produção de um outro espaço,

---

<sup>32</sup> Consideramos aqui como atividades ligadas à informalidade aquelas que não estão regulamentadas pelo poder público, uma vez que inserimos neste contexto as atividades comerciais e de serviços instaladas nas ruas, avenidas e praças.

diferente daquele do centro histórico. Mas, como a centralidade é fundamental neste tipo de atividade, a expansão desta área não se fará sem problemas (CARLOS, 2001:3).

A transformação das cidades e, conseqüentemente, a criação das várias centralidades urbanas estão também relacionadas à dinâmica empreendida no seu processo histórico e no reconhecimento das suas pré-existências ambientais. A compreensão do centro urbano como um ponto de convergência de significados, mais que de sua localização geométrica, é uma abordagem que nos interessa nesse trabalho tanto quanto a compreensão dos significados das centralidades estabelecidas em pontos mais afastados da cidade, mas que cumprem efetivamente essa importante função urbana – abastecer um determinado perímetro urbano residencial e comercial de produtos básicos ou especializados, impregnando de significados novos valores e reinterpretando os antigos conferidos ao centro tradicional. Esta noção de abastecimento de um determinado perímetro urbano, ainda que consideremos que algumas dessas centralidades atingem usuários para além de seus limites, é que aproxima a discussão dos pressupostos ideológicos da Unidade de Vizinhança proposta ainda no início do século XX, com as atuais conformações espaciais contemporâneas.

O conceito de Unidade de Vizinhança, de acordo com sua formulação original do início do século 20, refere-se a uma área residencial que dispõe de relativa autonomia com relação às necessidades cotidianas de consumo de bens e serviços urbanos, onde os equipamentos de consumo coletivo estariam dimensionados para servir a toda área inserida nos limites residenciais. Seu pressuposto ideológico apresenta correspondência com a nossa discussão a partir do momento em que coloca, como questão central, a distribuição e localização dos equipamentos de consumo coletivo onde as atividades comerciais estão incluídas e, mais do que isso, uma correlação dos critérios que envolvem as duas formas de organização espacial. De acordo com Barcellos (1993), as concepções mais clássicas de Unidade de Vizinhança apresentam duas preocupações básicas. A primeira, com a distribuição dos equipamentos de consumo na escala da cidade onde a escola aparece como foco das atenções, inclusive por ser um dos motivos geradores da concepção. A segunda refere-se ao anseio de recuperação de valores de uma vida social em nível local (relações de vizinhança), considerados enfraquecidos ou mesmo perdidos com as transformações por que passou a vida urbana em decorrência dos processos espaciais e socioeconômicos ocasionados pela Revolução Industrial<sup>33</sup>.

---

<sup>33</sup> No Brasil, a introdução e difusão das idéias de Unidade de Vizinhança se dão a partir do eixo Rio – São Paulo, no início da década de 50, quando são feitas as primeiras aplicações das idéias. Mas, a mais

A expressão *expansão urbana* é utilizada freqüentemente relacionada à escala da cidade e à escala regional, sendo empregada para assinalar a criação de novos territórios urbanizados, aos quais correspondem processos de implantação de sistemas infra-estruturais e de parcelamento de propriedades rurais ou não, mas originalmente não urbanas, e que se traduzem no progressivo crescimento da dimensão das cidades (COSTA, 1992; PORTAS, 2003; SILVA, 2006). O urbanismo funcionalista, segundo Silva (2006), buscava ordenar a cidade em zonas que corresponderiam a funções específicas e segregadas do uso do solo, procurando maximizar as economias de escala, principalmente de infra-estrutura.

Estas zonas seriam conectadas por uma rede de transportes, que buscava a eficiência da cidade. Tanto quanto a cidade fordista, a norma urbanística se pautava pela força do Estado que, por meio de sua capacidade de investimentos, controlava as esferas produtivas e reprodutivas, comandando investimentos maciços em infra-estrutura e serviços públicos (SILVA, 2006:90).

A autora explica que a falência dos mecanismos de controle urbanístico se observa através da superação da ordem que se pretendia implantar no projeto modernista por uma outra lógica subjacente a esta – a lógica da desordem, do caos.

Em uma escala regional, a expressão *expansão urbana* diz respeito, sobretudo, ao fenômeno de crescimento ou alargamento dos perímetros urbanos e ocupação do espaço com o povoamento - também conhecido pelo fenômeno de urbanização do território. Entre tantas definições, nos perguntamos o que, de fato, compõe o conceito de expansão urbana. Portas (2003) responde a esta questão, em seu trabalho *Políticas Urbanas. Tendências, Estratégias e Oportunidades*, ao apontar vários fatores inerentes à expansão urbana, que listamos aqui da seguinte maneira: (i) construção de redes viárias arteriais, que possibilitam a abertura de novas frentes de urbanização e facilitam o uso do transporte público ou individual; (ii) elevação do custo do solo nas áreas centrais que contribuem para a expulsão da classe média; (iii) aumento do rendimento médio e diminuição das taxas de crédito à habitação que possibilitam o aumento da motorização e a diversidade da procura de habitação; (iv) emergência de novas atividades e relocação de outras (as que a cidade densa não acolhe); (v) nova localização ou o reforço de interfaces logísticas como portos, aeroportos, estações, nós viários ou multimodais, zonas de concentração de funções logísticas, etc.

---

expressiva aplicação entre nós ocorre durante a construção de Brasília (...) junto com o que poderíamos chamar de crise do *paradigma modernista*. (BARCELLOS, 1993).

O processo de aumento e diversidade das formas de habitar o território origina a simplificação (no sentido reducionista do termo) dos modelos e das formas tradicionais de ocupação das áreas suburbanas que se encontram, muitas vezes, desconectadas da área nuclear das cidades. Alguns desses fatores decorrem, em geral, da diminuição dos fatores de enraizamento e da não valorização das pré-existências, o que contribuem para a formação do cenário das cidades contemporâneas.

De acordo com Magalhães (2005:115), o centro urbano foi tratado de formas diferentes e obedeceu, ao longo da história, às regras dos pensamentos teóricos que os guiaram. Para os pensadores do urbanismo moderno, o centro urbano deveria ser tratado de dois modos principais. No primeiro, através da anulação dos centros, por meio dos processos de dispersão das funções centralizadoras; no segundo, se impunha a necessidade de destruição do centro original para instalação de um novo. De acordo com o autor, um exemplo de anulação de centralidade é o plano para Barcelona, idealizado por Ildefonso Cerdà, em sua *Teoria Geral da Urbanização*<sup>34</sup>, onde prevalecia o conceito de que a densidade distribuída desconstruía a centralidade original sem necessariamente a produção de uma nova. O segundo modo, o da destruição do centro, foi representado por Le Corbusier, através do seu *Plano Voisin*, que se generalizou como doutrina em outras cidades, além de Paris. Neste caso, os investimentos no retraçado de Haussmann serviriam ao fortalecimento do centro em detrimento da expansão na direção oeste<sup>35</sup>.

O tema central que envolve as metrópoles atuais transcende a discussão de um centro único, tradicional que concentra as funções urbanas mais importantes para discutir a formação das várias centralidades, onde cada uma delas desenvolve um importante papel seja na estruturação de novas relações e atividades econômicas e políticas, como na alteração do suporte físico das cidades. Nesse contexto, os espaços livres devem ser considerados como elementos essenciais na compreensão da dinâmica urbana, aos quais estão associados o potencial integrador e estruturador das cidades.

---

<sup>34</sup> No caso carioca, diferentemente de Cerdà, para quem a expansão seria necessariamente justaposta à cidade existente (o *Ensanche*), a nova área estaria isolada por uma cadeia de montanhas e uma floresta, e dezenas de quilômetros distante do centro tradicional da cidade do Rio de Janeiro, Lúcio Costa configurou, então, a nova área como foco deslocado de uma região que se consolidaria pela expansão da cidade existente no rumo do oeste. Nesse foco, projetaria o novo centro. Todavia, não apenas o do novo bairro, nem o da nova cidade da Barra, nem tão somente o da cidade expandida, mas o Centro Metropolitano (MAGALHÃES, 2005). Para mais informações sobre a ocupação da Zona Oeste, ver capítulo 4.

<sup>35</sup> Para citar exemplos no Rio de Janeiro, faremos referência a dois momentos da história onde seu centro original foi tratado/pensado de formas distintas. Primeiramente, em 1927, o plano de Alfred Agache, a exemplo do Plano de Le Corbusier, propõe fazer tábula rasa do centro da cidade para a construção de um centro novo e moderno, conforme pensamento vigente na época. Na década de 1970, Lúcio Costa elabora o plano piloto para a Baixada de Jacarepaguá: a Barra da Tijuca.

## 1.2 Tipos de espaços livres urbanos

A evolução de tipos e hierarquias dos espaços livres evidencia inúmeras alterações nas suas atribuições e modifica a paisagem das cidades. Ao longo do tempo, os estudos sobre espaços livres adotaram várias designações, temas, arquétipos e modelos para designar as diferentes soluções espaciais que serviram de resposta às necessidades de cada época (TÂNGARI, 1999). Um exemplo é a designação tradicional de “área verde”, que predominou como categoria abrangente, sendo rediscutida em trabalhos mais recentes que consideraram inadequada a utilização deste termo devido a sua pouca exatidão. A utilização desse termo é encontrada basicamente em trabalhos de abordagem mais tradicional (RIGOTTI, 1955, LLARDENT, 1982)<sup>36</sup> e consideramos inapropriadas para estudos contemporâneos. Optamos pela utilização do termo “espaços livres” que se refere às áreas não edificadas e têm funções sociais. Outro exemplo de diversificação de classificação desses espaços é a denominação das praças públicas medievais de acordo com suas funções. No medievo, conforme destaca Zucker (1979), o espaço da praça era nomeado de acordo com as funções que desempenhavam, fazendo surgir as designações de praças de mercado, praças de entrada, de centro de cidade, religiosas, entre outras.

A diversificação de uso e função dos espaços livres variou segundo o processo de evolução da cidade e de sua organização social. Até meados do século XIX, o desenho das cidades e sua ordenação interna estavam totalmente vinculados à força motriz do campo e de seus sistemas político e econômico, com base nas atividades agro-pastoris (TÂNGARI, 2005). A Revolução Industrial, além de marcar o estabelecimento da burguesia, atraiu para as cidades novas classes sociais<sup>37</sup>, desencadeando, assim, novas

---

<sup>36</sup> Na primeira classificação localizada na bibliografia específica, Rigotti (1955) subdivide esses espaços sob a designação de “zonas verdes”, sendo elas: zonas verdes públicas, onde estão incluídos os parques e jardins; as instalações esportivas; instalações militares; exposições; feiras e os jardins zoológicos e botânicos; zonas sujeitas ao uso, que compreendem os cemitérios, áreas de proteção ou com vínculo panorâmico, e os terrenos agrícolas, incluindo produção e cultivo, parcelamentos e agrupamentos. Para Llardent (1982), os equipamentos dos espaços livres públicos, de uma cidade funcionalmente organizada, deveriam manter um equilíbrio quantitativo entre as áreas de habitação, trabalho e lazer, e se organizarem da seguinte forma: (i) áreas de habitação, que designavam os jardins de habitação unifamiliar; (ii) terraços ajardinados; jardim de blocos e espaços residuais; (iii) áreas de atividades e trabalho, que se constituíam nas áreas industriais; centros cívicos e áreas centrais das cidades tradicionais; (iv) áreas de recreio e ócio, para designar os parques de jogos; parques desportivos; (v) área para usos especiais e as áreas de circulação, constituídas pela rede de pedestres, redes viárias urbanas e interurbanas.

<sup>37</sup> De todo modo, a cidade mercantil tem seu lugar, no percurso, depois da cidade política. Nessa data (aproximadamente século XIV, na Europa Ocidental), a troca comercial torna-se *função urbana*; essa função fez surgir uma *forma* (ou formas arquiteturais e/ou urbanísticas) e, em decorrência, uma nova *estrutura* do espaço urbano.(...) O peso da cidade, no conjunto social, torna-se tal que o próprio conjunto desequilibra-se. A relação entre a cidade e o campo ainda conferia a primazia a este último: à riqueza imobiliária, aos produtos do solo, às pessoas estabelecidas territorialmente. (...) Em um dado momento, essas relações múltiplas se invertem, há uma reviravolta. No eixo deve ser indicado o momento privilegiado dessa reviravolta, dessa inversão, dessa heterotopia.(...) (LEFEBVRE, 1999: 23,24).

formas de relações sociais e, conseqüentemente, novos espaços urbanos. De acordo com Lefebvre (1970), essas transformações estão associadas ao crescimento do capital comercial e à existência do Mercado. “É a cidade comercial, implantada na cidade política, mas prosseguindo sua marcha ascendente que a explica” (LEFEBVRE, 1999:25). E destaca ainda que a cidade comercial resistiu ao domínio da indústria nascente, ao capital industrial e ao capitalismo de forma semelhante àquela da *cidade* política, que resistiu por longo tempo à ação conquistadora, nem tão pacífica e nem tão violenta, dos comerciantes em busca das atividades de troca e do dinheiro.

No que concerne à arquitetura e ao urbanismo, o século XVIII moldou as bases culturais da sociedade atual, estando presentes, nesse período, as raízes de todos os desdobramentos que, mais tarde, definiriam a modernidade urbana. Em termos de desenho e regulamentação das cidades, o século XIX trouxe à tona correntes que se opunham ou repetiam, deixando claras as influências, para a cidade ocidental, a filosofia iluminista, que hegemonicamente buscava repensar e reformar as cidades através da racionalização de novos comportamentos sociais e de novos espaços especialmente concebidos para os mesmos (TÂNGARI, 2005:2).

É desse processo que se originam os novos planos, projetos, ou obras urbanas e novos paradigmas da cidade modernista que reinventa o tecido urbano a partir da adoção de uma nova arquitetura do edifício. Nesse contexto, o sistema de espaços livres das cidades ocidentais passa a incorporar a rua arborizada, a praça ajardinada, o parque bucólico que, com o passar do tempo, ampliaram suas funções de circulação, comunicação e sociabilização para participar da paisagem urbana de forma mais efetiva. A articulação entre o edifício e a cidade, e participação desses espaços livres na composição de grandes efeitos paisagísticos, é ilustrada pelas experiências empreendidas nos planos de reforma de Paris, Barcelona e da *Ringerstrasse* de Viena, entre outros (TÂNGARI, 2005).



**Figura 20:** Ramblas, Barcelona. Circulação de pedestres.  
**Fonte:** <http://www.picasaweb.com/> (acessado em 12/02/2008).



**Figura 21:** Ramblas, Barcelona. Circulação ao longo dos estabelecimentos comerciais.  
**Fonte:** <http://www.picasaweb.com/> (acessado em 12/02/2008).





**Figura 22:** Avenida Champs Elysées, Paris.  
**Fonte:** <http://www.flickr.com/photos/wallyg/1440072259/>  
(acessado em 12/02/2008).

O processo de criação de novos termos que designam os espaços livres públicos e a adaptação ou desaparecimento de alguns outros, nos permite entender que esse processo é tão dinâmico quanto forem esses espaços (VIEIRA, 2001). Estudos mais recentes enriqueceram essa discussão. No Brasil, atualmente estão em desenvolvimento projetos a cargo de pesquisadores e profissionais empenhados em contribuir para um corpo conceitual, crítico e analítico a cerca dos sistemas de espaços livres. Podemos citar: o grupo QUAPA – SEL, de São Paulo, coordenado pelo Professor Sílvio Macedo, da FAU-USP (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo), com uma intensa produção bibliográfica<sup>38</sup>, o grupo da Professora Lúcia Costa, do PROURB-FAU-UFRJ (Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro) (Núcleo Interdisciplinar de Pesquisas em Paisagismo<sup>39</sup>), o grupo SEL-RJ, coordenado pela Professora Vera Tângari, do PROARQ-FAU-UFRJ, que iniciou suas atividades em 2004, o núcleo de Recife, da Professora Ana Rita Sá Carneiro, que se dedica ao viés patrimonial dos espaços livres.

---

<sup>38</sup> Publicações associadas ao grupo:  
MACEDO, Sílvio Soares. *Quadro do Paisagismo no Brasil*. São Paulo, [Edit.?] 1999.  
\_\_\_\_ & SAKATA, Francine Gramacho. *Parques Urbanos no Brasil*. São Paulo, EDUSP, IMESP, 2002.  
\_\_\_\_ (org.). *Paisagem e Ambiente - Ensaio*. São Paulo, FAU/USP. n 1-13  
\_\_\_\_; ROBBA, Fábio. *Praças Brasileiras*. São Paulo, EDUSP. Imprensa Oficial do Estado, 2002.

<sup>39</sup> Recente publicação associada ao grupo:  
Costa, Lúcia Maria Sá Antunes (org.), 2007. *Rios e Paisagens Urbanas em Cidades Brasileiras*. Ed. Viana & Mosley e Ed. PROURB, Rio de Janeiro, 2006.

### **1.2.1. O conceito dos espaços livres urbanos e a constituição das esferas pública e privada no Brasil**

Para essa pesquisa, tendo em vista as observações feitas anteriormente, definimos o termo espaço livre urbano para caracterizar nosso universo de análise, onde destacaremos o recorte mais específico relacionado às atividades comerciais e à definição de centralidades. O termo “espaço livre urbano” designa dois grupos de espaços, constituintes de um mesmo sistema que se estrutura basicamente de acordo com sua escala e localização. O sistema compreende os espaços da escala territorial e da escala urbana. Os espaços da escala territorial compreendem os elementos geográficos de maior porte, como, por exemplo, os maciços, as bacias hidrográficas, os corredores viários expressos, as reservas naturais, e são, na sua maioria, de propriedade pública, podendo se localizar tanto no perímetro rural, quanto no perímetro urbano das cidades. Os espaços da escala urbana compreendem o conjunto de espaços livres de apoio ao uso cotidiano das cidades, como, por exemplo, as vias, as praças, os parques, os cemitérios, entre outros. Os espaços livres podem ser de propriedade pública ou privada, sendo importante destacar que os espaços privados, em algumas regiões, desempenham um papel fundamental na dinâmica urbana, como, por exemplo, os fundos de lotes ou glebas ainda não consolidadas.

O termo “urbano” está sendo usado para diferenciar os espaços livres urbanos dos espaços livres rurais (ou não-urbanos). Embora façam parte do mesmo sistema, o que identifica cada um desses espaços é sua localização: dentro ou fora do perímetro urbano. Entretanto, como já discutimos anteriormente, o conceito de localização tem sido revisto segundo os novos paradigmas formados a partir da relação tempo/deslocamento que modifica totalmente a caracterização desses espaços. É importante enfatizar que as modificações nos usos, funções e características físicas dos espaços urbanos são de tal forma alteradas ao longo do tempo, que preferimos classificá-los de acordo com parâmetros de análise específicos, do que simplesmente pelas suas designações geográficas.

Do ponto de vista legal, a categoria dos espaços livres públicos está inserida na grande categoria dos espaços livres urbanos. Os espaços livres públicos são, por definição, de acordo com o *Código Civil Brasileiro* (lei 10.406/2002), “todos os bens que pertencem às pessoas jurídicas de direito público (...)”. O capítulo III - *Dos Bens Públicos* – determina:

Art. 98. São públicos os bens do domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno; todos os outros são particulares, seja qual for a pessoa a que pertencerem.

O Artigo 99 classifica esses espaços em:

*I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças; II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias; III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.*

*Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado.*

Art. 100. Os bens públicos de uso comum do povo e os de uso especial são inalienáveis, enquanto conservarem a sua qualificação, na forma que a lei determinar.

Art. 101. Os bens públicos dominicais podem ser alienados, observadas as exigências da lei.

Art. 103. O uso comum dos bens públicos pode ser gratuito ou retribuído, conforme for estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem.

Segundo Yázigi,

o domínio geográfico do espaço público é extenso: todo sistema de arruamento para circulação local e regional; as vias férreas; os edifícios e terrenos afetados diretamente ao público ou a um serviço público; as servidões; os domínios públicos marítimo, aéreo, fluvial, mobiliário (...). Muitos dos quais, ainda que de administração terceirizada, não deixam de pertencer ao Estado (YÁZIGI, 2000: 303, *apud* MENNEH, 2002:13).

Os espaços livres públicos urbanos são os bens públicos de uso comum, que estão localizados dentro das cidades. Estes espaços são subordinados ao *Estatuto das Cidades* (Lei nº. 10.257, de 10 de julho de 2001), que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal. Do ponto de vista jurídico, este estatuto foi criado para promover a política urbana, que tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana onde se inserem as questões relativas aos espaços livres públicos (Artigo 2, do *Estatuto das Cidades*).

Considerando essas definições, adotaremos uma classificação específica que nos permitirá fazer uma análise mais detalhada acerca dos espaços livres e a constituição das esferas pública e privada.

Um conceito que permeia o estudo dos espaços livres de forma geral é o conceito de **conectividade**. A percepção de que os espaços livres devem estar conectados a outros

espaços do mesmo sistema - tanto no entorno próximo, quanto no mais distante -, e assim permitir a legibilidade do sistema urbano, é um conceito que tem sido cada vez mais utilizado em estudos dedicados à sustentabilidade dos grandes aglomerados urbanos (ROGERS, 1997, 2001; FOLCH, 2003; PALOMO, 2003; WHEELER, 2004; CAPRA, 1996, 2004). Às várias formas de conectividade urbana estão associadas várias escalas de cidade e podem acontecer em vários planos distintos, gerando assim nomenclaturas específicas, tais como: conectividade espacial, conectividade local, conectividade global, conectividade social, conectividade informacional, entre várias outras.

Para categorizar os espaços livres, usamos parâmetros que investigam **a propriedade e as diferentes formas de apropriação** desses espaços; **a função** que desempenham dentro do sistema – permanência, circulação e preservação ambiental; **os usos** desenvolvidos e **a acessibilidade**. Descrevemos a seguir cada parâmetro e suas subdivisões:

## **A) PROPRIEDADE**

Sobre as questões relacionadas à propriedade, é importante destacar que tanto o processo de produção da cidade (crescimento horizontal e vertical), quanto o seu consumo (no que diz respeito à localização dos diferentes usos de solo) estão subordinados às leis de mercado e determinados pela instituição da propriedade privada da terra, que lhe dá o caráter de mercadoria. Do ponto de vista da propriedade, os espaços podem ser de propriedade pública ou privada, apresentar uma apropriação intermediária ou ainda ser apropriado por usuários de forma não definitiva ou organizada. Quanto a esse parâmetro, os elementos do sistema de espaços livres se dividem da seguinte forma:

### **a.1) Espaços livres públicos :**

Incluem-se os espaços de propriedade pública e uso coletivo como, por exemplo, as praças, vias, ruas, parques, rios, largos viários residuais, entre outros.

### **a.2) Espaços livres privados:**

Incluem-se os espaços livres de propriedade privada, como fundos de lote, estacionamentos, jardins privados, parques privados, átrios de igrejas, pátios internos, entre outros.

### **a.3) Espaços livres de apropriação intermediária:**

Incluem-se os espaços que apresentam graus diferentes de acessibilidade e apropriação,

são os chamados semi-privado ou semi-público.

#### **a.4) Espaços livres apropriados informalmente:**

Incluem-se os espaços livres públicos apropriados de formas distintas pelos seus usuários. Entre os usos informais mais comumente observados, destacam-se as ruas e as praças ocupadas por camelôs, quiosques de alimentação e outras atividades.

Além das questões de propriedade, nos interessa também as diferentes formas de apropriação que se desenvolvem nesses espaços, que não chegam a transformar espaços públicos em propriedades privadas, mas que lhe conferem, na maioria das vezes, um valor social de importância coletiva. Além de conferir significado ao espaço público, a apropriação interliga as esferas do privado e do público e constitui, assim, um prolongamento do privado no público, efetuado mediante o uso, que pode se desdobrar em “privatização corporal” quando realizada pelo corpo do usuário, conforme destaca Sobarzo (2004:148, *apud* MONTESSORO, 2006:218) e que é comumente percebida na apropriação realizada pelos comerciantes informais<sup>40</sup>. Um outro tipo de apropriação que nos interessamos - e que optamos por chamar de **apropriação intermediária**, refere-se às zonas de transição que se localizam nas interseções dos espaços públicos e privados, facilmente percebidos nas estruturas comerciais formais, onde o grau de permeabilidade público/privado é bastante flexível e depende de cada atividade desenvolvida. Sobre esse assunto, Montessoro ressalta que

não só os espaços normatizados dão um conteúdo puramente econômico ao centro, mas também aqueles que enfatizam os espaços públicos descritos a partir das ruas e calçadas que se transformaram em pontos comerciais em função da dinâmica da reprodução dos espaços na esfera do poder (2006:223).

Na esfera do direito à cidade, vale destacar a contribuição de Lefebvre (1991) ao falar da centralidade lúdica onde ele localiza a apropriação acima do domínio. Além da propriedade formal e das diversas formas de apropriação, os espaços livres desempenham diferentes funções que independem do direito de propriedade, e estão listados a seguir.

## **B) FUNÇÃO**

Entre as funções mais comumente exercidas pelos espaços livres, destacamos as atividades de permanência, as atividades de circulação (veículos e pedestres), e a

---

<sup>40</sup> A consideração da apropriação como uma privatização do espaço público na escala do corpo dos usuários inter-relaciona as esferas do público e do privado, mas também significa uma relação interescalar porque, embora falemos que a apropriação é realizada na escala do corpo, na verdade, o usuário, a partir do seu corpo, 'conquista' uma outra escala representada no espaço público do bairro, do centro da cidade ou num daqueles 'pedaços' de cidade definidos pelas suas trajetórias (SOBARZO, 2004:151 *apud* MONTESSORO, 2006:29).

manutenção do equilíbrio ecológico, natural do sistema urbano como um todo. Estes últimos, nomeados de espaços de proteção e preservação ambiental, são normalmente espaços protegidos por legislação ambiental por serem considerados essenciais na manutenção do ecossistema como um todo. A categorização dos espaços livres, de acordo com suas funções, pode ser subdividida da seguinte forma:

**b.1) Espaços livres destinados às atividades de permanência:**

Incluem-se os espaços livres que apresentem atividades de permanência, como as praças e os parques, trechos de calçadas, escadarias, jardins, quintais, dentre outros apropriados livremente pelos usuários para o desenvolvimento de algumas atividades específica de permanência.

**b.2) Espaços livres destinados às atividades circulação de pedestres e veículos:**

Compreendem tanto as grandes estruturas das vias férreas, quanto as vias arteriais, coletoras e locais, quanto as calçadas, ciclovias, passarelas e circulações internas aos lotes como condomínios, estacionamentos de *shopping centers*, e passagens das galerias comerciais, dentre outros.

O grau de abrangência das funções das vias deve-se às suas conexões com outras vias, às possibilidades de ligação e comunicação que configuram, e ao papel que desempenham em relação à estrutura viária à qual pertencem. Em virtude das categorias de comunicação que a via abriga, Czarnowski (1986 *apud* MENNEH, 2002:71) define a via, por consequência, como um artefato de comunicação e estabelece três níveis de mecanismos que regulam a relação entre o homem e a via: (i) a ligada à noção do território (de identidade), marcada pelo uso e apropriação do espaço pelo homem; (ii) a resultante de codificações de uso instituídas no cotidiano pelas relações sociais entre pessoas num determinado espaço; nesse caso, a via é (re)configurada pelas apropriações espaciais em fluxo, em movimento contínuo (bem como as praças e parques urbanos); e (iii) a imposta por codificações de uso instituídas por legislação. Algumas praças, em função das relações estabelecidas com as vias que as delimitam e/ou edificações que as configuram, têm papel essencial na conformação do sistema de circulação de pedestres, sendo utilizadas como caminho alternativo e como acesso.

De acordo com Menneh (2002), a maior parte das vias brasileiras foi projetada seguindo princípios genéricos e dimensões mínimas obrigatórias, sendo comum que as vias locais e coletoras apresentem dimensões semelhantes. Porém, cada categoria hierárquica de via deveria corresponder a tipologias básicas com dimensões definidas de acordo com sua função, intensidade e modalidade do tráfego e uso do solo do entorno. Nas grandes

idades, a complementação do sistema de circulação é feita através da adaptação de ciclovias a percursos cada vez maiores, geralmente compostas de duas faixas de rolamento e sinalização. Além dessas questões apresentadas, todas as estruturas listadas acima requisitam: infra-estrutura básica, integração com os outros elementos do sistema para seu perfeito funcionamento e implantação de equipamentos complementares como, por exemplo: sinalização; arborização; mobiliário urbano e iluminação.

As ruas e calçadas são os dois principais componentes do sistema de circulação e estão presentes em praticamente todas as áreas urbanas, apresentando diferenciações de escala, tratamento, acessibilidade de tráfego, variando de acordo com a região onde estão inseridas. As variações nas classificações das vias de tráfego multiplicam-se de acordo com o crescimento do volume de tráfego e com as demandas que devem atender (MENNEH, 2002).

Vários estudos apontam a interface existente entre o uso das calçadas e a vitalidade urbana em várias cidades com diferentes culturas. Yázigi (1997), em seu estudo sobre as calçadas, as classifica da seguinte forma:

**(i) calçadas do sistema principal** – quando se localizam junto aos eixos viários principais; próxima às áreas remanescentes com a expansão da cidade; em avenidas; alamedas; ruas (abertas e semi-fechadas); vielas; *cul-de-sac* e interior das vilas, em praças e jardins; esplanadas; largos; orlas marítimas (*waterfrons*) e trilhas;

**(ii) extensões virtuais das calçadas** – quando se configuram em passagem de pedestres em via de circulação automotiva; passagens subterrâneas; passarelas; pontes; viadutos; baixos de pontes e viadutos; pinguelas; escadarias; marquises; ou até no próprio leito carroçável, quando isento de circulação automotiva; calçadões e elevadores públicos se vierem a existir;

**(iii) vias de circulação de pedestre em área privada de uso público** – considerada como sendo as áreas reservadas aos adros; átrios de igrejas; passagens públicas sob edifício; galerias e shopping centers.

### **b.3) Espaços livres que contribuem para proteção e preservação ambiental:**

Incluem-se predominantemente as estruturas naturais como as matas, os morros, e corpos hídricos, assim como os espaços limítrofes, ou seja, áreas de encostas, piers, margens de rios, orlas, entre outros. Incluem ainda bosques, hortos florestais, resquícios de vegetação nativa (matas, mangues, restingas, capoeiras, etc.) protegidas ou não por legislação. Esse conjunto de espaços cumpre um importante papel para o equilíbrio

ecológico dos sistemas urbanos e podem sofrer intensos processos de ocupação, normalmente litigiosos, devido à natureza de sua constituição e à profunda crise socioeconômica observada na maioria das cidades brasileiras, que não conseguem equacionar as crescentes demandas por moradia estabelecidas pela maioria das populações urbanizadas. No Brasil, os espaços livres de preservação ambiental são de diversos tipos, tanto em área urbana, quanto em área rural. Podem ser definidos por legislação específica, como a gama de unidade de conservação, parques e reservas naturais, ou geral, como as Áreas de Preservação Ambiental (APAs) ao longo dos cursos d'água, as áreas de encostas, definidas pelo Código Florestal, e as faixas da marinha ao longo do litoral.

### **C) USOS**

O caráter de uso definido para os espaços livres urbanos está diretamente relacionado às demandas impostas pela sociedade. Com base nessa premissa, estabelecemos uma diferenciação de sua utilização e tratamento: espaços de uso programado, espaços de uso transitório e espaços de uso indeterminado.

#### **c.1) Espaços livres que apresentam usos programados:**

Os espaços de uso programado correspondem à classificação tradicional, exemplificada na Tabela 01. São projetados a partir de demandas sociais, concebidos de acordo com padrões de projeto convencionais e equipadas para atender aos programas pré-estabelecidos por agentes públicos e privados. Incluem-se os espaços onde se desenvolvem atividades comerciais, de lazer ou outra atividade qualquer, desde que vinculadas a uma proposta formal de utilização do espaço urbano.

#### **c.2) Espaços livres que apresentam usos transitórios:**

Os espaços de uso transitório atendem a múltiplas funções, transitórias no tempo e no espaço, revertendo a demandas diversas pré-estabelecidas ou não. Exemplos desses espaços incluem ruas e praças que são usadas como feiras livres ou áreas de lazer sazonais; terrenos públicos e privados ocupados por circos e eventos culturais; calçadas que abarcam perfis de público e consumo distintos por períodos do dia da semana, entre outros. incluem-se os camelôs, feiras livres ou similares.

#### **c.3) Espaços livres que apresentam usos indeterminados:**

Espaços onde não há um programa, projeto ou tratamento específico, mas que podem atender a múltiplas funções: terrenos baldios, usados como campos de peladas; largos viários transformados em espaços para estacionamento ou recreação; entre outros.





**Figura 23:** Uso comercial programado: Praça do Mercado Covent Garden, Londres.  
**Fonte:** [http://en.wikipedia.org/wiki/Covent\\_Garden](http://en.wikipedia.org/wiki/Covent_Garden) (acessado em 12/02/2008).



**Figura 24:** Uso comercial transitório: Feira Candel Town, Londres.  
**Fonte:** [http://static.flickr.com/58/225941784\\_bee52d20fc.jpg](http://static.flickr.com/58/225941784_bee52d20fc.jpg) (acessado em 12/02/2008).



**Figura 25:** Uso comercial transitório: Feira de Saint Germain.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 26:** Uso comercial indeterminado: Mercado das Pulgas.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 27:** Mercado das Pulgas, Paris: Invasão do espaço comercial sobre o passeio público.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.

A grande diversificação dos espaços de uso programado ocorreu quando diferenciou-se a divisão entre tempo livre e tempo dedicado ao trabalho. De acordo com Kurz (1999), essa divisão surgiu no início do século XX, quando o engenheiro norte-americano **Frederick Taylor (1856-1915)** desenvolveu a *ciência do trabalho*, empregada pela primeira vez em larga escala nas fábricas de automóveis. Os métodos dessa *racionalização do tempo* não pararam de se refinar e se estabeleceram profundamente no corpo social, alterando o foco, antes direcionado apenas para as invenções do período, ao investigar o processo de trabalho e cada movimento e modo de executá-lo. Ao adaptar esse sistema racional à produção de automóveis, **Henry Ford (1863-1947)** iniciou um novo período na história do desenvolvimento industrial, que, devido ao seu caráter revolucionário, passou a ser identificado pelo nome de seu inventor. (VARGAS, 1992:178,179).

As necessidades da vida pública em áreas urbanas adensadas passaram, desta forma, a demandar espaços concebidos para a permanência e usos múltiplos através de uma classificação cada vez mais diversificada. O estudo dos espaços livres públicos americanos, desenvolvido por Carr *et al* , em 1992, descreve a seguinte classificação:

**TABELA 01**

<b>CLASSIFICAÇÃO DOS ESPAÇOS LIVRES PÚBLICOS SEGUNDO CARR <i>et al</i> (1992)<sup>41</sup></b>	
<b>Parques públicos</b>	(i) parques públicos/centrais - espaços livres públicos geralmente localizados em áreas zoneadas próximo ao centro da cidade ou em suas proximidades; (ii) parques urbanos – espaços livres públicos caracterizados pela forte presença de ‘verde’ inserido na área urbana, podendo ser parques tradicionais ou parques históricos/temáticos; (iii) <i>commons</i> – grandes áreas verdes urbanas; (iv) parques de bairro – espaços públicos desenvolvidos para áreas residenciais, podendo ser administrados pelo poder público em áreas zoneadas ou por um empreendimento residencial privado com <i>playgrounds</i> e áreas destinadas à prática de esportes; (v) <i>pocket-parks</i> – pequenos parques urbanos ladeados por edifícios e geralmente caracterizados pela presença da água. Ocupam, na maioria dos casos, lotes urbanos em meios de quadra.
<b>Praças</b>	(i) praças – podem ser planejadas ou espontâneas. Neste último caso, podem ser consideradas como praças, as esquinas que se transformam em pontos de encontro, escadarias de igrejas etc.; (ii) praça corporativa

<sup>41</sup> Tabela produzida pela autora, de acordo com informações coletadas em: Carr *et al*, 1992.

	<p>– desenvolvida como parte de um edifício comercial, freqüentemente situada no centro da cidade. Construída, idealizada e administrada pelos setores privados; (iii) memorial – espaço público construído para lembrar eventos de relevância local ou nacional; (iv) mercados livres – espaços públicos usados por vendedores de frutas, verduras, carnes e peixes (atividades que ocorrem com uma freqüência temporária ou, ocasionalmente, durante certo período de tempo e que podem acontecer, desde que exista espaço em parques, ruas, praças ou estacionamentos).</p>
<b>Ruas</b>	<p>(i) Calçadas de pedestres – Parte das cidades onde as pessoas se movem a pé, mais comumente encontrada ao longo das vias ou passeios que ligam uma área a outra, dentro do perímetro urbano; (ii) <i>pedestrian mall</i> – ruas próximas às autopistas com tratamento para uso do pedestre, como bancos e vegetação. São geralmente encontradas ao longo das vias principais da cidade; (iii) <i>transit mall</i> – áreas resultantes do desenvolvimento de acesso a algumas áreas urbanas através do redesenho das vias tradicionais; (iv) trilhas urbanas – áreas conectoras de partes das cidades através de trilhas integradas; uso de ruas e espaços livres planejados para participarem no processo de conscientização ambiental. (Incluiremos aqui mais dois itens: (v) os <i>boulevards</i> e [(vi)?] as ciclovias.)</p>
<b>Playgrounds</b>	<p>(i) <i>Playground</i> – área livre, freqüentemente equipada com brinquedos, área de jogos e bancos; (ii) <i>play</i> escolar – algumas áreas escolares desenvolvidas para servirem à comunidade, podendo estar, ou não, engajadas na conscientização ambiental.</p>
<b>Espaços livres comunitários</b>	<p>(i) Jardins ou parques comunitários – áreas com abrangência de bairro, desenhadas, desenvolvidas ou administradas pela comunidade residente em áreas desocupadas. Essas áreas podem incluir vista de jardins, áreas de jogos e jardins comunitários. São freqüentemente desenvolvidos em terreno privado, não oficialmente incluído no sistema de espaços livres das cidades; freqüentemente vulnerável à mudança de lugar, devido a outros usos que possam acontecer no mesmo local, como, por exemplo, assentamentos habitacionais ou comerciais.</p>
<b>Avenidas e greenways</b>	<p>(i) Áreas recreativas e naturais interconectadas - áreas naturais e espaços recreativos conectados por passeios para pedestres e ciclovias.</p>
<b>Átrios/ lugares de mercado (áreas internas):</b>	<p>(i) Átrio – espaço interior privado desenvolvido como um “átrio interno”, ou como uma “praça interna” ou “ruas de pedestres”; encontra-se em várias cidades como parte do sistema oficial de espaços livres; desenvolvido e administrado pela iniciativa privada como parte de um edifício de escritórios ou empreendimentos comerciais; (ii) lugares de mercado em shopping centers – área interna em shoppings privados novos ou edificações antigas reabilitadas. Podem incluir tanto espaço</p>

	interior, como exterior; são também chamados de <i>Festival Marketplaces</i> , normalmente desenvolvidos e administrados pela iniciativa privada, como parte de um edifício de escritórios ou empreendimentos comerciais.
<b>Espaços residuais de vizinhança</b>	(i) espaço livre publicamente acessível, tais como: esquinas das ruas, degraus de edifícios, etc., espaços que as pessoas utilizam para reivindicar. Podem ser áreas desocupadas localizadas nos bairros, incluindo lotes desocupados de futuras edificações e são freqüentemente usados por crianças, adolescentes e residentes locais.
<b>Margens de águas (waterfronts)</b>	(i) margem de água, portos, faixas de praias, lagos – espaços livres ao longo das margens d`água nas cidades, proporcionando o aumento de acesso, desenvolvimento e conservação dessas áreas.



**Figura 28:** Parque do Flamengo, Rio de Janeiro.  
**Fonte:** <http://www.flickr.com/photos>. (acessado em 12/02/2008).



**Figura 29:** Praça da Rua Mouffetard, Paris.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 30:** Rua Saint Germain, Paris  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 31:** Pátio do Centro Georges Pompidou, Paris.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 32:** Margens do Rio Sena - Paris Plage, Paris.  
**Fonte:** <http://www.flickr.com/photos>. (acessado em 12/02/2008).

Considerando essas definições e as várias atividades relacionadas com lazer e recreação<sup>42</sup>, percebe-se a necessidade de variações nas características espaciais desses espaços. Atualmente, com a expansão cada vez maior do mundo do consumo, algumas tipologias de circulação vinculadas às atividades comerciais também têm se transformado em estruturas de recreação e lazer para grande parte da população.

#### **d) ACESSIBILIDADE**

A questão da acessibilidade<sup>43</sup> está relacionada aos parâmetros anteriores e apresenta certo grau de complexidade quando se trata de relacionar as dimensões políticas de inclusão social nesses espaços, os meios de transporte públicos disponíveis à população e os aspectos formais e estruturais dos espaços públicos. Podemos dizer que a acessibilidade influencia as noções de cidadania através de fatores: (i) políticos (através da demarcação dos territórios urbanos e à alteridade), (ii) estruturais/arquitetônicos (quando se refere aos elementos que compõem essa forma urbana e remetem à concretude do termo) e (iii) simbólicos (que ultrapassa as questões físicas e políticas para se abastecerem de significados) (SERPA, 2004).

A nova formação da cidade, através do fortalecimento dos seus vários centros, obriga a maioria de seus habitantes a longos trajetos de deslocamento que demandam tempo e altos custos. De acordo com Villaça (1998), as acessibilidades variam de acordo com os veículos utilizados e, portanto, de acordo com as classes sociais. Logo, temos que a acessibilidade, para quem depende de transporte público ou para quem possui transporte individual, é totalmente distinta de onde se confirma que os transportes intra-urbanos são os maiores determinantes das transformações de pontos específicos da cidade e, portanto, as vias de transportes não só têm enorme influência no arranjo interno das cidades, como também sofrem com os diferenciais da expansão urbana.

Destaca-se ainda a ocupação das estruturas viárias com uso comercial intenso, seja através da implantação dos *shoppings centers* ao longo das grandes vias expressas; do comércio informal ao longo dos passeios das ruas comerciais de cada bairro, ou da presença constante dos camelôs nas estruturas de transposição, como por exemplo, as

---

<sup>42</sup> Faz-se aqui necessária a diferenciação entre recreação e lazer devido às especificidades de definições e usos aos quais estão relacionadas cada uma delas. Recreação é uma variação do verbo recrear, derivado do latim *recreare*, e que tem, por definição, “proporcionar recreio a; divertir”; ou ainda, “divertir-se; folgar, brincar”. Lazer, também derivada do latim *licere*, significa “ócio, descanso, folga, tempo que se pode livremente dispor, uma vez cumpridos os afazeres habituais; atividade praticada nesse tempo; divertimento, entretenimento, distração, recreio” (FERREIRA, 1999).

<sup>43</sup> A terra urbana só interessa enquanto terra-localização, ou seja, enquanto meio de acesso a todo o sistema urbano, a toda cidade. A acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. (VILLAÇA, 1985:5 *apud* VILLAÇA, 1998:74)



pontes e passarelas, aumentando ainda mais o movimento gerado por esses espaços. Além das vias, outros espaços livres são também ocupados pelo comércio e por outros usos, nem sempre para os quais foram programados.

### **1.3. Tipos e características de espaços comerciais e seu rebatimento na esfera pública**

Abordaremos questões teóricas que se fazem necessárias à compreensão das diversas dimensões – sociais e espaço-temporais – que conduzirão nossa discussão acerca da atual configuração dos espaços comerciais de varejo. Em primeiro lugar, é importante salientar a via de mão dupla que se estabelece entre as atividades comerciais e a configuração dos espaços livres urbanos. De um lado, percebe-se a influência da atividade comercial na definição dos espaços urbanos, na sua estruturação e desenvolvimento; do outro, o território como definidor do tecido comercial, constituindo-se em um importante elemento na leitura da sua dinâmica (FERNANDES, 2000).

O parâmetro relacionado ao uso comercial dos espaços livres, no que diz respeito a essa pesquisa, refere-se aos dois tipos de organização que, de acordo com Santos (1978), são reflexos dos dois circuitos característicos dos países subdesenvolvidos – o superior e o inferior<sup>44</sup>. O autor considera que cada circuito é um sistema, ou, mais precisamente, um subsistema urbano, mas que, apesar de sua interdependência, o circuito inferior é dependente do circuito superior. O circuito inferior, entretanto, não é informal, como poderiam sugerir alguns autores; tem sua própria organização e suas próprias leis operacionais e de evolução - ambos se utilizando de estratégias de comercialização e de estratégias locacionais particulares diante da (re)produção do espaço urbano (MONTESSORO, 2006:15).

O mercado informal é de tal forma expressivo nas cidades contemporâneas, sobretudo nas grandes cidades de países subdesenvolvidos, que se torna imprescindível à análise que focaliza a cidade, o comércio e o consumo. A análise urbana, a partir de seu comércio, nos aproxima dessas questões que envolvem a formalidade e a informalidade,

---

<sup>44</sup> Simplificando, pode-se apresentar o circuito superior como constituído pelos bancos, comércio e indústria de exportação, indústria urbana moderna, serviços modernos, atacadistas e transportadores. O circuito inferior é constituído essencialmente por formas de fabricação não-‘capital intensivo’, pelos serviços não-modernos fornecidos ‘a varejo’ e pelo comércio não-moderno e de pequena dimensão (SANTOS, 1970:40). (...) a diferença fundamental entre as atividades do circuito inferior e as do circuito superior está baseada nas diferenças de tecnologia e de organização. O circuito superior utiliza uma tecnologia importada e de alto nível, uma tecnologia ‘capital intensivo’, enquanto no circuito inferior a tecnologia é ‘trabalho intensivo’ e freqüentemente local ou localmente adaptada ou recriada. O primeiro é imitativo, enquanto o segundo dispõe de um potencial de criação considerável (SANTOS, 1970: 43).

o que nos auxilia, conforme destaca Montessoro (2006), a destacar a ligação das variadas formas comerciais com as atividades formais expressas pela (re)produção do capital, visto que, na atual conjuntura econômica, as relações existentes entre a cidade e os processos que engendram a centralidade urbana refletem uma dinâmica socioespacial que se desdobra nas relações cotidianas de uma sociedade capitalista.

No circuito superior, os espaços comerciais estão integralmente conectados ao sistema de espaços livres, conforme demonstra o estudo de Horta (2000:12). O autor classifica os espaços comerciais fazendo uma divisão inicial entre os espaços públicos e privados. Sua análise morfológica, dos espaços comerciais, parte da definição de “rua de lojas” como sendo “uma rua limitada e conformada por duas fachadas mais ou menos contínuas de edificações com lojas no andar térreo”, e resulta na seguinte classificação: Espaços públicos de uso comercial: rua de lojas com predominância de edifícios baixos; rua de lojas com predominância de edifícios altos e rua de lojas em galerias. Espaços privados de uso comercial: lojas de departamentos, recinto de lojas; centros comerciais, e *shopping centers*.

Para criar um rápido panorama das iniciativas referentes aos espaços do circuito inferior, podemos dizer que a década de 1990 se destacou ao apresentar uma quantidade representativa de projetos urbanos que se debruçavam sobre as questões do comércio informal que influenciam, de forma mais evidente, o cotidiano das grandes cidades. Os camelódromos, como passaram a ser chamados, pejorativamente, esses projetos, foram resultantes das iniciativas de criação de postos determinados para vendedores ambulantes e surgiram como solução de ordenamento, controle e limpeza urbana. Diante das críticas e da avaliação dos empreendimentos desta época, a prática de separação dessas estruturas das áreas de maior densidade urbana foi substituída pelo zoneamento de áreas para tais fins e proibição de utilização de áreas que os comerciantes escolhiam aleatoriamente.

A busca de soluções alternativas às decisões autoritárias, principalmente nas cidades onde se observa um menor poder aquisitivo na maioria da população, tem sido um item importante nas agendas administrativas. Atualmente, estabelece-se uma relação entre a prática informal de comercializar produtos através da utilização, também informal, dos espaços livres e o controle desses espaços. Interesses divergentes geram, além de muitos conflitos, algumas normas para regulamentação do uso desses espaços. Em linhas gerais, podemos citar as taxas fixas pela concessão de uso, organização de barracas e a delimitação de áreas e horários.



**Figura 33:** Feira do Brocante, Paris  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 34:** Mercado de Saint Germain, Paris.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.



**Figura 35:** Mercado das Pulgas, Paris.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Paris, 2006.

Sobre a proliferação da variedade de tipos de espaços livres públicos associados às atividades comerciais, Carr *et al* (1992:67) demonstram que, desde o início da década de 1950, os Estados Unidos têm testemunhado a emergência de tipos como: o *pedestrian mall*, a praça corporativa e o *festival marketplace*, entre outros. Dessa constatação, o autor faz duas reflexões: (i) considera essa variedade de formas como um sinal do alto grau de estratificação da sociedade, onde cada tipologia serve a um diferente grupo social, e (ii) percebe que os espaços livres têm aumentado o papel que desenvolvem na vida pública das cidades. Evidentemente, a situação apresentada acima é específica à realidade americana e à forma como se deu o crescimento de seus subúrbios, mas o estudo em questão serve de espelho a várias cidades, se considerarmos os desequilíbrios resultantes dos sistemas econômicos dos países subdesenvolvidos.



### 1.3.1. A dinâmica do comércio urbano de centro varejista

A compreensão das dinâmicas do comércio urbano e das estruturas agregadas a esta atividade implica na definição das várias tipologias que caracterizam o comércio varejista. Adequações de nomenclaturas utilizadas na cena comercial internacional que classificam esses espaços, de acordo com dimensões físicas e especificidade do bem comercializado à nossa realidade, parecem não ser suficientes para compreensão dessa dinâmica. A definição tipológica se torna ainda mais complexa na medida em que se incluem, além da configuração física desses espaços, os aspectos ligados à política urbana e comercial e os atores e instrumentos envolvidos no processo.

Sendo assim, tentaremos simplificar, em tabelas, as várias classificações internacionais coletadas e a classificação tipológica que consideramos mais adequadas para nossa pesquisa. Salienta-se, no entanto, a necessidade de uma abordagem conceitual ao comércio tradicional e às questões teóricas que se colocam em geografia, na busca da compreensão das articulações entre espaço, tempo e tecido socioeconômico - com realce, neste caso, para a atividade comercial (FERNANDES *et al*, 2000:4).

Estudos de abordagens estruturalistas, apoiados nas teorias econômicas, explicam, através das mudanças ocorridas na “oferta” e na “procura” de bens e serviços, a grande mudança observada nas paisagens comerciais das grandes cidades, a partir da década de 1980. Juntamente com as questões da ordem do consumo, evidenciam-se também o crescimento da valorização dos centros comerciais, através de outras funções, como as de encontro, passeio e ocupação do tempo livre, anteriormente inexistentes (SALGUEIRO, 2002).

Independentemente de suas escalas ou localização, sejam centrais ou suburbanos, localizando-se junto aos grandes eixos rodoviários ou não, os empreendimentos comerciais têm se transformado em *espaços cívicos* dentro de uma cultura varejista dos tempos ‘pós-modernos’ (GARDNER e SHEPPARD, 1989, *apud* CACHINHO, 2000:1). Ora, se os empreendimentos comerciais privados assumem funções sociais que tendem a aumentar progressivamente no século XXI, muito mais se observa o desenvolvimento dessa função nos espaços livres urbanos, espaços sociais por excelência.

Acrescenta-se ainda a importância dos valores simbólicos dos produtos e dos sistemas comerciais justapostos à importância da materialidade do território. Cachinho (2000, *apud* SALGUEIRO, 2002) desloca a explicação do sistema comercial das análises funcionalistas para a emergência dos novos valores de consumo da *pós-modernidade* e

pela importância que atribui ao valor simbólico dos produtos e dos sistemas comerciais, justaposto aos elementos factuais da materialidade e do território. Para o autor, uma análise, através da abordagem das novas correntes da geografia cultural, atribui grandes relevâncias aos sentidos, neste caso, ao consumo de sentidos que, acredita, esteja em vias de assumir um papel mais eloqüente que o dos objetos, na cena atual.

O nosso desafio é compreender a variedade de espaços que continua sendo *locus* do consumo e deve ser analisado como um *objeto* eminentemente cultural, que combina processos materiais e relações simbólicas, sendo assim, tanto uma atividade criadora de sentidos, como instrumentos dos “jogos do poder”. No entanto, ainda que não seja nossa questão principal, julgamos necessário ressaltar ainda, a desmaterialização crescente do consumo, quer de objetos, quer de lugares, que têm tornado os espaços de consumo cada vez mais próximos dos espaços da representação de Lefebvre - os tais lugares da hiper-realidade (SALGUEIRO, 2002).

Vários autores têm se dedicado ao estudo do comércio e das diferentes formas de abastecimento através de várias abordagens. A relevância e complexidade do tema têm motivado pesquisas e publicações sobre as várias tipologias de comércio e sobre seu impacto na economia e na cidade. Restam ausentes, no entanto, pesquisas (relacionadas às várias escalas de análise) que se debruçam exclusivamente sobre esta relação entre as atividades e os espaços que ocupam nas várias escalas de análise. Para citar apenas alguns, destacamos os Relatórios nº. 104, nº. 105 e nº. 109 do *Observatório do Comércio*, realizados em 2002, para a cidade de Lisboa, que trazem várias reflexões acerca desses espaços e das abordagens teóricas que os envolvem. Apesar de sua especificidade, as discussões e conceituações sobre o tema foram bastante úteis para a pesquisa.

Um dos pontos de partida da análise portuguesa é a compreensão desses espaços como sendo verdadeiros *espaços de síntese*, capazes de responder com eficiência aos desejos de atores heterogêneos, como, por exemplo, consumidores, varejistas, operadores de serviços, promotores imobiliários, entre outros (CACHINHO, 1999). Desenvolvida na escala do *urbanismo comercial*, a análise ressalta os efeitos nocivos do comércio tradicional – cita o empobrecimento do colorido e da *ambience* das ruas das cidades – e o potencial que possuem para as seguintes modificações estruturais: (i) “trazer” a cidade para os subúrbios, guarnecendo os bairros-dormitórios com a função comercial e, por essa via, dotando-os da animação que os deslocamentos para o abastecimento e compras, de modo geral, proporcionam; (ii) criar no seio das urbanizações mais recentes alguns focos de centralidade, onde, à semelhança da praça de outros tempos, a

população residente pode se abastecer, distrair e conviver, funcionando nesta perspectiva como autênticos pólos de vida social; (iii) participar de forma decisiva na renovação do centro das cidades e de outras áreas, manifestadamente em crise, desempenhando, neste contexto, o papel de verdadeiras locomotivas; e, por último, (iv) introduzir na cidade novos espaços de modernidade, tanto do ponto de vista urbanístico, como do comercial (CACHINHO, 2000:2).

Desde o seu aparecimento até o momento atual, as edificações, exclusivamente para fins comerciais, têm evidenciado um grande dinamismo, adotando novas formas, funções e padrões de localização que dificultam a formulação de uma definição minimamente abrangente e representativa das diferentes formas existentes.

De acordo com Fernandes (2000), na distinção entre o sistema comercial tradicional e o moderno, ou, se preferirmos em termos temporais, entre o sistema que vigorou até a Revolução Comercial<sup>45</sup> e aquele que configura e sustenta as novas paisagens comerciais, existem pelo menos seis aspectos fundamentais que devem ser integrados à análise e correspondem a outros tantos vetores da mudança da atividade comercial: (i) os formatos dos estabelecimentos, (ii) as formas de venda, (iii) o perfil dos comerciantes, (iv) as estratégias de gestão das empresas, (v) os padrões de localização e o (vi) significado dos espaços comerciais. No entanto, nesta pesquisa nos limitaremos a analisar os dois últimos itens que nos permitirão identificar, além dos diferentes formatos dos espaços de comércio, os fatos propulsores à sua implantação e consolidação na cidade do Rio de Janeiro. Discutiremos esses itens mais detalhadamente no próximo capítulo, quando trataremos das implicações do crescimento urbano juntamente com a evolução histórica e as modificações observadas nos suportes físicos desses espaços.

---

<sup>45</sup> Até meados do século XVI, vigorava a doutrina econômica da Igreja, onde o lucro, a usura e a especulação eram proibidos, e a miséria considerada uma pré-condição para o além.(...) Embora criando, por sua vez, conformismos novos, como o culto à Antiguidade, o *Humanismo* teve um aspecto individualista. Este caráter mudou a vida intelectual e espiritual do começo do século XVI. O *Humanismo*, consciência da Renascença, participou também do grande movimento da reforma religiosa do século XVI, e a Reforma, de certo modo, prenunciava mais nitidamente a Idade Moderna (CORVISIER, 1976, *apud* VARGAS, 1992:162).

As relações entre os homens então se modificaram, tanto no nível das associações credor-devedores, como das relações de trabalho pela dissociação entre capital e trabalho, e prepararam o cenário para o desenvolvimento capitalista. São quase incalculáveis também os resultados das viagens de descobrimento e da fundação dos impérios coloniais, a partir do final do século XV, com relação à atividade comercial, imprimindo-lhes proporções de empreendimento mundial. Além dessa expansão geográfica, a diversidade e a quantidade dos produtos foram significativamente aumentadas. (...) Segundo Burns (1965), nenhuma outra causa influiu de maneira decisiva no desenvolvimento da economia capitalista. Era possível agora armazenar a riqueza pra uso subsequente. Além disso, o ouro e a prata, empregados agora como símbolos de utilidades (moedas) e não mais como utilidades em si mesmos, rompiam o ideal medieval do comércio, como troca de produtos equivalentes, e o substituíam pela concepção moderna do negócio com o objetivo do lucro. (...) Assim, a principal característica da Revolução Comercial, que se iniciou no século XVI, foi a ascensão do capitalismo (VARGAS, 1992:163).

Os dois conceitos que servem de âncora ao nosso estudo, ainda que deles derivem outros tantos, são os *conceitos de comércio tradicional e contexto urbano*. O fato é que não existem, sobre esses conceitos, definições completas e suficientes que compreendam suas abrangências. As definições oficiais encontradas para o termo *comércio tradicional*, entre tantas, pela Direção Geral do Comércio dos Impostos de Portugal - DGCI (1989 e 1995, *apud* FERNANDES, 2000:8) do final dos anos 1980, designam, mediante este conceito, a atividade comercial desenvolvida em “estabelecimentos que se caracterizam pela não utilização do livre-serviço, que sejam dotados de atendimento personalizado e que privilegiem o comércio de proximidade, independente e não especializado”. Mais recentemente, este organismo passou a defini-lo de forma indireta através do conceito de estabelecimento tradicional, nome pelo qual designam as unidades comerciais em “que mais de 50% do volume de vendas é realizado através de um contacto direto entre vendedor e comprador”.

De contorno muito impreciso, o conceito de *comércio tradicional*, ao que demonstram os estudos realizados sobre o tema, parece ganhar consistência na década de 1970, necessariamente, ligado ao desabrochar da Revolução Comercial, caracterizada pela implantação de novos formatos de estabelecimentos comerciais (centros comerciais, hipermercados, grandes superfícies especializadas, parques temáticos, lojas de desconto etc.) e pelas “novas” técnicas de venda e estratégias de gestão das lojas - técnicas até então ausentes do processo ou sem expressão na maioria dos estabelecimentos. Podemos dizer que a maior contribuição da implantação das novas técnicas incorporadas no cenário comercial foi o rompimento com o *status quo* do tecido comercial até então existente, que já não era suficiente para suprir as necessidades da cidade “moderna”. As maiores modificações ocorridas dizem respeito às formas de distribuição e adoção de novas formas espaciais que, por oposição às primeiras, chamamos de “modernas”, conforme demonstra a tabela abaixo<sup>46</sup> (FERNANDES, 2000).

Compreendemos que a lista de características, presentes no Quadro 2, formulado por Fernandes (2000:14), que diferencia as *formas de comércio tradicionais* das *formas*

---

<sup>46</sup> O conceito de comércio tradicional pode mesmo ser utilizado para designar realidades comerciais totalmente distintas. Por exemplo, J. Rousseau (1997) considera, no comércio europeu, quatro grandes categorias: o comércio tradicional, o comércio de massa, o comércio segmentado e o comércio administrado. Utilizado neste contexto, este tipo de comércio não é mais do que uma das quatro categorias em que se pode dividir o sector. Depois, quando se observam as características associadas a cada uma delas, facilmente nos apercebemos que estas de forma alguma são exclusivas. Para dar apenas alguns exemplos, o comércio tradicional, que J. Rousseau caracteriza pela “pequena dimensão das empresas, geralmente de carácter familiar; o posicionamento descaracterizado e pouco rigoroso em termos de mercado; a indefinição e imprecisão dos critérios de gestão e a manutenção de um certo nível de serviço e convivialidade”, também podem ser encontrados, por exemplo, na categoria do comércio segmentado.

*modernas*, embora não sejam suficientes para dar conta de uma realidade tão complexa, são consideradas aqui como ponto de partida para compreensão das principais modificações ocorridas neste período. Assinalamos em cinza, a dimensão de análise que mais nos interessa nessa pesquisa.

**TABELA 2**

**CARACTERÍSTICAS DO COMÉRCIO TRADICIONAL E DO MODERNO**

<b>Dimensões da análise</b>	<b>Tradicional</b>	<b>Moderno</b>
<b>Formatos das lojas</b>	Pequenas lojas generalistas Pequenas lojas especializadas - Mercados Feiras Grandes armazéns Galerias comerciais	Grandes superfícies de predominância alimentar: supermercados, hiper-mercados, lojas de descontos  Grandes superfícies especializadas Centros comerciais <i>Megastores</i> Lojas de conveniência
<b>Formas de venda</b>	Venda no balcão Relação estreita entre comerciante e consumidor Venda ambulante	Livre serviço Venda automática Venda à distância Lojas virtuais
<b>Tipo de comerciantes</b>	Pequenos retalhistas Comerciantes independentes Pequenas empresas (mono-estabelecimentos)	Grandes cadeias de distribuição Sistema de <i>franchising</i> Redes sucursalistas (estabelecimentos que dependem de uma casa matriz) Sociedades por quotas e anônimas
<b>Estratégias de gestão das empresas</b>	Predomínio da gestão familiar Estratégias de gestão passivas e reativas Ausência de estratégias de crescimento bem definidas	Gestão estratégica (capitalista) Estratégias reativas e pró ativas Procura de economias de escala Redução dos custos Diversificação dos formatos Diferenciação da oferta Conquista de novos mercados
<b>Localização: lugares e princípios</b>	Centro da cidade Artérias principais da cidade Bairros residenciais Proximidade (vizinhança) Centralidade Conveniência (proximidade)	Periferia (criação de novas centralidades) Centro da cidade Grandes artérias urbanas Acessibilidade Facilidade de estacionamento Conveniência (horários flexíveis)
<b>Significado das lojas</b>	Espaços de trocas Lugares de compras/ abastecimento Espaços mono-funcionais	Espaços mercadoria Lugares de experiências de consumo Espaços de síntese

Nas duas últimas linhas da tabela, evidencia-se a maior das semelhanças entre os dois modos de comércio. Ambos se estabeleceram em áreas centrais (embora o moderno se

expanda também para as periferias) e serviram como espaços de encontro da população, possibilitando, assim, a manutenção da vitalidade cotidiana das cidades.

Do ponto de vista da escala territorial, as cidades ou as aglomerações urbanas significativas enfrentam diversos desafios, que tornam essenciais as influências dos setores público e privado na capacitação de suas áreas para as várias funções urbanas. É nesse contexto que destacamos a necessidade da capacitação dos espaços livres além da infra-estrutura adequada para o desenvolvimento das atividades comerciais. Obviamente que a implantação de estruturas comerciais, tanto em áreas centrais, como em áreas suburbanas, acarretam, quase sempre, modificações no sistema como um todo. Sendo assim, torna-se importante a distinção entre os vários segmentos envolvidos e a análise do impacto causado pelas diversas intervenções necessárias a essa atividade.

Aplicando aqui o referencial analítico descrito no item 2.2.2, destacamos a diferenciação associada ao uso dos espaços comerciais, para a qual temos o seguinte recorte: espaços programados e espaços transitórios.

#### **a) Espaços programados**

Os espaços livres de permanência a que nos propomos estudar dizem respeito àqueles voltados para as atividades comerciais. São espaços que abrigam ou dão suporte ao comércio diário e para onde converge um grande volume de tráfego de pedestres e veículos. Considerando que nossa pesquisa é centrada na realidade urbana contemporânea, optamos por caracterizar apenas os espaços que fazem parte do cenário atual das nossas cidades. Incluímos a 'praça de mercado', ainda que esta não seja suporte das mesmas atividades comerciais de tempos passados por ser esta uma tipologia que carrega muitos símbolos e significados urbanos e se configurar como um importante elemento da composição da memória coletiva urbana.

##### **- A praça de mercado**

No caso da praça de mercado, a idéia da conexão entre forma e uso é reforçada. Além disso, a nomenclatura surge como resposta à necessidade de se especificar a caracterização de uma área que, normalmente, se localizava junto aos portos das cidades, onde aconteciam as cargas e descargas de mercadorias das embarcações, incluindo a comercialização a varejo em praça pública causando muito burburinho. As praças de mercado, que, durante o século XIX, caracterizaram a cidade mercantil, eram

espaços bem delimitados, geralmente, de grandes dimensões, que se encontravam quase sempre ligados às edificações importantes, em espaços centrais - facilitando a visibilidade e acesso da população – e, quase sempre, tangenciavam as águas dos oceanos ou rios das cidades<sup>47</sup>.

Obviamente que os mercados se estabeleciam uma relação de dependência com o comércio de subsistência, mas, exerciam funções muito mais abrangentes do que a troca de mercadorias. As praças de mercado, de acordo com vários estudos (VARGAS, 1992; CALLABI, 2004) dedicados ao tema, se transformaram, durante décadas, em verdadeiros símbolos da vida social das cidades<sup>48</sup>. É importante lembrar que a praça, *origem* desses *espaços de encontro*, remonta aos séculos IV e V a.C., o que significa que a eles se configuraram vários séculos antes da consolidação e da noção de “urbano”. Nas cidades medievais, por exemplo, observa-se o maior uso do espaço da rua, mas a praça, considerada o coração da “urbe”, é ainda o elemento que atrai a confluência de todas as ruas. Com o passar do tempo, as praças foram acumulando múltiplas funções, mas foi nos mercados diários que residiram as funções originais dessas praças.

#### **- A rua comercial**

A rua comercial é uma tipologia de espaço público que está diretamente associada a usos comerciais privados. Sua materialidade espacial não é capaz de traduzir a complexidade das funções desempenhadas.

A configuração da rua comercial surge como resultado de uma evolução das formas de comércio, que se inicia ainda na Idade Média, através da substituição do mercador itinerante pelo mercador que dirigia seus negócios a partir de uma sede central. Além disso, a Revolução Comercial<sup>49</sup>, que se inicia no século XVI, contribui para a difusão dos

---

<sup>47</sup> Desde a antiguidade, os meios de transporte (ou de circulação) são definidores e indutores de novos comércios. “No III milênio a.C., os grandes rios representaram as vias de circulação e do comércio (Tigre, Eufrates, Nilo e Indus), às margens dos quais foram assentadas as principais cidades da época. No II milênio a.C., além dos vales dos grandes rios, entra em cena o mar Egeu e, posteriormente, o Mar Mediterrâneo (...). O comércio marítimo passava então a se destacar em relação ao fluvial, mas mantinha o seu caráter portuário, isto é, as principais cidades do período localizavam-se nas regiões costeiras” (VARGAS, 1992:133).

<sup>48</sup> No início da Idade Média, o comércio, ainda que sob a forma de troca, não era o único nem o mais importante dos canais pelo qual se processava a circulação de bens através das camadas sociais. Alguns bens mudavam de mãos como forma de pagamento por serviços prestados aos chefes em troca da proteção ou da submissão que o sistema feudal estabelecera (VARGAS, 1992:153).

<sup>49</sup> A Revolução Comercial deslocou as bases do comércio do plano local e regional da Idade Média para a escala mundial, atingindo o limite da sua expansão. Exaltou o comércio como finalidade lucrativa, santificou a acumulação de riqueza e estabeleceu a concorrência como base da produção e do comércio. É à Revolução Comercial que se devem quase todos os elementos que vieram a constituir o regime capitalista. Entre outros resultados da Revolução Comercial podem-se citar a ascensão da burguesia ao poder econômico, o início da

diversos instrumentos de crédito e incrementa o uso da moeda, ou seja, contribui com o desenvolvimento do comércio e dos sistemas bancários, e provoca modificações fundamentais na organização da produção. A pequena loja especializada se espalha na Europa, na primeira metade do século XIX, trazendo consigo a grande inovação da *vitrine*<sup>50</sup>, que significou um embrião do desenvolvimento do consumidor, no prazer de comprar (VARGAS, 1992).

Não bastassem as vitrines, elementos que marcaram nitidamente a mudança da paisagem das cidades, as inovações perduraram durante todo o século XIX, reformulando e modernizando o sistema de comércio varejista. A idéia principal era distribuir, de maneira mais adequada, os bens produzidos pelo setor industrial que já não encontrava soluções nos moldes de abastecimento vigentes até então. Nesse contexto, surgem os *Grand Magasins* - caracterizadas pelas grandes dimensões de sua arquitetura e pelo *self-service* que caracterizava seus processos de compras e satisfaziam as necessidades das classes mais abastadas, auxiliadas pelo sistema de transportes públicos que as conduziam aos centros das cidades<sup>51</sup>. Os exemplos mais representativos dessa época são o *Printemps*, construído em 1863, a *Samaritaine*, em 1869, e as *Galeries Lafayette*, em 1889, modelos que se espalharam por toda a Europa. A versão americana para as Grandes Lojas francesas surgiu aproximadamente na mesma época (1860). Chamadas de Lojas Departamentais, estas lojas possuíam área ainda maior, onde as mercadorias eram distribuídas em departamentos e sem atendimento individualizado.

Para aproveitar as vantagens que a aglomeração poderia trazer para as atividades comerciais, as grandes lojas instalaram-se em áreas centrais e, juntamente com as lojas especializadas (com filiais), deram origem às *cadeias de lojas* que ocupavam as ruas

---

europização do mundo e o restabelecimento da escravidão. Por fim, a Revolução Comercial teve grande importância: em preparar o caminho para a Revolução Industrial, devido ao nascimento de uma classe capitalista ávida por investimentos; no surgimento da política mercantilista, que protegia as indústrias nascentes; e, no aparecimento do mercado consumidor das colônias e produtor de matérias-primas necessárias às manufaturas, como o algodão. Em resumo, o mercado se expandira (VARGAS, 1992:175).

<sup>50</sup> Nas cidades do século XVIII, as primeiras lojas, além das tendas dos artesãos, eram geralmente armazéns gerais, mas, à medida que a população aumentava e os clientes se habituavam a esta forma de comércio, gradualmente apareceram as lojas especializadas. De início, muito modestas, não tardaram a aprender a se enfeitar externamente com grandes painéis de vidro e inscrições douradas, criando as vitrines (VARGAS, 1992:175).

<sup>51</sup> O lugar de origem destas grandes lojas foi Paris, surgindo a partir da especialização das lojas de fazenda. Parissot transformara a *Belle Jardinière* em loja especializada em roupas feitas, entre 1830 e 1840, com enorme sucesso. Entre 1850 e 1860, Boucicaut fazia da sua loja de fazenda um grande negócio, ficando conhecida como *Bon Marché* e revolucionando, completamente, a arte de vender. Marcava cada produto com o seu preço para eliminar a antiga arte de pechinchar. Vendia artigos bons e baratos e pagava comissão sobre as vendas para os funcionários. Teve um êxito tão grande que logo passou a ser imitado (...). (BIRNIER, 1963, *apud* VARGAS, 1992:188).



comerciais. “Estas unidades situavam-se nas ruas comerciais suburbanas das cidades maiores, e nas ruas comerciais principais das cidades menores, e dedicavam-se basicamente à distribuição de gêneros alimentícios para a classe trabalhadora” (JEFFERS, 1968, *apud* VARGAS, 1992:191). Outra variação relevante nas formas dos espaços comerciais foi o conceito de lojas, introduzido por volta de 1910, com forte apelo popular (DAVIDSON, 1976, *apud* VARGAS, 1992). A versão americana, conhecida por *Variety Store*, e a versão francesa do *Magasin Populaire (MP)*, esta última derivada do *Grand Magasin (GP)*, tinham os mesmos objetivos, adotavam os princípios de variedade de mercadorias e descentralização espacial das vendas distribuídas pela área urbana, com exceção para o fato de que a última atendia apenas ao setor não alimentício (VARGAS, 1992).

De forma geral, podemos dizer que a rua comercial se estabelece no último quartel do século XIX e início do século XX, acompanhando os processos de expansão territorial e verticalização das cidades. Consiste, morfologicamente, em uma rua limitada por fachadas mais ou menos contínuas de edificações de uso misto, com comércio no andar térreo. As lojas se apresentam com vitrines e portas de acesso na chamada *linha de fachada*, atualmente absorvidas em símbolos de comunicação e marketing excessivos (VARGAS, 1992; TÂNGARI, 1999; HORTA, 2000). Além disso, o bonde, assim como os ônibus, circulava em via aberta com paradas muito mais próximas, o que propiciou e propicia até hoje a localização das atividades comerciais ao longo do eixo viário, mais especificamente em pontos próximos às paradas. A conexão desses vários pontos, próximos às paradas do bonde e, posteriormente, às de ônibus, induziram a coesão dos diversos estabelecimentos, criando a tipologia das “ruas comerciais”. A rua comercial é, portanto, uma materialização da influência dos meios de transporte na morfologia urbana, ou seja, uma comprovação de que existe de fato uma relação estreita entre tipologia dos espaços livres, acessibilidade e mobilidade urbana.

#### **- A galeria e a arcada**

Muito embora o fenômeno inicie o seu processo de difusão mais cedo, do outro lado do Atlântico, a idéia de concentrar um conjunto diversificado de estabelecimentos debaixo do mesmo teto e de criar um ambiente propício à compra e ao consumo, que está subjacente aos modernos centros comerciais, é bem mais antiga. - pelo menos remonta ao século passado (GARDNER e SHEPPARD, 1989; O'BRIEN e HARRIS, 1991, *apud* CACHINHO, 2000). Ela se encontra presente nas famosas galerias italianas, belgas e parisienses e nas arcadas comerciais de inúmeras cidades britânicas. Manifestações tais como a *Burlington Arcade* e a *Royal Opera Arcade de Pall Mall* (1822), em Londres, as

*galeries Colbert, Vivienne e Vero-Dodat*, em Paris, e as famosas *gallerias Umberto I*, em Nápoles, e *Vittorio Emanuele*, em Milão, que datam dos anos vinte do século XIX, podem bem ser consideradas como os precursores dos modernos centros comerciais que atualmente povoam as cidades de qualquer parte do mundo. Nestas galerias, à imagem do que acontece nas catedrais renascentistas, a forma das naves foi literalmente adotada com a única finalidade de criar um espaço cruciforme, onde a burguesia, sob a proteção de uma elevada abóbada cilíndrica envidraçada, podia passear e, confortavelmente, fazer as suas compras nas múltiplas lojas de luxo (GARDNER, SHEPPARD, 1989, *apud* CACHINHO, 2000).

Na realidade, ainda que sobre este assunto não exista unanimidade, acredita-se que as galerias e as arcadas comerciais, construídas no século XIX nas cidades europeias, possam ter desempenhado um papel importante na idealização dos modernos centros comerciais norte-americanos. De fato, foi inspirado nas *gallerias* milanesas e napolitanas que Victor Gruen, célebre arquiteto vienense, ao emigrar, nos finais dos anos 1930, para os Estados Unidos, em conjunto com Hugh Prather e outros empreendedores, estabeleceu os padrões que nortearam o desenvolvimento dos centros comerciais naquele país (*The Urban Land Institute*, 1977).

É preciso enfatizar que as galerias comerciais, que poderão ter servido de protótipos aos modernos centros comerciais, já existiam na paisagem urbana norte-americana antes da chegada de Victor Gruen àquele continente. Alguns anos antes, algumas inaugurações de estruturas comerciais já assinalavam as mudanças que aconteceriam no cenário mundial. Em 1829, foi inaugurada em *Providence, Rhode Island*, uma arcada comercial fechada com 50 lojas distribuídas por três níveis; em 1907, foi inaugurado em Baltimore o Roland Park, considerado por muitos como o primeiro verdadeiro centro comercial moderno; 16 anos depois foi edificado, em *Kansas City*, o *Country Club Plaza*; em 1931, em Dallas, o *Highland Park Centre*, e, depois destas inaugurações, outras se lhes seguiram (DAWSON, 1983 *apud* CACHINHO, 2000). Sumariamente, podemos afirmar que, apesar desta fórmula de urbanismo comercial ter surgido primeiro nos Estados Unidos, os seus precursores mais diretos encontram-se nas antigas arcadas e galerias comerciais europeias do século passado. Deste modo, mais do que um berço ou embrião, o outro lado do atlântico poderá ter funcionado, principalmente, como centro de inovação e difusão.

#### **- O supermercado e o *self-service***

Em decorrência das inovações tecnológicas que permitiram grandes estoques, maior mobilidade dos consumidores e novas formas de abastecimento, surgiram, nos Estados Unidos, os supermercados - estruturas de grandes dimensões que possibilitavam a comercialização de uma grande variedade de produtos através de uma técnica de comercialização inovadora que ficou conhecida como o *auto-serviço*. Até o início do século XX, as inovações varejistas haviam ocorrido na Europa e nos Estados Unidos, quase simultaneamente. A partir daí, o palco para as grandes inovações do varejo passou a ser os Estados Unidos, devido ao seu grande desenvolvimento industrial. O supermercado foi uma dessas inovações que, nos Estados Unidos, surgiu ainda na década de 1930, e só passou a fazer parte do sistema varejista europeu, no final da década de 1950 (VARGAS, 1992).

Comparando essas estruturas de comércio com as lojas especializadas apresentadas anteriormente, destacamos que essas novas técnicas de comercialização, além de induzirem à criação de uma nova tipologia comercial com características físicas específicas, alteraram também a organização do tecido urbano através da descentralização dessa atividade. Baseada nas possibilidades que as novas técnicas de comercialização proporcionaram, desenvolveu-se a seguinte cadeia: (i) o aperfeiçoamento dos produtos industriais; (ii) a produção em massa de equipamentos como o automóvel, a geladeira, aparelhos eletrodomésticos, entre outros, e (iii) o incremento da capacidade de acondicionamento dos produtos. Essas inovações tecnológicas, de modo geral, resultaram em: (i) alteração significativa nos hábitos de compra da população; (ii) aparecimento do supermercado; (iii) desenvolvimento de novas técnicas operacionais para reduzir custos do *self-service*; e (iv) instalação dos supermercados em áreas periféricas, devido à difusão do uso do automóvel que possibilitou o transporte de maiores quantidades de produtos e deu maior mobilidade aos consumidores.

Apesar de afastadas das áreas centrais, as estruturas mantiveram a atração dos consumidores através das ofertas de facilidade de estacionamento, além de qualidade e conforto, o que, por outro lado, geravam boas oportunidades de lucro aos empreendedores. Vargas (1992) ressalta ainda que o aparecimento do automóvel e o aumento do poder aquisitivo que permitiu a sua larga difusão influenciaram também na configuração urbana, ao passo que propiciaram a ocupação de novas áreas. Ao libertarem a circulação urbana dos trilhos (utilizados pelos bondes e trens de subúrbios), que condicionavam rigidamente a localização da população, o uso do automóvel e o desenvolvimento de outros meios de transporte público possibilitaram a expansão da

cidade em direção à periferia, forçando o aparecimento de centros menores, espalhados por toda a cidade.

A política de descentralização<sup>52</sup>, proposta por Howard ainda no século XIX, se estabeleceu com ênfases diferentes conforme o país, e visava, de acordo com Vargas (1992): (i) a desconcentração da população das grandes áreas urbanas; (ii) o deslocamento da atividade industrial e (iii) o estabelecimento de cidades auto-sustentáveis que pudessem atender à demanda de empregos de seus habitantes. O passar do tempo comprovou o efetivo estabelecimento desses movimentos de descentralização urbana, que contribuiu para o estabelecimento de outras estruturas em áreas periféricas, como, por exemplo, os centros comerciais e os *shopping centers*.

### - O centro comercial

O centro comercial compõe a tipologia mais abrangente do ponto de vista de sua definição. Envolve os centros de compras planejados propriamente ditos, os centros urbanos de comércio, várias classificações internas, e ainda um conjunto de definições que, de tão vasto, pode ser considerado, por alguns autores, como conflitantes. Tentaremos, portanto, esclarecer as definições, comentar suas origens e descrever suas principais características.

De acordo com os estudos recentes sobre o tema, o termo *centro comercial* é um conceito polissêmico, utilizado durante muito tempo para designar os centros de comércio e serviços de núcleos urbanos que se desenvolviam em torno das praças e de algumas ruas que lhes davam acesso. Nas décadas mais recentes, o termo tem designado novas formas com características tipológicas e funcionais distintas dos centros de comércio e serviços, ditos, tradicionais (CACHINHO, 2000:7).

Entre os diversos fatores que contribuem para a atual *confusão* que existe acerca do conceito de *centro comercial*, o Relatório já citado anteriormente (2000:7-8) destaca os seguintes pontos, que reproduzimos aqui: (i) a tradução pouco cuidada do conceito anglo-saxônico do termo *shopping center*, criado nos Estados Unidos para designar os novos empreendimentos comerciais planejados por *centro comercial*, que, na Europa,

---

<sup>52</sup> A influência das cidades-jardins pode ser observada nas cidades americanas de Radburn, em New Jersey (1928), Greenbelt, em Maryland (1935), Tapiola, na Finlândia (1952), e numa série de outras cidades criadas a partir das políticas de descentralização das grandes aglomerações urbanas iniciadas na década de 40 na Grã-Bretanha, Escandinávia, França e EUA (VARGAS, 1992:195-196).

servia para qualificar as áreas comerciais tradicionais do centro das cidades<sup>53</sup>; (ii) a aplicação das tipologias desenvolvidas para classificar as áreas comerciais das cidades aos novos empreendimentos comerciais, e, por último, (iii) a utilização do termo de forma indiscriminada pelos mais distintos operadores para designar realizações comerciais muito heterogêneas, em termos de dimensão, morfologia, planejamento ou gestão.

Embora o termo *centro comercial* seja usado, freqüentemente, para designar todo e qualquer agrupamento de lojas, planejado ou não, utilizaremos, neste trabalho, o conceito em um sentido bem mais restrito, dizendo apenas respeito “aos empreendimentos comerciais planejados, constituídos por um conjunto diversificado de lojas de venda a varejo e serviços, localizados em um ou mais edifícios contíguos, promovidos pela iniciativa privada ou pública e associados às novas formas de urbanismo comercial” (CACHINHO, 2000). O trabalho de Metton (1980, *apud* CACHINHO, 2000) nos auxilia na restrição do termo ao evidenciar as divergências, existentes em vários níveis, entre os centros comerciais e os centros tradicionais de comércio. Seu trabalho sobre os centros comerciais franceses aponta diferenças em vários pontos de vista, que podem ser aplicados a diversas cidades.

Do ponto de vista *da gestão*, Metton destaca seu caráter coletivo de administração do empreendimento, ao contrário do que acontece no comércio tradicional – ou no comércio de rua, como ficou conhecido [com a consolidação da era dos *shopping centers*]; do ponto de vista *da forma*, ressalta a unidade física e uniformidade de imagem dos primeiros; do ponto de vista *da localização*, demonstra que as atividades variam entre ocupações de edifícios construídos e/ou renovados especificamente para tal uso (no caso dos centros comerciais) e ocupação de pavimentos térreos de imóveis alinhados ao longo das ruas e avenidas da cidade, no caso dos centros tradicionais; e, por último, do ponto de vista *funcional*, enfatiza que, além de disporem com freqüência de facilidades de estacionamento - nunca ou muito raramente previstas pelo comércio tradicional -, os centros comerciais oferecem também à população uma grande diversidade de atividades, complementares no conjunto.

Outras definições citadas pelo Relatório nº. 104 (2002:10), da Direção Geral do Comércio e da Concorrência (DGCC, 1998), designa o centro comercial como sendo “um conjunto de estabelecimentos de venda a varejo e de serviços, em número mínimo de doze, concebidos, realizados e organizados como uma unidade”. Enfatiza ainda a existência de

---

<sup>53</sup> Este fato levou, na França, ao re-batismo dos centros ancestrais dos aglomerados urbanos, substituindo a expressão de *centres commerciaux* por *centres commerçants*. No entanto, embora com este artifício de linguagem os franceses possam ter solucionado internamente o problema, na prática, acabaram por originar outro, uma vez que o termo criado é, na maioria dos casos, de tradução impossível (METTON, 1980).

uma “entidade gestora que escolhe os ramos de comércio, os lojistas, a sua localização, a política de comunicação e de animação, assegurando uma série de serviços aos lojistas”.

Sobre as origens do termo *centro comercial*, Cachinho (2000:13) o situa como sendo de “berço incerto”, devido às divergências de informações encontradas na literatura específica sobre o tema. De acordo com o autor, os trabalhos de Novak (1973); Dawson (1983), Dawson e Lord (1985); Gardner e Sheppard (1989), O’Brien e Harris (1991), que estudaram esse domínio, ou a ele dedicaram alguma atenção, não estabelecem um consenso sobre as origens espaço-temporais do termo e se dividem entre os que defendem tratar-se de uma manifestação norte-americana, e os que acreditam ser o termo de origem europeia. Ainda nessa discussão, alguns autores localizam suas origens em um passado recente, enquanto outros autores argumentam que o centro comercial é, desde tempos remotos, um elemento da paisagem urbana e cultural. Diante do exposto anteriormente – sobre o caráter polissêmico do termo –, não consideramos estes trabalhos como conflitantes entre si, mas, sim, como estudos complementares de um tema complexo e de caráter interdisciplinar.

De acordo com Cachinho (2000), “enquanto entidade comercial urbanística planejada com as características definidas, o *centro comercial* é, muito provavelmente, uma criação norte-americana que se desenvolve, essencialmente, a partir da década de 1950 e apenas começa a ganhar algum significado nas cidades europeias na década seguinte. A explicação ao fato deve-se à destruição europeia provocada pela Segunda Grande Guerra, que obriga o país a viver um período de reconstrução, onde os investimentos no comércio não eram prioridades naquele momento”<sup>54</sup>. O fator principal que colaborou para que esta fórmula comercial se difundisse, primeiramente, no espaço norte-americano, foi a presença de um cenário urbano e econômico totalmente compatível aos novos empreendimentos. Entre as características principais desse cenário, destacam-se: o alto grau de desenvolvimento urbano, que permitia a formação de concentrações populacionais que justificavam a inovação comercial, e o crescimento econômico em ebulição, que fornecia, ao mesmo tempo, os investidores interessados na promoção

---

<sup>54</sup> O autor explica que “os Estados Unidos, pelo contrário, sem grandes danos físicos ou econômicos provocados pelo segundo conflito armado mundial, foram desde muito cedo assolados por um *boom* no consumo. A intensa expansão suburbana nas grandes metrópoles, associada ao crescimento das taxas de motorização, exigia uma nova oferta varejista que fosse capaz de se adaptar e responder com eficácia às necessidades e desejos de todos aqueles que fizeram dos subúrbios um estilo de vida. Sem grandes problemas na obtenção de solo a baixos preços na periferia, a solução encontrada pelos investidores, que melhor se ajustava ao desempenho de tal função, foi a construção nos subúrbios ou em pleno campo raso de enormes centros comerciais, cuidadosamente planejados, em termos de oferta, de ambiente de consumo e de facilidades de circulação e estacionamento (CACHINHO, 2000:14)

deste tipo de empreendimentos, e os consumidores com poder de compra susceptível de assegurar a sua rentabilidade (CACHINHO, 2000).

A grande classe dos centros comerciais sofre sua primeira hierarquização ainda na década de 1950, nos Estados Unidos, com a primeira subdivisão que classificava, em função do *mix comercial* e área de influência, esses espaços em três categorias: (i) os centros de vizinhança/ locais ou de bairro; (ii) os centros de comunidade/sub-regionais e (iii) os centros regionais. Em finais da década de 1960, Careil (1967 *apud* VARGAS, 1992:199-200) faz a classificação dos centros comerciais em três grupos distintos: 1ª geração: antes de 1950; 2ª geração: entre 1950 e 1960, 3ª geração, entre 1960 e 1970, conforme indicado na Tabela 3.

O forte deslocamento populacional rumo à periferia, devido à necessidade de áreas maiores de construção e de estacionamento, característico das grandes cidades americanas da década de 1970 – ainda que apenas como usos complementares das cidades –, trouxe, atrás de si, os comerciantes que se viram na contingência de seguir os seus consumidores, dando origem ao aparecimento de centros periféricos. Estes centros, que se constituíram em mais uma inovação varejista, foram responsáveis por um sério impacto na estruturação das áreas urbanas, com grande interferência no desenvolvimento do varejo americano e, posteriormente, europeu (VARGAS, 1992).

**TABELA 3**

**CLASSIFICAÇÃO DOS CENTROS COMERCIAIS EM 5 TEMPOS<sup>55</sup>**

	<b>Contexto</b>	<b>Forma</b>	<b>Localização</b>	<b>Função</b>
<b>Antes de 1950</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Revolução Russa (1917)</li> <li>- Duas Grandes Guerras Mundiais</li> <li><b>Brasil:</b></li> <li>- Revolução de 1930 e processo de industrialização tardio e dependente</li> <li>- Ditadura Vargas (1937-1945)</li> <li>- Processo de redemocratização</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lojas individuais em ruas de compras</li> <li>- Shoppings abertos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Ruas</li> <li>- Auto-estradas</li> <li>- Próximo às vias de circulação</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Centros de bairros</li> <li>- Centros comunitários</li> <li>- Centros regionais</li> </ul>

<sup>55</sup> Tabela organizada pela autora, mediante citações de Careil (1967 *apud* VARGAS, 1992) e inclusão das últimas décadas, e do item “contexto” histórico, pela autora. Este último serve apenas como suporte à compreensão do contexto em que aconteceram tais modificações na forma, localização e função das atividades comerciais.

<b>1950 e 1960</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Reconstrução da Europa devastada pela guerra;</li> <li>-Bipolarismo geopolítico: (USA) x (URSS)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Rua de compras</li> <li>- <i>Grand Magasin</i></li> <li>- Lojas de departamentos</li> <li>- Aparecimento de lojas especializadas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Próximo às vias expressas</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Prioridade nas facilidades de carga e descarga</li> <li>- Voltado mais ao interesse do comerciante do que do consumidor</li> </ul>
<b>1960-1970</b>	<p><b>Brasil:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Construção de Brasília,</li> <li>- Golpe militar (1964)</li> <li>- Ditadura e repressão</li> <li>- "Milagre Econômico"</li> <li>- Fortalecimento do processo de industrialização</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Proliferação e alteração dos centros comerciais urbanos</li> <li>- Lojas departamentais</li> <li>- <i>Mall</i> fechado e acondicionado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Assumia importância significativa passando a serem realizados sérios estudos de mercado</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- solucionar os seguintes problemas: <ul style="list-style-type: none"> <li>i. Falta de áreas disponíveis,</li> <li>ii. Alto preço dos terrenos nas áreas centrais,</li> <li>iii. Necessidade crescente de estacionamentos.</li> </ul> </li> </ul>
<b>1980-1990</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Crise do Petróleo e recessão EUA e Europa.</li> <li>- Desenvolvimento economia Japonesa</li> <li>- Queda do Muro de Berlim e fim da Guerra Fria;</li> <li>- Desenvolvimento das tecnologias e avanço da globalização</li> </ul> <p>Brasil:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- "Década perdida",</li> <li>- Processo de redemocratização</li> <li>- Neoliberalismo e privatização das empresas estatais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispersão urbana</li> <li>- Proliferação de apropriações informais e aparecimento dos camelódromos projetados.</li> <li>- Consolidação dos shopping centers</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- A periferia desenvolve bastante o setor terciário</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atender a demanda de uma população crescente em vários centros da cidade.</li> </ul>
<b>2000</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Acirramento das tensões entre Ocidente e Oriente</li> <li>- Brasil entre as 10 maiores economias do mundo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Dispersão urbana</li> <li>- Proliferação de apropriações informais</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Em várias centralidades e em áreas próximas as vias expressas.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Atender a demanda de uma população crescente em vários centros da cidade.</li> </ul>

A produção de uma literatura específica sobre o tema demonstra que a década de 1980 é marcada por uma renovação do interesse dos pesquisadores por esta temática. Algumas adaptações das tipologias apresentadas e outras totalmente novas modificam o campo de discussão, porém, nenhuma delas consegue se desligar por completo das anteriores. No Quadro 4 (em anexo), apresentam-se, a título de ilustração, os tipos descritos por Rogers (1984), Mérenne-Schoumaker (1983) e Dawson (1983) e citados por Cachinho (2002). Destaca-se a diversidade de critérios utilizados e as diferenças sociais, econômicas e culturais dos espaços onde se desenvolveram que, certamente, influenciaram a sua concepção.



Observando o anexo 1.a, percebe-se que Rogers (1984) continua a utilizar os três níveis propostos pelas classificações *tripartidas*; Mérenne-Schoumaker (1983) opta pela sua redução a duas, eliminando o nível intermédio (centros de comunidade), e Dawson (1983) insere-as em um grande grupo, que designa de *General purpose free-standing shopping centres*, e acrescenta à antiga hierarquia duas novas categorias: os *strip centres* e os *super-regionais*.

Para interpretar esta nova fase de difusão do fenômeno, novos tipos foram concebidos pelas mais distintas entidades. No anexo 1.b. encontram-se alguns exemplos desenvolvidos por diferentes associações profissionais do setor e a proposta de Reynolds (1993), que procura dar conta da realidade europeia, respeitando as especificidades nacionais.

Concedendo particular atenção à localização dos projetos e à textura comercial do espaço ou conjugando estas variáveis com a dimensão dos mesmos, alguns anos depois surgem duas novas propostas de tipificação. A primeira, apresentada por Salgueiro (1989), relaciona a dimensão dos centros - avaliada em número de lojas e número de funções - com a proximidade da sua localização à área central da cidade, e classifica as unidades em quatro grandes categorias: (i) os centros locais ou de vizinhança; (ii) os centros intermédios; (iii) os centros grandes ou sub-regionais e (iv) os centros muito grandes. A segunda tipologia é desenvolvida por Pereira, Teixeira e Marrou (1990 *apud* CACHINHO, 2000), no ano seguinte.

Realçando o papel da localização, a existência de unidade de gestão e a textura comercial do espaço, classificam os empreendimentos em duas grandes categorias: os 'centros de cidade' e os 'centros de periferia' e, posteriormente, divide cada uma destas categorias em dois grupos: nos (i) centros de cidade - implantadas em eixos de expansão do centro ou em áreas com tecidos comerciais densos ou em expansão; (ii) nos centros de periferia - que se localizam nas áreas centrais dos núcleos suburbanos ou os que se encontram isolados ou integrados em tecidos comerciais pouco densos.

Estruturadas com abordagem essencialmente geográfica, estas classificações inovam em relação à primeira, sobretudo pelos critérios sobre a localização dos empreendimentos. No entanto, tanto uma como outra, acabam por mesclar dentro de cada categoria realidades muito distintas, cuja diferenciação ultrapassa largamente os atributos da dimensão e da localização, tornando-se assim pouco propícias à abordagem da diversidade. Além disso, interessa também destacar que as duas tipologias são exemplos

de classificação que são valiosas pela inovação e pelo caráter metodológico que foi desenvolvido.

Uma das principais conseqüências da difusão dessa inovação do comércio varejista – os centros comerciais - foi a ocupação das áreas periféricas da cidade, modificando assim a configuração urbana como um todo. Esse processo de *periferização* acabou por detonar um crescente interesse por projetos de renovação urbana como alternativas ao abandono de algumas áreas centrais. Não faltam exemplos de cidades e modelos de renovações, bem ou mal sucedidos, que ilustrem essa preocupação. De forma geral, as propostas tentavam aumentar áreas destinadas ao varejo, atraindo grandes lojas departamentais, restaurando edificações antigas e construindo grandes conjuntos residenciais.

Segundo Peter Copeland (1968, *apud* VARGAS, 1992: 205), o modelo americano para revitalização dos velhos centros de cidades, como Detroit, Hartford e Los Angeles, cometeu um erro grave: o de concentrar os edifícios públicos, escritórios e centros cívicos desassociados dos comerciantes. Os exemplos europeus, como Rond-Point e *La Défense*, em Paris, apresentam erros de planejamento em outra ordem, mas, o mesmo resultado inicial - espaços livres sem vitalidade e imóveis comerciais sem retorno ativo, que custaram vários investimentos e tempo extra até que funcionassem de forma competitiva<sup>56</sup>.

As dificuldades para recuperação dos antigos centros<sup>57</sup> e os conflitos que se formavam entre planejadores e comerciantes marcaram estes projetos de renovação urbana e, acarretam, no final da década de 1960 e durante a década de 1970, uma revisão nos conceitos de liberdade total que começava a ser incompatível com a liberdade da maioria<sup>58</sup>. Além das modificações nesses conceitos, era preciso rearticular as relações

---

<sup>56</sup> Segundo Carey (1988 *apud* VARGAS, 1992:205), todas as cidades nas quais trabalhou apresentaram um elemento catalisador para seu renascimento econômico e comercial, representado pela revitalização varejista, mas não apenas dela. Escritórios, habitação, cultura, diversões devem ocorrer nas áreas centrais antes que qualquer centrovarejista possa fincar raízes. Entre as cidades estudadas pelo autor (Boston-Prudential Center, Atlanta -Peachtree Center, Baltimore -Habor Place, San Diego – Horton Plaza, St. Louis - Mel Simon`s St. Louis Center, e Portland -), quatro fatores apresentaram-se de forma marcante nas tentativas de revitalização dos respectivos centros urbanos: (i) grande dedicação por parte de seus líderes, tanto do poder público como do setor privado; (ii) estabelecimentos de acordos formais e informais entre a iniciativa pública e privada; (iii) novos desenvolvimentos comerciais e varejistas no coração da área urbanizada; (iv) intervenção financeira inicial da federação.

<sup>57</sup> Na França, os centros das cidades, por sua força histórica, conseguiram resistir melhor à deterioração, do que as cidades americanas. Por outro lado, pelas mesmas razões históricas, suas estruturas urbanas eram demasiadamente velhas e compactas, apresentando maiores dificuldades do que as americanas para as renovações. Era extremamente difícil empreender uma renovação urbana em centros que comportavam numerosas atividades e um sistema viário estreito. O que fazer então quando a cidade, em plena expansão, passava a exigir que o seu centro funcionasse como centro motor da economia e este não chegava sequer a satisfazer as necessidades essenciais de sua população? (VARGAS, 1992:207).

<sup>58</sup> Esta situação tinha como sustentação o princípio da liberdade de comércio e da indústria que remontava à

urbanismo-comércio, a fim de atenuar as diferenças causadas pelo desenvolvimento comercial e urbano do século XX. A deterioração de centros tradicionais, a ocupação de áreas periféricas onerando as despesas do setor público, entre os aspectos econômicos como, por exemplo, a redução de preços dos produtos e as desvantagens sofridas pelo pequeno comerciante, produziram constantes reivindicações do comércio independente. Na década de 1970, foi posto em prática um mecanismo de controle do desenvolvimento do comércio (LENA, 1980, *apud* VARGAS, 1992:208) que gerou uma nova forma de olhar para esse ramo de atividade, iniciando uma discussão sobre *Urbanismo Comercial*, que se desenvolveu, inclusive, através de congressos internacionais<sup>59</sup>.

Resumindo, os centros comerciais constituem na atualidade um dos elementos mais marcantes da paisagem de várias cidades, e são aqueles que têm sofrido maiores modificações<sup>60</sup> ao longo do tempo. De pequeno negócio imobiliário de construtores civis e proprietários de espaços devolutos, sem qualquer experiência na produção de espaços orientados para a venda a retalho e a prestação de serviços, estes se transformaram, em menos de três décadas, em um setor de elevada rentabilidade, disputado por grandes grupos empresariais, tanto nacionais como estrangeiros – os *shopping centers* (CACHINHO, 2000).

### **- O *shopping center*<sup>61</sup> e o hipermercado**

Os *shoppings centers* podem ser considerados, de certo ponto de vista, como sendo resultado da evolução das tipologias dos centros comerciais e supermercados. Dos

---

Idade Moderna. Firmado pela célebre lei de 17 de Março de 1791 e reconhecia a todas as pessoas o direito de *faire tel negoce ou d'exercer telle profession, art ou métier qu'elle trouvera bom* (LENA, 1980 *apud* VARGAS, 1992:207).

<sup>59</sup> I Congresso Internacional de Comércio e Urbanismo – Bruxellas, 11/1967; II Congresso, em Stockolm 05/1969 (CAUWE, 1968 *apud* VARGAS, 1992:208).

<sup>60</sup> Ao longo do tempo, os centros comerciais têm experimentado profundas mudanças que se prendem com os campos da dimensão das unidades, dos formatos, do *lay-out*, arquitetura e *design* dos projetos, da composição do *mix* comercial, da distribuição territorial dos empreendimentos, dos padrões de localização à escala intra-urbana, e ainda do perfil dos promotores (CACHINHO, 2000).

<sup>61</sup> O conjunto dos *shopping centers* brasileiros apresenta um nível de qualidade que se equipara ao dos países desenvolvidos. Desde a inauguração da primeira unidade, em 1966, o setor brasileiro de *shopping centers* apresenta um notável crescimento em termos de ABL, faturamento e empregos gerados. (...) O conjunto dos *shoppings* em operação apresentou a seguinte evolução de vendas nos últimos dois anos: R\$ 36,6 bilhões em 2004 e alcançando R\$ 40,0 bilhões em 2005. As vendas dos *shoppings* em 2005 representaram 18% do faturamento de todo o varejo nacional, excluídos os setores automotivo e de derivados de petróleo. A indústria de *shopping centers* vem demonstrando grande vitalidade, contribuindo para o progresso da qualidade de vida no Brasil. Os *shoppings* tornaram-se pontos de encontro, pólo de entretenimento, aliando praticidade e segurança. Desempenhou também importante papel na economia, como geradora de cerca de 488.286 empregos diretos e com expressiva integração com a comunidade (Revista *Shopping Center* – Apresentação e histórico em: <http://www.abrasce.com.br>)

centros comerciais herdaram a unidade de gestão, as grandes áreas construídas e o *mix* de atividades; do supermercado, as vantagens que oferecia ao consumidor, como, por exemplo, as facilidades de estacionamento. Além disso, essa inovação do comércio varejista possibilitava ao consumidor as vantagens das compras comparadas e associadas em um mesmo lugar, conforto ambiental, áreas climatizadas e protegidas das intempéries, entre outras facilidades. Por outro lado, os fornecedores contavam com a diminuição de custos, através da distribuição entre os lojistas dos gastos com promoções, publicidade, segurança, etc. e aumento da comercialização através das vendas associadas e por impulso.

Esta tipologia apresenta definições suficientemente claras para abranger as particularidades dessas estruturas. Nos âmbitos nacional e internacional, as definições se atualizam, mas apresentam poucas alterações desde seu aparecimento. Em 1977, *The Urban Land Institute* designou por *shopping center*

um grupo de estabelecimentos comerciais, arquitetonicamente unificado, construído em um local planejado, promovido, possuído e gerido como uma unidade, cuja localização, dimensão e tipo de lojas que abriga se encontram intimamente relacionados com a área de mercado que serve. Frequentemente, estes empreendimentos fornecem no local ou na sua proximidade um parque de estacionamento adequado ao número e tipos de estabelecimentos.

No Brasil, em 1983, a *Associação Brasileira de Shopping Centers - ABRASCE* - designou por *shopping centers* os centros comerciais planejados, dotados de administração única centralizada que satisfaçam os seguintes requisitos: (i) sejam compostos de lojas destinadas à exploração de ramos diversificados ou especializados de comércio e prestação de serviços, e que permaneçam, em maior parte, como objeto de locação; (ii) estejam os locatários sujeitos às normas contratuais padronizadas, visando à manutenção do equilíbrio da oferta e a funcionalidade, para assegurar, como objetivo básico, a convivência integrada; (iii) o preço da renda varie, pelo menos em parte, com o volume de vendas; (iv) forneça aos seus usuários, estacionamento permanente e tecnicamente suficiente.

Os hipermercados, assim como os *shopping centers* periféricos, não somente proporcionaram uma mudança na localização do comércio da cidade, como também uma mudança na forma de comercialização. Estas novas formas de atendimento de massa e despersonalizada do setor varejista eram condizentes com as novas técnicas de produção padronizada e em grande escala oferecida pelo setor industrial. Evidentemente que essas inovações tecnológicas, e nas formas de configuração dessas estruturas no espaço urbano, partiam do princípio de que as pessoas motorizadas preferiam dirigir-se para fora da cidade, onde encontrariam maior facilidade de estacionamento, comodidade

para realização das compras importantes, opções de compras bastante próximas às do centro da cidade e preços mais interessantes (VARGAS, 1992:202). Para Vargas, essa descentralização era a resposta mais adequada e racional a uma situação urbana que exigia soluções. Os equipamentos que poderiam responder às necessidades que os centros urbanos já não conseguiam oferecer precisavam de grandes áreas, com boa acessibilidade, equipadas com bons estacionamentos e grande variedade de produtos. Os hipermercados eram responsáveis pelo abastecimento das compras semanais e mensais, que se ampliavam com o aparecimento da geladeira e do freezer, e com a redução dos preços obtidas através de negociações com fornecedores na periferia e em estados vizinhos, ocasionando, assim, uma grande rotatividade dos estoques.

Nascido nos Estados Unidos, os *shopping centers*, de forma mais dramática do que os hipermercados, incorporando métodos novos de distribuição comercial, apesar dos bons resultados no plano econômico, tanto para o comerciante como para o consumidor, em termos de estruturação urbana, produziram desempenho adverso tanto na Europa como nos Estados Unidos. Estes estabelecimentos comerciais periféricos se constituíram em uma composição autônoma e poderosa, sem qualquer relação com a urbanização da vizinhança (DELFANTE e CACAUT, 1980, *apud* VARGAS, 1992:204)<sup>62</sup>. Assim, como foi possível verificar, os centros comerciais planejados foram vistos, a princípio, como causa de grande perturbação ocorrida no interior das áreas urbanas, contribuindo para a desvitalização das áreas centrais; interferindo na estruturação urbana como um todo, e provocando também uma alteração nas relações entre os grandes e pequenos comerciantes.

Estas modificações de forma e comportamentos desencadearam um processo de revisão do planejamento e controle do desenvolvimento varejista por parte do Estado, cujos níveis de controle variaram de país para país, conforme as pressões exercidas pelos diversos grupos interessados. Ao mesmo tempo, a atividade comercial varejista passou a ser olhada como solução para os problemas que, em parte, criara, devido a sua descentralização. Recuperava, assim, seu caráter intrínseco de elemento vital para a dinamização dos centros urbanos, no momento em que passava a contribuir de forma decisiva nos projetos de recuperação e renovação dos centros tradicionais, iniciando uma nova área de atuação para o planejamento urbano: o Urbanismo Comercial.

---

<sup>62</sup> Muitos projetos de renovações urbanas de áreas centrais contemplaram a necessidade de estabelecimentos comerciais como medidas para revitalizar áreas urbanas. Para citar uma experiência internacional, destacamos os estudos realizados pelo *Greater London Development Plan* de 1969.

## **b) Espaços transitórios:**

### **- A Feira**

Para falarmos das feiras e de suas origens, há que se fazer uma grande volta no tempo, onde o mundo ocidental ainda não era uma realidade. Vargas (1992) comenta que o comércio desenvolveu-se quase que exclusivamente nas cidades portuárias até o século V e que, embora houvesse caravanas cruzando as regiões da Arábia, Índia e China, os rios e os mares continuavam sendo as grandes vias de circulação. A partir daí, surge um comércio interiorano, realizado por mercadores que se deslocavam pelo continente europeu, tornando-se responsáveis pelo aparecimento dos mercados temporários e das feiras.

É preciso ressaltar que não existiu, na Idade Média<sup>63</sup>, uma contradição entre a formação das grandes sociedades comerciais e a manutenção das feiras, pois o sedentarismo do comércio se referia apenas aos diretores e aos fatores de produção. Isto é, os mercadores continuavam a se deslocar em mercado e de feira em feira, juntamente com as mercadorias; as sedes das companhias é que se fixavam nas grandes cidades, onde se dedicavam à produção e à direção dos seus negócios (FOURQUIM, 1979, *apud* VARGAS, 1992:153).

Sobre as normas e regulamentos, Vargas (1992:155) acrescenta que “não somente os nobres senhores de terras garantiam o bom funcionamento das feiras, mas os mercadores começaram a criar mecanismos para melhorar as condições de comercialização. Eles criaram elementos, como o *conduto* - que era uma proteção concedida aos que se conduziam para a feira – e os *guardas de feiras* - que garantiam a segurança durante sua realização e que, posteriormente, passaram a garantir a execução dos contratos, aí estabelecidos, por toda a cristandade latina. Ainda segundo Vargas (1992), a realização de negócios através das feiras levou ao aparecimento de tais contratos, que deram origem ao recurso de crédito, às letras de câmbio e ao grande desenvolvimento das finanças. As feiras passaram a ser, portanto, o ponto de encontro de banqueiros, transformando-se nas futuras grandes praças bancárias do Ocidente.

---

<sup>63</sup> Sobre o início da Idade Média é importante ressaltar também que “(...) o comércio, ainda que sob a forma de troca, não era o único nem o mais importante dos canais pelo qual se processava a circulação de bens através das camadas sociais. Alguns bens mudavam de mãos como forma de pagamento por serviços prestados aos chefes, em troca da proteção ou da submissão que o sistema feudal estabelecera” (VARGAS, 1992:153)

Do ponto de vista de sua definição, o *Novo Dicionário Aurélio* (1999) designa o termo *feira*, derivado de *feria* do latim, que significa *dia de festa*, como sendo um “lugar público, muitas vezes descoberto, onde se expõem e se vendem mercadorias”. O significado original em latim continua sendo aplicado ao burburinho e à intensa circulação de pedestres e mercadorias sempre presentes na feira tradicional. Inicialmente, a feira se caracterizava, sobretudo, por um encontro de mercadores e feirantes, freqüentemente vindos de muito longe, e que durava várias semanas. No mundo Antigo, ciclos de feiras se formavam de acordo com os produtos que se comercializavam<sup>64</sup>. Algumas delas exerceram influências durante várias gerações como as feiras de *Champagne* que alcançaram seu auge em fins do século XII e meados do século seguinte, e se constituíram no centro da atividade comercial do mundo ocidental (VARGAS, 1992).

Com o passar do tempo, as feiras de *Champagne* entram em declínio devido, entre outras coisas, ao desenvolvimento industrial de outras áreas próximas, como Paris; abertura de novas estradas; sucesso de outras feiras e mudança na mentalidade dos mercadores. De acordo com Vargas (1992), diante de todas essas modificações e do declínio das feiras mais representativas, o grosso das atividades comerciais ainda continuou a ser feito através de reuniões periódicas até quase o final do século XVIII<sup>65</sup>. De modo geral, as feiras estabelecidas nos moldes antigos perderam sua importância para as feiras permanentes ou as feiras de amostras (*lonjas*), onde os produtos não estavam todos em exposição e já se admitiam outras formas e sistemas de comércio.

No entanto, ainda que substituídas por mercados permanentes ou lojas especializadas, as feiras continuaram a existir ao longo de toda a história antiga, medieval e moderna, configurando-se, ora como abastecimento essencial da população, ora comercializando alimentos perecíveis, que necessitavam da inspeção pessoal do consumidor.

## **- O Mercado**

Os mercados se originaram, assim como as feiras, em um passado distante, sendo caracterizados, de modo geral, pelos mercados rurais ou periódicos que aconteciam em determinados lugares, em alguns dias da semana ou do mês. Berry (1967, *apud*

---

<sup>64</sup> Na Inglaterra para a compra de lã (Winchester, Boston, Northampton, Saint-Yves, Stamford); na Flandres [já é Bélgica], para a distribuição de lã e das fazendas (Ypres, Lille, Bruges, Messines); e, em Champagne, [na França] para o comércio dos têxteis, principalmente (Lagny Provins, Bar-sur-Aube e Troyes) (FOURQUIM, 1979, *apud* VARGAS, 1992:158).

<sup>65</sup> No século XVIII, dentre as feiras que ainda realizavam grandes volumes de negócios, contavam-se as de Stourbridge, perto de Cambridge, na Inglaterra, Boucaire e Dijon, na França, Leipzig e as duas de Frankfurt na Alemanha, Nijni-Novgorod, Moscou e Irbit, na Rússia, Sinigaglia, na Itália, e Medina del Campo, na Espanha (VARGAS, 1992:174).

VARGAS, 1992:156) enfatiza que esta periodicidade dependia principalmente da densidade da população do local e visavam ao atendimento da população local, bem como escolhiam como localização os pontos de passagem de camponeses, artífices, especialistas e mercadores. Nos bazares árabes, por exemplo, o comércio varejista também se realizava nesses moldes, localizando-se em um recinto central e espalhavam-se por lojas e tendas que ocupavam uma série de pátios cobertos e descobertos (VÁRZEA, 1937, *apud* VARGAS, 1992:156). O comércio medieval, portanto, mantinha esse caráter errante, onde o mercador acompanhava a sua mercadoria até o local de distribuição e, juntamente com as feiras, teve uma importância relevante na economia do Ocidente até o século XV (VARGAS, 1992).

De acordo com Callabi (2004), em seu estudo *The Market and the City*, sobre a Idade Média européia, o lugar de mercado (*marketplace*) demonstrou como a coexistência e a tolerância foram baseadas na compreensão da diversidade. Assim, por um dia ou semana, as ocasiões capturavam e monopolizavam extraordinariamente a atenção de uma multidão mista e pitoresca, que vivia suas próprias vidas entre uma mistura de raças, religiões e culturas. Para a autora, os mercados não são apenas o resultado das intuições individuais, mas de decisões interpretadas das necessidades coletivas e tendência amplamente sentida (as estratégias e o gosto de uma era), como opostos à sistematização teórica ou à cristalização de princípios explícitos do desenho urbano e da arquitetura. Em uma escala regional, a autora alerta para o fato de que a comparação de planos de cidades nos permite descobrir as relações entre a área circunscrita, onde está locado o comércio, e os espaços de grande descontinuidade física ou cronológica. Com isso, reforça a importância do comércio na topografia urbana e seu planejamento no âmbito da geografia econômica regional.

Sobre os mercados, Chevalier e Gheerbrant (1982:606) em seu *Dicionário dos Símbolos*, nos contam que

(...) os mercados eram na China Antiga não somente os lugares das trocas comerciais, como também das danças da primavera, dos intercâmbios matrimoniais, dos ritos relacionados à obtenção das chuvas, da fecundidade, da influência celeste. Isso é tão verdadeiro que, se quisesse fazer parar a chuva, era preciso proibir às mulheres o acesso aos mercados.

Além disso, eram considerados como local de “encontro e de equilíbrio do yin e yang”, e como “locais de paz”, onde “a vingança de sangue estava proibida neles”.

O ritual das sociedades secretas, levando ainda mais longe o símbolo, fala de um Mercado da Grande Paz (t'ai -'ing), objetivo final de uma navegação que se identifica com a Cidade da paz ou a Morada da Paz. É a imagem de um estado espiritual ou de um grau da escola de iniciação.



## - O Ambulante e o Camelô

A evolução do conceito de comércio ambulante se confunde com a evolução da própria atividade comercial. Tendo participado de todas as etapas, os ambulantes são componentes importantíssimos na compreensão de vários momentos da história do comércio. Os mercados itinerantes, como eram chamados do século V ao século VI, eram compostos de mercadores profissionais, que realizavam as compras entre as diversas cidades, comercializando artigos de luxo e, posteriormente, os artigos alimentícios, como o vinho, o peixe e o sal (PIRENNE, 1964, *apud* VARGAS, 1992:144). A difusão do comércio nas cidades provocou o abandono progressivo das policulturas e das culturas de subsistência e o crescimento de atividades que possibilitavam a troca nos mercados periódicos – o grande mercado urbano. Muitas vezes, estes mercados possuíam um raio de ação regional e transformavam-se, uma vez por ano, em uma grande feira, onde se negociavam animais, vestuário e objetos de metais (FOURQUIM, 1979, *apud* VARGAS, 1992:156).

De acordo com Vargas (1992), os mercadores itinerantes só são, de fato, substituídos nos três grandes séculos da Idade Média (séculos XI, XII, XIII), quando o mercador começa a dirigir os seus negócios a partir da sede central. Essa modificação de mentalidade e do gênero de vida dos mercadores colaborou para a decadência de várias feiras, inclusive as famosas feiras de Champagne, já que a maioria dos mercadores se transformava em funcionários das casas comerciais italianas que se instalavam nessa época em Londres, Paris e Bruges (FOURQUIM, 1979, *apud* VARGAS, 1992:160).

Atualmente se observa uma modificação na caracterização desse componente do sistema comercial. A análise de Montessoro (2006) situa os ambulantes como base da reprodução dos espaços centrais que podemos ampliar para as centralidades de forma geral e não apenas os centros tradicionais. A relação entre ambulantes e centralidade urbana é expressa pelos fluxos estabelecidos na área, como também pelas características do comércio popular e do próprio comércio informal - os chamados camelôs e ambulantes - que se apropriam, na maioria das vezes, de espaços livres públicos aptos à realização das atividades comerciais. As ruas e calçadas passam a ser configuradas como parte da lógica da mercadoria, sendo cada ponto disputado visando sempre a maior facilidade de acesso (físico e visual) do pedestre ao produto. A localização é, portanto, o fator principal e determinante no desenvolvimento desta atividade, e os seus trabalhadores (ambulantes e camelôs) são agentes construtores desses espaços de consumo e responsáveis pela modificação da paisagem urbana da região onde se instalam.

## **CAPÍTULO II**

# QUESTÕES METODOLÓGICAS: PERCEBENDO A CIDADE EM DUAS ESCALAS

Compreendendo a complexidade da apreensão do fenômeno urbano e a interdisciplinaridade que permeiam as discussões em torno do tema da cidade contemporânea, foi montada uma linha metodológica que conduziu a uma abordagem interescalar, permitindo duas aproximações do mesmo objeto – a cidade. Destacamos os métodos investigativos que, entre as pesquisas em arquitetura e urbanismo, norteiam nossa análise, e detalhamos as duas escalas da nossa abordagem que incluem especificidades do método como resultado de um rebatimento direto da nossa estrutura teórica. As abordagens na escala territorial e na escala urbana, como convencionamos chamar, nos evidenciam as relações existentes entre a formação das centralidades, seus espaços livres e seu comércio. Apresentamos a estrutura do método desenvolvido para análise do bairro de Madureira, no Rio de Janeiro, que permitiu a identificação das suas particularidades através de um mapeamento que contempla tanto a forma urbana dessas localidades, quanto seus usos, apropriações e o processo resultante desses vários componentes. Nas duas escalas de análises nos interessa o enfoque sistêmico como ponto de partida para compreensão da interface do sistema de espaços livres urbanos e o comércio na cidade do Rio de Janeiro.

## **2.1. Localizando a pesquisa**

A teorização em torno da cidade “estende seus tentáculos”, para utilizar o termo de Freitag (2006:11), até autores como Platão, Aristóteles e outros pensadores do mundo greco-romano clássico, passando por estudos teóricos desenvolvidos na Renascença e se impregnando de reflexões sociopolíticas dos séculos XVII a XX (Rousseau, Kant, Hegel, Marx). O mesmo não se pode dizer sobre a utilização de metodologias de análise nas ciências sociais e enfrentamento da questão urbana. Considerado um tema atualmente recorrente no meio acadêmico, a condução de pesquisas em arquitetura fora dos limites do edifício específico, é um fenômeno recente. De acordo com Groat & Wang (2002:6), apesar dos estudos sobre sistemas estruturais e climáticos terem tido um novo foco por volta de 1950, a pesquisa em arquitetura emergiu mais amplamente em várias abordagens nos anos 1960 e início dos anos 1970. Evidentemente que a pesquisa sobre o sistema urbano e seus subsistemas envolve uma vasta gama de fenômenos que incluem tanto a materialidade dos

objetos, quanto sua subjetividade, e é provavelmente nessa interdisciplinaridade que reside o maior desafio do pesquisador. A compreensão dos vários paradigmas que envolvem o fenômeno urbano requer não só a compreensão de várias teorias, como o impulsiona a descobrir novas estratégias e métodos de investigação. Partindo deste pressuposto, o centro da questão, afirma Beajeau-Garnier (1997), é deslocado, pois a tônica já não deve incidir no aspecto concreto da paisagem urbana e da utilização do solo, na descrição das características demográficas e das atividades econômicas, nas classificações dos níveis e dos gêneros da vida, mas sim nas combinações destas diferentes características e nas suas inter-relações.

Este deslocamento de foco possibilita a análise do nosso recorte em relação à estrutura urbana como um todo. Através deste ponto de vista, o centro tradicional não é mais o protagonista do fenômeno urbano e divide sua influência com outras centralidades. Destacamos, entre outros aspectos, a modificação nos paradigmas da mobilidade a partir de novas variáveis de tempo e espaço, onde a estrutura urbana passa a ser organizada com mais influência das estruturas de acessibilidade do que da localização de seus elementos.

O rebatimento metodológico na nossa pesquisa é, portanto, direto e reflete na adoção de uma análise sistêmica como um método científico que, embora não solucione todas as questões, (i) obriga a uma formalização sistemática de raciocínio e (ii) exige uma metodologia que considere o caráter interdisciplinar dos fenômenos. Destacamos a importância da consideração da hierarquia dos sistemas, sobretudo para localizar o sistema estudado que inclui, via-de-regra, certo número de subsistemas e está, ele próprio, compreendido numa gama de supersistemas. (VALASKAKIS, 1975 *apud* BEAJEAU-GARNIER, 1997:27).

Para Beajeau-Garnier (1977), o sistema urbano é composto de vários subsistemas urbanos, como, por exemplo, os sistemas social, econômico, político, comportamental, físico, os quais são compostos por elementos, tais como: capital, trabalho, população, política e comportamento. Para analisarmos as centralidades comerciais, é importante nos utilizarmos também do conceito sobre *sistema aberto* proposto por Beajeau-Garnier (1985). A autora considera a cidade como

um sistema aberto, onde as trocas são importantes (à entrada: energia, informação, matérias-primas e produtos alimentares; à saída: inovação, resíduos e produtos fabricados). Este sistema vive, desenvolve-se, mantendo a sua organização estrutural no quadro e à custa do ambiente de que ele próprio é indissociável. Por outro lado, esse sistema inclui

subsistemas móveis e evolutivos (capitais, homens e mercadorias) numa organização espacial fixa, mas cujos limites são variáveis, vagos (a cidade). (BEAJEAU-GARNIER, 1985, 29)

Entre outras questões conceituais, a necessidade de aplicar uma análise sistêmica ao fenômeno urbano a que nos propomos estudar nos conduziu, sobretudo, a uma estrutura metodológica apoiada em métodos de investigação que possibilitassem o cruzamento de dados objetivos e subjetivos e a comparação entre diferentes objetos de análise. De acordo com Groat & Wang (2002:26), o método de investigação mais comumente empregado para esses fins define-se pela dicotomia dos termos quantitativo x qualitativo, detalhada por Zeisel (1981) em seu *Inquiry by Design*. Entretanto, a opção por um sistema particular de investigação, ou por uma conjunção deles, não determina, via de regra, nem a estratégia, nem a tática do nosso estudo. De acordo com Groat (2002), o sistema de investigação deve ser compreendido como a cabeça, onde muitos diferentes corpos e pernas (estratégias e táticas) podem ser conectados para formar um caráter coerente e de credibilidade (estudo de pesquisa).

Sendo assim, optamos por um misto de métodos de investigação que possam nos fornecer ferramentas adequadas ao estudo das nossas variáveis de análise. São elas: as pesquisas qualitativa e quantitativa. A **pesquisa qualitativa**, considerada um multimétodo, envolve as abordagens interpretativa e naturalística para seu objeto de estudo. Isso significa que os pesquisadores qualitativos estudam os objetos em seus lugares naturais. No nosso caso, o foco é na interpretação dos dados coletados (o estudo dos usos e funções e uma coleção de variedade de material empírico) sobre a cidade e o território, a fim de compreender suas diversas dinâmicas (DENZIN e LINCOLN *apud* GROAT & WANG, 2002:26). De modo geral, a pesquisa se caracteriza por (i) dar ênfase aos lugares naturais, ou seja, estudar o objeto de pesquisa no seu contexto cotidiano contemporâneo; (ii) focar na interpretação e nos significados de cada especificidade investigada; e (iii) uso de múltiplas ferramentas de pesquisa e dados variados.

A **investigação qualitativa**<sup>66</sup> depende, em alguns casos, da evidência numérica obtida através das estimativas de dados estatísticos (cruzamento de dados qualitativos e quantitativos) associados a um processo de investigação indutivo que busca esclarecer os múltiplos fatores críticos que afetam o fenômeno analisado. Em outras

---

<sup>66</sup> De acordo com Groat e Wang (2005), a **investigação qualitativa** nos conduz, portanto, à *realidade subjetiva* dos nossos estudos de caso, e nos permite adotar uma visão analítica onde o pesquisador interage com o sujeito investigado ao se colocar como leitor de uma determinada realidade a partir de sua estrutura intelectual.

palavras, a investigação qualitativa nos forneceu ferramentas que nos conduziram à compreensão dos diversos fenômenos necessários à criação e manutenção das diversas centralidades comerciais - incluindo aí suas causas, efeitos e desdobramentos. Além das características já destacadas, a pesquisa qualitativa foi considerada adequada a nossa pesquisa por ser aberta e flexível às alterações observadas em campo, tanto em relação à concepção teórica, quanto ao seu desenho.

Apesar de enfocarmos de forma mais detalhada a investigação qualitativa, utilizaremos também a investigação quantitativa, que será essencial para constituição do corpo da nossa análise. **A investigação quantitativa** permite uma abordagem da realidade objetiva dos estudos de caso, possibilitando a utilização da diversa gama de dados numéricos existentes produzidos pela Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro, CIDE – Fundação de Informações e Dados do Rio de Janeiro, IPP – Instituto Pereira Passos, IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Secretaria Estadual da Fazenda, Secretaria Municipal da Fazenda, Fecomércio – Federação do Comércio do Estado do Rio de Janeiro, ACRJ – Associação Comercial do Rio de Janeiro, entre outros.

Permeando esses métodos investigativos, localizamos a análise da história da evolução urbana como pano de fundo de nossa análise que, entre outras questões, nos auxiliou a elucidar os motivos que impulsionaram o crescimento da cidade por determinadas vias e a adoção de algumas posturas em detrimento de outras. Esta compreensão nos conduziu, portanto, às questões mais complexas de organização política, econômica e social do país como um todo, nos guiando assim por uma análise sistêmica do fenômeno urbano. Apesar do fascínio que exercem os detalhes da história sobre os processos de conformação de determinados espaços urbanos, não podemos dizer que a análise que apresentamos aqui tenha características de uma metodologia histórico-interpretativa devido à própria natureza do nosso objeto que, temporalmente, se localiza no presente – a saber, a cidade contemporânea - ao contrário dos objetos que demandam uma pesquisa histórica que, por sua vez, localizam seu foco no passado.

A definição consciente da forma como as informações seriam extraídas de seu contexto, como elas seriam categorizadas, analisadas e apresentadas partiram de uma ampla revisão bibliográfica e identificação das principais características, problemas e potencialidades de cada área, assim como de um levantamento de dados

que nos permitiu a produção de imagens que elucidaram nossa análise. As etapas de pesquisa estão descritas a seguir:

**i. Revisão bibliográfica e iconográfica.**

Etapa que permitiu delimitar os conceitos trabalhados na pesquisa, identificar trabalhos que tratam os espaços livres com abordagens semelhantes e identificar os diferentes métodos de análise que possibilitaram o estudo da articulação do espaço com as práticas comerciais. Inclui as seguintes etapas: a) catalogação e análise comparativa dos principais estudos teóricos sobre o sistema de espaços livres, a partir do século XX, tanto na literatura regional e nacional, como internacional, e sobre as novas formas de organização do território; b) coleta de dados e imagens das diferentes tipologias de espaços comerciais na cidade do Rio de Janeiro (inserido no estudo de caso), e c) sistematização das suas características biofísicas, usos e atividades desenvolvidas, e redes de acessibilidade existentes a fim de montar um panorama que auxiliasse a análise da dinâmica urbana de cada centralidade e a dinâmica territorial em que estão inseridas.

**ii. Levantamento de dados estatísticos e cartografias.** Esta etapa permitiu uma maior aproximação com o objeto de análise. Incluiu as seguintes etapas: (a) identificação do sistema de espaços livres do bairro selecionado e registro em mapas, esquemas gráficos e croquis; (b) identificação das características do sistema estrutural urbano (suporte físico, acessibilidade e padrões de uso), assim como de seu sistema comercial; (c) coleta de dados e estimativas de valores relativos e absolutos sobre os espaços livres e sobre o setor de comércio e serviços.

**iii. Análise do material e produção.** Esta etapa foi desenvolvida a partir da coleta de dados que possibilitou a montagem de peças gráficas que buscam sistematizar tanto os dados coletados, quanto a aplicação da proposição teórica.

## **2.2. Os métodos, táticas e estratégias de investigação**

A construção do conhecimento acerca do fenômeno urbano envolve evidentemente várias escalas e áreas de interesse que são impossíveis de ser contempladas na sua totalidade em uma única pesquisa como esta. Evidentemente que, de acordo com o enfoque adotado em cada área, escolhemos as escalas que consideramos mais

adequadas e, conseqüentemente, os métodos de investigação e padrões de avaliação que contemplassem os temas aqui apresentados. O estudo do fenômeno do crescimento urbano contemporâneo, caracterizado, entre outros aspectos, pelo surgimento de várias centralidades - algumas delas disputando muitas vezes em importância com o centro tradicional da cidade e reestruturando a dinâmica da cidade de forma global - demandou uma metodologia que contemplasse as características de cada centralidade específica, ao mesmo tempo em que as articulasse umas com as outras e com a dinâmica da organização do território. Sendo assim, além da necessidade do enfoque sistêmico, integrando globalmente os multifacetados aspectos do fenômeno urbano, a pesquisa teórica conduziu à adoção de uma metodologia que nos permitisse abordar a questão em duas escalas, alcançando suas especificidades de modo integrado, como partes de um só processo.

A urbanização dispersa, compreendida como um dos fenômenos principais que possibilita a criação, ampliação e manutenção das centralidades comerciais, deve, de acordo com Reis (2006:13), ser estudada em duas escalas ou âmbitos distintos, mas, ao mesmo tempo, interligados. A primeira diz respeito a uma escala metropolitana, que chamaremos aqui de **escala do território**, que, nas grandes cidades, apresenta áreas de dispersão e número crescente de núcleos e pólos, entremeados de vazios, com redução de densidades de ocupação, no todo e em partes importantes, inclusive em partes do tecido tradicional, formando o que alguns autores chamam de *nebulosa urbana* (MUNARIN; TOSI, 2001 *apud* REIS, 2006) e que Milton Santos (1989) chamou de *macrometropolização*. No caso do Estado do Rio de Janeiro, onde temos uma região nomeada como Região Metropolitana, é importante destacar as diferenças entre a escala e a região de mesmo nome. Na primeira, a escala metropolitana proposta por Reis (2006) é a mesma escala intra-urbana destacada por Villaça (1998) e compreende as áreas inseridas no limite urbanizado na escala do município. A Região Metropolitana fluminense, por sua vez, como destacaremos adiante de forma mais detalhada, é uma área mais abrangente, que compreende 17 municípios e apresenta uma dinâmica também específica em relação a esse crescimento urbano. Apesar de considerarmos o tema relevante, nele não nos deteremos nesta pesquisa.

A segunda escala proposta refere-se à escala do tecido urbano, ou seja, a escala na qual são definidas as relações físicas e jurídicas entre espaços públicos e espaços privados, onde se definem as ruas e praças, as quadras e os lotes, a propriedade (ou posse) do espaço urbano, sua produção material, bem como sua apropriação, uso e transformação. Chamaremos de **escala urbana**, com ênfase no elemento “quadra”,



onde se definem as relações entre espaços públicos e espaços privados (enquanto propriedade ou posse), e entre *espaços de uso privado e de uso coletivo*, sejam estes de propriedade pública ou privada. A importância dessa escala na nossa análise se deve a vários fatores, entre eles a modificação completa da estrutura urbana em decorrência da introdução de novos padrões na organização do território que alteraram profundamente o cenário das cidades a partir da segunda metade do século XX. A estrutura urbana pouco segmentada, antes materializada a partir de uma divisão de usos relativamente simples, que caracterizou as cidades até o início do século XX, transmutou-se em uma estrutura complexa, resultante de novas relações entre os domínios públicos e privados, que estabeleceu novas relações de hierarquia, inaugurou novas categorias urbanas e vem se materializando em formas antes desconhecidas. Desse novo cenário são exemplos as formas coletivas, tanto de organização residencial, quanto institucional e comercial, que acarretaram profundas mudanças na organização do tecido urbano (REIS, 2006).

Na mesma linha do discurso de Reis (2006), mas com uma leitura sistêmica pautada na Geografia urbana, autores como Beajeau-Garnier (1971) e Berry, (1968 *apud* Beajeau-Garnier, 1997) destacam que a procura das combinações entre os elementos do sistema urbano e de seus subsistemas suscita imediatamente a necessidade de relacionar a análise tradicional da forma urbana com suas funções. Desta forma, temos que, para uma análise sistêmica do fenômeno urbano, não é suficiente apenas considerar as características justapostas ou mesmo conectadas de maneira linear – associando, neste caso, as mudanças territoriais aos acontecimentos sociais, políticos e econômicos, por exemplo –, mas adotar uma metodologia que permita a aproximação desse fenômeno, tanto em relação à sua estrutura estática, quanto às suas relações funcionais e ao processo dinâmico. Alguns pesquisadores, como é o caso de Beajeau-Garnier (1997), estabelecem níveis de análise que se sobrepõem. A autora utiliza as designações de estrutura estática; relações funcionais e processo dinâmico para caracterizar o seu processo de compreensão do sistema urbano além de uma organização sistemática de seus subsistemas. Nesta pesquisa, consideramos, para cada escala pesquisada, quatro padrões de avaliação que consistem na análise dos seguintes itens: **(i) o contexto urbano** de cada centralidade; **(ii) o suporte físico**; **(iii) o perfil funcional**, e **(iv) a formação de redes de acessibilidade** e mobilidade proporcionadas, e seus rebatimentos sobre o sistema de espaços livres.

A análise do contexto urbano do bairro estudado nos permitiu conhecer o perfil de sua evolução urbana e do processo que induziu a formação, crescimento e consolidação

de seu papel como “lugar central” e as particularidades relativas ao sistema econômico que influenciaram nesse processo. Esse padrão de observação nos conduz também à compreensão do papel do bairro estudado na escala territorial da cidade.

Ao segundo padrão, identificado como suporte físico, estão relacionadas questões referentes aos dados naturais do lugar e à sua composição morfológica atual, ou seja, referentes às características que envolvem o desenho urbano de forma geral. Reis (2006:48) confirma as observações de Gottdiener (1990) e nos alerta que as mudanças nos padrões, nas formas de organização do tecido urbano, não são exclusividade das áreas de dispersão e que exemplos significativos podem ser constatados na periferia das metrópoles. Desta forma, todas as áreas das metrópoles apresentam inovações ou modificações nos padrões de tecido urbano e, portanto, podem ser objeto de estudo, como partes de um mesmo processo.

O terceiro padrão aplicado refere-se à análise das funções as quais o espaço se destina, incluindo neste patamar seus usos e apropriações. No nosso caso, são enfatizadas as atividades comerciais e de serviços que caracterizam o perfil funcional do bairro estudado, buscando sempre compreender os motivos que levaram a sua estruturação no contexto do território.

O quarto padrão inclui uma análise da formação das diversas redes de acessibilidade e mobilidade. Os diferentes processos que impulsionam essas conexões e os impactos que causam em cada região onde se instalam são, na maioria dos casos, peças-chaves para compreensão da atual configuração das centralidades comerciais.

## **CAPÍTULO III**

# O COMÉRCIO, OS TRANSPORTES, E OS ESPAÇOS LIVRES NA ESCALA METROPOLITANA

Este capítulo discute a atual organização do território do Rio de Janeiro, identificando as modificações observadas no seu suporte físico, que fomentaram ou foram resultantes dos processos de criação e/ou fortalecimento das centralidades, a fim de montar um panorama que nos auxilie nas escalas de análise propostas. Estudamos, mais especificamente, os espaços que abrigam atividades comerciais no bairro de Madureira destacando as especificidades observadas tanto na forma de inserção dessas atividades no tecido urbano, quanto nas diferentes formas de usos e apropriações do espaço livre, conforme discutido anteriormente. Tais especificidades podem ser compreendidas, entre outros itens, como respostas aos novos padrões e estruturas de produção, comercialização e consumo de mercadorias e serviços que, ao serem adotados, modificam radicalmente as redes de acessibilidade e o papel da cidade na estratégia de seu desenvolvimento. Para tanto, se fez necessário elucidar o papel do Estado e da iniciativa privada ao longo dos processos de ocupação da Zona Norte onde o bairro de Madureira está localizado e as implicações que os acontecimentos políticos e econômicos causaram no crescimento desequilibrado da cidade como um todo, crescimento este que deu origem a regiões distintas, com características diversas e que influenciou bastante na atual configuração do sistema de espaços livres urbanos.

## **3.1. O papel do comércio na construção das cidades**

O O comércio está diretamente conectado a outros elementos do sistema e seu estudo possibilita várias abordagens sob diferentes escalas e disciplinas. Optamos aqui por desenvolver questões relacionadas ao contexto urbano atual, formado a partir do início do século XX, mais especificamente sobre o rebatimento das atividades comerciais no campo espacial. Buscamos compreender o processo de constituição do modelo metropolitano das grandes cidades através da compreensão do impacto dos sistemas viário e de transportes no sistema comercial, e destes na formação das centralidades urbanas. Para tanto, destacamos, entre outros itens, a importância do reposicionamento funcional dos centros tradicionais das grandes cidades que, na virada do século XIX para o século XX, passam a compartilhar com vários outros as

funções de produção e abastecimento da cidade como um todo; os processos que engendraram as modificações sociais, políticas e econômicas que acarretaram as modificações e a relação que se estabelece entre acessibilidade, consumo e o sistema de espaços livres.

Para analisarmos o papel do comércio na configuração dos espaços livres contemporâneos, é importante destacar o que entendemos por “sociedade urbana” e quais as demandas impostas por esta sociedade. Utilizaremos, a princípio, o pensamento de Lefebvre (1970) que define a sociedade urbana como resultado do processo de urbanização, acumulando exigências complexas e novas funções. Entre essas novas funções, o comércio assume posição de destaque, possibilitando o rearranjo de novas formas econômicas, espaciais, políticas e socioculturais.

A influência do comércio na configuração das cidades tem suas origens na etapa inicial do surgimento destas - marcado pela presença das atividades de trocas. Entretanto, nesta etapa inicial da formação das estruturas urbanas, essas atividades foram desenvolvidas por estrangeiros ou pessoas de classes mais baixas, geralmente excluídas da cidade política, e ocupavam, geograficamente, lugares periféricos da configuração urbana, fortemente marcados por signos de heterotopia, ou seja, em localização menos privilegiada que as classes dominantes. Em *A Economia das Cidades*, Jacobs (1961, *apud* KOSTOF, 1991), defende que as cidades se desenvolveram a partir dos mercados nodais que, com a intensificação agrícola e a produção dos excedentes, passaram a abastecê-las. Este processo de integração do comércio à cidade durou séculos e foi apenas no ocidente europeu, no final da Idade Média, que a mercadoria, o mercado e os mercadores penetraram triunfalmente na zona urbana. Até então, o espaço mais importante nas cidades antigas era a Praça de Reunião, a Ágora, o Fórum. Mais tarde, estes espaços foram suplantados pela presença da Praça do Mercado, que logo se tornou o espaço-chave da cidade, o espaço central. Além disso, a Praça do Mercado se configurou como um lugar de encontro, das pessoas e das trocas – funções que se tornaram, com o passar do tempo, cada vez mais indispensáveis ao crescimento das cidades, suscitando movimento e riqueza (LEFEBVRE, 1970). A partir destas constatações, podemos afirmar que a inflexão do campo à cidade foi um processo econômico, já que a produção do excedente agrícola só se negociava na Praça de Mercado, modificando e ampliando a relação da cidade sobre o campo (MONTE-MÓR, 2006). A nova

estruturação urbana ocorreu, portanto, no momento em que a cidade mercantil assumiu seu lugar impondo a troca comercial como função urbana<sup>67</sup>.

Deste momento inicial até o atual, o mercado sempre foi uma realidade de vanguarda e sempre determinou a maioria das intervenções nas cidades que os continham. A questão que se coloca é: a relação atual que se estabelece entre a sociedade, o novo conceito de modernidade e as trocas comerciais, na configuração do sistema de espaços livres públicos das cidades contemporâneas? Lipovetsky (1989) encontra respostas na análise da evolução das relações de mercado e no triunfo da globalização na constituição de novos padrões sociais e econômicos, o que nos faz refletir sobre as novas práticas de consumo. De acordo com o autor, essas práticas são indissociáveis do processo de liberalismo econômico, doutrina que data do século XVIII, e devem ser consideradas partes do triunfo da globalização como um dos principais elementos da hipermodernidade<sup>68</sup>.

O estudo da metropolização, de seus processos e sistemas ocupa lugar principal da análise da cena urbana mundial contemporânea e a metrópole torna-se conceito-chave para analisar o mundo contemporâneo. A análise das metrópoles contemporâneas requer, portanto, uma metodologia que contemple a análise de todos os seus subsistemas ou que, ao menos, considere suas influências no sistema urbano como um todo. O que nos propomos aqui é compreender como o comércio interfere e é influenciado por todos os outros elementos do sistema e, mais especificamente, como este sistema se comunica com o sistema de espaços livres – espaços que são suportes da atividade ou suas portas de entrada.

---

<sup>67</sup> Durante séculos as diretrizes para a construção e organização das formas das cidades estiveram baseadas em esquemas que previam seu crescimento do centro para a periferia, com núcleos urbanos que distavam entre si 20 quilômetros ou mais. Entre estes, estendia-se o campo, como espaço de produção rural. Com frequência, as cidades eram muradas e de modo regular estabeleciam-se oficialmente os limites da área de competência administrativa de seus governantes. Havia o campo e a cidade, como dois universos perfeitamente definidos, mas interdependentes. O número de habitantes das cidades era limitado pelas possibilidades de seu abastecimento e de sua organização econômica. As cidades maiores ficavam muito distantes entre si e dependiam da navegação para sobreviver. Seu crescimento era tão lento que, no espaço de uma geração, mal poderiam perceber as mudanças que ocorressem (BRAUDEL, 1979, *apud* REIS, 2006:20).

<sup>68</sup> “Ora, o triunfo do mercado por meio da globalização mostra bem que hoje estamos na hipermodernidade. Em primeiro lugar, porque o mercado generalizou-se em nível planetário e, em segundo, não há mais um modelo que se contraponha a isso (...) Ninguém mais acredita no comunismo, por exemplo, abolindo a propriedade privada como uma solução. Essa visão perdeu a credibilidade. Em terceiro lugar, a única perspectiva que temos hoje é regular esse mercado. (...) É preciso modernizar o mercado, as empresas, racionalizá-las e rentabilizá-las. Estamos em uma espécie de fuga para frente em uma modernização cada vez mais intensa que me parece ser a própria marca da sociedade hipermoderna.” (Trecho da entrevista concedida por Lipovetsky, ao *Jornal Extra Classe*, em 17 de Julho de 2005).

Assim como definimos sociedade urbana no início desse item, é necessário explicitar também a forma como compreendemos a organização do sistema urbano como um todo, seus subsistemas e funções urbanas. Para tanto, tratamos aqui de uma cidade material que existe concretamente - ainda que, de acordo com Pope (1996), em seu texto sobre a *Primazia da Forma*, a cidade contemporânea não é um objeto identificável, uma entidade, mas sim um conjunto de ausências e lacunas causadas pelas características de dissipação e dispersão do tecido urbano que dificultam sua apreensão e compreensão. A análise da cidade lança mão, sobretudo, das relações existentes entre forma construída e espaço urbano, tentando sempre compreender as especificidades de cada elemento do sistema urbano. De acordo com Beaujeu-Garnier (1997:11), o importante é considerar a cidade como sendo uma concentração de pessoas, de necessidades, de possibilidades de toda espécie (trabalho, informação), com uma capacidade de organização e transmissão, que é ao mesmo tempo sujeito e objeto. Enquanto objeto, a cidade existe materialmente; atrai e acolhe seus habitantes, fornecendo, através da sua produção, do seu comércio e dos seus diversos equipamentos, a maior parte de tudo que a população necessita; é o lugar onde acontecem os vários cruzamentos e inter-relações, tanto no que diz respeito aos processos engendrados na escala urbana, quanto em uma escala regional.

Nas palavras da autora, o corolário dessa função objeto é um verdadeiro papel de intervenção, de função sujeito, onde o ambiente urbano exerce influências nos seus habitantes - sempre abertos ao consumo - e desempenha um papel importante nas atividades internas e periféricas, favorecendo ou bloqueando o crescimento da cidade em diferentes direções.

O conceito de sistema urbano aqui apresentado assemelha-se à idéia de estrutura urbana proposta por Bastide (1971, *apud* VILLAÇA 1998:11), que considera estrutura “como sendo um todo constituído de elementos que se relacionem entre si de tal forma que a alteração de um elemento ou de uma relação altera todas as demais relações”.

Para o autor,

as estruturas são dotadas de movimento e o grande desafio intelectual reside em desvendar a fonte desse movimento. São considerados elementos dessas estruturas o centro principal da metrópole (a maior aglomeração diversificada de empregos, ou a maior aglomeração de comércio e serviços), os subcentros de comércio e serviços (aglomerações diversificadas de comércio e serviços, réplicas menores do centro principal), os bairros residenciais, ou melhor, os conjuntos de bairros residenciais segundo as classes sociais e as áreas industriais. Essa estrutura está imbricada a outras territoriais, como os sistemas de transportes e de saneamento. Entretanto, consideramos ser a primeira mais importante, pois inclui, incorpora e

subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas (BASTIDE, 1971 *apud* VILLAÇA 1998:11).

Villaça (1998:12) destaca ainda a importância de se articular essa estrutura territorial à estrutura que chamou de não-territoriais, como a econômica, a política e a ideológica, a fim de que se possa, através da análise dos movimentos de cada uma dessas estruturas e de seus elementos, desenvolver uma análise que se aproxime cada vez mais da complexidade que caracteriza o contexto urbano das cidades contemporâneas. A caracterização da atual forma de crescimento urbano e detalhamento dos subsistemas é um dos passos principais dessa análise.

### **3.1.1. A cidade dispersa e as novas formas de consumo**

No cenário atual, ao nos referirmos ao crescimento das cidades, estamos nos referindo ao processo de urbanização dispersa, ou seja, à ocupação de áreas urbanas dispersas e, portanto, nos reportando tanto à escala urbana do bairro e da quadra, quanto à escala territorial e suas interações (REIS, 2006:13). Entre outras questões, esta análise decorre do fato de que as mudanças nos parâmetros de ocupação e uso do solo foram vetores de tantos níveis de transformações, que já não é mais possível analisar um centro isolado, ainda que seja o centro tradicional da cidade, sem ampliar a abordagem em busca da compreensão dos movimentos que estão acontecendo em todas as áreas, com diferentes níveis de força e intensidade. As questões que se acumulam nesse processo variam tanto em relação à localização e acessibilidade, como também nas diferentes formas de consumo e de consumidor que são formados a partir dessas novas relações entre forma e função urbanas, ou seja, as centralidades comerciais são fortalecidas pelos processos de expansão e estes, por sua vez, são incentivados pelas novas possibilidades que cada centralidade apresenta.

A dispersão urbana é considerada por vários autores (VILLAÇA, 1998; REIS, 2006; SASSEN, 2006) como uma das principais características da metrópole contemporânea em várias partes do mundo e, no caso brasileiro, pode ser entendida como consequência de uma série de mudanças que vêm acontecendo no nosso processo de urbanização, mais especificamente a partir da década de 1970. O espraiamento que se estende pelo vasto território brasileiro reestrutura as relações de áreas antes apartadas. Evidentemente que estas mudanças geram um novo modo de vida da população, que adquire maior mobilidade ao se locomover mais eficientemente em escalas não só intra-urbanas, mas também regionais. A esse processo o autor convencionou chamar de regionalização do cotidiano, o qual podemos perceber



claramente nos deslocamentos pendulares diários entre casa-trabalho da maioria dos trabalhadores das grandes metrópoles. Do ponto de vista formal, podemos dizer que a criação de novas centralidades, muitas vezes totalmente desligadas da estrutura central tradicional, é uma das características mais evidentes das cidades contemporâneas. Saskia Sassen (2006:1) alerta que esse novo cenário urbano não deve ser entendido apenas como uma decorrência da modificação na forma, mas sim como uma 'época de transformação', que muitos convencionaram chamar de 'globalização', a qual apresenta a particularidade de ser totalmente engajada na complexa estrutura do 'estado nacional'<sup>69</sup>.

Diante dessas mudanças nas formas de organização do espaço urbano e nos modos de vida da população, os antigos modelos de gestão tornam-se obsoletos e a adoção de novas modalidades de gestão dos espaços urbanos passa a ser necessária. Afinal, como afirma Reis (2006: 19), "se as configurações do espaço urbano são suporte e resultado da vida social, as mudanças na existência social devem compreender novas modalidades de urbanização e novas configurações". O resultado desse processo - que já pode ser observado nas grandes cidades - é a introdução de novos modelos de ordenamento, controle e fiscalização para estas novas formas de organização do espaço imobiliário, mais especificamente na interface entre os domínios públicos e privados (exemplificados, entre outros, pelos empreendimentos de usos múltiplos, condomínios residenciais e estabelecimentos comerciais, como, por exemplo, os *shoppings centers*).

Com ênfase na qualidade de vida das cidades, por exemplo, uma das estratégias de gestão para torná-las mais competitivas tem sido o fortalecimento da noção de que os espaços livres podem se configurar nas suas mais variadas formas sejam eles espaços culturais, zonas exclusivas de pedestres, complexos lúdicos, ou na forma de centros comerciais. Os espaços de consumo apresentam a capacidade particular de atrair outros usos para os espaços públicos - especialmente para aqueles que já tenham sido remodelados e desenhados - e não se limitam em desempenhar as funções de um equipamento urbano, mas extrapolam sua significância para atuar também como símbolo urbano e, de certo modo, se converterem em espaços publicitários, como é o caso de áreas revitalizadas de centros históricos, áreas de exposições, eventos, entre outros (BENACH, 2000).

---

<sup>69</sup> Sobre esse assunto ver: SASSEN, Saskia. *Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages*. Princeton Architecture Press, New Jersey, 2006.

De acordo com Ascher (1991), as grandes metrópoles estão se organizando ao redor de centralidades plurifuncionais, apoiadas na interconexão de redes de transporte; esses centros caracterizam-se, em muitos casos, por uma dominante específica: negócios, comércio por atacado, comércio de luxo, comércio de massa e administração. Da mesma maneira, vemos zonas multifuncionais reconstituírem-se ao redor dos centros comerciais periféricos, dando nascimento ao que é chamado nos Estados Unidos de *edge-cities*, ou seja, polarizações periféricas de comércios, empregos e serviços. Esse processo de urbanização dispersa, que vem acontecendo em todo o mundo, tem despertado o interesse de pesquisadores de várias áreas, dando origem a várias tentativas de condensar em uma palavra ou expressão a quantidade de modificações pelas quais estão passando não só a forma urbana, mas todos os processos de organização dos modos de vida contemporâneos. Nos estudos sobre as cidades americanas, o termo *edge city*, descrito por Garreau (1991), caracteriza a cidade através de seus núcleos autônomos e, ao mesmo tempo, entrelaçados entre si. Fischman (1987) lançou um novo olhar sobre a questão ao explicar o processo de crescimento da periferia não apenas como um processo crescente de suburbanização, como acreditavam alguns, mas também como o nascimento de uma nova cidade, uma nova paisagem e novos hábitos (*technoburb* e *techno-city*<sup>70</sup>). O artigo *The Post-City Age*, de Melvin Weber (1968), é outro exemplo de como se analisava a situação dos Estados Unidos naquela época e de como já se observava a comodidade crescente do transporte e das comunicações – dois elementos que, aliás, serviram de base para Harvey (1992) ilustrar suas considerações acerca do encolhimento do mundo, através dos transportes e das comunicações.

Sobre o comércio mundial, Reis (2006) afirma que o período de quase 60 anos, compreendido entre 1948 e 2005, que marcou um novo estágio do comércio mundial (que cresceu 150 vezes nesse período), corresponde aos

novos modos de organização dos processos produtivos, à conseqüente penetração de formas mais complexas de organização capitalista, em setores da vida econômica antes relativamente estagnados, em áreas quase isoladas, em especial os setores rurais, levando às novas escalas de adensamento urbano. Corresponde também, como conseqüência, a um processo de extensão dos modos de vida metropolitanos a essas áreas, generalizando sua presença, especialmente no que se refere aos modos de circulação e consumo (REIS, 2006:19).

---

<sup>70</sup> A primeira, referindo-se a uma zona tão extensa quanto uma província; e a segunda, referindo-se à região metropolitana socioeconomicamente completa.

Voltando um pouco no tempo, a etapa anterior ao consumo, conhecida por distribuição e encarregada de levar a produção dos bens até seus consumidores ou intermediários, tem sua evolução pontuada pela Revolução Industrial, acelerando as mudanças em uma estrutura que levava mais de uma geração para que se percebesse seu crescimento e modificações. Um século depois da invenção da máquina a vapor, começavam a se formar as primeiras regiões metropolitanas que já superavam a escala da primeira dezena de milhões de habitantes. Foi através dessa tecnologia que o abastecimento dos grandes centros se fez possível em grandes distâncias com maior rapidez (REIS, 2006:20). A continuação desse processo de crescimento levou as cidades rumo a um processo conhecido como urbanização total, que corresponde à situação atual dos grandes centros, caracterizados, como já dissemos, pelo aumento da produtividade no setor rural, mas, sobretudo, pelo aumento de infra-estrutura de transportes, que ampliou a mobilidade da população, inclusive dos trabalhadores rurais (REIS, 2006:22). Segundo o autor,

estamos chegando ao final de dois ciclos importantes nos modos de vida social. O primeiro, que se iniciou há cerca de seis mil anos, com a chamada Revolução Urbana, quando a produção excedente agrícola permitiu, pela primeira vez, que uma parte da humanidade passasse a viver em cidades, e o outro, que se iniciou com a chamada Revolução Industrial, quando pela primeira vez tornou-se possível a produção de bens em série e em larga escala, permitindo às regiões industrializadas alcançar índices de urbanização próximos a 100% (REIS, 2006:23).

O autor nos alerta, portanto, de que não há como minimizar a importância das inovações tecnológicas na comunicação, nos transportes e na produção industrial para as mudanças no processo de urbanização que se constitui sobre essas bases, mas destaca que a existência de projetos políticos é ainda essencial para implantação dessas inovações. Desde o Renascimento, destaca o autor, foram os projetos políticos que viabilizaram as pesquisas, e, sem eles, muitas inovações talvez não tivessem se concretizado ou só tivessem sido incorporadas em longo prazo.

No Brasil, como já destacamos, estas mudanças começaram a acontecer na década de 1970, mas passam a se tornar mais evidentes a partir das décadas seguintes, de 1980 e 1990. A consciência da sua escala e importância surge no século XX e é observada através das várias publicações sobre o tema. Destacam-se, como pioneiros, os trabalhos de Milton Santos (1987) dedicados ao estudo das relações entre descentralização industrial e urbanização. Nos setores de comércio e serviços também se observam mudanças que auxiliam na compreensão do processo de dispersão como um todo. De acordo com Reis (2006:140), ao longo da segunda metade do século, os setores economicamente mais ativos do comércio e serviços,

seguindo o exemplo dos Estados Unidos, passaram a adotar sistemas de organização de caráter industrial, ou seja, formas características de empresas mais desenvolvidas, em termos capitalistas. O período em que se define o processo de dispersão urbana coincide com as mudanças que os setores de comércio e serviços sofreram no Brasil e que conduziram à adoção de procedimentos até então característicos do setor industrial<sup>71</sup>.

Reis (2006:140) destaca, entre essas mudanças,

a concentração empresarial, o envolvimento com grandes capitais, atuação em escalas crescentes, com redes de unidades de grandes proporções, planejamento e racionalização das atividades, especialização, conquista de grandes mercados, utilização de marketing também em larga escala e, onde cabe, produção em série.

A concentração empresarial favorece a dispersão urbana e talvez essa seja a razão que conduziu Indovina (2003, *apud* REIS, 2006:141) a classificar o comércio e os serviços com características que chamou de “metropolitanas”. Entre outras tipologias, a mescla de concentração e difusão parece ser na opinião de Reis (2006: 140), o modelo mais recorrente, o que pode ser facilmente explicável. A necessidade de abastecer uma cidade dispersa e difusa, assentada em um território amplo e com baixa densidade, é a principal meta de um serviço ou comércio de nível metropolitano.

Segundo Indovina (2003, *apud* REIS, 2006:140),

a inclusão no contexto da urbanização difusa de serviços do tipo metropolitano (centros comerciais, hipermercados, grandes centros de venda especializada, equipamentos para o ócio ou de esporte de grandes dimensões etc.) e atividades produtivas, de atividades de serviços para as empresas (consultorias), pontos de vendas conectados diretamente com a produção (...), e pontos de venda especializados (...), dão lugar a uma distinta configuração da urbanização de baixa densidade.

As empresas, por sua vez, se aproveitam das vantagens de se localizarem fora da cidade e concentram esforços no sentido de facilitar ao máximo a acessibilidade do

---

<sup>71</sup> Setores como o de alimentos, que até então se caracterizavam pela atuação em pequena escala (a chamada escala 'artesanal'), são conquistados pelas formas capitalistas mais desenvolvidas. Em lugar das pequenas casas de lanches, as lojas do *Mc Donalds* e suas franquias; em lugar dos velhos armazéns, as redes de supermercados. Em todos os setores surgiram os grandes centros de compras: sapatos, confecções, malas, material e equipamentos esportivos, mas também laboratórios de análises clínicas, clínicas médicas, cursos de idiomas, cursinhos pré-vestibulares, restaurantes, centros de gastronomia, docerias, escritórios, imobiliárias, farmácias, livrarias, escolas, universidades. A quase todos corresponde uma rede de centros de grande porte, em uma hábil combinação entre centralização e dispersão. Não por acaso, as unidades de menor porte passam a ser reunidas em grandes centros comerciais, que são os *shoppings*, com formas de organização semelhantes às dos condomínios (REIS, 2006:140,141).

seu usuário que, na maioria das vezes, está devidamente motorizado. Cresce assim a demanda não só por rodovias, mas também por espaços para estacionamentos.

No caso das maiores cidades brasileiras, como Rio de Janeiro e São Paulo, a descentralização das instalações destinadas às unidades de comércio e serviços acompanha o movimento de dispersão das indústrias e das áreas residenciais<sup>72</sup>. Para atender às demandas de um mercado com índices elevados de dispersão, com milhões de consumidores em faixas de renda média e alta, os novos empreendimentos tendem a se estabelecer nas proximidades das grandes rodovias, mais especificamente nos pontos de cruzamentos entre os principais eixos de acesso. Caracterizadas por suas grandes dimensões, áreas de estacionamento em largas proporções e serviços de segurança e infra-estrutura completos, estas estruturas atraem diferentes tipos de consumidores e oferecem produtos e serviços que compõem um *mix* capaz de atender a um enorme número de clientes e assegurar o máximo de lucro. Entre as tipologias mais recorrentes dessas estruturas, podemos citar os *shoppings centers* e supermercados, assim como hotéis, restaurantes, cinemas, entre outras (REIS, 2006:141-142).

Tanto em São Paulo como no Rio de Janeiro<sup>73</sup>, a década de 1990 é marcada pela disseminação de centros de múltiplos usos, com algumas atividades consideradas como âncoras, grandes atrativos de clientes. Segundo Reis (2006:143), processo semelhante ocorre também com as áreas especializadas em serviços de saúde e educação, para os quais também se tornou conveniente a instalação em locais afastados dos centros urbanos tradicionais, em terrenos mais amplos e custos reduzidos, com porcentagens crescentes de espaços destinados a estacionamentos –

---

<sup>72</sup> Os anos 60 marcaram uma etapa na rede de transportes da área metropolitana do Rio de Janeiro que se iniciou nos anos 50, com a Rodovia Presidente Dutra (com um traçado diferente da antiga SP-RJ) e prosseguiu com o desmantelamento das ferrovias e com a nova Rio-Petrópolis. Essas transformações, entretanto, apesar da desativação de alguns ramais ferroviários, mantiveram grande concentração espacial de vias regionais importantes, e a direção de São Paulo e interior do Brasil continuou comandando a expansão do Rio. (...) Destaque-se que o setor ferroviário em direção ao Rio, o maior da metrópole, tem pouquíssimas indústrias, sendo o setor eminentemente residencial popular. Conclui-se em função disso que não há, necessariamente, relação entre o crescimento da população e o da indústria. O mesmo acontece do RJ. O setor mais industrializado – Duque de Caxias – é menos populoso que o menos industrializado – Nova Iguaçu. (VILLAÇA, 1998:95, 109 - fig. 2 e 21).

<sup>73</sup> No Rio, os subcentros se constituíram a partir de referências locais residenciais atreladas à acessibilidade viária e ao sistema de transportes. Bairros como Méier, Madureira e Tijuca, na zona norte, e Copacabana e Botafogo, na zona sul, transformaram-se, a partir das décadas de 30 e 40, em importantes subcentros, competindo, em movimentos de pessoas e mercadorias, com o centro da cidade. (...) A introdução do shopping center como padrão recente de espaço comercial não modifica, segundo Villaça, a posição que esses subcentros tradicionais consolidaram em décadas, mas traz indagações sobre forma e a velocidade com que novas localizações comerciais são produzidas no espaço da cidade e como causam impacto nos bairros em que se localizam (TÂNGARI, 1999:159).

atraindo ainda mais comércio e instalações de serviços complementares, auxiliando assim no processo de consolidação dessas áreas.

Ainda sobre os transportes, Villaça (1998:70) destaca que

as vias regionais de transporte constituem o mais poderoso elemento na atração da expansão urbana; note-se que até aqui não se falou em localização de indústrias, pois a expansão urbana não está necessariamente correlacionada com a localização de indústrias.

Para o autor, é importante lembrar que à medida que a cidade cresce, ela se apropria e absorve trechos urbanos das vias regionais. Muito embora essas vias não tenham sido construídas para oferecer transporte intra-urbano, elas acabam oferecendo um tipo de transporte regional que passa a ser extremamente importante e vital, do ponto de vista intra-urbano e de uso cotidiano, que, conseqüentemente, acabam atraindo maior expansão urbana ao longo dessas vias. É a mudança de função da via (que passa a ter tráfego intra-urbano), e não sua localização (dentro ou fora da cidade), que transforma uma via regional em urbana.

Os conjuntos urbanos isolados tendem a se agregar, como colares, ao longo dos grandes eixos rodoviários e dos anéis viários periféricos, de início destinado a forçar a descentralização nas áreas metropolitanas, mas simultaneamente reforçando a dispersão (REIS, 2006:152).

Por outro lado, as ferrovias<sup>74</sup> provocam crescimento descontínuo e fortemente nucleado, em que o núcleo ou pólo se desenvolve junto às estações. As rodovias - especialmente as expressas - provocam um crescimento mais rarefeito e descontínuo e menos nucleado que as ferrovias. Isso se deve às diferenças de acessibilidade oferecidas pelos dois tipos de via. Na ferrovia, a acessibilidade só se concretiza nas estações; na rodovia, pode se concretizar em qualquer ponto. O autor assinala ainda a enorme influência da ferrovia e sua atual importância na estruturação territorial das metrópoles brasileiras - não apenas no tocante a direções e intensidade da expansão territorial, mas também quanto à distribuição territorial das camadas sociais, ao desenvolvimento, tamanho e natureza dos subcentros de comércio e serviços, além, evidentemente, da sua influência na localização das indústrias.

---

<sup>74</sup> Nossas ferrovias foram construídas para atender uma demanda regional de transportes. Não foram construídas para o transporte urbano de passageiros. É bem verdade que já em meados do século XIX havia serviço ferroviário suburbano no Rio de Janeiro, mas não foi esse o motivo principal da construção da ferrovia. As atuais estações suburbanas surgiram ou para atender a cidades que já existiam antes da ferrovia (mesmo que delas afastadas), ou em função de paradas cargueiras ou industriais, ou então para atender a expansão urbana junto à ferrovia, em locais onde ainda não havia parada. Mesmo assim, a população e as indústrias ali se radicavam na perspectiva de que o acesso pudesse um dia se concretizar (VILLAÇA, 1998:81).

O crescimento da população e a conseqüente ocupação das 'zonas descontínuas' com vida urbana, para usar o termo utilizado por Reis (2006), tem aumentado nas últimas décadas e modificado a imagem da cidade fortemente centralizada. A compreensão da organização do novo tecido urbano está associada à compreensão dessa nova imagem de cidade que já não deve ser aquela de uma cidade fortemente centralizada, mas de uma cidade com núcleos especializados, que mantêm relações de troca uns com os outros, ora competindo, ora se complementando. A ocupação dessas zonas descontínuas implica também uma maior mobilidade dos usuários – conseqüência do aumento de distância dos locais de moradia-trabalho-comércio - o que normalmente significa uma dependência crescente do sistema de transporte público e uma necessidade cada vez maior por flexibilidade no sistema de transportes.

### **3.1.2. O processo de constituição do modelo metropolitano**

A compreensão da implantação do sistema comercial nas nossas cidades inclui a compreensão do processo que gerou todas as modificações que fizeram deste sistema o meio indispensável para a consolidação e manutenção de um novo modelo de vida. De acordo com Vargas (1992), o fenômeno que marca as décadas finais do século XIX não deve ser considerado uma simples expansão da industrialização que começara um século antes na Inglaterra e se espalhara pelo mundo. Não se deve perder de vista que, pela primeira vez na história, a população mundial estava deixando de ser composta por pessoas que viviam da agricultura e da pecuária e, assim, a grande industrialização estava sendo globalmente redistribuída de um modo que era inconcebível antes da primeira grande Guerra Mundial.

Seria difícil exagerar a importância desta série de invenções e melhoramentos numa época em que os progressos industriais estavam modificando a estrutura da sociedade e todo o padrão da vida cotidiana. A distribuição de alimentos podia ser feita em larga escala e para grandes distâncias com o surgimento de enlatados, dos sistemas ferroviários, dos navios de grande tonelagem e do aperfeiçoamento das técnicas de refrigeração (BARRACLOUGH, 1964, *apud* VARGAS, 1992:78).

Vários estudos já demonstraram que, enquanto prevaleceram as distinções que demarcavam claramente o campo e a cidade, a capacidade de descrever as duas entidades, tanto do ponto de vista dos seus atributos físicos, quanto das relações entre ambas, e a tarefa de intervir em cada uma delas foi exercida com alguma precisão e previsão. Evidentemente que a discussão acadêmica difundida nas décadas de 1960 e 1970, que teve H. Lefebvre como um de seus principais expoentes, ainda que tenha colocado o foco direto na articulação entre campo e cidade, nos ofereceu um

importante ponto de vista sobre a importância da presença do modo de produção industrial nesses dois universos e nos permitiu compreender o surgimento de novos padrões de vida engendrados a partir deste processo. A dissolução desses limites e a transformação dessas áreas em verdadeiros campos urbanos, para utilizar o termo proposto por Reis (2006), ou manchas urbanas, como são mais comumente identificadas por vários autores, demonstram a dificuldade de caracterizá-las, denunciando assim o nosso desafio maior – o de reconhecer e classificar os espaços urbanos contemporâneos (ASCHER, 1991; VILLAÇA, 1998; REIS, 2006; MEYER, 2006).

A ausência das tradicionais separações entre zona urbana, zona suburbana e zona rural caracterizam as regiões intensamente urbanizadas que compõem o cenário atual das cidades e, conseqüentemente, contribuem para o reposicionamento de alguns conceitos de ordem formal e funcional. Um dos mais importantes elementos – a localização –, contemplado inclusive em várias teorias urbanas, passa a perder importância em uma sociedade organizada em função do deslocamento. A localização perde influência também nas decisões acerca do sistema comercial que decide pela implantação de seus empreendimentos onde houver demanda de consumo e acessibilidade e não pela proximidade de determinado espaço ao centro tradicional da cidade.

O surgimento de uma sociedade dispersa e ao mesmo tempo conectada, ou para utilizar os termos propostos por Castells (1999), de uma sociedade em rede e o seu desdobramento em espaços de fluxos, nos trazem à tona a noção de que “o espaço como extensão”, como afirma Meyer (2006:41) “parece perder a importância em favor do tempo como distância” ou que “os deslocamentos são medidos em função do tempo e não da distância”.

Reis (2006) destaca que a primeira fase da formação das regiões metropolitanas é marcada por movimentos de concentração, onde o adensamento dos bairros, através da formação de grandes unidades industriais, instituições financeiras e áreas residenciais e lazer, buscam atender às necessidades de apenas uma região específica. A segunda fase, caracterizada pela formação de vários centros de escala média, é marcada por movimentos de dispersão que, ao mesmo tempo em que desloca as centralidades para regiões distintas da cidade, as conecta através da implantação de sistemas de circulação e vias expressas, transportes e comunicação. É nesta segunda fase que se expande a maioria dos subsistemas urbanos, se reformulando tanto em forma, quanto na sua natureza. Nesse esquema



descentralizado, afirma Reis (2006:90), o foco de interesse já não é o centro tradicional, mas o sistema de vias que dá acesso a várias regiões.

No caso do sistema comercial, conforme comentamos no capítulo anterior, modificam-se as práticas de venda, o tipo dos estabelecimentos, os modos como as pessoas utilizam esses espaços e, conseqüentemente, as formas de gestão e regulamentação desses espaços. A dispersão do sistema comercial, totalmente vinculada aos movimentos de dispersão urbana, rearticula novas formas de mobilidade, onde a “reterritorialização” não se restringe aos movimentos diários de pessoas na sua relação casa-trabalho, nem à mudança de localização de suas moradias, mas são ampliadas até às unidades de produção e consumo que, uma vez reconfiguradas, tornam-se móveis em escalas de tempo cada vez menores. Essa mobilidade, que implica ocupação de novas áreas, pode ser traduzida em dois processos: (i) temporal/espacial – caracterizado pelas modificações em relação à disposição física dessas atividades que, até a primeira metade do século XX, levavam gerações para serem assimiladas e que atualmente podem ser percebidas por um mesmo indivíduo ao longo de sua vida, e (ii) usos e conectividade – caracterizado pelas modificações nos parâmetros de uso dessas centralidades, ou seja, pelo incentivo de trajetos (antes inexistentes) de uma centralidade para outra, facilitando a busca por produtos especializados evitando, sempre que possível, os grandes deslocamentos até o centro tradicional. Sendo assim, novos circuitos são criados e novas dinâmicas de circulação e ocupação dessas áreas são desenvolvidas a partir deste processo, ou seja, são as forças do capital e os novos padrões de vida sendo articulados ao sistema urbano e seus subsistemas.

De acordo com Reis (2006:140), no Brasil, ao longo da segunda metade do século XX, os setores economicamente mais ativos de comércio e serviços passaram a adotar sistemas de organização de caráter industrial com características de empresas mais desenvolvidas em termos capitalistas. De acordo com o autor, o processo acontece juntamente com o processo de definição da dispersão urbana brasileira, o que acentuou a necessidade de adoção de medidas como, por exemplo, concentração empresarial, envolvimento com grandes capitais, atuação em escalas crescentes, com redes de unidades de grandes proporções, planejamento e racionalização das

atividades, especialização, conquista de grandes mercados, utilização de marketing também em larga escala e, onde cabe, produção em série<sup>75</sup>.

O setor de serviços e comércio exige, assim como qualquer processo de urbanização, a presença de infra-estrutura básica para sua consolidação. Indovina (2003, *apud* REIS, 2006:141) identifica que o setor se apresenta de forma difusa no território, através de uma tipologia caracterizada por uma mescla de concentração e difusão que busca atender a uma população assentada em um território amplo e de baixa densidade. A mescla, da qual fala o autor, se constitui a partir do momento em que se torna conveniente para as grandes empresas a instalação de suas bases produtivas em terrenos de baixo custo, ainda que distantes do centro principal da cidade. Em uma simplificação de análise, podemos dizer que, ao extrair as vantagens dessa situação, as empresas atraem rodovias, vias e avenidas que facilitam a acessibilidade - o que incentiva um novo tipo de comércio metropolitano com características distintas daquele comércio de rua próprio das localidades mais acessíveis.

Algumas modificações acontecem em relação à localização, acompanhando este novo contexto. Entre elas destacamos que o comércio tradicional ocupava basicamente as áreas centrais das cidades, ou suas artérias viárias principais, e atendia a um público que mantinha certa proximidade com essas áreas e polarizava outros setores como, por exemplo, áreas comerciais e de lazer. As mudanças atuais envolveram a ocupação de novas áreas, especialmente as áreas de periferia e a formação de novas centralidades, que, apesar de apresentarem várias características do comércio tradicional, muitas vezes são contempladas com estruturas comerciais de grande porte que só podem existir através da garantia da acessibilidade e da facilidade de estacionamento. Além disso, o fator 'tempo' mais uma vez caracteriza essa mudança ao permitir horários mais flexíveis através das lojas de conveniência ou 24 horas.

De forma geral, como demonstra Reis (2006) em seu estudo sobre a cidade de São Paulo, essas modificações acontecem paulatinamente e seguem um modelo que é repetido em quase todas as grandes cidades brasileiras e que acontece em duas etapas. Em um primeiro momento, instalam-se os grandes centros de compras, como

---

<sup>75</sup> Em todos os setores do comércio surgiram os grandes centros de compras (sapatos, confecções, malas, material e equipamentos esportivos, material para escritório, materiais de construção, sem falar em confecções, mas também laboratórios de análises clínicas, clínicas médicas, cursos de idiomas, cursinhos pré-vestibulares, restaurantes, centros de gastronomia, docerias, escritórios imobiliários, farmácias, livrarias, escolas, universidades). A quase todos corresponde a formação de uma rede de centros de grande porte, em uma hábil combinação entre centralização e dispersão. Não por acaso, as unidades de menor porte passam a ser reunidas em grandes centros comerciais, que são os shoppings, com formas de organização semelhantes aos condomínios (REIS, 2006:140).

*shoppings*, hipermercados, grandes centros de abastecimento, e, em seguida, instalam-se os centros especializados de materiais de construção, vestuário, calçados, entre outros. Os centros voltados para as novas formas de comércio e lazer também começam a aparecer quando a primeira fase já está consolidada, a série inclui os parques temáticos de lazer, hotéis-pousadas, centros gastronômicos e esportivos.

A combinação de dispersão espacial e integração global criou um novo papel estratégico para as grandes cidades. Para além de sua longa história como centros de comércio e finanças internacionais, essas cidades funcionam agora em quatro formas: primeiro, como pontos direcionais da organização da economia mundial, altamente concentrados; segundo, como localizações-chaves para as finanças e firmas de serviços especializados; terceiro, como lugares de produção, incluindo a produção de inovação nesses setores avançados (serviços); e quarto, como mercados para os produtos e inovações produzidos (SASSEN, 1991:3,4 *apud* JORGENSEN, 1998: 11).

No que tange à estrutura urbana, os principais fenômenos associados à verticalização da estrutura social são a segregação dos centros de negócios dos espaços residenciais (condomínio) e dos centros comerciais (*shopping centers*) (JORGENSEN, 1998).

### **3.2. A constituição territorial do Rio de Janeiro como resultante de processos sócio-econômicos e físico-espaciais.**

#### **3.2.1. O papel das atividades econômicas**

O Rio de Janeiro se organizou sobre as bases da acumulação capitalista que estimulou, além de novos investimentos em empreendimentos varejistas, a expansão do consumo por uma sociedade que mantinha crescente contato com a Europa, através da imigração, da navegação a vapor, do telégrafo e da imprensa (VILLAÇA, 1998). As modificações nos hábitos de consumo, muito marcadas, a partir da segunda metade do século XX, influenciaram o desenvolvimento dos estabelecimentos de comércio varejista e de serviços de consumo individual, introduzindo profundas transformações no comércio atacadista e importador, além de fazer surgir novos tipos e estabelecimentos e desenvolver novos métodos de comercializar. De acordo com o autor (1998:294),

o primeiro subcentro a surgir no Brasil foi o Brás, em São Paulo, na década de 1910; logo em seguida surgiu o subcentro da Tijuca, na Praça Saens Peña, no Rio de Janeiro, seguido por Copacabana que, até a década de 1930, era um bairro quase exclusivamente residencial.



**Figura 36:** Foto da Avenida Rangel Pestana no Bairro do Brás, São Paulo.

**Fonte:** Foto de Marcos Manzo disponível em: <http://marcos.mazo.nom.br/site/node/155> (acessado em 14/02/2008).



**Figura 37:** Tijuca. Rio e Janeiro. São Paulo.

**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Rio de Janeiro, 2008.



**Figura 38:** Copacabana. Rio de Janeiro.

**Fonte:** Foto Mariana Vieira, Rio de Janeiro, 2008.

A compreensão do atual panorama de organização do território do Rio de Janeiro, que vem se configurando desde a segunda metade do século XX, nos facilita a identificação da articulação existente entre as diversas regiões e os diversos momentos que marcaram sua evolução urbana. Inclui-se nessa análise tanto os fatores políticos e econômicos que impulsionaram a ocupação desordenada do solo urbano, como uma reflexão a respeito dos rebatimentos formais decorrentes da forte contradição social em que se traduz a própria forma da cidade atual. A recomposição das estruturas de produção, comercialização e consumo de mercadorias e serviços começam a se estruturar a partir do desenvolvimento das redes de acessibilidade que se consolidaram como elementos determinantes no crescimento da cidade. Os dois movimentos significativos responsáveis por esse crescimento foram marcados tanto por características de compacidade – período entre finais de século XIX e início do século XX, quando a mancha ocupada do território expandiu-se em cerca de seis

vezes e a população cresceu dez vezes - e por movimentos de dispersão – período compreendido entre a década de 1960 e fins do século XX, quando a população da cidade quase dobrou (de 3 milhões para 5,8 milhões) e a área urbana cresceu mais de três vezes (MAGALHÃES, 2005:165).

O Rio de Janeiro tem no comércio de bens, serviços e turismo sua principal atividade econômica<sup>76</sup>, confirmando o que constitui uma vocação histórica da cidade – atividade que coincide com os primeiros momentos de ocupação urbana e com todos os demais movimentos de expansão urbana. Desde seus momentos iniciais de expansão, a cidade do Rio de Janeiro se caracterizou pela movimentação externa de bens e mercadorias, muito conectada ao comércio estabelecido no seu porto e, mais tarde, ao comércio de rua que começava a se instalar pelas ruas e becos da cidade. Várias pesquisas voltadas tanto para a geografia econômica (DINIZ, 2004; OLIVEIRA, 2005), quanto para a história do urbanismo (SISSON, 1986; VAZ, 1985,1994; LOBO, 1998, entre outros) destacam o setor terciário como uma atividade que acompanhou e ainda acompanha as tomadas de decisão dos mais diversos elementos da estrutura urbana do Rio de Janeiro.

Além do comércio, o setor de comunicações se constitui atualmente como ferramenta essencial na consolidação das novas centralidades comerciais. Consta-se que um sistema de comunicação bem aparelhado e sintonizado com o sistema viário e de transportes torna-se essencial na estruturação de centralidades fortes e competitivas no mercado. Essa constatação guarda suas origens nas primeiras etapas de urbanização sobre o território carioca, onde o sistema de transporte coletivo foi o seu principal articulador associado, evidentemente, às estruturas viárias que lhes davam suporte. A ocupação da cidade se deu a partir de seu centro tradicional nas direções sul e norte. O bonde foi o transporte que possibilitou a expansão ao sul, assim como em direção à Tijuca, enquanto o trem possibilitou a expansão para os subúrbios em direção ao norte. “Ambos os sistemas tiveram início de meados para o final da segunda metade do século XIX, quando a cidade tinha uma população de aproximadamente 300.000 habitantes, e alcançaram o seu apogeu na década de 1950, quando a população beirava os três milhões” (MAGALHÃES, 2005:165).

De acordo com Oliveira (2005:1),

---

<sup>76</sup> Diniz (2004) destaca que a Região Metropolitana do Rio de Janeiro concentra, mais do que em outras regiões da Federação, uma parcela extremamente elevada da atividade econômica do estado, o que representa a maior participação relativa do setor de comércio de bens, serviços e turismo do Brasil.

a organização da produção industrial e as novas formas de gestão dos territórios, sob a égide de políticas neoliberais, têm induzido, nas últimas décadas, a mudanças importantes nas relações sociais e espaciais, sobretudo nos espaços metropolitanos. São ações e processos que se conjugam para impor novos sentidos na organização do modo capitalista de produção e nos usos dos territórios, na perspectiva de ampliar a acumulação capitalista a partir da instituição de novos paradigmas produtivos e tecnológicos.

O autor destaca que esses processos são percebidos através das dinâmicas territoriais, sobretudo nos espaços urbanos, por entender que eles são, por excelência, expressões das relações sociais de produção e respondem mais imediatamente às mudanças econômicas, sociais e políticas. Entre tantas alterações na ordenação do território destacamos a criação de subcentros onde a influência exercida pelos núcleos históricos diminui e novas centralidades se estabelecem, inaugurando novas dinâmicas de uso e apropriação dos espaços urbanos. De forma geral, podemos dizer que, ao longo da consolidação de cada centralidade, muitos códigos e modelos são absorvidos até que estes sejam adaptados de acordo com o perfil dos seus consumidores de cada centralidade. Além da época de formação e do perfil do consumidor, os dados naturais, ou seja, o suporte físico de cada área pode influenciar de forma direta ou indireta o fortalecimento de sua identidade e estrutura.

No caso do Rio de Janeiro, do ponto de vista de sua estrutura urbana, o centro tradicional da cidade passou por profundas modificações de cunho geomorfológico - desmontes e aterros - e viárias - aberturas das avenidas metropolitanas, como a Rio Branco, a Presidente Vargas e a Beira-Mar - e pela implantação das estradas e dos ramais ferroviários, que, associados, permitiram o contato com a produção interior. Desta forma, juntamente com o relevo, os eixos de circulação tornaram-se os principais elementos da estruturação da paisagem urbana, tanto na macro, quanto na microescala, respondendo pela conexão entre zonas e bairros, pelo desenvolvimento do tecido, das quadras, da volumetria das edificações e pela morfologia dos espaços livres de edificação (TÂNGARI, 1999:16-18). No caso dos bairros localizados na baixada fluminense, por exemplo, percebe-se um tipo de ramificação viária facilitada devido à horizontalidade que a topografia lhe confere. No centro e no caso da Zona Sul, os centros de bairro tiveram que se adaptar, desde o início de sua ocupação, às estruturas rochosas que, além de segmentar os espaços, muitas vezes dificultavam o acesso até elas.



**Figura 39:** Mapa das Propostas de Ordenação da Comissão de Melhoramentos da Cidade de 1875 e 1876.  
**Fonte:** ANDREATTA, Verena. Cidades Quadradas. Paraísos Circulares. Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XX. MAUAD Editora, Rio de Janeiro, 2006, Anexos Gráficos.



**Figura 40:** Área aterrada sobre o mar, lagoas, pântanos e mangues sobre o Mapa do Rio de Janeiro, 2000.  
**Fonte:** ANDREATTA, Verena. Cidades Quadradas. Paraísos Circulares. Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XX. MAUAD Editora, Rio de Janeiro, 2006, Anexos Gráficos.

De forma geral, e partindo destas constatações para compreender a formação e consolidação das centralidades comerciais, é importante analisar a sua acessibilidade ainda mais quando se trata especificamente do caso do Rio de Janeiro onde, muitas vezes, as comunicações entre uma região e outra da cidade se deram a partir de aberturas de túneis urbanos e aterros em lagoas, alagadiços e pântanos, bem como através da apropriação das faixas marítimas de domínio público como forma de conectar áreas antes apartadas.

Ao compreender a evolução urbana da cidade, fica evidente que o desenvolvimento do sistema viário acarretou alterações em toda a estrutura urbana. Podemos afirmar que as modificações na dinâmica urbana, assim como o fortalecimento da atividade residencial e industrial, foram acentuadas pelas intervenções no sistema viário e de transportes a partir da abertura das Linhas Vermelha e Amarela e extensão da linha 2 do Metrô até a divisa do município (TÂNGARI, 1999).





**Figura 41:** Vista aérea da Linha Amarela.  
Fonte: Acervo Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos. [http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f\\_aereas/pages/linhaamarela.htm](http://www.rio.rj.gov.br/ipp/memoria/f_aereas/pages/linhaamarela.htm) (acessado em 14/02/2008).



**Figura 42:** Linha Vermelha.  
Fonte: Acervo Prefeitura do Rio de Janeiro. Instituto Pereira Passos. [http://www.rio.rj.gov.br/smtr/smtr/hp\\_cve\\_linhavermelha.htm](http://www.rio.rj.gov.br/smtr/smtr/hp_cve_linhavermelha.htm) (acessado em 14/02/2008).

### 3.2.2. A subdivisão territorial

Em termos físico-espaciais, Tângari (1999:152) identificou dois processos paralelos da ocupação urbana do Rio de Janeiro. De acordo com a autora, enquanto a ocupação urbana espraiou-se pelas áreas periféricas, principalmente na região da Baixada Fluminense, através da implantação de grande quantidade de loteamentos de baixa renda, o centro metropolitano – do município-sede do Rio de Janeiro – adensou-se através da alta concentração de investimentos imobiliários nas áreas mais valorizadas e do conseqüente incremento populacional e físico-espacial. Em função desse processo e a título de viabilizar o esforço do planejamento urbano, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro promoveu a subdivisão territorial da cidade

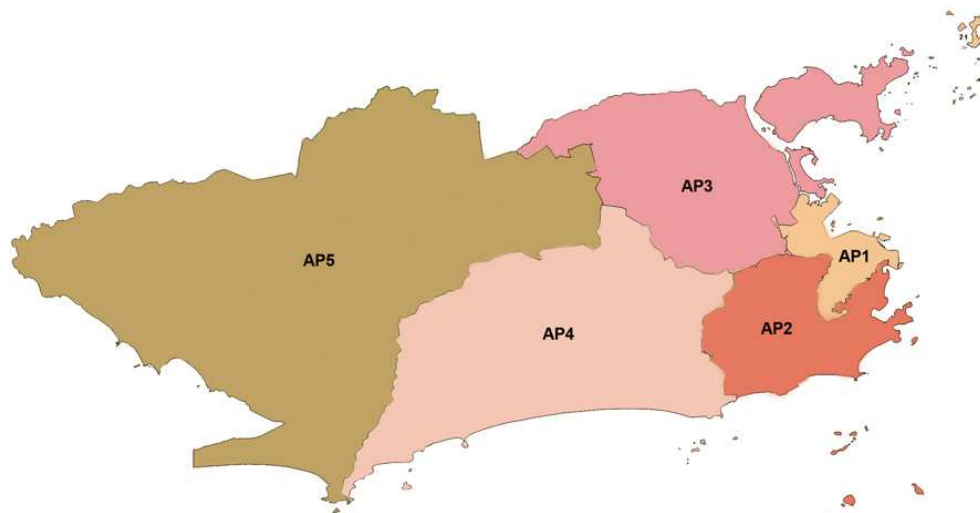
segundo quatro zonas, com distintas configurações e interligadas por diversos eixos urbanos metropolitanos, originados a partir do século passado e início desse século. Contribui para esse perfil a condição marítima e tropical com ecossistemas característicos de baixadas localizadas em faixas paralelas ao mar, contornadas por lagoas salgadas e ladeadas por maciços montanhosos de estatura elevada, que participam ativamente na definição dessas zonas e eixos (TÂNGARI, 1999:17).

As cinco áreas de planejamento nas quais se divide a cidade compreendem<sup>77</sup>:

---

<sup>77</sup> Caracterização das APs. Fonte: Tângari (1999: 83-90)





**Figura 43:** Mapa do Rio de Janeiro com indicações das Áreas de Planejamento.  
**Fonte:** Elaborado por Mariana Vieira a partir do mapa disponível em: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/> e acessado em 14/02/2008.

**AP-1.** Corresponde à área central e se divide nas regiões administrativas do Centro, Santa Teresa, Rio Comprido e Área Portuária. O solo é praticamente todo ocupado, apresentando níveis de valorização elevados, responsáveis por processos seguidos de substituição de imóveis originais e projetos de renovação, em áreas como a Avenida Rio Branco, Esplanada de Santo Antônio e Largo da Carioca.

**AP-2.** Inclui os bairros da Zona Sul e parte da Zona Norte, englobando as regiões administrativas de Botafogo, Copacabana, Lagoa, Rocinha, Tijuca e Vila Isabel. É uma área de elevada densidade construída líquida, levando-se em consideração as áreas destinadas à edificação. As características morfológicas do relevo e intensa valorização do solo levaram à ocupação praticamente total das quadras. A legislação edilícia estabeleceu, para esses bairros, taxas de ocupação do lote em torno de 70%, com edifícios no alinhamento frontal e sem afastamentos laterais obrigatórios.

**AP-3.** Refere-se praticamente a todos os bairros da Zona Norte, até a divisa do município, e mais precisamente às regiões administrativas de Méier, Madureira, Inhaúma, Jacarezinho, Maré, Ramos, Alemão, Penha, Irajá, Pavuna e Anchieta.

Apresentando a maior área de concentração populacional da cidade, registra também elevadas densidades construtivas resultantes da ocupação intensa dos bairros. O parcelamento das chácaras e glebas rurais, durante o final do século XIX e início do século XX, foi realizado de modo não planejado, basicamente por pressão da iniciativa privada e se intensificou a partir da implantação de eixos ferroviários e rodoviários importantes. O modelo de legislação aplicado nesses bairros diferencia-se do resto da cidade, principalmente em determinados setores onde se observou uma ocupação

industrial mais intensa, como em Inhaúma, Jacarezinho, Ramos e Penha. Nesses bairros, o zoneamento prevê lotes de grandes dimensões destinados à indústria e, também, a áreas de implantação residencial de grande porte, referentes aos conjuntos habitacionais, como os de Irajá e Inhaúma. Nos bairros situados ao longo da ferrovia e que correspondem ao núcleo original da AP-3, o modelo de legislação segue o padrão das zonas Sul e Central, tanto no que se refere às taxas de ocupação, como no que diz respeito ao padrão de alinhamentos e afastamentos.

**AP-4.** Abrange a parte litorânea da Zona Oeste, relativa às regiões administrativas de Jacarepaguá e Barra da Tijuca. As diretrizes legais correspondem à formulação do Plano Piloto para Barra da Tijuca e Jacarepaguá, propostas por Lúcio Costa em 1967.

**AP-5.** Abarca o restante da Zona Oeste, entre a Baixada de Jacarepaguá e a Baía de Sepetiba, constituindo-se das regiões administrativas de Bangu, Campo Grande, Santa Cruz e Guaratiba. Corresponde à região mais extensa e menos ocupada do Município, onde são observadas as taxas mais baixas quanto à densidade populacional e construtiva. O perfil semi-rural dos bairros dessa área soma-se à implantação de atividades agrícolas e industriais, essas últimas voltadas principalmente para o funcionamento do Porto de Sepetiba. Nessa região, ocorre também a localização de aglomerados residenciais em sítios, chácaras e condomínios.

Em cada uma dessas Áreas de Planejamento existe uma variedade de centralidades comerciais que abastecem a população e reformulam os parâmetros de ocupação e uso do solo. Essas modificações no ordenamento territorial, tanto no que diz respeito à sua forma, quanto à sua dinâmica, são compreensíveis se levarmos em consideração que estas centralidades se constituíram a partir de referências locacionais residenciais atreladas à rede de acessibilidade viária e ao sistema de transportes. Bairros como Méier, Madureira e Tijuca, na Zona Norte, e Copacabana e Botafogo, na Zona Sul, transformaram-se, a partir das décadas de 1930 e 1940, em importantes subcentros, competindo, em movimentos de pessoas e mercadorias com o centro da cidade (TÂNGARI, 1999:159). Além da alteração no uso e nas formas de apropriação desses espaços, a inclusão de novas tipologias também marcaram este processo. Assim como os condomínios residenciais marcaram uma nova etapa no processo de ocupação do espaço urbano, modificando radicalmente sua paisagem, a introdução do *shopping center* como padrão recente de espaço comercial foi uma das novas tipologias que não representaram apenas uma nova forma e nova técnica de venda, mas sim uma transformação completa na organização do território.

A pesquisa de Jorgensen (1998) que avaliou a absorção de viagens por “todos os motivos” apresentou as APs 1, 2 e 3 como equivalentes, do ponto de vista quantitativo, mas com variadas diferenciações do ponto de vista qualitativo. Considerando o critério de especialização em termos de macro-setores, temos que as viagens absorvidas pela AP1 se destacam no setor *trabalho*, AP3 no setor *consumo* e AP2 no equilíbrio *trabalho-consumo*. Do ponto de vista de suas configurações histórico-geográficas, as APs constituem regiões urbanas radicalmente distintas. O núcleo tradicional e seu entorno configuram a AP1; a AP2 apresenta uma região de urbanização linear densa, com pólos em seqüência de alta concentração de renda, e a AP3 com pólos dispersos em três corredores radiais ferroviários com fraca concentração de renda. Essas situações apontadas acima nos permitem compreender que a especialização de cada área está intimamente conectada tanto à estrutura econômica local, quanto à configuração das redes de acessibilidade.

Atualmente, no Rio de Janeiro, os centros comerciais de rua se tornam, visivelmente, cada vez mais núcleos de comércio popular, como parte de um processo comandado pela ponta do sistema econômico que gera enormes contradições. Na região suburbana, e mesmo na cidade-central, a construção de novos *shoppings centers* contrasta com a popularização evidente e acelerada do comércio informal de rua.

A dinâmica do mercado imobiliário formal apresenta a forte tendência de implantar *shopping centers* em bairros onde existe oferta de grandes terrenos e uma rede de acessibilidades que permite a instalação de grandes equipamentos urbanos. A partir dessa dinâmica, foram implantados equipamentos deste tipo na Zona Norte, em Madureira, Tijuca, Méier, Vila Isabel e Vila da Penha e nas zonas Sul e Oeste,. Para a população, esses shoppings passam a constituir centros de compras e diversão (consumo de mercadorias) protegidos do “desconforto e insegurança” das ruas. Em determinadas regiões, são opções competitivas às atividades de lazer e recreação ofertadas pelo sistema de espaços livres, principalmente em bairros mais densos, como Méier e Madureira, na Zona Norte, e Barra, Recreio, Bangu e Campo Grande, na Zona Oeste.

### **3.2.3. O papel da legislação urbanística na definição dos centros e sub-centros comerciais**

A formação das centralidades urbanas está totalmente vinculada aos processos de crescimento das cidades associados à legislação urbanística que, via de regra, deve

regular, controlar e fiscalizar essa ocupação. O Plano Diretor do Rio de Janeiro (Título I, Capítulo II - Do Uso e Da Ocupação do Solo ) demonstra a importância dos sistemas de centros e sub-centros de comércio na estruturação urbana como um todo, destacando-os como um dos quatro componentes básicos. A definição da Estrutura Urbana Básica, conforme consta no Projeto de Lei Complementar nº 25/2001 (substitutivo Nº 3), está descrita abaixo:

Art. 8º. A estrutura urbana básica do município é formada por:

I. ambiente natural, construído pelos maciços e montanhas, vegetação, o litoral, o sistema hídrico e as áreas impróprias à ocupação urbana e de preservação permanente – elemento que condiciona a ocupação urbana;

II. ambiente construído, de uso predominantemente residencial ou misto, composto por áreas urbanizadas formais e áreas de ocupação informal – elemento que caracteriza a morfologia urbana;

III. sistema de centros e subcentros de comércio e serviços, áreas industriais, locais de desenvolvimento da atividade turística e de grandes equipamentos – elementos que refletem e dão suporte à dinâmica econômica da cidade;

IV. infra-estrutura composta pelo conjunto das redes viária, de transportes, de saneamento básico e de equipamentos e serviços públicos – elementos que integram e viabilizam as diversas funções urbanas e determinam o equilíbrio econômico e social intra-urbano.

Do ponto de vista da análise territorial, o Anexo VII - Estrutura Urbana Básica - da Lei Complementar nº 16, de 4 de Junho de 1992, do Plano Diretor em vigor, define o Sistema de Centros de Comércio e Serviços da seguinte forma:

**1. Centros de Alcance Metropolitano:**

Copacabana, Madureira, Tanque/Taquara e Campo Grande.

**2. Centros de Alcance Municipal:**

Estácio, Botafogo, Ipanema, Leblon, Tijuca, Bonsucesso, Ramos, Penha Circular, Méier, Irajá, Bairros da Ilha do Governador, Pavuna, Barra da Tijuca e Bangu.

**3. Centros de Alcance Local:** são definidos nos Projetos de Estruturação Urbana (PEUs)<sup>78</sup>, correspondem aos núcleos de comércio e serviços dos demais bairros.

Na década de 1980 não existia no Rio de Janeiro um estudo sobre a hierarquia dos subcentros, no âmbito da Região Metropolitana. Um estudo realizado pela já extinta FUNDREM (Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana), em 1984, demonstrou a hierarquia dos subcentros existentes até então. Depois dessa data, exceto as revisões continuadas do Plano Diretor da Cidade que continuaram a classificar a relação de abrangência exercida pelos subcentros, nenhuma outra iniciativa do poder público deu continuidade a essa abordagem que envolvia a relação entre a formação das centralidades urbanas e as atividades comerciais. As informações que auxiliaram a montar o panorama de 1984, descritas a seguir, foram coletadas da “Política de Localização de Comércio e Serviços para o município do Rio de Janeiro” e do estudo de hierarquia dos centros comerciais da Baixada, que inclui os municípios de Nilópolis, São João de Meriti, Nova Iguaçu e Duque de Caxias (FUNDREM, 1984). Para os demais municípios, foram consideradas subcentros as sedes político-administrativas e as concentrações de comércio e serviços de significativa importância. Além dos subcentros comerciais do Rio de Janeiro, as sedes dos municípios, que foram incluídos no processo de conurbação, representavam, desde aquela época, outros subcentros que atraíam viagens e distribuíam os fluxos para as suas periferias. A distinção que faremos a seguir, entre os subcentros zonais (bairros que se tornaram centros comerciais) e os subcentros representados por sedes municipais no âmbito da Região Metropolitana, está também apoiada em documento da FUNDREM, realizado em 1984, e que estabeleceu de forma geral essa hierarquia, e classificou a relação de uma rede de centros distribuídos em quatro categorias, conforme listado abaixo:

---

<sup>78</sup> O Projeto de Lei Complementar nº 25/2001 (substitutivo nº 3) que dispõe sobre a Política Urbana do Município, instituindo o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, no Capítulo II - Seção II – Do Plano de Estruturação Urbana (PEU) – define, em seu Art. 50, o Plano de Estruturação Urbana como sendo “o instrumento de revisão de índices e parâmetros urbanísticos, dispostos na Lei de Uso do Solo e Ocupação do Solo para um bairro ou um conjunto de bairros. Deve ser elaborado nos casos em que for necessária a revisão da Legislação urbanística instituída pela lei de Uso e Ocupação do Solo”. O Art. 51 destaca que o PEU terá como conteúdo:

- I. alteração ou detalhamento das intensidades de uso e ocupação e de parâmetros definidos na legislação urbanística vigente, obedecida a nomenclatura e conceitos estabelecidos neste Plano Diretor e na Lei de Uso e Ocupação do Solo;
- II. diretrizes para o desenvolvimento e para a preservação e proteção do ambiente natural e cultural, quando for o caso;
- III. estrutura viária básica;
- IV. indicação de áreas sujeitas à intervenção conforme o disposto no Anexo IV deste Plano Diretor pela declaração de Área de Especial Interesse – AEI.

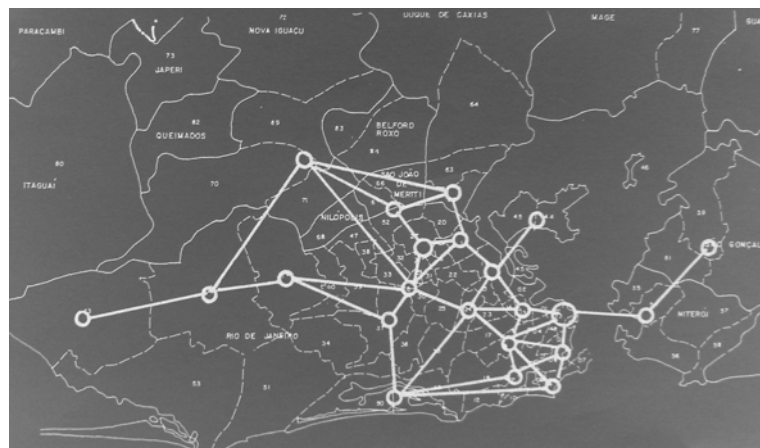
**1ª grandeza:** Centros do Rio e de Niterói;

**2ª grandeza:** Copacabana, Ipanema/Leblon, Tijuca, Madureira, Nova Iguaçu e Duque de Caxias;

**3ª grandeza:** Botafogo, Méier, Largo do Machado/Catete, Bonsucesso, Campo Grande, Bangu, São João de Meriti, Nilópolis, Belford Roxo, São Gonçalo, Alcântara e, com ação mais localizada, Itaguaí, Paracambi, Magé, Itaboraí e Maricá;

**4ª grandeza:** Cocotá/Cacuaia, Irajá, Penha, Santa Cruz, Taquara, Portuguesa, Barra da Tijuca, Largo da Batalha e Vilar do Teles. (FUNDREM, 1984)

A pesquisa de Jorgensen, realizada em 1998, faz uma representação gráfica da hierarquia dos subcentros do município baseada em apenas uma variável de dados quantitativos, a arrecadação do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) e destaca as áreas com maior poder de compra e com melhor acessibilidade. Comparando com as centralidades regionais, percebemos que existe uma superposição de alguns deles, ou seja, alguns subcentros são tão importantes para a cidade, quanto para a Região Metropolitana.



**Figura 44:** Esquema gráfico das principais centralidades e suas inter-relações.  
**Fonte:** JORGENSEN, Pedro Júnior. Demanda de Transporte e Centralidade: Um estudo da distribuição espacial de viagens na cidade do Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado, COOPE/ UFRJ, 1998. Anexo: Mapa 4D: Redes de acessibilidades direta às centralidades.

Além das Áreas de Planejamento que estruturam o ordenamento do território e que foram apresentadas no item anterior, é importante destacar também que, do ponto de vista da legislação, o município do Rio de Janeiro fica subdividido em Macrozonas de Ocupação, definidas a partir da avaliação de fatores espaciais, culturais, econômicos, sociais, ambientais e de infra-estrutura urbana em função das grandes áreas diferenciadas da cidade. O objetivo do macrozoneamento é estabelecer a referência territorial básica para orientar o controle das densidades, da intensidade e da expansão da ocupação urbana, na regulamentação e aplicação dos instrumentos da

política urbana, e indicar as prioridades na distribuição dos investimentos públicos e privados e, de acordo com o Título II, Capítulo II, Seção I, Art. 18 do Projeto de Lei Complementar nº 25/2001 (substitutivo Nº 3), as Macrozonas são subdivididas da seguinte forma:

- I. **Macrozona de Ocupação Controlada**, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva serão limitados, a renovação urbana se dará preferencialmente pela reconstrução ou pela reconversão de edificações existentes e o crescimento das atividades de comércio e serviços em locais onde a infra-estrutura seja suficiente, respeitadas as áreas predominantemente residenciais;
- II. **Macrozona de Ocupação Incentivada**, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infra-estrutura;
- III. **Macrozona de Ocupação Condicionada**, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e a instalação das atividades econômicas serão restringidos de acordo com a capacidade das redes de infra-estrutura e subordinados à proteção ambiental e paisagística, podendo ser progressivamente ampliados com o aporte de recursos privados;
- IV. **Macrozona de Ocupação Assistida**, onde o adensamento populacional, o incremento das atividades econômicas e a instalação de complexos econômicos deverão ser acompanhados por investimentos públicos em infra-estrutura e por medidas de proteção ao meio ambiente e à atividade agrícola.



**Figura 45:** Mapa do Rio de Janeiro. Indicação das Macrozonas propostas pelo Substitutivo Nº3, do Plano Diretor do Município.

**Fonte:** Plano Diretor do Município do Rio de Janeiro.

Do ponto de vista da escala urbana, e de acordo com a Secretaria Municipal de Urbanismo do Município,

a legislação urbana do Rio de Janeiro, no que diz respeito aos parâmetros urbanísticos e edifícios que controlam o uso e a ocupação do solo, é ainda baseada em grande parte no Decreto 322/1976, que foi ao longo dos anos sendo acrescido de outros decretos e leis, que o desfiguraram. Em paralelo, as áreas que já possuem um Projeto de Estruturação Urbana (PEU), que define a legislação urbanística específica para cada bairro, a legislação do município ainda é baseada no conceito fordista de zoneamento. A cidade é regulamentada por zonas de uso exclusivo ou de predomínio de certo uso, e para cada zona são detalhados os usos e atividades permitidas. O PEU é aprovado por lei, e as modificações de seus parâmetros estão condicionadas à avaliação e aprovação pela Câmara Municipal (TÂNGARI, 1999:275).

O zoneamento dos bairros estabeleceu a criação de diferentes zonas de ocupação<sup>79</sup>, entre elas, as chamadas Zonas Residenciais – ZRs - que, de forma geral, caracterizam as áreas residenciais em tipicamente unifamiliares, multifamiliares ou mistas, e os Centros de Bairros – CBs – que, por sua vez, regulam o desenvolvimento de atividades não residenciais ao longo dos corredores viários. A seguir, relacionamos a descrição dessas zonas residenciais<sup>80</sup>.

### **Zona Residencial 1: ZR-1**

Uso predominante residencial, com índice de aproveitamento do solo relativo a uma vez a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

### **Zona Residencial 2: ZR-2**

Uso predominante residencial, com índice de aproveitamento do solo relativo a duas vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

### **Zona Residencial 3: ZR-3**

---

<sup>79</sup> O Projeto de Lei Complementar nº 25/2001 (substitutivo nº 3) que dispõe sobre a Política Urbana do Município, instituindo o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, no Título II - Capítulo I - Seção I – Da Lei de Parcelamento do Solo Urbano (LPS) – determina em seu Art. 34 que as Zonas terão as seguintes denominações e conceitos:

I. Zona Residencial é aquela onde prevalece o uso residência, admitidas as atividades de apoio ou complementaridade a esse uso, desde que compatíveis entre si, podendo ser classificada nas seguintes categorias: a) Zona Residencial Unifamiliar (ZRU), onde o uso residencial se restringe a moradias unifamiliares, isoladas ou em agrupamentos; b) Zona Residencial Multifamiliar (ZRM), que permite moradias unifamiliares e multifamiliares.

II. Zona Industrial é aquela onde prevalece a existência de indústrias e de atividades correlatas, inclusive aquelas de apoio, viabilidade e complementação (...) podendo ser classificada nas seguintes categorias: a) Zona de Uso Predominantemente Industrial – ZUPI; b) Zona de Uso Estritamente Industrial (ZEI).

III. Zona Comercial e de serviços é aquela onde prevalecem atividades comerciais e de prestação de serviços, classificadas com as intensidades dessas atividades, admitida a incidência de uso residencial e de atividades econômicas ligadas aos setores primário e secundário.

IV. Zona de Uso Misto é aquela onde as atividades residenciais, comerciais, de serviços e industriais, compatíveis entre si, coexistem, sem a predominância necessária de qualquer dessas atividades.

V. Zona de Conservação Ambiental é aquela que apresenta características naturais, culturais e paisagísticas relevantes para a preservação.

VI. Zona Agrícola é aquela onde prevalecem atividades agrícolas e de criação animal e aquelas de apoio e complementação comparativas entre si.

<sup>80</sup> Caracterização ZRs e CBs. Fonte: Tângari (1999:274).



Uso predominante residencial, com índice de aproveitamento do solo relativo a três vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Zona Residencial 4: ZR-4**

Uso predominante residencial, com índice de aproveitamento do solo relativo a quatro vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Zona Residencial 5: ZR-5**

Uso predominante residencial, com índice de aproveitamento do solo relativo a cinco vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Zona Especial 1: ZE-1**

Faixa *não-aedificandi* relativa a terrenos acima da curva de nível + 1000,00m.

**Zona Industrial 1: ZI-1**

Uso predominante industrial, com índice de aproveitamento do solo relativo a uma vez a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Centros de Bairro 3: CB-3**

Uso predominante comercial, com índice de aproveitamento do solo relativo a três vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Centros de Bairro 2: CB-2**

Uso predominante comercial, com índice de aproveitamento do solo relativo a duas vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

**Centros de Bairro 1: CB-1**

Uso predominante comercial, com índice de aproveitamento do solo relativo a uma vez a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação.

São, portanto, os CBs que regulam a possibilidade ou não da instalação de atividades comerciais na cidade. O que varia de um CB para outro é a intensidade de comércio permitida e as tipologias edilícias desses equipamentos comerciais. Tângari (1999) faz uma crítica às determinações previstas pelo zoneamento, mostrando que estas desconsideram as particularidades dos bairros, como, por exemplo, o uso misto de atividades residenciais e comerciais que se apresenta como uma tendência cada vez mais forte, desde a década de 1960. Esse processo de fortalecimento da função terciária (comércio e serviços), que em muitos casos se estabelecem em substituição ao uso industrial, dá origem a novos empreendimentos, fortalecendo centralidades e modificando os padrões de consumo da população local. Do ponto de vista de sua estruturação formal, a legislação urbanística contribuiu para a modificação no perfil volumétrico de diversas regiões, ao permitir, através do Decreto-322, “a construção de embasamento com 100% de ocupação do lote destinado a lojas, e torres com recuos

frontais e laterais proporcionais ao número de pavimentos, destinados ao uso residencial” (TÂNGARI, 1999:275).

A legislação que incide sobre cada bairro consolida um cenário distinto para cada região que varia tanto em relação (i) ao seu suporte físico já conformado ao longo do tempo, (ii) às atividades já desenvolvidas, e (iii) à rede de acessibilidade disponível ou com o sistema potencial de acessibilidade que pode facilitar ou inviabilizar o incremento do comércio em determinadas áreas. As leis que dispõem sobre o ordenamento do território regulam, portanto, tanto os espaços construídos, quanto os espaços livres - tanto os espaços públicos, quanto os espaços privados - que se caracterizam pela disparidade quantitativa e qualitativa de acordo com a região onde são analisados.

#### **3.2.4. As centralidades comerciais do Rio de Janeiro e seu rebatimento sobre o sistema de espaços livres**

Os transportes de massa, além de indutores da ocupação urbana, contribuíram na transformação dos centros comerciais de alguns bairros em subcentros de importância metropolitana. O trabalho realizado em 1984, pela antiga FUNDREM, já apontava a concentração de população de maior poder aquisitivo em áreas de alta densidade de ocupação, como foi o caso das Macrozonas Norte e Sul, como um fator favorável e responsável pela distinção dos tipos de desenvolvimento comercial, observados nessas áreas até hoje. Nas áreas exclusivamente induzidas por linhas de bonde, observou-se uma disposição linear das atividades comerciais, resultante de características do meio de transporte. O bonde, assim como os ônibus, por circularem em via aberta, com paradas muito mais próximas, propiciaram a localização das atividades comerciais ao longo do eixo viário, mais especificamente em pontos próximos às paradas.

A dinâmica que se estabeleceu pela proximidade desses vários pontos próximos às paradas do bonde e, posteriormente, dos pontos próximos às paradas de ônibus, induziu a coesão dos diversos estabelecimentos, possibilitando o surgimento e o fortalecimento de uma tipologia até então não muito disseminada - a das “ruas comerciais”. Por outro lado, as áreas induzidas pela linha ferroviária se caracterizavam por áreas de bloqueio (físico e/ou visual, parcial ou total) em relação às áreas adjacentes, resultando assim em ocupações (uso residencial e/ou comercial) de forma espaçada entre estações. O uso do bonde, como transporte complementar ao transporte ferroviário, permitiu uma nova configuração urbana que deu origem à

adaptação de alguns “núcleos comerciais” das estações ferroviárias para o aspecto de “ruas comerciais”, de disposição estrelada, como era caracterizada a forma resultante do alcance do bonde.

Essa dinâmica nos permite incluir um elemento na discussão: não só a acessibilidade interfere na formação das novas centralidades, como também nos tipos de mobilidade. Dados fornecidos pela Secretaria Municipal da Fazenda, relativos à arrecadação de ISS (Imposto sobre Serviços), do ano de 2007 (de Janeiro até setembro), sinalizam a intensidade do setor de comércio e serviços nas diferentes Regiões Administrativas. A II R.A – Centro - ocupa o primeiro lugar em arrecadação, sendo seguida, respectivamente, pela IV R. A – Botafogo; XXIV R.A – Barra da Tijuca; VI R.A – Lagoa; IX R.A. Vila Isabel e VI R.A – Copacabana. A XV R.A. – Madureira - aparece em 15º lugar deste ranking.

Os dados relativos à arrecadação de ICMS, fornecidos pela Secretaria Estadual da Fazenda do Estado do Rio de Janeiro, complementam esse panorama, mas não permitem uma comparação direta, já que são coletados sob forma de Inspetorias Regionais Fiscais<sup>81</sup>, já descritas anteriormente. Dados relativos aos últimos 4 anos,

---

<sup>81</sup> Descrição das IRF´s da capital:

**Norte** – Compreende os bairros: Alto da Boa Vista, Andaraí, Catumbi, Cidade Nova, Engenho Novo, Estácio, Maracanã, Grajaú, Jacaré, Lins de Vasconcelos, Praça da Bandeira, Rio Comprido, Rocha, Riachuelo, São Francisco Xavier, Sampaio, Tijuca, Vila Isabel.

**Bonsucesso** – Compreende os bairros: Bonsucesso, São Cristóvão, Higienópolis, Manguinhos, Olaria, Ramos, Complexo do Alemão, Complexo da Maré, Vasco da Gama, Saúde, Gamboa, Santo Cristo, Caju, Mangueira e Benfica.

**Méier** – Compreende os bairros: Abolição, Água Santa, Cachambi, Cavalcanti, Del Castilho, Encantado, Engenho da Rainha, Engenho de Dentro, Inhaúma, Jacarezinho, Maria da Graça, Méier, Piedade, Pilares, Todos os Santos e Tomás Coelho.

**Madureira** – Compreende os bairros: Bento Ribeiro, Cascadura, Engenheiro Leal, Madureira, Marechal Hermes, Oswaldo Cruz, Quintino Bocaiúva e Vaz Lobo.

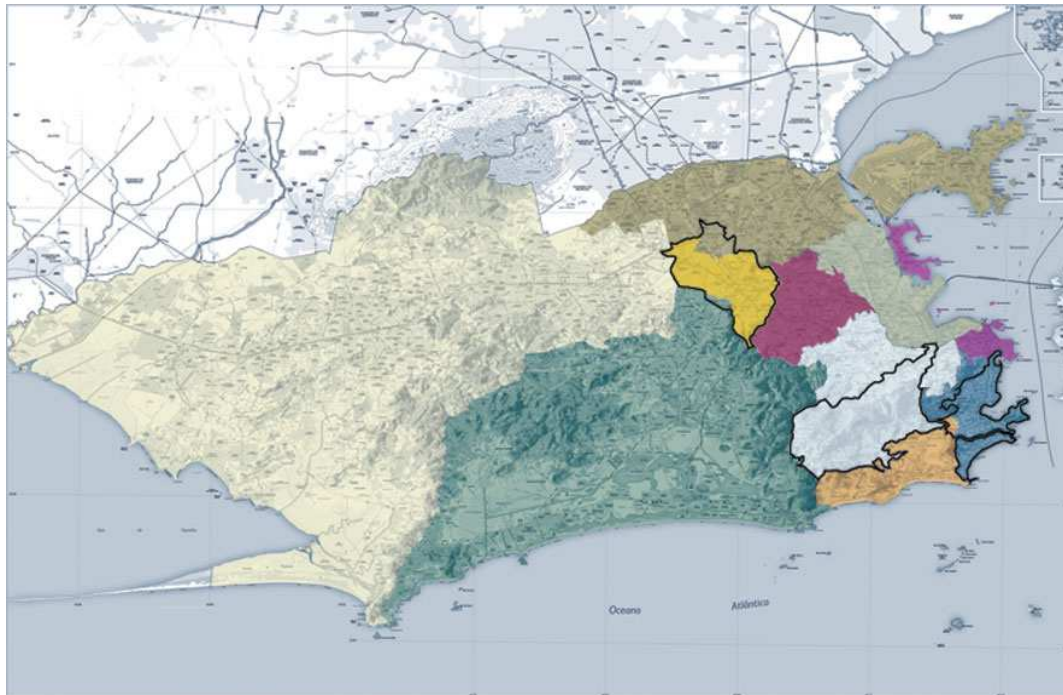
**Irajá** – Compreende os bairros: Acari, Anchieta, Bancários, Barros Filho, Brás de Pina, Cacuia, Cidade Universitária, Cocotá, Coelho Neto, Cordovil, Colégio, Costa Barros, Freguesia, Galeão, Guadalupe, Honório Gurgel, Irajá, Jardim América, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Moneró, Parada de Lucas, Parque Anchieta Parque Columbia, Pavuna, Penha, Penha Circular, Pitangueiras, Portuguesa, Praia da Bandeira, Rio Comprido, Ricardo de Albuquerque, Rocha Miranda, Tauá, Turiaçu, Vigário Geral, Vila Cosmos, Vila da Penha, Vicente de Carvalho, Vista Alegre e Zumbi.

**Centro** – Compreende os bairros: Centro e todas as ilhas da Baía de Guanabara, exceto a Ilha do Governador.

**Sul I** – Compreende os bairros: Botafogo, Catete, Cosme Velho, Flamengo, Glória, Laranjeiras, Santa Teresa, Urca, Leme e Copacabana.

**Sul II** – Compreende os bairros: Gávea, Ipanema, Jardim Botânico, Lagoa, Leblon, Rocinha, Vidigal, São Conrado e Humaitá.

também apontam a IRF do Centro e Irajá com arrecadações mais expressivas, sendo seguidas, respectivamente, pelas inspetorias da Barra da Tijuca, Sul I e Bonsucesso. A inspetoria Madureira ocupa a 10ª posição nesse ranking. Esta colocação deve ser avaliada levando-se em consideração além das dimensões e da quantidade de bairros que fazem parte dessa inspetoria, o poder aquisitivo da população local, e principalmente o volume de transações comerciais informais que caracterizam o bairro e que não são contabilizadas formalmente.



**Figura 46:** Mapa do Rio de Janeiro. Inspeções Regionais Fiscais assinaladas em cores e Regiões Administrativas de Madureira, Copacabana, Botafogo e Tijuca, contornadas em preto.

**Fonte:** Elaborado por Mariana Vieira a partir do mapa de uso do solo disponível em <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/> e acessado em 14/02/2008.

Os dados coletados mais recentes sobre as ruas comerciais, datam de 1998. O Anuário Estatístico do Município, através de dados da Secretaria Municipal de Fazenda - Cadastro Imobiliário – IPTU e do Sistema de Atividades econômicas relativas ao mês de Dezembro de 1998, lista os principais logradouros do Rio de Janeiro, segundo a ordem de classificação quanto à arrecadação de ISS, número de

---

**Barra da Tijuca** – Compreende os bairros: Barra da Tijuca, Itanhangá, Joá, Recreio dos Bandeirantes, Grumari, Vargem Grande, Vargem Pequena, Camorim, Cidade de Deus, Jacarepaguá, Anil, Campinho, Curicica, Freguesia, Gardênia Azul, Pechincha, Praça Seca, Tanque, Taquara e Vila Valqueire.

**Oeste** – Compreende os bairros: Barra de Guaratiba, Bangu, Campo dos Afonsos, Campo Grande, Cosmos, Deodoro, Guaratiba, Inhoaíba, Jardim Sulacap, Magalhães Bastos, Padre Miguel, Paciência, Pedra de Guaratiba, Realengo, Santa Cruz, Santíssimo, Sepetiba, Senador Camará, Senador Vasconcelos e Vila Militar.

Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda

inscrições, área construída e número de imóveis. Há quase 10 anos, a Avenida Rio Branco aparecia como primeiro lugar em volume de arrecadação de ISS sendo seguida pela Rua Nossa Senhora de Copacabana e da Avenida das Américas. Quanto ao volume de área construída, a Avenida Brasil ocupava o primeiro lugar, seguida das ruas Conde de Bonfim, Nossa Senhora de Copacabana e Avenida das Américas. A Rua Nossa Senhora de Copacabana apresentava o maior número de imóveis, seguida pela Rua Barata Ribeiro e Visconde de Pirajá.

A Avenida Nossa Senhora de Copacabana (Copacabana) aparece como o corredor com o maior número de imóveis do município, seguido, na seqüência, pelas ruas Conde de Bonfim (Tijuca), Barata Ribeiro (Copacabana) e Visconde de Pirajá (Ipanema). Mais adiante estão incluídas a Avenida Rio Branco (Centro), a Avenida das Américas (Barra da Tijuca), Rua das Laranjeiras (Laranjeiras), Avenida Suburbana e Rua Barão de Mesquita. Esses dados sinalizam a importância do centro tradicional no setor de comércio e serviços, que, apesar das mudanças de usos observadas ao longo do tempo, e da migração da população residente para outras regiões da cidade, ainda se apresenta fortalecido (ver anexo 4.a.).

Outros dados fornecidos pela Secretaria Municipal de Transportes através da Coordenadoria de Projetos e Planejamento – CPP auxiliam na compreensão da formação das redes de acessibilidade, através dos números de passageiros transportados e do quantitativo de terminais de transportes e das linhas das diferentes modalidades de transportes oferecidas nos principais eixos viários de cada bairro.

O conhecimento dos dados quantitativos ainda que não expressem a realidade comercial do bairro de Madureira, pela forma como foram coletados, nos permite uma certa aproximação. Não é nenhuma novidade que a compreensão da realidade do bairro de Madureira (porque assim é com qualquer outro bairro, independentemente do que nos informem os dados estatísticos) só se dá através da experiência da vida do bairro e da compreensão das especificidades das atividades desenvolvidas, o que inclui não só a compreensão da dimensão de seu suporte físico, mas também o perfil funcional do bairro e as diferentes formas de acessibilidade e mobilidade, a serem analisadas no capítulo 4 (ver anexo 3.a, 3.b).

## **CAPÍTULO IV**

# O SISTEMA DE ESPAÇOS LIVRES E AS ATIVIDADES COMERCIAIS EM MADUREIRA

Este capítulo apresenta um panorama do sistema de espaços livres do bairro de Madureira no Rio de Janeiro associado às atividades comerciais que nele se desenvolvem. Foram enfocados aspectos relativos ao contexto urbano, ao suporte físico, ao perfil funcional e às redes de acessibilidade. Esses aspectos foram escolhidos por auxiliarem na compreensão da formação do caráter de centralidade e da sua relação com o sistema de espaços livres públicos, em especial os de uso permanente por exercerem maior influência na formação da trama urbana. A análise envolve também a categorização dos espaços livres de Madureira a partir dos itens descritos no primeiro capítulo, de acordo com suas propriedades, funções e usos desenvolvidos.

## 4.1. O sistema de espaços livres do Rio de Janeiro e o Projeto Rio Cidade implantado

O sistema de espaços livres do Rio de Janeiro apresenta uma complexidade resultante dos diversos modelos de ocupação urbana, contribuindo para a construção de uma paisagem urbana específica de cada região. Inseridos nesse contexto estão os espaços livres que pertencem à esfera pública e privada, e onde se estabelecem atividades comerciais, formais e informais. Através da avaliação de dados sobre espaços livres coletados por diversos órgãos podemos observar certas discrepâncias e conflitos resultantes do processo de ocupação do solo que gerou desigualdades e desequilíbrios na formação do território da cidade<sup>82</sup>. Essas desigualdades também são sensíveis na forma do planejamento e da gestão financeira municipal, que segue uma tendência constante de dotar mais investimentos públicos nas áreas mais valorizadas (Abreu, 1997).

---

<sup>82</sup> “Em meio urbano, na esfera estadual e municipal, a poluição dos cursos d’água, a ocupação de mananciais, o comprometimento das encostas ocupadas, as modificações dos níveis de lençol freático, o desmatamento e diminuição da massa vegetal, a impermeabilização crescente dos solos urbanos, a má distribuição dos espaços livres no tecido, o desequilíbrio das condições climáticas, dentre outros fatores, são indicativos da inexistência da sistemática de integração disciplinar entre a concepção, o desenho e a gestão pública e privada das nossas cidades e os critérios ambientais e paisagísticos que os deveriam preceder. Em meio territorial, na esfera federal, a não observação do equilíbrio entre domínios naturais e ocupação produtiva tem levado a conseqüências negativas no tocante ao equilíbrio entre ocupação humana, instalação e operacionalização de infraestrutura, apropriação de recursos e manutenção do equilíbrio dos ecossistemas existentes” (Tângari, 2007:11).

Dados fornecidos pelo Anuário Estatístico da Cidade do Rio de Janeiro (1998), relativos à superfície de espaços livres públicos tais como praças, parques e jardins segundo as Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas, demonstram as desigualdades de distribuição desses espaços pelo território, porém isoladamente não ilustram a atual complexidade e desequilíbrio qualitativo do sistema. Devem ser analisados em conjunto com o tratamento dado a esses espaços em cada região e seu potencial de aproveitamento pela população. Devem ser analisadas também com o conjunto de espaços livres privados, pois a estes estão diretamente relacionados.

A Área de Planejamento 3 - A.P.3, correspondente aos bairros situados na zona norte da cidade, possui o menor índice de espaços livres públicos em superfície por habitante (0,57) apesar de ser região mais populosa do município com 2.297.712<sup>83</sup> habitantes, o que corresponde a 41,4% do total da população da cidade. Esse dado indica que a população da região não é contemplada com a mesma quantidade de espaços livres por habitante quanto a Área de Planejamento 2 - A.P. 2 (ver tabela 17), correspondente à Zona Sul da cidade e que possui, aproximadamente, metade da população (1.004.785 habitantes) da A.P.3 e um índice cerca de 18 vezes maior (18,83) (ver tabela 18).

Incluímos também as Tabela 15-18, produzidas pelo Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos-IPP e disponibilizadas pelo Armazém de Dados, que lista os quantitativos desses espaços segundo as Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros, referentes a 1999. Os dados desta tabela confirmam o descrito acima, pois ao compararmos o total de imóveis públicos com utilização de praças, parques, jardins e outros, segundo Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas, concluímos que na A.P.3 são registrados 598 imóveis, enquanto na A.P.2 esse número é de 263 imóveis (de um total de 2.175 imóveis em toda cidade). De acordo com essas informações, do ponto de vista qualitativo, observamos que os espaços livres públicos que constam no cadastro da A.P.3 muitas vezes são ocupados por escolas e equipamentos públicos, ou não são tratados como espaços de uso recreativo ou ainda correspondem a áreas resultantes de loteamentos ou áreas que legitimam o prescrito pela legislação, ainda que não recebam tratamento para o uso adequado da população.

---

<sup>83</sup> Anuário Estatístico do Rio de Janeiro, 1998. Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, Censo Demográfico de 1991 e contagem de 1996.



Área de Planejamento	Área (ha)	Total geral	Praça	Largo	Jardim	Parque (1)	Outros(2)
<b>Total</b>	<b>122 456,07</b>	<b>2 175</b>	<b>1 868</b>	<b>152</b>	<b>85</b>	<b>54</b>	<b>16</b>
AP1	3 439,53	213	145	37	20	8	3
AP2	10 043,37	263	168	32	42	20	1
AP3	20 349,12	598	526	39	16	13	4
AP4	29 378,34	307	276	18	1	10	2
AP5	59 245,71	794	753	26	6	3	6

Tabela 4:  
Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência no município do Rio de Janeiro, por Áreas de Planejamento.

Fonte: SMAC, FPJ, Fundação Parques e Jardins, 2007.

Região Administrativa	Bairro	Área (ha)	Total geral	Praça	Largo	Jardim	Parque (1)	Outro(2)
<b>Total</b>		<b>3 439,53</b>	<b>213</b>	<b>145</b>	<b>37</b>	<b>20</b>	<b>8</b>	<b>3</b>
<b>I Portuária</b>		<b>850,89</b>	<b>32</b>	<b>22</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
	Saúde	36,38	6	4	2	-	-	-
	Gamboa	111,29	4	2	2	-	-	-
	Santo Cristo	168,47	11	6	2	2	1	-
	Cajú	534,75	11	10	1	-	-	-
<b>II Centro</b>		<b>572,31</b>	<b>83</b>	<b>55</b>	<b>13</b>	<b>11</b>	<b>2</b>	<b>2</b>
	Centro	572,31	83	55	13	11	2	2
<b>III Rio Comprido</b>		<b>579,72</b>	<b>23</b>	<b>16</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Catumbi	53,95	8	5	1	2	-	-
	Rio Comprido	334,25	3	3	-	-	-	-
	Cidade Nova	93,49	8	5	-	3	-	-
	Estácio	98,04	4	3	1	-	-	-
<b>IV São Cristóvão</b>		<b>750,33</b>	<b>38</b>	<b>29</b>	<b>6</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
	São Cristóvão	410,56	22	17	3	1	1	-
	Mangueira	79,81	2	1	-	-	1	-
	Benfica	173,64	12	9	3	-	-	-
	Vasco Da Gama	86,31	2	2	-	-	-	-
<b>III Paqueta</b>		<b>170,57</b>	<b>17</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>-</b>
	Paqueta	170,57	17	14	-	1	2	-
<b>IV Santa Teresa</b>		<b>515,71</b>	<b>20</b>	<b>9</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
	Santa Teresa	515,71	20	9	9	-	1	1

(1) a categoria Parque aqui refere-se aos parques urbanos, não incluindo os Parques Naturais Municipais que constituem Unidades de Conservação Ambiental

(2) valores referentes às categorias Adro, Campo, Mirante, Pomar e Recanto.

Fonte: SMAC, FPJ - Fundação Parques e Jardins

Tabela 5:  
Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência na Áreas de Planejamento 1 – AP1.  
Fonte: SMAC, FPJ, Fundação Parques e Jardins, 2007.

Região Administrativa	Bairro	Área (ha)	Total geral	Praça	Largo	Jardim	Parque (1)	Outro(2)
<b>Total</b>		<b>10 043,37</b>	<b>263</b>	<b>168</b>	<b>32</b>	<b>42</b>	<b>20</b>	<b>1</b>
<b>IV Botafogo</b>		<b>1 502,58</b>	<b>80</b>	<b>52</b>	<b>11</b>	<b>11</b>	<b>6</b>	<b>-</b>
	Flamengo	164,63	7	5	-	-	2	-
	Glória	114,01	13	10	2	1	-	-
	Laranjeiras	249,35	13	8	2	2	1	-
	Catete	68,10	3	1	1	1	-	-
	Cosme Velho	89,25	3	1	2	-	-	-
	Botafogo	479,90	29	19	2	6	2	-
	Humaitá	105,45	4	1	2	-	1	-
	Urca	231,90	8	7	-	1	-	-
<b>V Copacabana</b>		<b>507,80</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
	Leme	97,72	2	2	-	-	-	-
	Copacabana	410,09	14	9	-	4	1	-
<b>VI Lagoa</b>		<b>2 372,67</b>	<b>76</b>	<b>48</b>	<b>3</b>	<b>15</b>	<b>10</b>	<b>-</b>
	Ipanema	308,49	12	9	-	2	1	-
	Leblon	215,31	25	16	1	7	1	-
	Lagoa	510,99	17	12	-	1	4	-
	Jardim Botânico	268,92	9	4	1	2	2	-
	Gávea	257,96	7	3	1	1	2	-
	Vidigal	162,14	-	-	-	-	-	-
	São Conrado	648,86	6	4	-	2	-	-
<b>VIII Tijuca</b>		<b>4 228,11</b>	<b>50</b>	<b>27</b>	<b>14</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
	Praça Da Band	71,99	4	4	-	-	-	-
	Tijuca	1 006,56	32	21	11	-	-	-
	Alto Da Boa Vis	3 149,57	14	2	3	8	1	-
<b>IX Vila Isabel</b>		<b>1 288,48</b>	<b>39</b>	<b>30</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>1</b>
	Maracanã	166,73	11	8	-	3	-	-
	Vila Isabel	321,71	12	11	-	-	1	-
	Andaraí	226,13	6	4	-	1	-	1
	Grajaú	573,91	10	7	2	-	1	-
<b>XXVII Rocinha</b>		<b>143,72</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Rocinha	143,7194747	2	-	2	-	-	-

Fonte: SMAC, FPJ - Fundação Parques e Jardins

(1) a categoria Parque aqui refere-se aos parques urbanos, não incluindo os Parques Naturais Municipais que constituem Unidades de Conservação Ambiental

(2) valores referentes às categorias Adro, Campo, Mirante, Pomar e Recanto.

Tabela 6:  
Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência na Áreas de Planejamento 2 – AP2.  
Fonte: SMAC, FPJ, Fundação Parques e Jardins, 2007.

Região Admsitrativa	Nome	Área (ha)	Total geral	Praça	Largo	Jardim	Parque (1)	Outro(2)
<b>Total</b>		<b>20 349,12</b>	<b>598</b>	<b>526</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>4</b>
<b>X Ramos</b>		<b>1 130,14</b>	<b>45</b>	<b>40</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Manguinhos	261,84	2	-	1	1	-	-
	Bonsucesso	219,97	11	10	1	-	-	-
	Ramos	279,35	12	11	1	-	-	-
	Olaria	368,98	20	19	1	-	-	-
<b>XI Penha</b>		<b>1 395,69</b>	<b>47</b>	<b>42</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>-</b>
	Penha	581,13	25	22	1	2	-	-
	Penha Circular	462,34	12	11	-	-	1	-
	Brás De Pina	352,22	10	9	1	-	-	-
<b>XXXI Vigário Geral</b>		<b>1 141,40</b>	<b>34</b>	<b>33</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Cordovil	385,68	11	10	1	-	-	-
	Parada De Lucas	219,80	6	6	-	-	-	-
	Vigário Geral	338,53	8	8	-	-	-	-
	Jardim América	197,40	9	9	-	-	-	-
<b>XII Inhaúma</b>		<b>1 088,18</b>	<b>36</b>	<b>35</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>-</b>	<b>-</b>
	Higienópolis	115,75	1	1	-	-	-	-
	Maria Da Graça	82,50	4	4	-	-	-	-
	Del Castilho	144,09	5	5	-	-	-	-
	Inhaúma	348,53	17	17	-	-	-	-
	Engenho Da Rainha	222,56	6	6	-	-	-	-
	Tomás Coelho	174,75	3	2	-	1	-	-
<b>XIII Méier</b>		<b>2 941,00</b>	<b>52</b>	<b>39</b>	<b>8</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
	Jacaré	84,26	3	2	1	-	-	-
	São Francisco Xavier	64,89	1	-	1	-	-	-
	Rocha	131,16	1	1	-	-	-	-
	Riachuelo	92,81	1	1	-	-	-	-
	Sampaio	88,43	-	-	-	-	-	-
	Engenho Novo	264,48	4	4	-	-	-	-
	Lins De Vasconcelos	266,92	2	2	-	-	-	-
	Méier	247,09	7	4	2	1	-	-
	Todos Os Santos	101,26	3	2	-	1	-	-
	Cachambi	225,02	8	7	-	1	-	-
	Engenho De Dentro	392,04	8	6	1	-	-	1
	Água Santa	242,62	1	-	-	-	1	-
	Encantado	106,01	2	2	-	-	-	-
	Piedade	388,71	3	2	1	-	-	-
	Abolição	61,63	1	-	1	-	-	-
	Pilares	183,64	7	6	1	-	-	-
<b>XIV Irajá</b>		<b>1 504,48</b>	<b>50</b>	<b>46</b>	<b>2</b>	<b>-</b>	<b>1</b>	<b>1</b>
	Vila Kosmos	151,93	3	3	-	-	-	-
	Vicente De Carvalho	183,57	5	4	1	-	-	-
	Vila Da Penha	143,57	4	4	-	-	-	-
	Vista Alegre	51,52	4	3	-	-	1	-
	Irajá	747,78	29	28	1	-	-	-
	Colégio	226,11	5	4	-	-	-	1
<b>XV Madureira</b>		<b>3 018,11</b>	<b>93</b>	<b>82</b>	<b>9</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>-</b>

<b>XV Madureira</b>	3 018,11	93	82	9	1	1
Campinho	98,45	5	4	1	-	-
Quintino Bocaiúva	432,38	2	1	1	-	-
Cavalcanti	192,41	1	1	-	-	-
Engenheiro Leal	70,83	1	1	-	-	-
Cascadura	283,90	6	4	1	-	1
Madureira	378,76	19	16	2	1	-
Vaz Lobo	110,12	6	5	1	-	-
Turiaçú	125,58	3	3	-	-	-
Rocha Miranda	288,67	14	12	2	-	-
Honório Gurgel	137,48	6	6	-	-	-
Oswaldo Cruz	207,11	4	4	-	-	-
Bento Ribeiro	303,78	8	7	1	-	-
Marechal Hermes	388,62	18	18	-	-	-
<b>XX Ilha do Governador</b>	4 145,45	98	83	-	8	6
Ribeira	86,19	1	1	-	-	-
Zumbi	16,11	2	1	-	-	1
Cacuia	206,87	5	4	-	-	1
Pitangueiras	60,41	2	2	-	-	-
Praia da Bandeira	37,94	-	-	-	-	-
Cocotá	49,01	4	3	-	-	1
Bancários	97,80	10	9	-	1	-
Freguesia	405,64	6	6	-	-	-
Jardim Guanabara	320,59	26	24	-	-	1
Jardim Carioca	162,11	11	9	-	2	-
Tauá	167,25	9	8	-	-	1
Moneró	52,06	1	1	-	-	-
Portuguesa	118,64	15	12	-	2	1
Galeão	1 895,74	3	1	-	2	-
Cidade Universitária	469,07	3	2	-	1	-
<b>XXII Anchieta</b>	1 418,84	56	53	3	-	-
Guadalupe	382,00	24	23	1	-	-
Anchieta	434,57	22	22	-	-	-
Parque Anchieta	390,58	1	1	-	-	-
Ricardo De Albuquerque	211,69	9	7	2	-	-
<b>XXV Pavuna</b>	1 748,47	65	60	4	-	-
Coelho Neto	251,20	5	5	-	-	-
Acari	160,55	2	1	1	-	-
Barros Filho	172,39	3	2	-	-	-
Costa Barros	181,48	11	9	2	-	-
Pavuna	831,14	44	43	1	-	-
Parque Colúmbia	151,71	-	-	-	-	-
<b>XXVIII Jacarezinho</b>	94,39	9	6	3	-	-
Jacarezinho	94,39	9	6	3	-	-
<b>XXIX Complexo do Alemão</b>	296,09	3	3	-	-	-
Complexo do Alemão	296,09	3	3	-	-	-
<b>XXX Maré</b>	426,88	10	4	3	-	3
Maré	426,88	10	4	3	-	3

Fonte: SMAC, FPJ - Fundação Parques e Jardins

**Tabela 7:** Indicadores quantitativos de espaços livres de permanência na Áreas de Planejamento 3 – AP3.  
**Fonte:** SMAC, FPJ, Fundação Parques e Jardins, 2007.

Apesar de existirem vários projetos de intervenção em andamento sob a responsabilidade do poder municipal, buscando organizar, sistematizar e potencializar os espaços livres de uso público, ainda não se logrou uma análise mais abrangente que busque integrar os sistemas regionais e aumentar em quantidade e qualidade a oferta de espaços para uso mais intensivo por parte de toda a população.<sup>84</sup> Da mesma forma, não se busca estudar de forma integrada os espaços públicos e os espaços privados, de forma a subsidiar tanto o planejamento como a legislação que incide sobre os espaços privados (lotes e quadras), de forma a se promover estoque e orientar futuros aproveitamentos em termos de dimensão, desenho e programa.

Nesta pesquisa, foram identificados alguns projetos e propostas implantados e outros ainda não executados para a área estudada, buscando destacar as iniciativas mais importantes iniciadas há cerca de 15 anos atrás que promoveram a valorização dos espaços livres públicos em eixos comerciais. Essa iniciativa, embora aplicada a setores urbanos diferentes, repetiu, de certa forma, a tendência já descrita de privilegiar áreas mais valorizadas como veremos mais adiante.

Desde a década de 1990, se observou no Rio de Janeiro uma maior preocupação em revitalizar determinados corredores viários na intenção de valorizar não só a atividade comercial, mas, principalmente, o espaço do pedestre dentro do sistema de circulação urbana. No conjunto de intervenções públicas desse período, destaca-se o Projeto Rio Cidade, que correspondeu a um programa do governo municipal de abrangência territorial. A primeira gestão do Prefeito César Maia, juntamente com o arquiteto Luis Paulo Conde à frente da Secretaria de Urbanismo<sup>85</sup>, foi responsável pela implantação da primeira etapa do **Projeto Rio Cidade**, entre 1994 e 1996 que contemplou 15 bairros da cidade e envolveu profissionais de dezessete escritórios de arquitetura e urbanismo, além das consultorias e projetos especializados. A segunda etapa do Projeto, de 1997 a 2000, aconteceu na gestão seguinte, na gestão do Prefeito Luis Paulo Conde, que deu

---

<sup>84</sup> Está em curso desde 2006 um esforço conjunto por parte do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos-IPP e da Fundação Parques e Jardins-FPJ para abertura de licitações públicas para desenvolvimento dos denominados Planos de Integração de Áreas Verdes, destinados a diversas Regiões Administrativas (São Cristóvão, Tijuca, Jacarepaguá, Santa Tereza e Rio Comprido). A compilação desses planos assim como a discussão a respeito dos conceitos, métodos e resultados obtidos deverá se constituir em material rico para o tema dessa pesquisa.

<sup>85</sup> “O Programa Rio Cidade surgiu no início da gestão do prefeito César Maia, pela atuação conjugada da SMU e da IPLANRIO, cabendo à Diretoria de Projetos a sua criação e detalhamento. A execução do programa foi de responsabilidade da SMO. Desse modo, a Prefeitura, o IPLAN-RIO e o IAB-RJ, através de concurso público entre escritórios de arquitetura, selecionou dezoito projetos de intervenção urbana na cidade do Rio, mas que, numa primeira etapa de realização, redundou na intervenção em trechos de quinze bairros (...)” (Bahia, 2000:19).

continuidade ao programa promovendo a implantação do mesmo perfil de projeto para outras áreas com iguais características.

O conjunto de propostas do Projeto Rio Cidade se resumiu, modo geral, aos itens abaixo:

### **Melhoria do Sistema Viário/Transporte/Circulação de Pedestres.**

Trabalhou-se com a idéia básica dos “corredores” e de valorização dos espaços das ruas, fortalecendo a escala do pedestre.

### **Redefinição do Mobiliário Urbano**

As mudanças referiram-se basicamente à renovação e ordenação dos equipamentos de serviços que mal localizados, deteriorados ou inexistentes e insatisfatórios do ponto de vista estético e funcional, prejudicavam a função do espaço da rua pelos pedestres.

### **Infraestrutura e Iluminação Pública**

De forma geral, foram revistas as redes de drenagem e de esgoto. A inovação maior residiu na melhoria da qualidade luminotécnica e na transformação das redes de alimentação de eletricidade e de telefonia de sistemas aéreos para subterrâneos, melhorando a qualidade visual e a melhor leitura de letreiros e vitrines comerciais.

### **Tratamento dos Passeios**

Propôs-se a ordenação do uso das calçadas, mediante delimitação de faixas destinadas à circulação de pedestres, ao lazer, aos serviços e ao comércio ambulante. Foram promovidas melhorias no calçamento e aumento da arborização.

### **Tratamento Paisagístico**

A prioridade foi o incremento da vegetação urbana em ruas, praças e largos, que, além do aspecto de embelezamento, visava criar microclimas mais amenos, contribuindo para diminuir a poluição atmosférica e melhorar o conforto térmico.

### **Horário Comercial Dilatado**

Teve por objetivo incentivar os diversos setores de comércio (cinemas, teatros, lojas, centros culturais etc.) a dilatarem o horário comercial para possibilitar o uso mais intensivo das ruas como locais de encontro por mais tempo.

### **Comunicação Visual**

Foi realizada a substituição da sinalização urbana deficitária e amenizada a poluição visual através da adoção de padrões de boa qualidade gráfica e formal para todos os tipos de sinalização (direcional, informática e cultural).

A definição dos projetos na primeira etapa que contemplou 15 bairros, no universo dos 157 bairros do Rio de Janeiro, revelou o caráter estratégico da política de intervenções urbanas e evidenciou uma maior concentração de projetos em regiões de população de maior renda familiar, destacando a importância das centralidades e da hierarquia

observada entre elas, conforme já descrito nesse trabalho. Devemos destacar também que, embora tenham seguido diretrizes similares para as diversas regiões contempladas, observamos algumas discrepâncias ao analisarmos o conjunto de projetos realmente implantados.

De acordo com a Prefeitura da cidade, as obras realizadas nos corredores viários de quinze bairros totalizaram uma área de 104,8 hectares. As diferenças na quantidade de área de projeto distribuídos entre as áreas contempladas são evidentes na análise dos números. Cinco bairros da Zona Sul representam aproximadamente 40% do total da área de projeto (39,7 ha). A Zona Norte apesar de mais populosa e contar com maior área territorial, representa 39,7 hectares de área de projeto. Em Campo Grande, uma das regiões de população de renda mais baixa, as obras abrangem apenas 4% do total da área de projeto.

#### **Rio Cidade - 1ª Fase (1994-1996)**

1) Catete	6) Tijuca	10) Méier
2) Copacabana	7) Bonsucesso	11) Penha
3) Ipanema	8) Ilha do Governador	12) Vila Izabel
4) Leblon -	9) Madureira	14) Campo Grande
5) Botafogo	6) Tijuca	15) Centro

**Tabela 8:** Rio Cidade - 1ª Fase (1994-1996).

**Fonte:** O Urbanismo de Volta às Ruas - Prefeitura do Rio de Janeiro/MAUAD - Consultoria, 1996, *apud* Bahia, 2000)

A implantação do Projeto partiu da idéia, já comentada no capítulo anterior, segundo o qual a cidade do Rio de Janeiro apresenta uma especificidade histórico-geográfica, que condicionou a estrutura urbana organizada através de determinados eixos viários dominantes e corredores de transportes principais em torno dos quais os bairros com maior atividade comercial se estruturam. Foram, portanto, esses corredores, o alvo principal da implantação do Projeto Rio Cidade. De acordo com Bahia (2000:124) apesar das críticas à fragmentação das intervenções, há de se reconhecer “que a utilização dos corredores como princípio estruturador do projeto urbanístico é eficaz e eficiente para o objetivo de criar uma nova imagem da cidade, utilizando-se do *marketing* urbano” (Bahia, 2000:124).

De acordo com Rego (2004), a segunda etapa do Projeto foi realizada entre 1998 e 1999 e executada entre 2003 e 2004. A experiência adquirida na primeira etapa do Projeto fez com que a segunda etapa recebesse uma melhor fiscalização e prazos maiores para execução o que gerou, na maioria dos casos, resultados mais satisfatórios. Na primeira etapa, as intervenções propostas pelo Rio Cidade envolveram o alargamento e re-

pavimentação de vias; obras de viadutos e novas ligações viárias, e compuseram uma gama de projetos e obras que possibilitaram ampliar as redes de sistemas e sub-sistemas subterrâneos que conectou várias centralidades, recuperando a organização do espaço oculto (infra-estrutura urbana). Pelo olhar do setor público, essas intervenções contribuíram para modificar o perfil de gestão sobre o espaço urbano e a integração inter-setorial do poder público.

### Rio Cidade - 2ª Fase (1998-2003)

1) Santa Teresa	8) Madureira	15) Santa Cruz	22) Benfica
2) Haddock Lobo	9) Marechal Hermes	16) Laranjeiras	23) São Clemente
3) Grajaú	10) Praça Seca	17) Jardim Botânico	24) Taquara
4) Irajá	11) Freguesia	18) Maracanã	25) Méier
5) Rocha Miranda	12) Realengo	19) Marquês de Abrantes	26) Suburbana
6) Ramos	13) Campo Grande	20) Pedra de Guaratiba	27) Avenida Presidente Vargas
7) Largo do Bicão	14) Bangu	21) Uruguai	22) Benfica

**Tabela 9:** Rio Cidade - 2ª Fase (1998-2003).

**Fonte:** Anuário Estatístico da cidade do Rio de Janeiro (1998)

De acordo com a autora, as principais reclamações e críticas oriundas da sociedade eram relacionadas à execução das obras, como a interrupção do tráfego, do acesso às calçadas, às garagens e ao comércio. “A falta de experiência do município e das empreiteiras em obras deste porte e tipologia, ou seja, obras realizadas em paralelo a manutenção das atividades da cidade, trouxeram inúmeros inconvenientes à população. Estes foram causados pela falta de sinalização para os pedestres e para o trânsito de veículos; o trânsito constante de caminhões e equipamento pelas ruas internas dos bairros, causando estragos no pavimento; a poeira e principalmente a poluição sonora, oriunda do trabalho incessante das britadeiras; enfim, uma gama de problemas de execução que só vieram a ser superados na segunda fase do projeto” (Rego, 2004:237).

#### 4.2. Análise da interface ‘comércio e espaços livres’ na centralidade de Madureira

Conforme demonstrado nos capítulos 1 e 2, a análise foi estabelecida a partir de escalas complementares, buscando a compreensão do que define as dinâmicas da centralidade de Madureira no território como um todo assim como no espaço intra-bairro e arredores. Foi realizada através de uma estrutura conceitual e metodológica a partir de quatro elementos-base:

- a) **O contexto urbano** que busca entender o papel do bairro no território da cidade, em seus aspectos demográficos e de ocupação

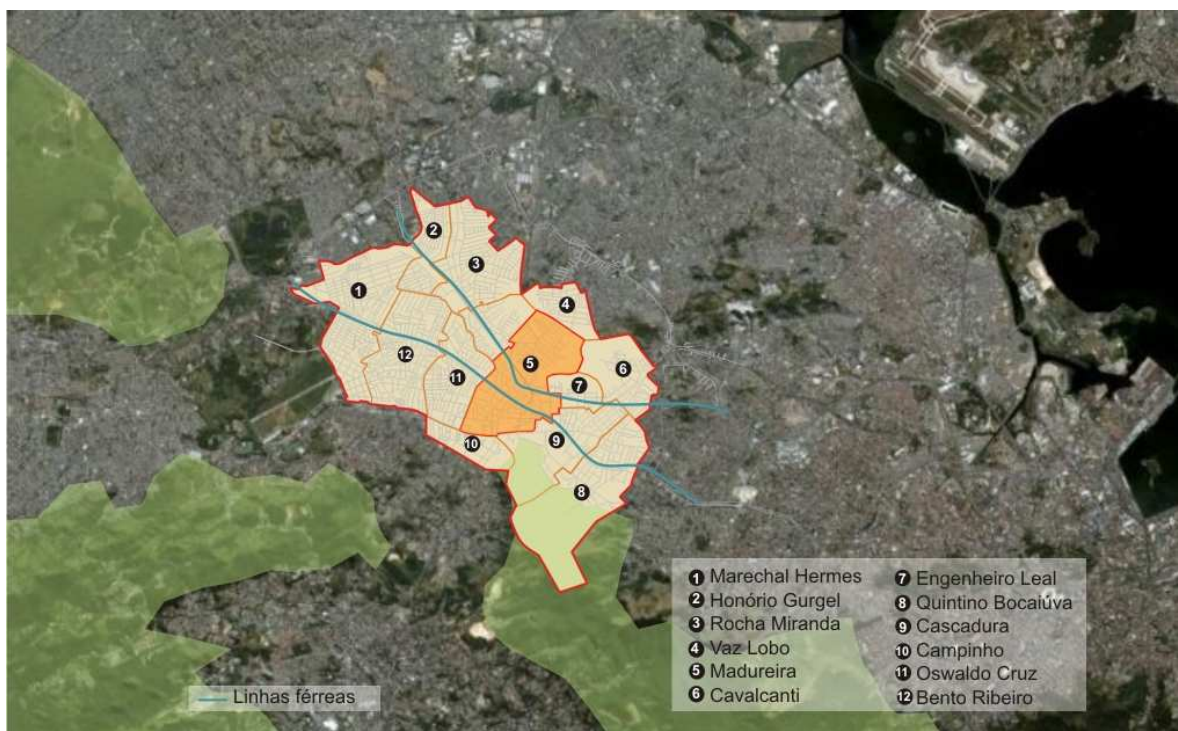


- b) **O suporte físico** que consiste em avaliar os padrões das vias públicas e de seus espaços livres
- c) **O perfil funcional** que permite a compreensão da dinâmica sócio-econômica existente;
- d) **A acessibilidade**, segundo suas redes estruturadas de acordo com as possibilidades oferecidas pelo sistema viário e pelos sistemas de transporte.

Estes quatro itens serão descritos isoladamente e comparados através da análise sintética, apresentada em conjunto para auxiliar a compreensão.

#### 4.2.1 O contexto urbano

O bairro de Madureira, localizado na Zona Norte da cidade, faz parte da XV Região Administrativa que recebe o mesmo nome do bairro e inclui ainda Marechal Hermes, Bento Ribeiro, Honório Gurgel, Rocha Miranda, Vaz Lobo, Turiaçu, Cascadura, Quintino Bocaiúva, Engenheiro Leal, Cavalcanti, Oswaldo Cruz e Campinho.

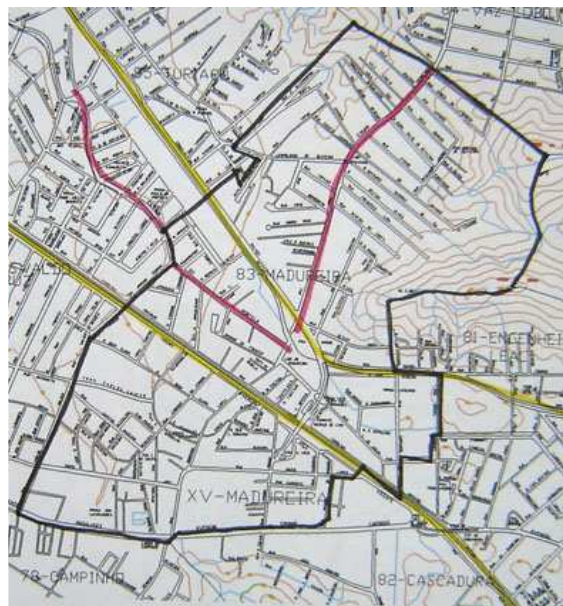


**Figura 47:** Localização de Madureira e dos bairros vizinhos que compõem a XV RA de Madureira.  
**Fonte:** Edição da autora. Imagem do Google Earth.



**Figura 48:** XV RA de Madureira. Em amarelo, as vias férreas que cortam os bairros.

**Fonte:** Desenho da autora sobre arquivo digital da Prefeitura Municipal. Levantamento Aerofotogramétrico do Bairro de Madureira.



**Figura 49:** Bairro de Madureira. Em amarelo, as vias férreas que cortam os bairros.

**Fonte:** Desenho da autora sobre arquivo digital da Prefeitura Municipal. Levantamento Aerofotogramétrico do Bairro de Madureira.

Segundo dados do Censo do IBGE (2000), a Região Administrativa de Madureira apresentava uma população de 374.157 habitantes, correspondentes a 6,39 % do total da população do Município do Rio de Janeiro. A maioria da população encontra-se na faixa etária entre 30 e 49 anos, seguida pela faixa de 50 ou mais anos. Com uma população predominantemente urbana, a R.A. de Madureira ocupa uma extensão territorial de 30,2 Km<sup>2</sup>, correspondente a 2,46 % da área do Município do Rio de Janeiro o que significa uma densidade demográfica de 12.397 habitantes por km<sup>2</sup><sup>86</sup>. Além disso está classificada como de alto desenvolvimento humano com IDH<sup>87</sup> de 0,83, ocupando a 15ª posição no ranking das Regiões Administrativas conforme critério do IDH<sup>88</sup>.

No Censo de 1920, Madureira sequer figurava como bairro, mas em apenas duas décadas sua população aumentou em mais de quatro vezes. O Censo de 1940 registrou um expressivo crescimento da população de 111.300 habitantes onde antes se contavam

<sup>86</sup> A densidade demográfica é calculada dividindo-se o nº. da população residente pela área terrestre da Região Administrativa.

<sup>87</sup> O IDH permite medir o desenvolvimento de uma população além da dimensão econômica. É calculado com base na: renda familiar per capita (soma dos rendimentos, divididos pelo número de habitantes); expectativa de vida dos moradores (esperança de vida ao nascer); taxa de alfabetização de maiores de 15 anos (número médio de anos de estudos da população local). Variando de zero a um, o IDH classifica os municípios segundo três níveis de desenvolvimento humano: Municípios com baixo desenvolvimento humano (IDH até 0,5); municípios com médio desenvolvimento humano (IDH entre 0,5 e 0,8) e municípios com alto desenvolvimento humano (IDH acima de 0,8). Quanto mais próximo de um, mais alto é o desenvolvimento humano. (SEBRAE-RJ e Instituto Pereira Passos - IPP, baseado em Censo do IBGE 2000)

<sup>88</sup> Fonte: SEBRAE-RJ e Instituto Pereira Passos - IPP, baseado em Censo do IBGE 2000

apenas 27.106 habitantes (Aizen, 2003). Um nível de crescimento semelhante a este só foi apresentado seis décadas mais tarde, quando a população atinge a marca próxima dos 400.000 habitantes, de acordo com o Censo de 2000.

É, portanto, no contexto desse primeiro *boom* populacional com o início do processo de urbanização efetivo, e mais especificamente a partir de 1937, com a eletrificação dos trens suburbanos da Central que Madureira consagrou-se a "capital do subúrbio" carioca, um destaque merecido que se mantém até hoje não só por sua posição geográfica privilegiada, comércio e transporte abundantes, como por suas tradições culturais. Deixando pra trás a vocação rural, o bairro iniciava na década de 1940 um processo de urbanização que o transformou no mais forte núcleo comercial e cultural da zona norte carioca. (Guia Madureira Oswaldo Cruz, *apud* Gouvêa *et al*, 2003).

Do ponto de vista da organização territorial e da legislação urbana, segundo o Plano Diretor (substitutivo nº3) o bairro de Madureira localiza-se na **Macrozona de Ocupação Incentivada**, onde o adensamento populacional, a intensidade construtiva e o incremento das atividades econômicas e equipamentos de grande porte serão estimulados, preferencialmente nas áreas com maior disponibilidade ou potencial de implantação de infra-estrutura. As áreas que estabelecem limites diretos com a Via Light são consideradas pelo mesmo Plano Diretor (substitutivo nº3), como áreas prioritárias para planos, projetos, obras ou regime urbanístico específico. O próprio trecho da Via Light já foi alvo de várias propostas, por ser um dos espaços livres de maior dimensão da região e por apresentar potencial para urbanização sob as mais diversas formas. As propostas existentes para intervenção, apresentadas adiante, tratam de um parque linear que poderia ser revertido para o uso da população, ofertando uma quantidade de espaço livre muito superior à existente.

O subcentro de Madureira surge em um contexto onde as dificuldades crescentes de deslocamento e estacionamento das áreas já consolidadas, favoreceram os movimentos de dispersão, a diversificação e sofisticação dos pólos comerciais de bairros residenciais. Contexto semelhante incentivou também o crescimento de bairros como Tijuca, Copacabana e Méier que dividiram com o centro e, de certa forma, passaram a concentrar a oferta de bens e serviços destinados a atender aos bairros vizinhos. Como conseqüência, os novos investimentos imobiliários para fins residenciais e comerciais fizeram crescer o número de novos edifícios, lojas e galerias em vários pontos da cidade.





**Figura 50:** Foto aérea do bairro de Madureira.  
Localização da faixa de transmissão da Light que secciona o bairro em duas porções.  
**Fonte:** Edição da imagem aérea de arquivo da Secretaria de Obras do Rio de Janeiro.

De acordo com Jorgensen *et al* (2000), Madureira se destaca na Região Metropolitana do Rio de Janeiro por abrigar um dos seus principais centros de comércio e serviços e polarizar uma grande região habitada por uma população predominantemente de baixa renda. Entretanto, apesar de sua importância na vida cotidiana de usuários provenientes de Bangu, Jacarepaguá, Nova Iguaçu e regiões do subúrbio, a área central de Madureira é um espaço urbano compartimentado, com problemas de circulação de pedestres e veículos, carência de creches, áreas de lazer e arborização, entre outros.



**Figura 51:** Viaduto Negrão de Lima, ao fundo.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 52:** Terminal de ônibus. Largo viário do Viaduto Negrão de Lima.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

O setor de comércio e serviços de Madureira é tão representativo que em 1999, duas iniciativas do setor privado (Associação Comercial e Light – Serviços de Eletricidade S.A.) colocaram o centro de comércio de serviços de Madureira e áreas próximas, na pauta prioritária da Secretaria do Urbanismo. A idéia principal se referia a um “conjunto de transformações e intervenções urbanísticas na área central de Madureira, incluindo o centro de comércio e serviços de áreas adjacentes e se estendendo até o Viaduto dos Italianos, na divisa entre os bairros de Turiaçu e Rocha Miranda até a subestação da Light no bairro de Madureira, próximo a Cascadura” (Jorgensen *et al*, 2000:11).

O Projeto Rio Cidade Madureira voltado à valorização dos espaços livres em eixos comerciais, aconteceu em duas etapas que constituíram o Projeto Rio Cidade 1, idealizado em 1994, e executado em 1996, e o Projeto Rio Cidade 2, idealizado em 1998 e executado em 2003 (ver mapa de análise Nº 1- Suporte Físico Madureira). Os dois projetos estiveram sob a responsabilidade da mesma equipe<sup>89</sup> de arquitetos e urbanistas, seguiram as mesmas diretrizes básicas. A compreensão da dinâmica urbana de Madureira mostrou que não seria suficiente a proposta de revitalização de um eixo viário; já que o núcleo central apresentava conflitos oriundos da desagregação urbanística do espaço, decorrente do isolamento das interlinhas ferroviárias e dos estrangulamentos viários que acentuavam o conflito entre a circulação de pedestres e veículos. A área de intervenção proposta abrangeu, portanto, um conjunto de quadras compreendido entre duas vias férreas da antiga Central do Brasil, que incluía a Avenida Ministro Edgar Romero, Praça das Mães, Ruas Carolina Machado e Maria de Freitas e Travessas Natal, Almerinda de Freitas e Francisco Batista.

<sup>89</sup> Projeto: Invento Espaços. Anastasaskis e Associados.

A integração do núcleo ao bairro e este às demais áreas vizinhas foi o principal objetivo da proposta, ampliando-se as opções de acesso e retificando-se os corredores de tráfego. Para tanto, recuperaram-se as passarelas das Estações Magno e Madureira e criou-se um estacionamento em dois níveis sob o Viaduto Negrão de Lima com capacidade para 200 veículos. Transformou-se um trecho da Avenida Ministro Edgar Romero em rua de serviço e destinou-se a Praça das Mães ao lazer. Toda a área foi arborizada com espécies frutíferas, o mobiliário urbano foi modificado, como por exemplo, os pontos de parada de ônibus e locais de carga e descarga e as redes de drenagem e iluminação pública foram reformadas e redimensionadas.



**Figura 53:** Passarela sobre a Rua Carolina Machado.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



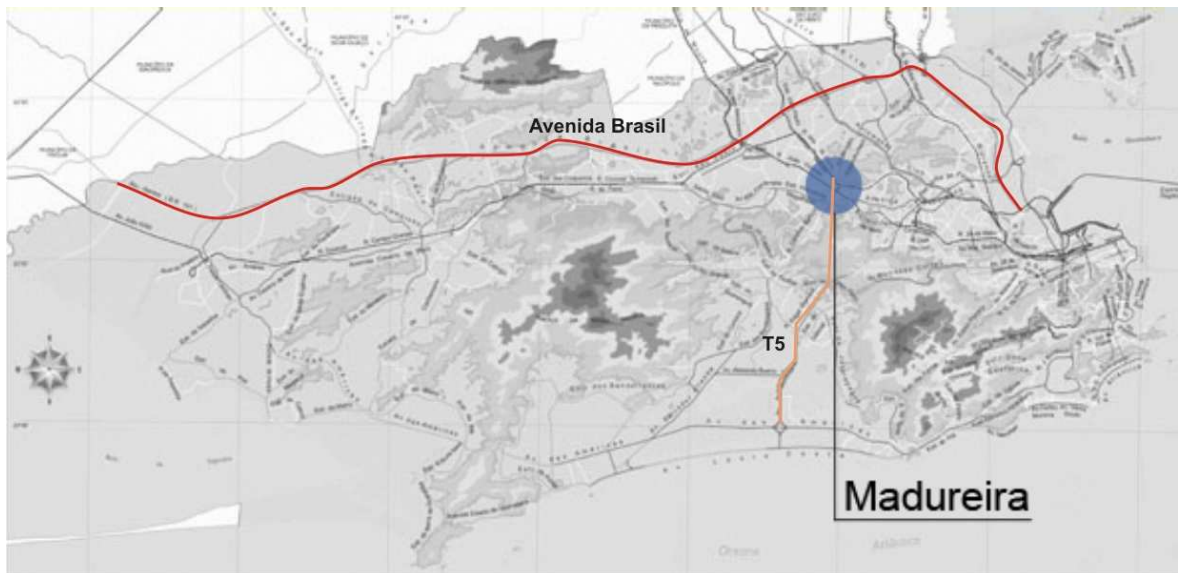
**Figura 54:** Passarela sobre a Rua Carolina Machado estação do trem.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Conforme informação da equipe coordenadora do projeto, através da arquiteta urbanista Valéria Hazan, no contexto do Rio Cidade 1 foram realizadas consultas à população, através de 400 questionários distribuídos entre moradores, usuários e trabalhadores da região com o intuito não só de esclarecer as propostas da equipe, como também de descobrir as necessidades da população local que poderiam ser contempladas no projeto. Entre solicitações das mais diversas, estavam sempre presentes questões relativas à acessibilidade de pedestres e provimento de áreas de lazer que fornecessem ao bairro uma maior ordenação e conforto (informação verbal).

#### **4.2.2 O suporte físico**

O centro de Madureira se desenvolveu nas proximidades do vale entre o Maciço da Tijuca e o Maciço da Pedra Branca, sendo cortado por duas estradas de ferro (ramais Central e Auxiliar) e servido por duas estações – Madureira e Magno – distantes uma da outra aproximadamente 200 metros. No caso de Madureira, a análise de seu suporte

físico está totalmente associada à análise da estruturação de seu sistema viário. O bairro é cortado pelo Corredor T-5 (ligação transversal Penha-Alvorada), principal via arterial transversal da cidade, até a implantação da Linha Amarela, sendo servido também por vias estruturais radiais que articulam o subúrbio tanto com a zona oeste quanto com o centro da cidade através de um conjunto de vias que compõem um sistema viário bastante diversificado.



**Figura 55:** Localização do bairro de Madureira. O mapa destaca os maciços da Pedra Branca, à esquerda, o maciço da Tijuca, à direita, e o Gericinó, na parte superior da imagem. A imagem assinala também: a Avenida Brasil, as duas linhas férreas e o corredor T5.

**Fonte:** Elaborado a partir do mapa “Principais vias terrestres (Rodoviárias, ferroviárias e metroviárias)” disponível na Cartografia do Instituto Pereira Passos.

Composto por um traçado viário descontínuo, fruto do processo de sua ocupação, apresenta lotes de dimensões reduzidas (testadas média entre 5 e 10m e profundidades médias entre 8 e 60m), resultantes de diferentes recortes na malha urbana, originários de desmembramentos realizados em antigas propriedades que enfatizam ainda mais o perfil fundiário do bairro (Tângari, 1999).

Nesse contexto está inserido o sistema de espaços livres de Madureira, composto de forma mais representativa pelo seu sistema de espaços de circulação e os espaços de permanência sejam eles de propriedade pública ou privada que variam de acordo com seus usos (ver figura 56).

Apresentaremos a organização desses espaços através de uma análise textual e gráfica que busca compreender o papel do suporte físico na dinâmica urbana do bairro.



# 1 MADUREIRA SUPORTE FÍSICO



**Figura 56:** Mapa de análise. Suporte Físico – Bairro de Madureira.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.



## a) Sistema de Espaços Livres

O sistema de espaços de circulação é fortemente marcado pela presença das vias férreas, praticamente paralelas entre si, que seccionam o bairro em três porções. Além dessas estruturas tão marcantes para o bairro, dois corredores viários principais seccionam e estruturam o bairro longitudinal e transversalmente, são eles a Estrada do Portela e a Rua Ministro Edgar Romero.

Em seus estudos técnicos para realização de intervenções na estrutura viária e reestruturação da área central de Madureira, a secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro, através de sua Coordenadoria Técnica responsável por este bairro, optou por delimitar uma área mais abrangente que possibilitasse a compreensão da dinâmica deste trecho da cidade na sua complexidade. Desta forma, em termos de abrangência dessa centralidade, foi considerando que a área central de Madureira inclui trechos de bairros vizinhos, seguindo os seguintes critérios: (i) os limites dos setores censitários do IBGE; (ii) a inclusão de todas as áreas que abriguem intervenções propostas pela Associação Comercial; (iii) a inclusão das principais referências de acessibilidade ao centro de comércio e serviços de Madureira, como as estações Magno e Madureira e sua articulação com o corredor estrutural T5 (Penha-Alvorada) e vias estruturais radiais; (iv) a inclusão da faixa de terreno hoje ocupada pelas linhas de transmissão no trecho prioritário para estudos entre o Viaduto dos Italianos e a Sub-Estação de Cascadura, e (v) a inclusão da área hoje ocupada pelo Centro de Comércio e Serviços de Madureira - o entorno imediato da faixa da Light<sup>90</sup>, considerada uma das principais intervenções propostas pela Associação Comercial. A utilização deste critério considerou como entorno imediato, uma distância de cerca de 600 metros das áreas consideradas, tal como é usualmente considerada a distância limite para o percurso confortável a pé. A aplicação destes critérios culminou na delimitação de uma área que inclui trechos dos bairros de Madureira, Turiaçu, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro, Rocha Miranda e Engenheiro Leal.

Considerando a complexidade do tecido urbano do bairro, propomos um recorte dentro de Madureira para avaliação do seu sistema de espaços livres, buscando o cruzamento com as atividades comerciais desenvolvidas. Para essa análise, estabelecemos os

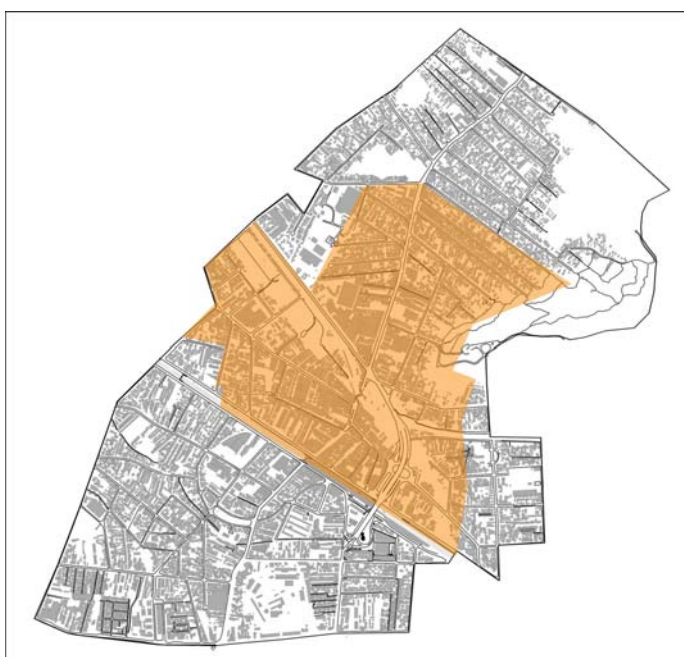
---

<sup>90</sup> A Via Light permite a ligação da área central do Município do Rio de Janeiro com os bairros do Subúrbio da Leopoldina e com os municípios de São João de Meriti e Nova Iguaçu. Tem uma extensão aproximada de 10,3 km, não se estendendo dentro do Município do Rio de Janeiro.

Fonte: Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro – PDTU (2005)

seguintes critérios para delimitação do recorte: (i) trechos correspondentes ao Centro de Bairro 3 (CB3) indicados pela legislação vigente e/ou localizados ao longo desses CBs; (ii) trechos dentro do CB3 que apresentassem o maior volume de atividade de comércio formal e informal (identificação dos trechos feitas em campo); (iii) trechos coincidentes com as áreas de intervenção do Projeto Rio-Cidade.

O resultado do recorte determina o que podemos chamar de “core central de Madureira” e corresponde a uma área aproximada de 900m<sup>2</sup>, onde foram analisadas as categorias propostas no primeiro capítulo.



**Figura 57:** Recorte de análise.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

Seguindo a tradição de concentração de investimentos públicos nos bairros com população de maior poder aquisitivo, o conjunto de espaços de permanência em Madureira é reduzido e carente de equipamentos necessários ao seu bom funcionamento. Com exceção da Praça do Patriarca que foi totalmente remodelada pelo Projeto Rio Cidade 2 e a Praça dos Lavradores inaugurada em 1996, as outras praças carecem, como comentado anteriormente, de medidas (de desenho e de gestão) que possibilitem sua integração com o tecido urbano e a interconectividade com os demais espaços livres. São eles: Praça Inácio do Couto, Largo São Luiz Gonzaga, Praça Armando Cruz, Praça Magno, Praça Bárbara de Oliveira e Largo do Otaviano (ver figura 56).



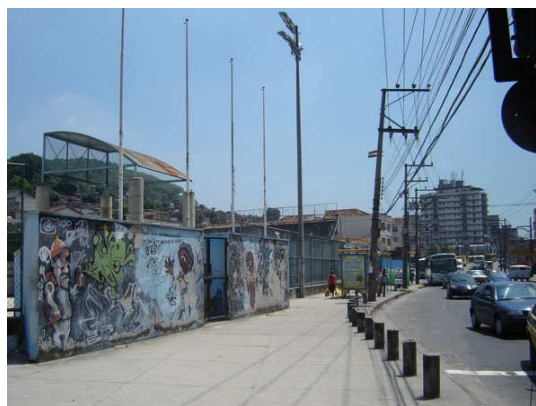
**Figura 58:** Praça dos Lavradores  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 59:** Praça São Luis Gonzaga  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 60:** Praça do Patriarca  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 61:** Largo do Campinho.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



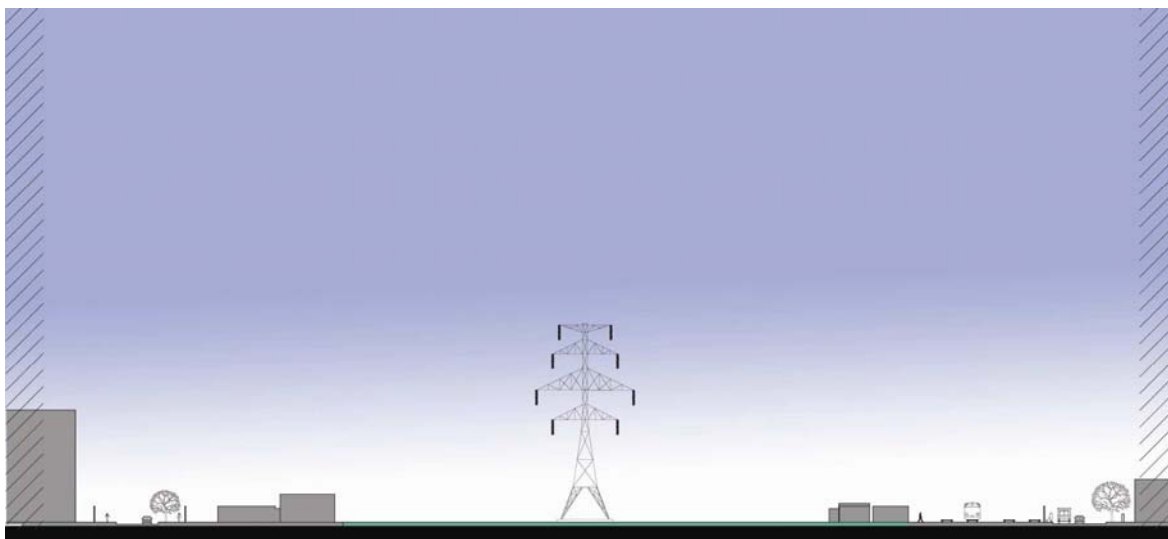
**Figura 62:** Terreno livre usado como estacionamento na Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 63:** Terreno livre usado como estacionamento na Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Além desses, Madureira conta com o espaço livre ocupado pela Via Light que, uma vez tratado como parque público pode vir a se tornar um grande centro de lazer para a população revertendo-se inclusive em um elemento importante no equilíbrio do sistema de espaços livres, conectando áreas até então seccionadas por um muro sem nenhuma

permeabilidade por parte da população. Outra característica morfológica dessa área é a proporção desequilibrada imposta pela relação entre as torres da Light e as edificações de pequeno e médio porte do seu entorno. Um corte esquemático demonstra essa desproporção.



**Figura 64:** Corte esquemático transversal à faixa de transmissão da Light.  
**Fonte:** Desenho da autora.



**Figura 65:** Muro da Via Light.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 66:** Rua Conselheiro Galvão e Via Light.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Conforme descrito no início deste item, Madureira se localiza entre dois maciços (Tijuca e Pedra Branca) e tangencia o Morro do Sapé, o Morro do Dendê e o Morro da Serrinha. Evidentemente que essas áreas livres são importantíssimas no equilíbrio do sistema e precisam ser preservadas da ocupação desordenada, não só beneficiando o bairro de Madureira como toda a estrutura ecológica do município.

No entanto, o que se observa em Madureira são processos crescentes de ocupação ilegal dessas áreas a exemplo do que também acontece em vários bairros da cidade,



incentivados, entre outros fatores, pela necessidade de habitação de baixo custo e localização perto de fontes de emprego e sistemas de transporte. Do ponto de vista de sua estrutura hídrica, destaca-se a forma como tem sido tratado o Rio Sanatório<sup>91</sup> dentro desse processo de ocupação. Atualmente aterrado, e praticamente sem nenhuma comunicação visual ou física, o Rio deixa de cumprir suas funções de conectividade e assumir o relevante papel que poderia desempenhar no equilíbrio do sistema de espaços livres e da estrutura urbana como um todo. Do ponto de vista de sua cobertura vegetal, os usos predatórios da ação antrópica, como por exemplo, a produção de hortaliças, áreas esportivas improvisadas e invasões realizadas em áreas de proteção ambiental, levaram ao desaparecimento de grande parte da estrutura de fauna e inviabilizam o equilíbrio sistêmico da região como um todo.



**Figura 67:** Rio Sanatório e assentamento informal.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 68:** Rio Sanatório e assentamento informal.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 69:** Horta cultivada ao longo da Via Light.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 70:** Trecho da Via Light cortado pelo Rio Sanatório e horta cultivada às suas margens.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

<sup>91</sup> A topografia da área define o vale que é leito de parte do Rio Sanatório, contribuinte do Rio das Pedras, este pertencente à Bacia Hidrográfica da Baía de Guanabara através das ligações deste com o Rio Acari e daí com o Rio São João de Meriti. (Atlas Escolar da Cidade do Rio de Janeiro). Estas encaminham sua coleta para as águas do Rio Sanatório, hoje transformado num grande valão de esgotos a céu aberto, que caminha junto ao leito da via férrea à partir das Ruas Vigiano e Tapirapuã. (Memorial Projeto Archi 5 Arquitetos Associados).

Do ponto de vista da ordenação do território e de sua legislação, o zoneamento proposto para Madureira permitiu a ocupação do bairro de forma adensada, onde quase não se observam terrenos desocupados. Segundo o Código de Zoneamento do Município, a área quase total do bairro é organizada de acordo com o índice de aproveitamento do solo previsto na Zona Residencial 5 (ZR5) - relativo a 5 vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação - e apenas uma pequena parte de Zona Residencial 2 (ZR2) - uso predominante residencial com índice de aproveitamento do solo relativo a 2 vezes a área do terreno, respeitados o afastamento e a taxa de ocupação, a partir da Rua Comandante Fábio Magalhães em direção ao bairro de Turiaçu.

Além do Mercado de Madureira, outros marcos arquitetônicos são importantes referências para o bairro. São eles: Mercadão de Madureira, Fábrica Piraquê, Clube de Madureira e as Escolas de Samba do Império Serrano e da Portela (ver figura 56).



**Figura 71:** Detalhe Império Serrano  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 72:** Escola de Samba Império Serrano.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 73:** Madureira Esporte Clube.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 74:** Mercadão de Madureira.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

### 4.2.3 O perfil funcional

A atividade que melhor representa o bairro de Madureira é seu comércio varejista, alardeado pelos comerciantes locais como um dos mais bem servidos da cidade em variedade de gêneros populares. Inclui-se nessa atividade o comércio informal que se desenvolve em quase todo o bairro estando mais presente nas áreas próximas ao Shopping Madureira, ao Largo de Madureira, sob a Estação de Madureira e sob o Viaduto Negrão de Lima. Evidentemente, que a facilidade de acesso a Madureira facilitou muito o desenvolvimento de seu comércio, mas a presença de alguns estabelecimentos tradicionais como o Mercado de Madureira e as lojas das ruas comerciais foram marcantes nesse processo (chamar figura83).



**Figura 75:** Mercado de Madureira. Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 76:** Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Os números de estabelecimentos comerciais e de serviços de Madureira também foram coletados e agrupados com todos os outros bairros que compõem a XV R.A. o que corresponde a um total de 4.135 estabelecimentos comerciais (incluindo micro, pequena, médias e grandes empresas), além de 4.116 estabelecimentos de serviços<sup>92</sup>. Estes números não estão muito distantes dos fornecidos pela Associação Comercial de Madureira que destaca um total de 5.500 edificações comerciais distribuídas da seguinte forma: 6 galerias, 6 shoppings, 1 mercado, 25 clínicas médicas e 1.500 escritórios, o que significa 5.500 lojas comerciais e 3.000 funcionários liberais (informação verbal).

<sup>92</sup> <sup>92</sup> Fonte: SEBRAE-RJ, 2005. Dados extraídos da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego, através de um questionário anual, preenchido obrigatoriamente por todas as firmas registradas no país.

O setor de comércio e serviços de Madureira é um dos elementos que mais contribui para a dinâmica do bairro e está inserido em um contexto que apresenta uma tendência à estabilização e especialização dos principais pólos da zona norte como centros de comércio e serviços diretos ao consumidor. De acordo com Jorgensen (1998), Madureira assume a posição de principal pólo de compras e de estruturação regional, em torno do qual se constitui uma nova região ao norte da cidade, abrangendo Bangu, Irajá, Penha, Anchieta e Pavuna. Além disso, Madureira se estabelece como um ponto nodal de transição entre as áreas de urbanização consolidadas e as áreas de expansão, estabelecendo dinâmicas importantes tanto com a cidade central multifuncional, quanto com a semiperiferia<sup>93</sup> (expansão a sudoeste - Barra e Jacarepaguá) e com a periferia (expansão a oeste) urbana do Rio de Janeiro.

As edificações comerciais mais representativas deste trecho incluem: O Shopping Madureira e o Mercado de Madureira, mais conhecido como Mercadão<sup>94</sup>, e que é anterior a esse processo de ebulição da ocupação e da atração da atividade comercial do bairro. Inaugurado em 1914, no contexto das concessões feitas pelo poder público para que os diversos bairros instalassem seus próprios mercados, o Mercadão ocupava inicialmente um terreno cedido pela Light<sup>95</sup> na Rua Oliveira Maia, sendo transferido para o atual endereço na Avenida Ministro Edgard Romero, em 1916, no contexto da duplicação da Linha Auxiliar e da abertura da Estação Magno (Gouvêa, 2003). Obras de ampliação e reformas se repetiram em 1929, com o apoio do prefeito Prado Júnior para as obras de ampliação e em 1949 e com o apoio do prefeito Mendes de Moraes que promoveu importante melhoria ao implantar 26 boxes no centro do mercado para que fossem utilizados pelos próprios produtores, acabando com a ação dos intermediários que elevavam o valor das mercadorias. Em 1959, o Mercadão foi reinaugurado pelo então presidente da república, Juscelino Kubistchek. A diversificação dos produtos comercializados foram estratégias planejadas para acompanhar a demanda do mercado

---

<sup>93</sup> O Rio de Janeiro tem hoje uma semi-periferia (Barra, Jacarepaguá e Ilha do Governador) constituída de regiões de níveis de renda alta e média, cujos habitantes formam um mercado efetivo de transportes diversificados e usam o veículo particular em seus deslocamentos. Por todos esses critérios, Niterói poderia ser incluída nesse âmbito no que se refere à sua relação com o Rio de Janeiro (Jorgensen, 1998:113).

<sup>94</sup> Atualmente, o Mercadão funciona em instalações que são resultado da sua última reforma feita para restituir as perdas causadas pelo incêndio que o atingiu em Janeiro de 2000 e que destruiu todas as instalações. Estima-se um volume de circulação de mais de 70 mil pessoas por dia em suas galerias agora climatizadas, servidas por escadas rolantes, onde se destacam juntamente com os produtos fornecidos pela agricultura e pecuária, as inúmeras lojas de artigos para rituais religiosos, decoração, bijuterias, doces, entre outros.

<sup>95</sup> Integrado pelas empresas Light S.A. (holding), Light Serviços de Eletricidade S.A (distribuidora), Light Ltda. (comercializadora) e Light Energia S.A. (geração e transmissão), o Grupo está presente em 31 municípios do estado do Rio de Janeiro. Tem 3,8 milhões de clientes e um controlador inteiramente nacional - a Rio Minas Energia Participações S.A. (RME). Disponível em: <http://www.lightrio.com.br/web/institucional>



e enfrentar a concorrência – mais especificamente o surgimento da Ceasa em Irajá em 1974 – o que consolidou o mercado do bairro de Madureira, reforçando sua posição de principal centro varejista e importante elemento de identificação cultural do município (Guia de Madureira e Oswaldo Cruz, *apud* Gouvêa, 2003).



**Figura 77:** Interior do Mercado de Madureira.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 78:** Interior do Mercado de Madureira.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Atualmente, a região central de Madureira é uma das principais referências dos bairros e regiões centrais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro e apresenta um comércio tão representativo que é considerado pelo Plano Diretor da Cidade como sendo uma das cinco centralidades de alcance metropolitano do município (Jorgensen, 2000). Configurada como uma das principais áreas de integração intermodal da cidade, que possibilita o deslocamento para todas as regiões da cidade, contando inclusive com linhas de ônibus que a conectam com a Região Serrana, apresenta um intenso fluxo de pedestres e ruas congestionadas pelo tráfego de veículos, principalmente no coração do centro comercial entre a Rua Américo Brasiliense e o Viaduto Negrão de Lima, um dos principais nós viários da região (Jorgensen, 1998) (ver figura 83).



**Figura 79:** Fluxo de veículos e pedestres.  
Rua Dagmar da Fonseca.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 80:** Fluxo de veículos e pedestres.  
Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 81:** Trânsito sob o Viaduto Negrão de Lima.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 82:** Trânsito na área central de Madureira.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

Observa-se nos dois corredores estudados (Rua Ministro Edgar Romero e Estrada do Portela) uma ocupação densa de uso misto onde a grande maioria da dos andares térreos é ocupado por lojas comerciais dos mais variados itens. Além desta tipologia de espaços comerciais, observa-se a presença de outros elementos que estabelecem relações distintas com os espaços livres que os acolhem ou que os delimitam.

Além da sua importância como centro comercial, Madureira se consolidou como centro cultural, dada sua grande contribuição na história do Samba no Rio de Janeiro sendo o berço das escolas de samba da Portela e do Império Serrano. O bairro ampliou também suas funções esportivas através da criação do Madureira Esporte Clube, resultado da fusão entre o Madureira Atlético Clube, Madureira Tênis Clube e Imperial Basquete Clube (Guia de Madureira e Oswaldo Cruz, apud Gouvêa, 2003).

Destaca-se ainda a presença dos assentamentos irregulares das comunidades de Moisés Santana, Buriti-Congonhas, e Morro do Sapê, integrantes das favelas que formam o chamado Complexo do Sapê, que inclui ainda as comunidades de Faz-quem-quer (atravessada pela faixa da linha de transmissão da Light na vertente norte do Morro do Sapê) e do Morro do Sossego. Estas comunidades foram reurbanizadas através do Programa Favela Bairro que, entre outras ações, executou o prolongamento da Rua Manoel Machado – transpondo o Morro do Sapê na direção de Turiaçú, um parque público nas áreas de pedreiras abandonadas existentes no morro além do seu reflorestamento<sup>96</sup>.

---

<sup>96</sup> Fonte: Memorial Projeto Archi 5 Arquitetos Associados (2003).

Os usos industriais são ainda bastante encontrados mais especificamente nas imediações da Fábrica Piraquê, existentes ao longo de trecho da Rua Conselheiro Galvão, local onde existem ainda grandes lotes propícios à renovação urbana da área.

De forma geral, apesar de ter ocorrido uma valorização das áreas contempladas pelo Rio Cidade, tornando as calçadas mais acessíveis, o impacto do projeto na avaliação da Associação Comercial de Madureira não trouxe benefícios relevantes para Madureira. Para a Associação Comercial, que se baseia basicamente nas arrecadações de impostos relativos ao comércio, da data de conclusão das obras do Rio Cidade 2, em 2003, até hoje as taxas de arrecadação se mantêm praticamente estáveis.

Os dados coletados referentes ao comércio de Madureira e das demais centralidades dificultam nossa análise sobre os espaços comerciais específicos de análise por dois motivos: (i) o fato de não serem incluídas nas arrecadações de impostos o setor informal do comércio (já que a informalidade em Madureira é responsável por grande parte do movimento de seu comércio); (ii) a forma variada como são coletados os dados referentes ao sistema de comércio formal, como, por exemplo, arrecadação de impostos do tipo ICMS, ISS e IPTU que não são agrupados por bairros e sim por R.A. (Regiões Administrativas de governo), IRF (Inspetorias regionais de Fiscalização) no caso do ICMS, e os limites dos setores censitários do IBGE que nos fornecem outra gama variada de informações. Apresentaremos na análise comparativa mais adiante esses números como forma de acrescentar informações globais a nossa análise e não propriamente nos conduzir a uma compreensão mais aprofundada sobre o comércio de Madureira.

A análise do setor de comércios da RA Madureira também comprova a idéia de que este é o setor econômico com maior representatividade. Em relação ao perfil sócio-econômico segundo os dados do TEM / FAT.RAIS 2005, em cerca de 122.556 domicílios, 39,90 % são de famílias pertencentes à Classe Econômica “C” que possuem renda familiar entre 4 e 10 salários mínimos/mês.

#### REGIÃO ADMINISTRATIVA MADUREIRA – Nº. DE ESTABELECIMENTOS POR PORTE E SETOR <sup>97</sup>

Porte/Setor	Indústria	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total	Percentual
Micro	741	3.824	3.753	8	8.326	91,9

<sup>97</sup> Fonte: Os dados da tabela, montadas pelo SEBRAE-RJ, foram extraídos da Relação Anual de Informações Sociais – RAIS, do Ministério do Trabalho e Emprego, um questionário anual, preenchido obrigatoriamente por todas as firmas registradas no país.

<b>Pequena</b>	48	278	298	1	625	6,9
<b>Média</b>	10	21	42	0	73	0,8
<b>Grande</b>	2	12	23	0	37	0,4
<b>TOTAL</b>	801	4.135	4.116	9	9.061	100,0

MTE / FAT.RAIS 2005

**NÚMERO DE DOMICÍLIOS URBANOS /  
CLASSES ECONÔMICAS DA REGIÃO ADMINISTRATIVA MADUREIRA<sup>98</sup>**

<b>Classes Econômicas<sup>99</sup></b>	<b>Número de Domicílios Urbanos</b>
A1	997
A2	5.413
B1	14.672
B2	23.849
C	48.904
D	27.000
E	1.721
Total	122.556

Outro fator que tem que ser levado em consideração é o consumo per capita urbano<sup>100</sup> que, na R.A. de Madureira atinge US\$ 5.007,52/ano<sup>101</sup>. As informações sobre potencial de consumo são fundamentais no planejamento empresarial, pois permitem identificar a capacidade de compra do público pretendido, a diversificação de produtos a serem ofertados e as condições comerciais específicas para este público. No anexo 4.b, segue planilha do consumo classificado por classe social.

<sup>98</sup> Fonte: TARGET. Brasil em Foco 2007

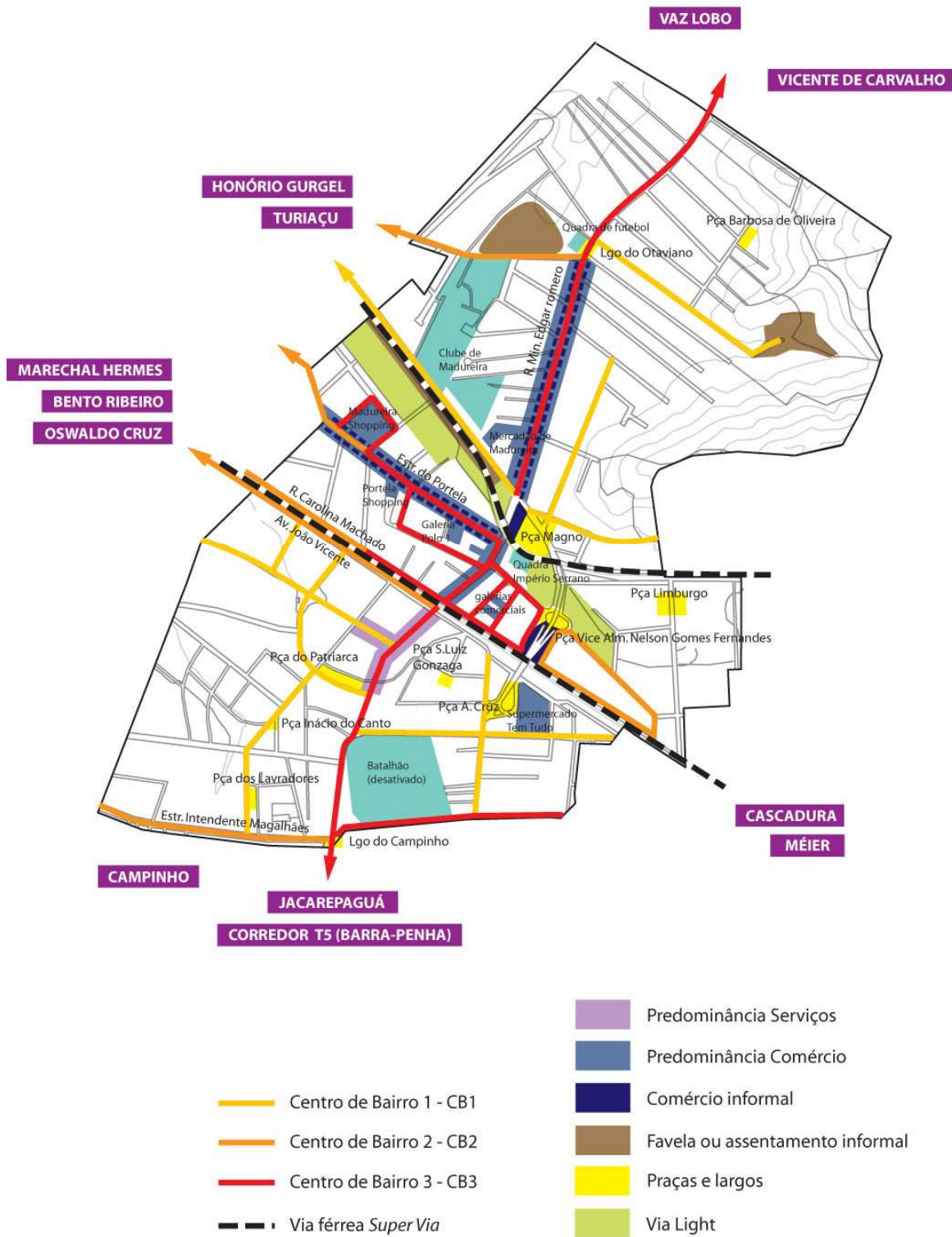
<sup>99</sup> Classes econômicas (em salários mínimos):  
Classe A1 = acima de 45 salários mínimos/mês  
Classe A2 = entre 25 e 45 salários mínimos/mês  
Classe B1 = entre 15 e 25 salários mínimos/mês  
Classe B2 = entre 10 e 15 salários mínimos/mês  
Classe C = entre 4 e 10 salários mínimos/mês  
Classe D = entre 2 e 4 salários mínimos/mês  
Classe E = até 2 salários mínimos/mês

<sup>100</sup> Foi calculado dividindo-se o montante de consumo da população, respectivamente, pelo número de pessoas dessa mesma população da região. Fonte: SEBRAE-RJ e Instituto Pereira Passos - IPP, baseado em Censo do IBGE 2000

<sup>101</sup> Fonte: TARGET. Brasil em Foco 2007 *apud* SEBRAE-RJ



### 3 MADUREIRA PERFIL FUNCIONAL



**Figura 83:** Mapa de análise. Perfil Funcional – Bairro de Madureira.  
**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

#### 4.2.4 Acessibilidade

A atual rede de acessibilidade de Madureira iniciou-se com a chegada do trem em Madureira. A ramificação ficou completa em 1898 com a inauguração da Linha Auxiliar, hoje conhecida como Estação Magno<sup>102</sup>. “Madureira foi se tornando um importante eixo ferroviário, fiel a uma vocação que remontava aos tempos em que fora também o mais importante ponto de convergência das estradas rurais, parada obrigatória dos viajantes”. (Guia de Madureira e Oswaldo Cruz, *apud* Gouvêa, 2003).

As primeiras estações modificaram a dinâmica urbana, possibilitando e atraindo estabelecimentos comerciais e empresariais que marcaram definitivamente o perfil do bairro. A inauguração do Mercado de Madureira ao lado da Estação de Magno, em 1914, foi considerada essencial na consolidação do bairro de Madureira como principal centro para os comerciantes e lavradores das redondezas. Além do trem que percorria grandes distâncias, Madureira contava com o bonde puxado a burro, que auxiliava no transporte interno do bairro até que os avanços das linhas elétricas chegando até Irajá no final da década de 1920, possibilitaram a circulação dos bondes elétricos.

A constatação da crescente urbanização da zona norte - ainda na primeira metade do século XX - surge da interpretação dos dados demográficos da época. Reforçam essa constatação, a inauguração da Fábrica de Biscoitos Piraquê, em 1950, na região hoje denominada Turiaçu, que deu grande impulso ao bairro; a abertura da Avenida Brasil, ainda nos anos 1940 e; sobretudo, a inauguração do Viaduto Negrão de Lima, sobre os trilhos da estrada de ferro, em 1958, que foram decisivas para o crescimento da região (Aizen, 2003).

Atualmente, Madureira pode ser descrita como uma rede muito compacta de espaços de circulação onde se destaca seu núcleo principal. O corredor Barra-Penha, um dos corredores estruturantes do Rio de Janeiro, aparece na pesquisa FUNDREM, já na década de 1980, “como o principal corredor transversal da cidade, que pode também ser considerado como prolongamento do eixo radial historicamente formado a partir do subcentro Madureira” (Jorgensen, 1998:44). Do ponto de vista da sua rede de transportes rodoviários, Madureira é servida em seus eixos principais (Estrada do Portela, Rua

---

<sup>102</sup> Assim chamada em homenagem ao engenheiro Alfredo Magno de Carvalho.

Carolina Machado e Avenida Ministro Edgar Romero) por uma frota de 2.516 ônibus que compõem um total de 139 linhas entre as linhas regulares e variantes<sup>103</sup>.

A pesquisa de 'origem e destino' realizada pelo Plano de Transportes Metropolitanos (PTM), em 1995, confirma a importância da centralidade de Madureira e seu alcance Metropolitanos. Utilizando-nos da pesquisa realizada por Jorgensen (1998) que se debruça sobre as demandas de transporte nas centralidades do Rio de Janeiro e que utiliza os dados do PTM, destacamos a XV R.A. de Madureira como sendo a quarta região administrativa em atração de viagens (5,1% do total de viagens realizadas não destinadas ao domicílio) perdendo apenas para as regiões do Centro (24,3%), Botafogo (6,4%) e Tijuca (5,5%). Além disso, conforme destaca o documento, Madureira é a região que apresenta maior percentual de viagens MNDD (motorizadas não destinadas ao domicílio) - cujo motivo não inclui domicílio, escola e trabalho - sendo que a cada viagem de trabalho a Madureira correspondem 2,33 viagens de consumo (motivo distribuído entre lazer, compras, saúde, serviços e outros).

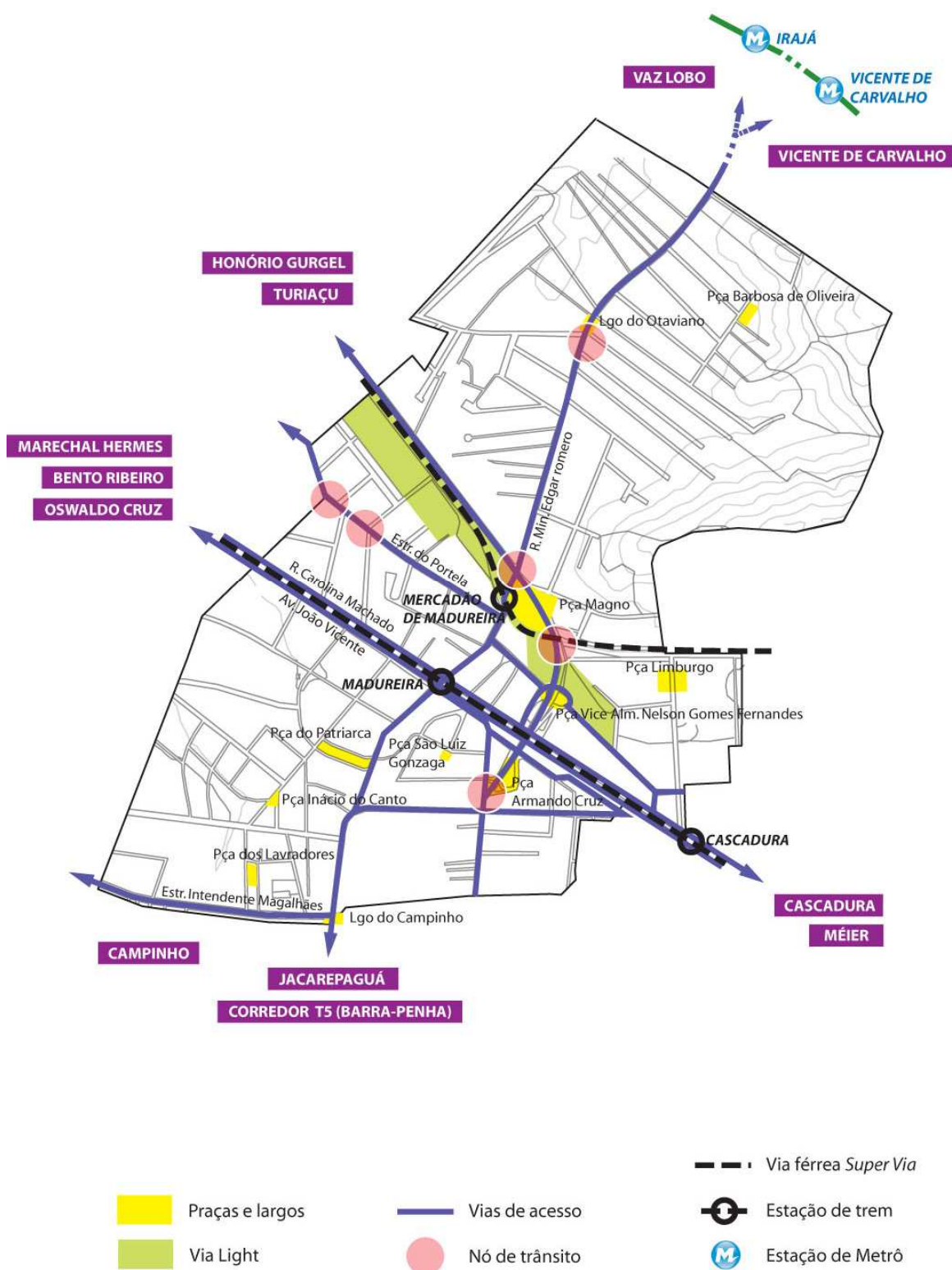
As viagens são facilitadas devido ao grande número de linhas de ônibus em funcionamento em Madureira, às duas estações de Trem que conectam Madureira ao centro da cidade e às estações de Metrô que, apesar de não estarem inserido no intrabairro, fazem parte da 'grande Madureira'. Madureira conta com uma acessibilidade variada, possibilitando ao morador/usuário o deslocamento para os bairros vizinhos e para a maioria dos pontos da cidade incluindo ainda viagens intermunicipais a partir do bairro (por exemplo: Petrópolis, Itaipava, Niterói, entre outros). Os acessos existentes atualmente estão indicados no mapa e conectam os bairros vizinhos de Vaz Lobo, Turiaçu, Bento Ribeiro e Marechal Hermes, Campinho e Vila Valqueire e Méier. Além do corredor Barra/Penha, conhecido como T5.

Os pontos de maior conflito de circulação de veículos e pedestres - nós de circulação - foram identificados nas áreas próximas ao Viaduto Negrão de Lima e nas imediações da Praça Armando Cruz, havendo ainda vários outros pontos de congestionamento de veículos nos horários de pico.

---

<sup>103</sup> Linhas regulares são aquelas que percorrem diariamente o trecho completo do ponto inicial ao terminal; as variantes da mesma linha são disponibilizadas para compensar trechos onde a procura é mais intensa ou apenas nos horários de pico, percorrendo apenas trechos do itinerário total da linha. Fonte: Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro.

## 2 MADUREIRA ACESSIBILIDADE



**Figura 84:** Mapa de análise. Acessibilidade – Bairro de Madureira.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.



#### **4.2.5 Categorias do sistema de espaços livres existente.**

Uma vez identificadas as características gerais do bairro quanto ao seu contexto, estrutura urbana, perfil funcional e acessibilidade, foi possível analisar se desenvolve mais detalhadamente os elementos que compõem o sistema de espaços livres de Madureira e que estão circunscritos no recorte selecionado. O recorte seguiu os critérios estabelecidos anteriormente que envolvem o cruzamento com as atividades comerciais desenvolvidas. Aplicamos a categorização do capítulo 1 no recorte do 'core central de Madureira', mais especificamente nas margens das suas principais vias comerciais.

Para essa análise, estabelecemos os seguintes critérios para delimitação do recorte: (i) trechos correspondentes ao Centro de Bairro 3 (CB3) (ver capítulo 3, pág.118-120) indicados pela legislação vigente e/ou localizados ao longo desses CBs; (ii) trechos dentro do CB3 que apresentassem o maior volume de atividade de comércio formal e informal (identificação dos trechos feitas em campo); (iii) trechos coincidentes com as áreas de intervenção do Projeto Rio-Cidade.

A categorização proposta envolveu a identificação dos espaços livres de acordo com a propriedade desses espaços, com suas funções e com os usos identificados. Foi realizado o mapeamento de acordo com estas categorias (detalhadas no capítulo 1) para o bairro e para o recorte detalhado.

De acordo com a **PROPRIEDADE** desses espaços, identificamos os seguintes espaços (ver mapa figura 85):

##### **a.1) Espaços livres públicos**

Os espaços livres públicos de Madureira incluem praças, vias, ruas e largos viários residuais. Destaca-se a presença da Via Light (concessão de uso para Light Serviços de Eletricidade S.A.) que, apesar de ser parcialmente ocupada pelas torres de transmissão de energia, abriga também um trecho do Rio Sanatório. Atualmente escondido, a conexão visual ou física com esta estrutura hídrica é praticamente nula por conta da ocupação de habitação informal às suas margens e pela segmentação imposta pela Via Light (ver figura 85).

##### **a.2) Espaços livres privados**

Incluem-se os espaços livres de edificação localizados nos fundos de lotes ou nos afastamentos frontais e terrenos não ocupados. Estes últimos são, no trecho analisado,

na maioria das vezes, utilizados como estacionamentos. Destaca-se também como espaço livre privado de referência, os espaços livres de edificação localizados no Clube de Esportes de Madureira e no Corpo de Bombeiros do Estado do Rio de Janeiro, pelas dimensões bem maiores que a média dos espaços observados no trecho analisado, e áreas de encostas (ver figura 85).

### **a.3) Espaços públicos apropriados informalmente**

Incluem-se os espaços que assumem usos para os quais não foram planejados, ou seja, que apresentam novas formas de apropriação. Destacam-se os espaços ocupados por habitação informal às margens do Rio Sanatório na Via Light; os trechos de ocupação informal no Morro da Serrinha e do Sapê; trechos de calçadas ocupadas por comerciantes formais ou informais em vários pontos ao longo dos corredores viários, e ocupação de parte da Via Light com habitações informais e com barracas de comerciantes, como é o caso da continuação do camelódromo da Rua Soares Caldeira que se estende por um trecho da Via Light, conforme assinalado no mapa (ver figura 85).

## 4 MADUREIRA PROPRIEDADES - CB3



**Figura 85:** Mapa de análise. Propriedades – Bairro de Madureira.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

O mapeamento da categoria **FUNÇÃO** dos espaços livres do recorte estudado foi direcionado aos espaços públicos, dada a dificuldade de identificação precisa da funcionalidade dos espaços livres privados. Ainda assim, aqueles espaços livres privados que foram identificados na pesquisa de campo, estão assinalados no mapa. (ver mapa 5):

#### **b.1) Espaços livres destinados às atividades de permanência**

De forma geral, no trecho analisado, os espaços livres destinados às atividades de permanência no recorte analisado, resumem-se às praças e trechos de calçadas, jardins e quintais, estacionamentos, acessos às áreas de lazer de edifícios.

#### **b.2) Espaços livres destinados às atividades circulação de pedestres e veículos**

Foram observados espaços públicos, privados, semi-públicos e privados com essa função. No trecho analisado, os espaços livres destinados às atividades de circulação compreendem tanto as grandes estruturas das vias férreas, quanto as vias arteriais, coletoras e locais, quanto as calçadas, passarelas, e circulações internas aos lotes. Dividem-se entre:

**b.2.1) calçadas** – Destacam-se as calçadas ao longo dos principais eixos viários que, no trecho analisado, estão muito associadas às atividades comerciais.

**b.2.2) Passagens e Passarelas** – Destacam-se as áreas de marquises ou trechos de calçadas dos principais eixos viários, assim como a passarelas da Estação Magno; circulação de pedestres ao longo de um lado do viaduto que se comunica com a estação ferroviária. Do ponto de vista do comércio informal e da apropriação temporária do espaço público, a paisagem de Madureira é também marcada pela grande utilização das calçadas de sua área central de comércio tanto por parte dos pedestres (em circulação) quanto por parte dos comerciantes. A apropriação do espaço público dos corredores comerciais de Madureira é também caracterizada por uma dupla apropriação do setor de comércio, envolvendo tanto o setor formal quanto o informal, ou seja, as lojas de rua se apropriam do espaço por entenderem serem estas uma continuação das suas lojas e os camelôs e ambulantes, de forma geral, estendem suas barracas ao longo dos corredores, dificultando o fluxo de pedestres nas calçadas.

**b.2.3) vias de circulação de pedestres e automóveis em lotes e quadras privadas.** Destacam-se as passagens dos *shopping centers*, das galerias comerciais e das lojas de departamentos. No recorte selecionado, temos:

- a) Passagens das galerias comerciais, tais como: Galeria Pólo 1, que faz a conexão entre a Estrada do Portela e Rua Dagmar da Fonseca; *Shopping São Luiz*, que faz a conexão das mesmas ruas, inclusive com a Rua Ministro Edgar Romero;
- b) Passagens dos centros comerciais, tais como: Centro Comercial de Madureira que faz a conexão entre as ruas Ministro Edgar Romero e Rua do Portela;
- c) Passagem das lojas de departamento, como a Ponto Frio.
- d) Circulação edificada, localizada no interior dos *Shopping centers*. Entre os maiores, destacam-se o Madureira Shopping e o Shopping Portela, ambos localizados na Estrada do Portela.



**Figura 86:** Shopping. Rua Dagmar da Fonseca.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 87:** Galeria. Rua Ministro Edgar Romero.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 88:** Centro Comercial Rua Edgar Romero com passagem para a Estrada do Portela.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



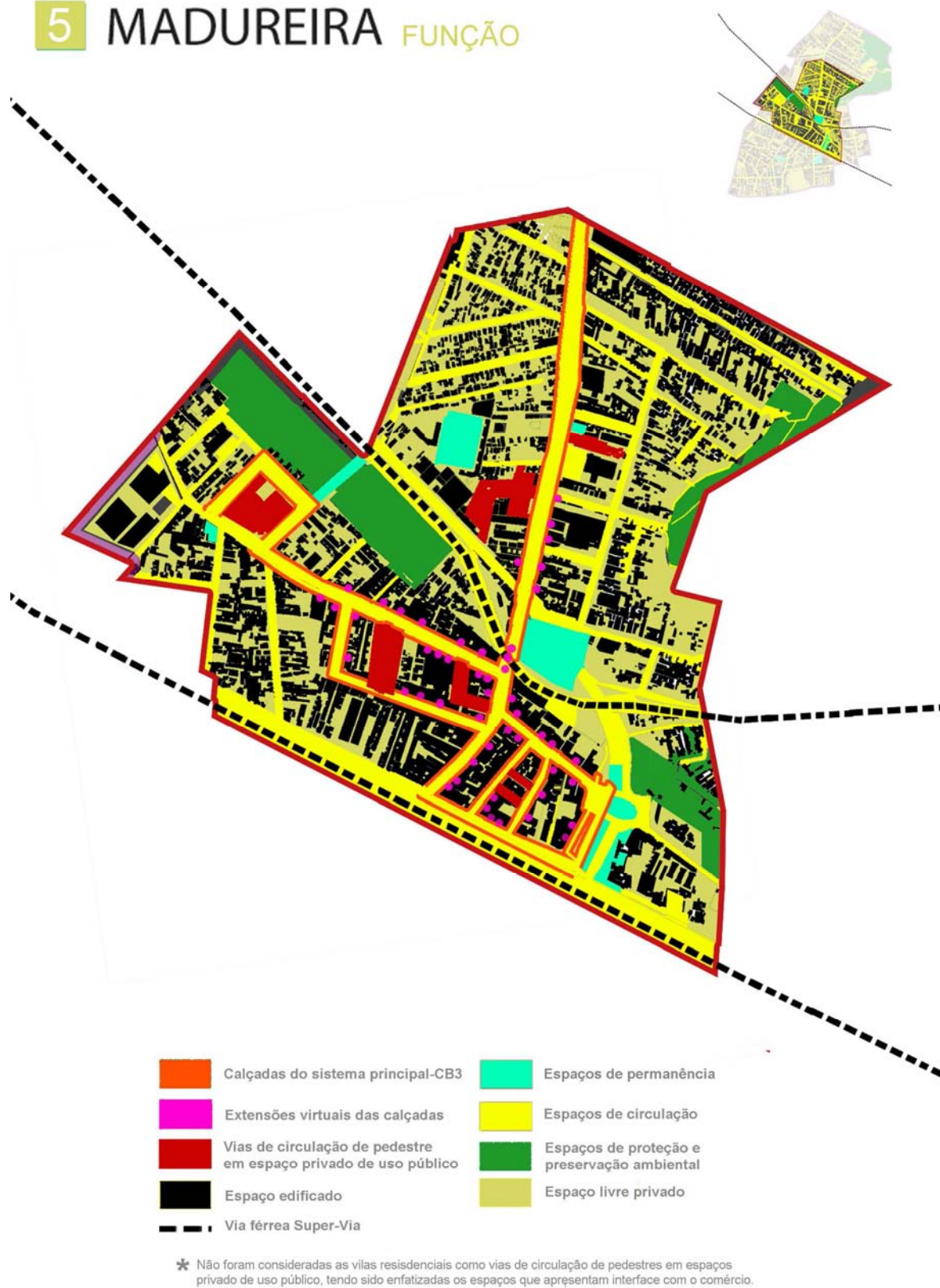
**Figura 89:** Shopping São Luiz.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

### **b.3) Espaços livres que contribuem para proteção e preservação ambiental**

Incluem-se as estruturas naturais como as encostas e os morros que fazem limites com o bairro, como o Morro do Sapê e Morro da Serrinha e o Rio Sanatório e suas margens. Inclui-se também nessa categoria o espaço livre da Via Light que se apresenta com um elemento importante no equilíbrio ecológico.



## 5 MADUREIRA FUNÇÃO



**Figura 90:** Mapa de análise. Função – Recorte do bairro de Madureira.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

Da mesma forma que o mapeamento da categoria Função, o mapeamento dos **USOS** dos espaços livres do recorte estudado, foi direcionado aos espaços livres públicos, dada a dificuldade de identificação dos usos precisos dos espaços livres privados. Ainda assim, os usos referentes aos espaços livres privados que foram identificados na pesquisa de campo, estão assinalados no mapa.

### **c.1) Espaços livres que apresentam usos programados**

Esta categoria envolve os espaços projetados de acordo com padrões de projeto convencionais, equipados para atender aos programas pré-estabelecidos e vinculados a uma proposta formal de utilização do espaço urbano. No trecho analisado, essa categoria inclui a maioria dos espaços livres públicos de Madureira excetuando-se aqueles que são ocupados informalmente ou apresentam usos transitórios.

### **2. Espaços de uso transitório:**

Entre os pontos mais disputados, destacam-se:

- a) Os passeios no trecho próximo ao Largo do Magno, trecho da Rua Ministro Edgar Romero, ocupado por cerca de uma centena de camelôs, prejudicando o acesso à Estação de Magno;
- b) Camelôs da Rua Cerqueira César (próximo ao Shopping Madureira);
- c) Camelôs instalados abaixo da passarela da Estação Mercado de Madureira.



**Figura 91:** Camelódromo sob a Estação do Mercado de Madureira.

**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 92:** Cobertura do camelódromo localizado sob a Estação Mercado de Madureira.

**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 93:** Camelódromo Rua Cerqueira César.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 94:** Camelôs na área central de Madureira  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 95:** Esquina das ruas Estrada do Portela e Cerqueira César (Madureira Shopping)  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 96:** Madureira Shopping.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

### **3. Espaços de uso indeterminado:**

- a) Terrenos destinados atualmente a estacionamento de veículos
- b) Largo viário resultante da construção do Viaduto Negrão de Lima
- c) Largos viários resultantes da implantação da Estação Mercadão de Madureira



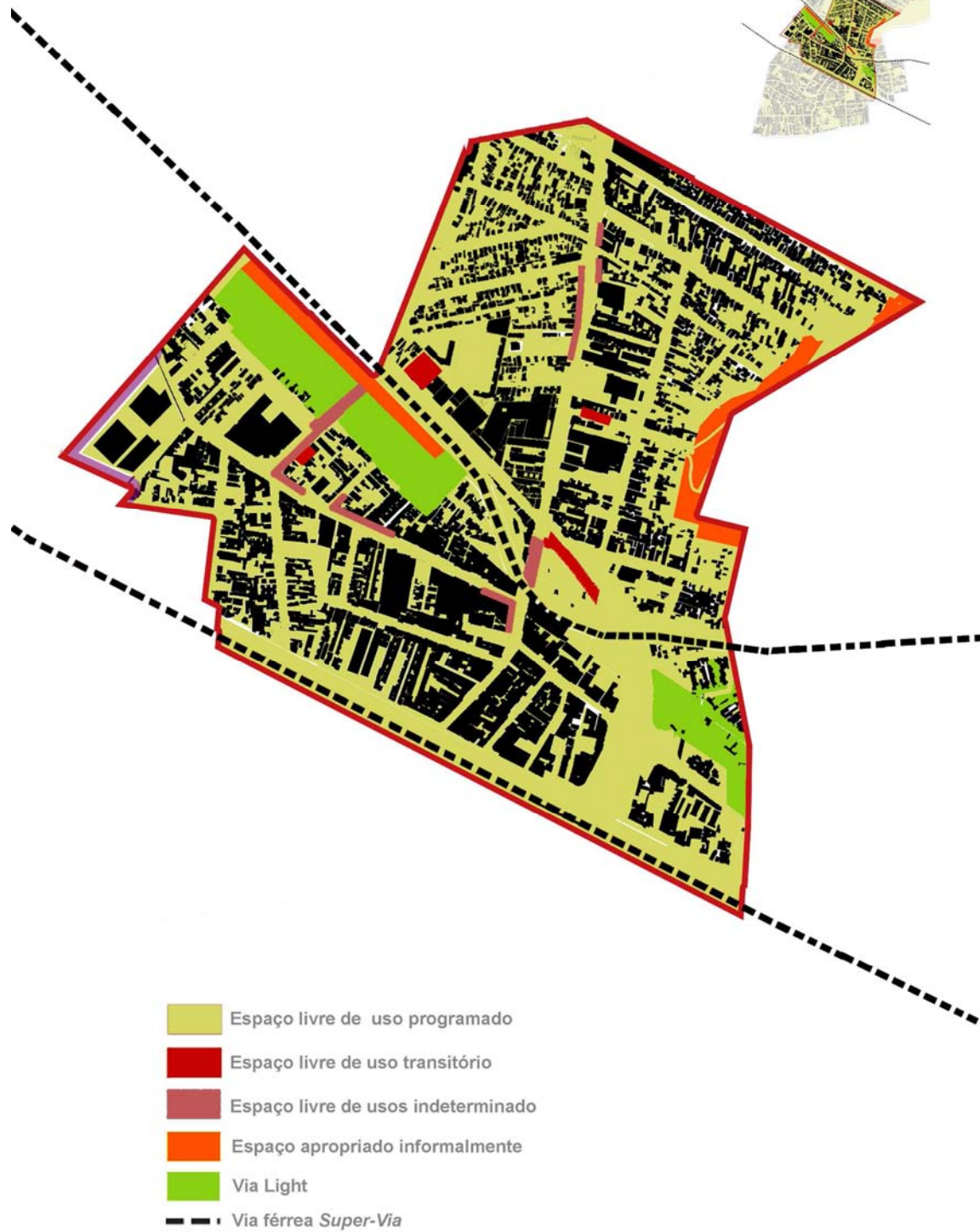


**Figura 97:** Largo Viário sob o Viaduto Negrão de Lima.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.



**Figura 98:** Terreno livre utilizado com estacionamento na Rua Cerqueira César.  
**Fonte:** Foto Mariana Vieira. Madureira, 2008.

## 6 MADUREIRA USOS - CB3



**Figura 91:** Mapa de análise. Usos – Recorte do bairro de Madureira.

**Fonte:** Elaborado pela autora a partir do levantamento aerofotogramétrico da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e com base nas informações coletadas em fontes diversas e pesquisa de campo.

## **CONCLUSÕES**

O trabalho propôs uma nova forma de análise da cidade para além da relação centro-periferia, ou de uma centralidade única, forte e tradicional acima de todas as outras, e se propôs a estudar não apenas o sistema de espaços livres em si, mas os processos que se engendram na formação das centralidades, a forma como os vários elementos desse sistema se relacionam na estrutura da cidade.

Se partimos da constatação de que o contexto urbano contemporâneo tem assumido novos padrões, marcados entre outros fatores, pelo uso da internet, da flexibilização do trabalho, do liberalismo, dos vários aspectos da informalidades e até a própria crise do Estado como provedor, que controlava a 'oferta de cidade', é natural constatar que não podemos continuar pensando a cidade da mesma forma. A compreensão da cidade como sendo uma rede de fluxos de pessoas e de mercadorias e dos vários subsistemas superpostos nos conduziu a compreensão de que os espaços de comércio são os nós dessa rede, os pontos de acesso até ela, e, portanto, a compreensão da cidade e do sistema de espaços livres passa por uma análise da inter-relação da concentração dessas centralidades em uma escala maior e posteriormente em uma escala menor que nos possibilitaria compreender as dinâmicas específicas de cada lugar.

A estrutura teórica do trabalho foi montada a partir dos autores que estudam a cidade em seus variados aspectos. Nos baseamos em trabalhos que percebem a cidade a partir dos processos que possibilitam o seu crescimento e dos padrões que modificam a forma e utilização de seus espaços. Utilizamos os trabalhos seminais de Lefebvre e Castells, que na década de 1970, modificam a forma de pensar a cidade incluindo nas suas análises as questões de ordem política e econômica, juntamente com o trabalho de Gottdiener (1993) que dá prosseguimento a esses trabalhos. Além desses, nos utilizamos da contemporaneidade do pensamento de David Harvey (1992) e Milton Santos (1970, 1986) que buscam também essa compreensão. Os trabalhos de Villaça (1998) e Reis (2006) seguem também essa reflexão sobre as cidades brasileiras e nos auxiliaram na compreensão do contexto nacional. O trabalho de Beajeau-Garnier (1997) nos auxiliou na consolidação do pensamento acerca de uma visão sistêmica dos vários sistemas que compõem a cidade e da forma de enfrentamento desses sistemas isoladamente e em conjunto. Trabalhos mais voltados ao comércio, derivados de um ramo da Geografia Urbana, conhecido como Geografia do Comércio, nos auxiliaram na compreensão da importância do sistema comercial na estruturação

das cidades e da abrangência do tema. São eles: Salgueiro (1996), Cachinho (2002), Montessoro (2006) e Vargas (1992), essa última com um viés mais histórico.

Sobre o sistema de espaços livres, destacamos os trabalhos que nos auxiliaram na compreensão e na análise dos seus vários parâmetros: formas, usos, funções, símbolos e significados, associados ou não aos parâmetros socioculturais que os envolvem (COSTA, 1993; TÂNGARI, 1996,1999; MENEH, 2002; MACEDO, 2004, entre outros).

A construção da pesquisa nos conduziu a comprovação da hipótese segundo a qual comércio influencia na construção de novas centralidades urbanas evidenciando as diferenciações no território justamente através da constatação de que o comércio se constitui nos nós dessa rede que é a cidade, e que é a partir dele que nos conduzimos, que nos conectamos a essa rede, ou seja, a partir de um dado suporte físico e juntamente com as redes de acessibilidade é que se constroem essas centralidades. Justaposta a esta rede urbana, configura-se o sistema de espaços livres que, como um dos diversos sub-sistemas urbanos, sofre influência direta da incidência da atividade comercial, que polariza e diferencia a relação entre espaços livres públicos e espaços livres privados.

O estudo de caso selecionado, o bairro de Madureira, foi essencial para a comprovação dessa hipótese, pois permitiu uma análise ainda mais específica e detalhada dos cruzamentos entre contexto urbano, suporte físico, acessibilidade e atividades econômicas e entre esses elementos e o sistema de espaços livres, públicos privados e suas interfaces. A análise desse recorte espacial comprovou a vinculação entre os espaços livres públicos e o sistema comercial, organizados e apropriados de forma a atender às características de centro regional particulares ao bairro, como destacado a seguir.

No primeiro capítulo nos dedicamos à compreensão do sistema de espaços livres, a partir de sua relação com os processos de crescimento das cidades e com a formação das centralidades assim como à compreensão dos paradigmas que os conduziram até a atual configuração. A identificação dos variados tipos de espaços livres (públicos e privados) e dos espaços comerciais nos auxiliou na compreensão da complexidade desses espaços e da importância de sua localização na malha urbana, ou seja, a análise destaca que a relação existente entre a cidade e o comércio inclui os elementos que compõem a organização das atividades comerciais formais e as ditas

“informais” e as estratégias de localização destas como partes do processo de formação e consolidação das centralidade urbanas.

As modificações observadas na forma física e na formas de apropriação do espaço livre, mais especificamente do espaço livre público, demonstram que a forma urbana está diretamente associada aos modos de organização social. Do ponto de vista morfológico, ainda que não seja o ponto central do trabalho, destacou-se a introdução, a partir de fins do século XIX, de uma série de tipos que serviram ao comércio e que modificaram a relação do espaço livre com o edificado e do espaço público com o espaço privado. Entre eles, destacamos a ‘vitrine’ que é o primeiro elemento que permite que o interior seja totalmente acessível visualmente a quem está no exterior da edificação, os vários tipos de ‘centro comercial’ e ‘*shopping center*’ como elementos reestruturantes do perfil das ruas comerciais e, em seguida, de todo o sistema comercial, impactando a forma urbana da cidade. A construção desse capítulo possibilitou o redimensionamento da aplicação dessas categorias nos estudos de caso e permitiu um novo olhar sobre elas, a partir da compreensão da importância da interface que existe entre as atividades comerciais de cada centralidade e os seus espaços livres.

A metodologia utilizada para análise do tema e do objeto de estudo foi uma decorrência natural da estrutura teórica que apontava a necessidade de uma análise em duas escalas para compreensão sistêmica dos espaços. Ao tentar compreender a cidade por esse prisma da rede superposta de sistemas, o trabalho de Reis (2006) e de Beajeau-Garnier (1997) ajudaram a estruturar o enfrentamento dessas questões. As duas análises, territorial (macro escala) e das centralidades e dos centros de bairro (micro escala) foram utilizadas a partir do trabalho de Reis (2006) que assim propõe que sejam feitas as análises contemporâneas da cidade. As categorias de análise denominadas por suporte físico, redes de acessibilidade e perfil funcional foram baseadas no trabalho de Beajeau-Garnier (1997) que tem um trabalho vasto sobre o enfoque sistêmico ainda que a inclusão da análise gráfica tenha sido uma contribuição nossa, pela própria natureza do pesquisador-arquiteto e urbanista. A análise das duas escalas permitiu compreender que o comércio, como atividade urbana, transcende a organização setorial e abrange toda a cidade em uma lógica que acompanha além da economia urbana, os processos de formação das redes de acessibilidade.

Na escala do bairro, demonstrou-se que o comércio movimenta a área urbana onde se instala definindo padrões de ocupação e novos hábitos de utilização dos espaços livres. No caso estudado, a atividade comercial estrutura a centralidade de um bairro por concentrar-se, de forma geral e de acordo com as normas urbanísticas, nas vias de maior acessibilidade e circulação. Dessa forma, acaba por submeter as áreas residenciais contíguas à sua lógica de ocupação, estendendo seu raio de influência ao maior limite possível. Na escala territorial, foram descritos e analisados os diferentes graus de abrangência de Madureira através da estruturação dos seus eixos principais de acessibilidade, auxiliando a compreensão da estrutura geral do espaço urbano.

As mudanças nas formas de organização do espaço e nos modos de vida da população, conforme discutido no terceiro capítulo, tornam os antigos modelos de gestão obsoletos e destacam a necessidade de adoção de novos modelos, inclusive no que diz respeito aos limites entre as esferas pública e privada. Essa discussão deixou claro também que a dispersão do sistema comercial está totalmente vinculada aos movimentos de dispersão urbana o que rearticula novas formas de mobilidade onde a re-territorialização não se restringe aos movimentos diários de pessoas na sua relação casa-trabalho nem a mudança da localização de suas moradias, mas são associadas às unidades de produção e consumo, que são, portanto, as atividades comerciais que estudamos aqui. Esse capítulo possibilitou a compreensão dessa dinâmica urbana e apontou a importância dos corredores urbanos como estruturadores dessas centralidades. A análise da constituição territorial do Rio de Janeiro e a compreensão de que os eixos de circulação juntamente com o relevo e hidrografia são os principais elementos de estruturação da paisagem da cidade só foram possíveis quando associados à compreensão do sistema de transporte que, no caso do Rio de Janeiro, inaugurou, através de diferentes modalidades, novas formas de ocupação das áreas a que servem.

A importância do sistema de espaços livres nesse processo foi evidenciada pela participação dos seus principais corredores viários na estruturação das atividades econômicas desenvolvidas (no caso investigado, às atividades comerciais), sinalizando que interferem diretamente na qualidade de vida da população. Esse processo de adaptação do espaço urbano às novas formas de vida da população reflete em índices elevados de dispersão, através da implantação de novos empreendimentos comerciais (seguindo as dispersões residenciais e industriais) nas proximidades das grandes rodovias, mais especificamente nos pontos de cruzamentos

entre os principais eixos de acesso, assim como na adoção de novos modelos de ordenamento, controle e fiscalização.

O cenário atual é marcado pela multiplicação de várias centralidades onde o modelo centro/periferia não desapareceu, ao contrário, ao assumir novas escalas, as desigualdades se aprofundaram através de uma intensa fragmentação física e social dos espaços que são materializados em formas coletivas de habitação e de comércio (condomínios residenciais e *shopping centers*) e que, portanto, são rebatidas nos sistemas de espaços livres. Destaca-se a necessidade de se pensar novas formas de gestão que regulem e fiscalizem a interface entre os domínios públicos e privados e propostas alternativas de novas redes de acessibilidade e mobilidade que respondam às novas necessidades urbanas.

A identificação mais detalhada dos espaços livres de Madureira, no último capítulo, enfocou os espaços comerciais; destacando os espaços de maior concentração de comércio formal e informal; os marcos importantes de cada centralidade; e os fluxos viários mais intensos. A proposta da análise gráfica a partir três elementos-base (suporte físico, perfil funcional e acessibilidade) buscou demonstrar a importância do sistema de espaços livres não apenas através dos seus espaços de permanência - como estamos mais acostumados a associar o termo espaço livre urbano - mas principalmente, através da importância de seus corredores urbanos como estruturadores dessas centralidades.

Como já comentamos anteriormente, a análise da interface existente entre as atividades comerciais e o sistema de espaços livres envolveu a compreensão do processo de crescimento urbano e, particularmente, de dois processos que marcaram as cidades a partir de meados do século XX – o surgimento de novas centralidades e as novas modalidades do comércio que geraram novas formas de organização no espaço urbano. Como consequência desses movimentos, percebe-se, por um lado, a extensão dos processos de urbanização e a consequente incorporação de novos modos de vida metropolitanos que incluem, de forma geral, o surgimento de novas redes de circulação e consumo e novas centralidades comerciais e o declínio das áreas centrais tradicionais ou a reformulação de seus usos e graus de polarização. Incluem-se entre as principais modificações que envolvem as atividades comerciais, as novas formas de venda associadas, evidentemente, aos novos hábitos de compras



e a diminuição das distâncias entre as atividades de compras, a função residencial e o universo do lazer e entretenimento, envolvidos em lógicas similares de consumo.

Dessas modificações, resulta a inclusão de novos tipos arquitetônicos para usos coletivos tanto habitacionais como comerciais como, por exemplo, os condomínios residenciais, os centros comerciais especializados e os *shopping centers*. Esses novos tipos surgem como resposta a uma organização sócio-espacial que busca soluções para a localização residencial da população urbana de maiores faixas de renda e para o aumento na demanda de serviços dessas faixas, ao mesmo tempo em que promove a ocupação de áreas menos urbanizadas. Do ponto de vista formal, o *shopping center* e o condomínio residencial funcionam segundo a mesma lógica urbana. Ambos modificam a relação de escala da região onde se estabelecem e inauguram uma nova relação entre os espaços livres e os edificados, através de medidas que facilitam os acessos e recriam o entorno em que se inserem. Ao mesmo tempo, tanto o *shopping center* como os condomínios residenciais retratam a segregação social crescente que é materializada através da arquitetura e da organização da cidade como um todo. No caso de Madureira, os centros comerciais assumem também a função de circulação, através das suas passagens cobertas.

Considerando a densidade do bairro, o desenho das quadras e a reduzida porção de espaços livres disponível, as passagens cobertas dos centros comerciais se colocam como uma alternativa aos percursos que seriam longos e desconfortáveis. Todas as quadras do recorte selecionado apresentam ocupações de suas calçadas, em intensidade variada, seja pelo comércio formal ou informal. Alguns trechos foram identificados como ocupação informal residencial, mas a grande maioria dos espaços livres está tomada pelo comércio seja nos espaços próximos às estações como nas praças e nas calçadas ao longo dos corredores viários.

Destacamos que, ao mesmo tempo em que surgem novos tipos arquitetônicos - que têm como característica principal a redefinição da relação entre o exterior e interior e entre o espaço público e o espaço privado - como forma de estabelecer artifícios de ordenação e controle, surgem também novas formas de apropriação do espaço livre urbano nas áreas centrais das cidades, principalmente onde incide o uso de comércio.

Ao contrário do que poderia se imaginar, o surgimento dos novos tipos arquitetônicos e a inovação no ramo da tecnologia da construção, propondo ambientes climatizados

com comodidades, não substituiu o comércio de rua nem reduziu a apropriação dos espaços livres das cidades com atividades comerciais. Ao invés disso, o comércio de rua tem se consolidado como uma atividade essencial à estruturação das centralidades, atraindo contingentes de comerciantes e usuários que se utilizam diariamente dos espaços livres. Mesmo sendo um dos grandes responsáveis pela manutenção da vida pública, as atividades comerciais em espaços livres públicos são também responsáveis por uma gama de conflitos entre os setores público e privado - entre as quais destacamos aqueles que tangenciam os espaços livres públicos e os espaços livres privados.

A apropriação das calçadas de Madureira, especialmente no recorte estudado, é muito intensa. Evidentemente, que muitos fatores do desenho urbano influenciam nessa ocupação e que muitos trechos estão ocupados por atividades comerciais do setor formal - que considera as calçadas como extensões dos domínios privados de seus estabelecimentos - mas não podemos deixar de destacar que essa intensidade de apropriação se deve principalmente à exclusão de um grande número de trabalhadores do setor formal que encontra no setor informal uma alternativa de sobrevivência. Soma-se a esses fatos, a ausência de fiscalização por parte dos órgãos públicos e ausência de projetos voltados especificamente para os conflitos existentes nos espaços livres marcados pela presença do comércio.

O caso de Madureira é emblemático da relação existente entre as redes de acessibilidade o processo de ocupação e o fortalecimento de sua centralidade. Por possuir uma rede de acessibilidade variada que possibilita viagens entre vários bairros e viagens intermunicipais, Madureira também é reconhecida como bairro de passagem. Nas imediações das estações de trem, se desenvolvem os principais núcleos de comércio do bairro que continuam se expandindo para vários trechos. As redes de acessibilidade não só definiram a forma física do bairro, mas têm induzido seu perfil funcional. O comércio se localiza em um contexto segmentado por linhas férreas alterando totalmente o perfil do bairro e modificando os usos de suas imediações.

A sistematização gráfica adotada sinalizou a presença dos espaços livres de permanência associados aos corredores viários, ainda que não sejam tratados de forma integrada mesmo quando conectados diretamente a essas estruturas. Os passeios dos eixos comerciais são, em vários pontos, ocupados pelo comércio

informal (que no caso de Madureira se apresenta em maior quantidade) ou ocupadas parcialmente pelo comércio formal que estende sobre eles o limite das lojas. O limite entre o espaço público e o espaço privado nos eixos comerciais é quase imperceptível, o comércio estabelece novas regras de uso e alteram a paisagem dessas ruas. De forma geral, o tratamento desses espaços é inadequado, carecendo de equipamentos e manutenção nos seus itens básicos como mobiliário, sinalização e baias para ônibus. A circulação de um grande número de ônibus e táxis também dificulta a organização dos estacionamentos e pontos de ônibus, desfavorecendo a circulação do pedestre. Destaca-se ainda que a polarização do comércio pelo sistema de espaços livres é conduzida não só pela força da atividade econômica, que dita várias regras de utilização do solo urbano, mas também pela legislação urbana que fortalece ou não incentiva o uso de certas regiões da cidade.

Algumas conclusões foram apontadas a partir da análise:

- a) Os fatores históricos e os modelos de ocupação urbana influenciam de forma significativa na estruturação das centralidades.
- b) Os espaços comerciais funcionam como espaços de acesso à rede urbana. O sistema de espaços livres é determinante na formação das centralidades. Na centralidade estudada, a interface com o comércio se evidencia mais fortemente nos espaços livres destinados à circulação.
- c) Fatores como tempo/deslocamento/distância são determinantes na escolha das viagens e, portanto, no grau de atração e polarização que cada centralidade exerce. A especificidade dos meios de transportes demonstra que a implantação do sistema metroviário (instalado a partir da década de 1970) apesar de não ter influenciado diretamente o bairro de Madureira teve participação na estruturação da vizinhança atraindo para o entorno das estações e terminais, atividades e estabelecimentos comerciais.
- d) Destaca-se ainda que a polarização do comércio pelo sistema de espaços livres é conduzida não só pela força da atividade econômica, que dita várias regras de utilização do solo urbano, mas também pela legislação urbana que fortalece ou não incentiva o uso de certas regiões da cidade.

e) Incentiva-se a criação de espaços que possam organizar o comércio informal, não nos moldes dos camelódromos propostos na década de 1990, nem em alguma tentativa repressora de padronização, que tanto foram criticados pelo autoritarismo de suas decisões e de seu desenho, mas através de medidas que os integrem ao dinamismo comercial de cada centralidade, fortalecendo não só a atividade comercial, mas potencializando, muitas vezes, usos de espaços hoje não movimentados, transformando-os em espaços potenciais de retorno para a população.

O comércio é, portanto, o elemento polarizador dos espaços livres estudados. O resultado da interface do comércio com os espaços livres é, por sua vez, a representação da cultura de cada centralidade e não apenas de sua funcionalidade. Como enfrentar essa profusão de centralidades e as carências das novas atividades econômicas e como adequar o sistema de espaços livres a cada contexto cultural parece ser o maior desafio do urbanismo contemporâneo.

Consideramos que o caminho apontado seja o de buscar nas potencialidades existentes e não na reprodução de modelos ultrapassados, alternativas para criação e manutenção dos espaços cotidianos que possibilitam o equilíbrio do sistema de espaços livres e a sua relação com os demais sistemas urbanos, onde o comércio detém importância significativa para o aprofundamento da esfera da vida pública, ao possibilitar condições de apropriação e trocas múltiplas e diversas, condições essas fundamentais para a vitalidade e saúde social das cidades.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

- ABREU, Maurício. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO, J. Zahar, 1997.
- AIZEN, Mario. Tijuca. *In: Um Balcão na Capital. Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro*. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Editora SENAC, Rio de Janeiro, 2003.
- ALEXANDER, Christopher *et al.* **A Pattern Language**. Oxford University Press, New York, 1977.
- APPLEYARD, D. **Liveable Streets**. University of California Press, Berkeley, 1981.
- ARAÚJO, Viviane da Silva. Retratos das ruas do Rio: Comércio ambulante, modernização e imagem. *In: I Seminário De História: Caminhos Da Historiografia Brasileira Contemporânea Universidade Federal De Ouro Preto, 2005*. Ouro Preto. **Anais eletrônicos**. Ouro Preto: UFOP, 2005. Disponível em: <http://www.ichs.ufop.br/seminariodehistoria>
- ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades *In: O Centro da metrópole: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI* (apresentação Marco Antonio Ramos de Almeida). Editora Terceiro Nome. pp. 59-71. São Paulo, 1991
- BAHIA, Maria Dolores Pereira. **Política de intervenção urbana : uma leitura crítica sobre os programas Rio Cidade e Favela Bairro**. Rio de Janeiro. Dissertação de Mestrado apresentada ao IPPUR/FAU/UF RJ, 2000.
- BATISTA, Vera Malaguti. **O Medo na Cidade do Rio de Janeiro: Dois tempos de uma história**. Rio de Janeiro, Editora Revan, 2003.
- BAUDRILLARD, Jean. **O Sistema dos Objetos**.. Editora Perspectiva. São Paulo, 1993. (edição original, 1968). (Coleção Debates. Semiologia).
- BAUDRILLAR, Jean. **A Sociedade de Consumo**. Lisboa: Elfos, Edições 70, 1995.
- BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. 2ª Edição. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian. 1997.
- BENACH, N. **Nuevos espacios de consumo y construcción de imagen de la ciudad en Barcelona**. Estudios Geográficos LXI (238): 189-205, Barcelona, 2000.
- BENEVOLO, Leonardo. **História da Cidade**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1984.
- BOURDIN, Alain. **Penser la ville des flux**. In: BOURDIN, Alain (direction). **Mobilité et ecologie urbaine**. Paris: éditions Descartes & Cie., 2007. pp. 19-42.
- CACHINHO, Herculano. **O comércio retalhista português: Pós-modernidade, consumidores e espaço**. Lisboa: GEPE, 2002.
- \_\_\_\_\_. **Centros comerciais em Portugal Conceito, tipologias e dinâmicas de evolução. Relatório 104**. Lisboa. Observatório do Comércio, 2000.
- CALABI, Donatella. **The Market and the City: Square, Street and Architecture in Early Modern Europe**. Historical Urban Studies. Ashgate Publishing Limited. Hampshire, 2004.
- CAPRA, Fritjof. **The Web of life: A New Scientific Understanding of Living Systems**. Ed. Anchor Books, NY, 1996.
- \_\_\_\_\_. **The Hidden Connections: A Science for Sustainable Living**. Ed. Anchor Books, NY, 2004.
- CARDOSO, Elisabeth Dezouart e outros. **História dos Bairros: Botafogo** . Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Index Editora, 1983.

\_\_\_\_\_. **História dos Bairros: Tijuca.** Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia e Index Editora, 1984.

\_\_\_\_\_. **História dos Bairros: Copacabana.** Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia/Index Editora, 1986.

\_\_\_\_\_. **História dos bairros: Saúde, Gamboa, Santo Cristo.** Rio de Janeiro: Index, 1987.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O Espaço Urbano.** Novos Escritos Sobre a Cidade. São Paulo: Contexto, 2004.

CARMONA, Mathew; Heath, Tim; OC, Taner; TIESDELL, Steven. **Public Places - Urban Spaces. The Dimension of Urban Design.** Architectural Press, 2003.

CARRERAS, C. **Consumo y desarrollo commercial urbano.** Sociedade e Território, Porto, 17, pp 10-18. 1992.

\_\_\_\_\_. **Las Grandes superficies comerciales como manifestation de la sociedade del bienestar.** Primeiras jornadas de geografia e comércio. Madrid, pp. 37-60. 1990.

\_\_\_\_\_. **Por uma Geografia do consumo.** In: SEMINÁRIO DE GEOGRAFIA COMERCIAL. Rio Claro: Unesp, 1992, p. 1-15.

CARR, S.; FRANCIS, M.; RIVLIN, L. & STONE, A. **Public Space.** Cambridge University Press, Cambridge, 1992.

CASTELLS, M. **A Sociedade em Rede.** (R. V. Majer, Trad.) São Paulo: Paz e Terra. 2000. (Trabalho original publicado em 1996).

CHEVALIER, Jean e GHEERBRANT, Alain. **Dicionário de Símbolos** : (mitos, sonhos, costumes, gestos, formas, figuras, cores, números). Rio de Janeiro: Editora José Olympo. 1982.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo.** Utopias e Realidades. Uma Antologia. São Paulo: Editora Perspectiva S.A. 1965.

CHOAY, Françoise e MERLIN, Pierre. **Dictionnaire de l'Urbanisme et de l'Aménagement.** Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

COELHO, Raquel H. Tardin. **Sistema de espacios libres y proyecto territorial: caso de estúdio em Rio de Janeiro.** Tese de Doutorado em Urbanismo. Barcelona: Universidad Politécnica de Cataluña, 2005.

COSTA, Lúcia. **Popular Values for Urban Parks: A case study of the changing meanings of Parque do Flamengo in Rio de Janeiro.** Ph.D.Thesis Londres: University College of London, 1993.

COSTA, Lúcia Maria Sá Antunes (org.). **Rios e Paisagens Urbanas em Cidades Brasileiras.** Rio de Janeiro: Ed. Viana & Mosley e Ed. PROURB, 2006.

DELEUZE, G. e GUATTARI, F. **O Anti-Édipo: capitalismo e esquizofrenia.** Lisboa: Assírio & Alvim. 1972

DINIZ, Orlando. **Rio, 439 anos: desde o começo era o comércio.** Artigo. **Jornal do Comércio,** Rio de Janeiro, 06 mar. 2004. Disponível em: <http://www.fecomercio-2451&tpl=printerview&sid=88>. Acesso em: 10/12/2007

BURGESS, E. **The Growth of the City.** In: PARK, R. BURGESS, E. e MCKENZIE, R. **The City,** University of Chicago Press, 1925.

ELLIS, F.; SEELEY, J. **A Globalização e os Meios de Vida Sustentáveis.** Publicado em; <http://62.189.42.51>, 2000. Acessado em: 06/07/2007.

- FERNANDES, José Alberto Rio (coord). **Comércio Tradicional em Contexto Urbano Dinâmicas de Modernização e Políticas Públicas. Relatório final 109.** Observatório do Comércio. Gabinete de Estudos para o Desenvolvimento e Ordenamento do Território Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2000
- FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. **Novo Aurélio Século XXI: O Novo Dicionário da Língua Portuguesa.** Rio de Janeiro. Editora Nova Fronteira. 1999.
- FISHMAN, Robert. **Bourgeois Utopias. The Rise and Fall of Suburbia.** New York: Basic Books, 1987.
- FOLCH, Ramon coord. El Territorio como Sistema: **Conceptos y herramientas de ordenación.** Coleção Território y Gobierno: Visiones. Número 3. Ed. Diputació Barcelona, Barcelona, 2003.
- FREITAG, Bárbara. **Teorias da Cidade** São Paulo: Editora Papyrus, 2006.
- GARREAU, Joel. **Edge City. Life on the New Frontier.** New York: Doubleday, 1991.
- GARROCHO, Carlos. **Localización, Localización y Localización. El manejo del espacio em la competência entre centros comerciais.** Estudos demográficos e urbanos. Vol. 20, Nº 3, (60) PP. 449 – 494, 2004
- GORBERG, Samuel & FRIDMAN, Sergio A. **Mercados no Rio de Janeiro 1834-1962.** Rio de Janeiro: Imprinta Gráfica e Editora Ltda., 2003
- GOTTDIENER, Mark. **A Produção Social do Espaço Urbano.** São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1993.
- GOUVÊA, Maria José Motta (coord) *et al.* **Um Balcão na Capital.** Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2003.
- GRETHER, François. *La transformation des Rues de Paris* In: **Paris Projet – Espaces Publics.** Paris: Atelier Parisien d'Urbanisme, 1993, pp 12-22.
- GROAT, Linda ; WANG, David. **Architectural Research Methods.** John Wiley & Sons, Inc. New York, 2002.
- GUATTARI, E. e ROLNIK, S. **Micropolítica : Cartografia do Desejo.** Campinas: Editora Papyrus. 1996.
- HALBWACHS, Maurice. **The Collective Memory** New York and London, Harper and Row, 1980. Edição original, 1951.
- HALL, Peter. **Cidades do Amanhã.** São Paulo: Editora Perspectiva S.A. 1995.
- HASSENPLUG, Dieter. **Sobre a centralidade Urbana.** Arqtextos, nº 85. São Paulo, 2007. Disponível em: [www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq085/arq085\\_00.asp](http://www.vitruvius.com.br/arqtextos/arq085/arq085_00.asp). Acessado em: 15/02/2008.
- HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** São Paulo: Loyola, 1992.
- HORTA, Eduardo. **Análise Tipológica das Estruturas Comerciais Urbanas.** Relação entre o espaço público e o espaço privado. 2000. [quantas págs.?] Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROURB/FAU/UFRJ, Rio de Janeiro.
- HOUAISS, A. (Ed.). **Dicionário Eletrônico HOUAISS da Língua Portuguesa.** Versão 1.0.5a
- HOUGH, Michael. **Cities and Natural Process.** Editora Routledge. London, 1995.
- JACOBS, Jane. **Morte e Vida de Grandes Cidades.** São Paulo, Martins Fontes, 1961



JORGENSEN, Pedro Júnior. **Demanda de Transporte e Centralidade: Um estudo da distribuição espacial de viagens na cidade do Rio de Janeiro**. Dissertação de Mestrado Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Engenharia. Universidade Federal do Rio de Janeiro. - COOPE/ UFRJ. Rio de Janeiro.

JORGENSEN, Pedro Júnior (coord.) *et al.* **Estudo Preliminar para Reestruturação da Área Central da XV R.A. – Madureira**. Subsídios para Realização de Intervenções na Estrutura Viária e Implementação de Programa de Aproveitamento da Faixa de Domínio da Light. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo. Coordenadoria Técnica de Urbanismo. 2000.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Documentos, 1969.

\_\_\_\_\_. **A Vida Cotidiana no Mundo Moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

\_\_\_\_\_. **A Revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEITÃO, Gerônimo. A Barra da Tijuca e a Baixada de Jacarepaguá In: GOUVÊA, Maria José Motta (coord). **Um Balcão na Capital. Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro**. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2003.

LESSA, Carlos. **O Rio de Todos os Brasis**. Rio de Janeiro: Editora Record, 2000.

LIPOVETSKY, Gilles. **A Era do Vazio: ensaios sobre o individualismo contemporâneo**. São Paulo: Editora Manole, 2005.

LLARDENT, Luís R. Avial. **Zonas Verdes y Espacios Libres en la Ciudad**. Madri, 1982.

LOBO, Eulália M. Lahmeyer. Fontes para a história do comércio no Rio de Janeiro. *In America Latina em la Historia Económica*. Nº 9 enero-junio. 1998.

LOPES, Elizabeth Sá Barreto. **Tradição e Modernidade na Quadra Multifamiliar: Copacabana e Brasília**. Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: PROURB/FAU/UFRJ, 2002.

LORDELLO, Sergio. Expansão urbana e estruturação de bairros do Rio de Janeiro: o caso de Botafogo. *In: Revista Rio de Janeiro*, Dezembro 1986 e na publicação **Botafogo/ história dos bairros**, de vários autores. Rio de Janeiro: João Fortes Engenharia, 1983.

LOUKAITOU-SIDERIS, A.& BANERJEE, T. **Urban Design Downtown: Poetics and Politics of form**. University of California Press, Berkeley, CA, 1998.

LOW, Setha M. **On The Plaza. The Politics os Public Space and Culture**. University of Texas Press. Texas, 2000.

LYNCH, Kevin. **La Buena Forma de la Ciudad**. Barcelona: Gustavo Gilli S.A, 1985

\_\_\_\_\_. **The Image of the City**. MIT Press. Cambridge, 1960.

MACEDO, Silvio Soares. **Quadro do Paisagismo no Brasil**. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado, 2002.

\_\_\_\_\_. & SAKATA, Francine Gramacho. **Parques Urbanos no Braisl**. São Paulo: EDUSP, IMESP, 2002.

\_\_\_\_\_. (org). **Paisagem e Ambiente-Ensaio**. São Paulo: FAUUSP. EDUSP, n 1-13

\_\_\_\_\_.; ROBBA, Fábio. **Praças Brasileiras**. São Paulo: EDUSP, Imprensa Oficial do Estado, 2002.

\_\_\_\_\_ *et al.* **Sistema de Espaços Livres e a Constituição da Esfera Pública Contemporânea**: estudos de caso em metrópoles-cidades e novas territorialidades urbanas brasileiras. QUAPÀ, 2004.

MAGALHÃES, Sérgio Ferraz. **Ruptura e Contigüidade. A Cidade na Incerteza**. 2005. Tese (Doutorado em Urbanismo) apresentada ao PROURB/UFRJ - Programa de Pós Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro.

MAGNOLI, Miranda M. **Espaços livres e urbanização**: uma introdução aos aspectos da paisagem metropolitana. Tese (Livre-docência) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1982.

MARCUS, Clare Cooper & FRANCIS, Carolyn. *People Places. Design Guidelines for Urban Open Spaces*. John Wiley & Sons, Inc., 1998.

MENNEH, Marcia Halluli. **O Sistema de Espaços Livres Públicos da Cidade de São Paulo**. 2002. Tese (Doutoramento em arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP.

MERRYFIELD, Andy.; LEFEBVRE, Henri. A socialist in space. In: CRANG, Mike; THIRIFT, Nigel. **Thinking Space**. London, New York: Routledge, 2000.

MEYER, Regina Maria Proserpi. O Urbanismo: entre a cidade e o território. In: **Revista da Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência**, São Paulo, Jan./Mar. 2006, vol.58, no.1, p.38-41. ISSN 0009-6725.

MONTE-MÓR, Roberto Luís de Melo. **O que é o urbano no mundo contemporâneo?** UFMG/Cedeplar, 2006.

MONTESSORO, Cláudia Cristina Lopes. **Centralidade Urbana e Comércio Informal: Os Novos Espaços de Consumo No Centro de Anápolis-GO**. 2006. Tese (Doutorado) elaborada junto ao Programa de Pós-Graduação em Geografia. Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade Estadual Paulista - UNESP. Campus de Presidente Prudente. Presidente Prudente, SP.

NESBITT, Kate (org). **Uma Nova Agenda para a Arquitetura**. Antologia Teórica 1965-1995. São Paulo: Cosac Naify, 2006.

NORA, Pierre, **Les Lieux de mémoire** (3 tomos). Paris, Edition Gallimard, 1984–1992.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. Reestruturação econômica, planos de desenvolvimento e mudanças territoriais no Estado do Rio de Janeiro. In: **Revista de Economia Fluminense**. Fundação CIDE. Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro. SEPLAG - Secretaria de Estado de Planejamento. Ano III, Nº 6, Julho 2007.

\_\_\_\_\_. Uma Nova Urbanização No Espaço Regional: A Lógica Não Metropolitana Da Cidade-Região No Estado Do Rio De Janeiro. In: **Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales**. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98 Vol. IX, núm. 194 (109), 1 de agosto de 2005.

PANNERAI, Philippe; DEPAULE, Jean Charles; DEMORGON, Marcelle; VEYRENCHÉ, Michel. **Elements d'analyse Urbaine**. Archives d'Architecture Moderne. Bruxelles, 1980.

PARK, R. BURGESS, E.e McKENZIE, R. **The City**. University of Chicago Press, 1925.

POPE, Albert. **Ladders**. New York: Princeton Architectural Press, 1996.

PORTAS, Nuno (coord.),– **Políticas Urbanas**. Tendências, estratégias e oportunidades. Lisboa, CEFA/FCG, 2003.

REGO, Helena de Almeida. **Urbanismo e infra-estrutura, construindo a cidade do Rio de Janeiro: a formação do município ao Projeto Rio Cidade**. 2004. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROURB / FAU /UFRJ, Rio de Janeiro.

RELPH, E. **Place and Placelessness**. Pion, London, 1976.

REIS, Nestor Goulart. **Notas sobre a urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano**. São Paulo: Editora FUPAM, 2006.

RIBEIRO, Paula. Saara, tradicional espaço de comércio no Centro do Rio de Janeiro. In: Um Balcão na Capital. In: **Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro**. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2003.

RIGOTTI, Giorgio. *Urbanismo. La Técnica*. Barcelona: Editorial Labor, 1955.

RODRIGUE, J-P; COMTOIS, C.; SLACK B. **The Geography of Transport Systems**. London & New York: Routledge, 2006.

ROGERS, Richard. **Cities for a Small Planet**. Faber&Faber Ltda., Londres, 1997.

\_\_\_\_\_. **The fragmented city and the role of the architect**. The Fifth Megacities Lecture: The Hague, 2001.

ROSSI, Aldo. **A Arquitetura da Cidade**. São Paulo: Ed. Martins Fontes. 1995.

SALGUEIRO, Teresa Barata. **Do comércio à distribuição**. Roteiro de uma mudança. (Em colaboração com Herculano Pinto Cachinho e José AfonsoTeixeira). Oeiras: Celta Editora. 1996.

\_\_\_\_\_. **Paisagem e Geografia**. Finisterra, XXXVI, 72, p. 37-53, 2001.

\_\_\_\_\_. **Temas de Comércio e de Consumo**. [local?] Finisterra, XXXVII, 74, p. 163-166, 2002.

SALVADOR PALOMO, Pedro J. *La Planificación Verde en Las Ciudades*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, S.A., 2003.

SALES, Vanda de Claudino. **Geografia, Sistemas e Análise Ambiental: Abordagem Crítica**. São Paulo: GEOUSP - Espaço e Tempo, Nº 16, pp. 125 - 141, 2004.

SANTOS, Milton (1971). **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_. **O espaço dividido**. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos. São Paulo: Edusp. 2004.[edição original, 1970]

\_\_\_\_\_. **Espaço e Sociedade**. São Paulo: HUCITEC, 1987.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Hucitec, 1996.

SEGAWA, Hugo. **Ao amor do público: Jardins no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 1996

\_\_\_\_\_. Resenha do livro: **Morte e vida de grandes cidades**. Jane Jacobs, Martins Fontes, 2000. Nº 020 / dezembro 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha020.asp>. Acessado em 16/02/2008.

SERPA, Ângelo. **Espaço Público e Acessibilidade: Notas Para Uma Abordagem Geográfica**. São Paulo: GEOUSP - Espaço e Tempo, Nº 15, pp. 21 - 37, 2004.

SASSEN, Saskia. **Cities in a World Economy**. Thousand Oaks, Pine Forge Press, 1994.

- SASSEN, Saskia. **Territory, Authority, Rights: From Medieval to Global Assemblages**. Princeton Architecture Press, New Jersey, 2006.
- SEGRE, Roberto. Santo Domingo e Rio de Janeiro: o resgate da cidade latino-americana. Texto publicado originalmente na revista **ProjetoDesign**, Edição 277, Março 2003.
- SILLOS, Jacques. **Túneis Urbanos: Conexões e Rupturas na Estrutura da Cidade**. 2006. Tese (Doutorado), PROURB/FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ.
- SILVA, Luiz Roberto Arueira da. **Praia de Botafogo**. Um Novo Centro de Negócios? Instituto Pereira Passos. Armazém de Dados. Diretoria de Informações Geográficas. Rio de Janeiro, 2001.
- SILVA, Rachel Coutinho Marques da. Ordem e Irregularidade no espaço urbano: uma perspectiva regulatória e urbanística. *In*: MACHADO, Denise B. Pinheiro. **Sobre o Urbanismo**. Rio de Janeiro: Editora Viana & Mosley, 2007.
- SISSON, Rachel. Marcos Históricos e Configurações Espaciais. Um estudo de caso: os centros do Rio de Janeiro. **R J, Arquitetura Revista** 4. Rio de Janeiro: FAU/UFRJ, 1986.
- SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Presente y Futuros. La arquitectura em las ciudades**. Catálogo da Exposição realizada no XIX Congresso da UIA. Barcelona, 1996.
- SPIRN, Anne Whiston. **The Language of Landscape**. New Haven: Yale University Press, 1998.
- TÂNGARI, Vera. Paisagem uma zona norte do Rio: O caso do Méier *In*: **Paisagem e Ambiente**, nº8. São Paulo: FAU/USP, 1996.
- \_\_\_\_\_. **Um Outro Lado do Rio**. 1999. Tese de doutoramento. São Paulo, FAU/USP.
- \_\_\_\_\_(org). Título do Projeto de Pesquisa: **Sistemas de espaços livres urbanos - análises críticas dos conteúdos da legislação urbanística e edilícia e dos planos diretores à luz das perspectivas sociais, culturais e ambientais**. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROARQ/FAU/UFRJ. 2007.
- TANGIRES, Helen. **Public Markets and Civic Culture in Nineteenth-Century America** Baltimore, Md.: Johns Hopkins University Press, 2003.
- VARGAS, Heliana Comim. **Comércio: Localização estratégica ou estratégia da localização?** Tese de doutoramento. 1992. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo - FAU/USP.
- VAZ, Lilian Fessler e Cardoso, Elizabeth Dezouart. Obras de melhoramentos no Rio de Janeiro: um debate antigo e um privilégio concorrido. *In*: BRENNA, Giovanna Rosso del (org). **O Rio de Janeiro de Pereira Passos – uma cidade em questão II**. Rio de Janeiro: PUC-RJ/ Shell, 1985.
- \_\_\_\_\_. **Uma história da habitação coletiva na cidade do Rio de Janeiro – estudo da modernidade através da moradia**. Tese (doutorado em urbanismo). 1994. São Paulo
- VENTURI, Robert. **Complexidade e Contradição em Arquitetura**. 1ª ed. Martins Fontes, São Paulo. 1966.
- VIEIRA, Mariana Dias. **A Poética do Largo**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro - PROURB/FAU/UFRJ, Rio de Janeiro.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-Urbano no Brasil**. São Paulo, FAPESP 1998.

WHEELER, Stephen M. e BEATLEY, Timothy. **The Sustainable Urban Development Reader**. Ed. Routledge, NY, 2004.

WHYTE, W. H. **The Social Life of Small Urban Open Spaces**. Washinton D.C: **The Conservation Foundation**, 1980.

ZEISEL, John. **Inquiry by Design**. Cambridge University Press. Cambridge, 1984.

ZUCKER, Paul. **Town and Square: From the Agora to the Village Green**. Cambridge, Massachusetts and London: The MIT Press, 1959.

ZYLBERBERG, Sonia. Zona Norte e Subúrbios. *In: Um Balcão na Capital. Memórias do Comércio na Cidade do Rio de Janeiro*. Edição de textos: Luís Carlos Cabral. Rio de Janeiro: Editora SENAC, 2003.

## **INSTITUIÇÕES CONSULTADAS**

CIDE. **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro**. Governo do Estado/SEPDET, 1998.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO - MTE. **Relação Anual de Informações Sociais – RAIS**, 1995, DES / CGETIP. Brasília: Datamec, 1998.

MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO - MTE. **Relação Anual de Informações Sociais – RAIS**, 1996, 1997, 1998 e 1999 DES / CGETIP. Brasília: Datamec, 2000.

RIO DE JANEIRO (Estado) - **Secretaria Estadual da Fazenda**. Gabinete da Arrecadação, 2007.

RIO DE JANEIRO (Município) - **Plano Diretor do Município**.

RIO DE JANEIRO (Município) - **Secretaria Municipal da Fazenda**, 2007.

RIO DE JANEIRO (Município) – **Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP**, 2007.

RIO DE JANEIRO (Município) - **ASSOCIAÇÕES COMERCIAIS (Madureira, Tijuca e Copacabana)**, 2007.

# **ANEXOS**

# CAPITULO I

Anexo 1.a		
TIPOS DE CENTROS COMERCIAIS DESENVOLVIDOS NA DÉCADA DE 80		
S. Rogers (1984)	B. Mérenne-Schoumaker (1983)	J. Dawson (1983)
<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Shopping centers regionais</li> <li>2. Shopping centers de comunidades</li> <li>3. Shopping centres de bairros</li> <li>4. Shoppings temáticos</li> <li>5. Centros multi-uso</li> <li>6. Shoppings <i>outlet</i> ou <i>off-price</i></li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centros comerciais de interesse local, de vizinhança, de proximidade</li> <li>2. Grandes centros comerciais regionais periféricos ou em novas cidades</li> <li>3. Centros comerciais ligados a operações de renovação urbana ou de reforço de centro de cidade</li> <li>4. Centros comerciais de hipermercado</li> <li>5. Centros comerciais ligados ao desenvolvimento de diversas atividades</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Shopping centres de propostas variadas:               <ul style="list-style-type: none"> <li>✓ Bairro</li> <li>✓ Comunidade</li> <li>✓ Regional</li> <li>✓ Strip</li> <li>✓ Super regional</li> </ul> </li> <li>2. Shoppings revitalizados.</li> <li>3. Centros multi-uso</li> <li>4. Centros subordinados</li> <li>5. Centros temáticos</li> <li>6. Centros especializados</li> </ol>

**FONTE:** J. A. Dawson (1983, *apud* CACHINHO, 2000). Shopping centre development, p. 26. D. S. Rogers (1984). «Trends in retailing and consumer behaviour», in Davies e Rogers eds., p. 16. B. Mérenne-Schoumaker (1983). «Livres-service et centres commerciaux en Europe. Evolution récente», *Bulletin de la Société Géographique de Liège*, N.º 19, p. 73. (livre tradução da autora).

Anexo 1.b	
TIPOLOGIAS RECENTES DOS CENTROS COMERCIAIS	
<p><b>Conselho Internacional de Shopping Center. ICSC, 1996</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centro de vizinhança</li> <li>2. Centro de comunidade</li> <li>3. Centro regional</li> <li>4. Centro super-regional</li> <li>5. Centros temáticos</li> <li>6. Centros especializados</li> <li>7. <i>Outlet</i> center</li> <li>8. <i>Power</i> center</li> </ol> <p><b>Associação espanhola de centros comerciais - 1999 –</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centros comerciais regionais</li> <li>2. Centros comerciais grandes</li> <li>3. Centros comerciais pequenos</li> <li>4. Galerias comerciais urbanas</li> <li>5. Fundamentados em um hipermercado</li> <li>6. Parques de atividades comerciais</li> <li>7. Centros temáticos</li> <li>8. Mercados</li> </ol> <p><b>Associação portuguesa de centros comerciais. APCC, 1998</b></p>	<p><b>Tipologia dos centros comerciais europeus Johnatan Reynolds, 1993</b></p> <p><b>1. Shopping center regional</b> (+30 000 m<sup>2</sup>) (centros comerciais regionais, grandes centros periféricos, shopping-centers regionais; duas ou mais âncoras)</p> <p><b>Localização :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- área central tradicional</li> <li>- variantes: - área central adjacente tradicional</li> <li>- área de crescimento suburbano</li> </ul> <p><b>Composição:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Dominados por hipermercado</li> <li>variantes: - lojas de departamento &amp; variety-store dominated; - food, non-food and leisure anchors</li> </ul> <p><b>2. Centros Intermediários</b> (10 000 – 30 000 m<sup>2</sup>) (que integram pelo menos uma âncora)</p> <p><b>Localização:</b></p> <p>comunidade suburbana</p> <p><b>Composição:</b></p> <p>Dominados por hipermercado</p> <p>variantes: - ancorados em especialidade não comestível.</p>

<p><b>A. Atendendo à dimensão</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centro comercial local</li> <li>2. Centro comercial de bairro</li> <li>3. Centro comercial sub-regional</li> <li>4. Centro comercial regional</li> <li>5. Centro comercial supra-regional</li> </ol> <p><b>B. Atendendo à loja-âncora dominante</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centro comercial baseado em hipermercado</li> <li>2. Centro comercial baseado em supermercado</li> </ol> <p><b>C. Atendendo à inserção na área urbana</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Centros comerciais de centro de cidade e/ou áreas de tecido comercial denso</li> <li>2. Centros comerciais em áreas urbanas com fraca densidade comercial</li> </ol>	<p><b>3. Retail parks</b> (5 000 – 20 000 m<sup>2</sup>) <i>(Centros de roupas, parques comerciais, e outros)</i></p> <p><b>Localização:</b> - comunidade suburbana não central</p> <p><b>4. Centros Especializados</b> (+1 000 m<sup>2</sup>) <i>(arcadas, galerias comerciais)</i></p> <p><b>Localização:</b> - área central tradicional</p> <p><b>Notas:</b> <i>a) os valores da dimensão são meramente indicativos; b) os centros comerciais orientados para a oferta local ou de bairro não foram contemplados</i></p>
--	---

**FONTE:** CACHINHO, 2000. *Centros Comerciais em Portugal. Conceito, Tipologias e Dinâmicas de Evolução*. Relatório 104. Observatório do Comércio.



# CAPÍTULO III

## Anexo 3.a

RA	NOME RA	TOTAL EM 2002	TOTAL EM 2003	TOTAL EM 2004
I	PORTUARIA	R\$ 23.638.623,31	R\$ 24.802.491,58	R\$ 29.167.765,45
II	CENTRO	R\$ 368.884.564,21	R\$ 398.915.058,50	R\$ 453.594.636,07
III	RIO COMPRIDO	R\$ 40.137.647,66	R\$ 39.309.997,35	R\$ 34.026.622,82
IV	BOTAFOGO	R\$ 152.326.983,25	R\$ 166.266.691,47	R\$ 200.702.613,95
V	COPACABANA	R\$ 37.067.944,92	R\$ 41.381.652,72	R\$ 44.107.833,29
VI	LAGOA	R\$ 79.390.895,60	R\$ 82.694.533,95	R\$ 92.825.094,23
VII	SAO CRISTOVAO	R\$ 26.988.654,98	R\$ 30.866.825,84	R\$ 33.856.230,94
VIII	TIJUCA	R\$ 24.668.248,68	R\$ 26.052.626,51	R\$ 26.064.569,23
IX	VILA ISABEL	R\$ 33.163.045,66	R\$ 37.857.625,97	R\$ 40.916.179,63
X	RAMOS	R\$ 23.202.391,02	R\$ 21.599.156,01	R\$ 23.278.114,56
XI	PENHA	R\$ 12.492.527,81	R\$ 13.101.345,29	R\$ 15.205.727,35
XII	INHAUMA	R\$ 8.422.359,56	R\$ 10.034.832,33	R\$ 11.056.613,62
XIII	MEIER	R\$ 30.760.070,26	R\$ 29.214.697,22	R\$ 33.218.267,83
XIV	IRAJA	R\$ 7.302.990,42	R\$ 7.352.493,91	R\$ 8.919.381,45
XV	MADUREIRA	R\$ 11.929.404,02	R\$ 12.424.745,65	R\$ 13.664.596,44
XVI	JACAREPAGUA	R\$ 29.396.227,19	R\$ 32.646.784,76	R\$ 33.910.300,26
XVII	BANGU	R\$ 4.699.872,12	R\$ 4.868.284,84	R\$ 5.790.052,69
XVIII	CAMPO GRANDE	R\$ 10.517.666,95	R\$ 11.789.804,77	R\$ 12.018.983,46
XIX	SANTA CRUZ	R\$ 3.102.896,82	R\$ 3.955.443,52	R\$ 5.115.593,27
XX	ILHA DO GOVERNADOR	R\$ 27.538.248,93	R\$ 16.838.077,37	R\$ 26.265.568,09
XXI	PAQUETA	R\$ 12.911,86	R\$ 9.284,82	R\$ 5.548,79
XXII	ANCHIETA	R\$ 1.334.351,53	R\$ 1.752.705,97	R\$ 1.693.912,26
XXIII	SANTA TERESA	R\$ 1.303.456,00	R\$ 1.377.899,04	R\$ 1.297.892,35
XXIV	BARRA DA TIJUCA	R\$ 91.411.653,17	R\$ 89.899.980,86	R\$ 112.094.895,09
XXV	PAVUNA	R\$ 6.111.266,30	R\$ 6.621.371,49	R\$ 7.904.549,73
XXVI	GUARATIBA	R\$ 311.926,15	R\$ 368.119,33	R\$ 473.208,39
XXVII	ROCINHA	R\$ 62.347,61	R\$ 52.011,60	R\$ 57.626,32
XXVIII	JACAREZINHO	R\$ 1.006.325,02	R\$ 1.038.656,81	R\$ 1.087.407,02
XXIX	COMPLEXO DO ALEMAO	R\$ 200.814,71	R\$ 241.412,02	R\$ 187.794,73
XXX	MARE	R\$ 6.679.268,12	R\$ 8.124.058,49	R\$ 7.749.424,61
XXXI	VIGARIO GERAL	R\$ 5.366.983,61	R\$ 4.667.457,36	R\$ 4.831.639,83
XXXII	REALENGO	R\$ 3.204.309,76	R\$ 3.061.735,16	R\$ 3.128.309,76
XXXIII	CIDADE DE DEUS	R\$ 197.122,15	R\$ 225.088,29	R\$ 197.717,57
	Total	R\$ 1.072.833.999,36	R\$ 1.129.412.950,80	R\$ 1.284.414.671,08

Arrecadação de ISS por Região Administrativa de 2002-2004.. Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda.

TOTAL EM 2005	TOTAL EM 2006	TOTAL EM 2007 (até parte de setembro)
R\$ 29.636.687,89	R\$ 37.961.196,88	R\$ 28.283.730,54
R\$ 524.970.702,01	R\$ 594.573.135,28	R\$ 418.945.879,21
R\$ 35.561.850,41	R\$ 37.814.597,24	R\$ 38.126.861,90
R\$ 229.326.560,92	R\$ 252.970.737,36	R\$ 189.612.193,33
R\$ 52.386.418,13	R\$ 61.245.061,83	R\$ 44.818.760,27
R\$ 102.840.667,41	R\$ 113.509.816,88	R\$ 90.797.624,87
R\$ 40.104.202,85	R\$ 46.633.004,59	R\$ 34.591.025,51
R\$ 30.509.828,25	R\$ 33.746.032,87	R\$ 23.509.202,77
R\$ 50.687.538,87	R\$ 60.530.903,11	R\$ 45.587.918,82
R\$ 28.357.596,35	R\$ 32.050.711,10	R\$ 22.786.089,21
R\$ 15.604.310,28	R\$ 14.636.053,21	R\$ 10.616.487,71
R\$ 11.467.616,03	R\$ 12.366.529,18	R\$ 8.501.809,89
R\$ 39.009.626,23	R\$ 44.948.580,81	R\$ 33.822.412,23
R\$ 10.206.739,52	R\$ 11.877.743,77	R\$ 8.533.814,08
R\$ 15.293.182,55	R\$ 15.914.614,37	R\$ 11.217.145,49
R\$ 38.854.257,18	R\$ 44.343.566,13	R\$ 30.566.668,71
R\$ 5.825.575,87	R\$ 6.952.179,21	R\$ 4.685.113,99
R\$ 12.981.443,46	R\$ 14.638.068,14	R\$ 11.180.434,27
R\$ 5.850.506,75	R\$ 6.414.908,00	R\$ 4.316.575,64
R\$ 25.299.030,60	R\$ 24.760.237,52	R\$ 17.057.148,72
R\$ 7.441,72	R\$ 15.807,40	R\$ 8.927,84
R\$ 1.811.171,84	R\$ 2.182.933,05	R\$ 1.535.777,66
R\$ 1.880.523,55	R\$ 2.110.936,00	R\$ 1.386.369,38
R\$ 140.232.464,89	R\$ 166.538.147,12	R\$ 133.491.610,37
R\$ 11.084.887,64	R\$ 11.025.453,09	R\$ 7.154.451,06
R\$ 1.127.379,27	R\$ 1.914.523,97	R\$ 1.616.131,05
R\$ 64.150,56	R\$ 51.470,37	R\$ 26.404,45
R\$ 1.258.403,17	R\$ 1.349.011,96	R\$ 1.098.618,74
R\$ 229.117,12	R\$ 356.393,38	R\$ 265.621,32
R\$ 8.901.079,34	R\$ 10.471.794,93	R\$ 8.106.911,42
R\$ 5.976.827,12	R\$ 5.837.866,75	R\$ 3.664.838,25
R\$ 3.756.856,54	R\$ 3.848.228,90	R\$ 2.435.327,68
R\$ 241.948,81	R\$ 222.963,49	R\$ 201.283,85
R\$ 1.481.346.593,13	R\$ 1.673.813.207,89	R\$ 1.238.549.170,23

Arrecadação de ISS por Região Administrativa de 2005-2007 até parte de Setembro. Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda.

NOME RA	TOTAL EM 2007 (até parte de setembro)
CENTRO	R\$ 418.945.879,21
BOTAFOGO	R\$ 389.612.193,33
BARRA DA TIJUCA	R\$ 133.491.610,37
LAGOA	R\$ 90.797.624,87
VILA ISABEL	R\$ 45.587.918,82
COPACABANA	R\$ 44.818.760,27
RIO COMPRIDO	R\$ 38.126.861,90
SAO CRISTOVAO	R\$ 34.591.025,51
MEIER	R\$ 33.822.412,23
JACAREPAGUA	R\$ 30.566.668,71
PORTUARIA	R\$ 28.283.730,54
TIJUCA	R\$ 23.509.202,77
RAMOS	R\$ 22.786.089,21
ILHA DO GOVERNADOR	R\$ 17.057.148,72
MADUREIRA	R\$ 11.217.145,49
CAMPO GRANDE	R\$ 11.180.434,27
PENHA	R\$ 10.616.487,71
IRAJA	R\$ 8.533.814,08
INHAUMA	R\$ 8.501.809,89
MARE	R\$ 8.106.911,42
PAVUNA	R\$ 7.154.451,06
BANGU	R\$ 4.685.113,99
SANTA CRUZ	R\$ 4.316.575,64
VIGARIO GERAL	R\$ 3.664.838,25
REALENGO	R\$ 2.435.327,68
GUARATIBA	R\$ 1.616.131,05
ANCHIETA	R\$ 1.535.777,66
SANTA TERESA	R\$ 1.386.369,38
JACAREZINHO	R\$ 1.098.618,74
COMPLEXO DO ALEMAO	R\$ 265.621,32
CIDADE DE DEUS	R\$ 201.283,85
ROCINHA	R\$ 26.404,45
PAQUETA	R\$ 8.927,84

Arrecadação de ISS por Região Administrativa de 2002-2007 até parte de Setembro. Fonte: Secretaria Municipal da Fazenda.

## Anexo 3.b

SECRETARIA DE FAZENDA  
SUBSECRETARIA DA RECEITA  
SUPERINTENDÊNCIA DE ARRECADAÇÃO

		2004 ARRECADAÇÃO DE ICMS PRINCIPAL						
IRF	DESCRIÇÃO	jan/04	fev/04	mar/04	abr/04	mai/04	jun/04	
6402	Norte	8.383.742,00	4.353.887,87	4.492.495,10	5.383.575,05	5.260.024,54	5.376.336,46	
6403	Bonsucesso	8.836.140,53	7.283.476,57	7.338.837,70	8.007.887,85	8.079.613,56	8.307.519,28	
6404	Méier	3.838.666,96	3.001.185,35	3.466.107,90	3.264.856,11	3.413.183,12	3.822.427,30	
6405	Madureira	1.208.424,06	942.864,10	924.872,28	946.484,18	1.010.235,45	970.938,16	
6409	Iraja	20.650.343,06	10.992.099,30	13.552.527,68	12.376.639,03	12.530.459,78	14.148.235,35	
6410	Centro	26.851.327,68	10.857.555,30	11.610.745,77	10.200.067,94	12.438.798,78	11.654.899,07	
6412	Sul I	8.909.157,68	5.902.528,89	6.545.544,83	5.768.185,17	6.207.784,60	6.885.527,83	
6414	Sul II	6.929.242,61	3.511.972,41	3.460.212,31	3.391.203,29	3.168.261,05	3.593.079,62	
6415	Barra da Tijuca	11.641.887,96	8.050.187,43	9.101.409,78	9.742.229,58	9.717.868,11	7.455.243,29	
6417	Oeste	4.431.362,33	3.154.357,41	3.595.607,19	3.995.131,47	4.138.996,89	4.119.490,65	
TOTAL		101.680.294,87	58.050.114,63	64.088.360,54	63.076.259,67	65.965.225,88	66.333.697,01	
		jul/04	ago/04	set/04	out/04	nov/04	dez/04	
6402	Norte	6.135.653,92	5.917.776,53	5.586.694,66	6.307.466,25	6.672.653,70	6.746.727,39	
6403	Bonsucesso	8.296.915,38	9.563.226,86	7.944.986,08	8.034.549,74	8.600.979,66	9.277.980,72	
6404	Méier	3.456.251,51	3.492.481,56	3.782.162,96	3.305.768,84	3.479.857,64	3.513.696,57	
6405	Madureira	1.019.276,65	988.176,58	986.584,08	944.780,10	1.069.860,41	1.044.744,09	
6409	Iraja	12.538.527,17	17.674.173,15	12.310.052,05	13.970.312,40	14.267.477,83	14.615.608,44	
6410	Centro	12.898.814,80	10.715.946,54	11.968.731,53	10.079.740,14	13.249.670,96	9.448.276,43	
6412	Sul I	6.271.173,97	6.342.893,37	6.843.718,09	5.645.240,61	6.135.615,59	6.409.467,00	
6414	Sul II	3.406.284,45	3.174.303,50	5.321.688,96	4.295.464,33	3.570.523,35	5.272.801,90	
6415	Barra da Tijuca	11.425.819,35	11.824.914,27	9.875.113,89	11.355.884,77	15.801.639,90	11.021.391,80	
6417	Oeste	3.272.885,48	4.785.585,54	4.183.759,54	3.658.139,51	4.536.034,30	4.322.634,70	
TOTAL		68.721.602,68	74.479.477,90	68.803.491,84	67.597.346,69	77.384.313,34	71.673.329,04	

Arrecadação de ICMS principal Ano:2004.  
Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda.

		2005						
IRF	DESCRIÇÃO	jan/05	fev/05	mar/05	abr/05	mai/05	jun/05	
6402	Norte	5.056.214,58	4.615.935,63	5.079.678,12	5.589.673,19	5.171.699,10	6.009.339,78	
6403	Bonsucesso	9.608.936,76	8.176.157,35	7.893.682,34	8.969.836,05	8.119.980,68	9.873.175,78	
6404	Méier	4.113.259,87	3.689.548,21	3.344.267,36	3.611.911,28	3.764.344,60	3.882.300,00	
6405	Madureira	1.140.132,01	946.499,22	960.590,72	969.250,15	983.238,41	1.044.774,00	
6409	Iraja	11.161.535,36	11.642.377,31	11.899.704,47	11.844.156,41	11.270.085,07	10.941.974,84	
6410	Centro	13.213.647,74	9.494.698,08	11.263.826,93	10.949.830,97	10.909.277,70	10.192.961,84	
6412	Sul I	7.224.852,35	6.871.403,49	5.470.058,09	6.801.359,14	6.866.243,51	5.730.174,24	
6414	Sul II	5.551.322,51	3.505.369,10	3.524.858,35	4.055.592,28	3.833.917,67	3.700.637,17	
6415	Barra da Tijuca	8.513.368,71	8.021.924,91	8.916.301,26	10.729.613,96	9.561.298,34	9.257.907,05	
6417	Oeste	4.512.083,44	3.418.481,59	4.884.422,78	5.444.162,87	3.807.702,59	4.163.215,40	
TOTAL		70.095.353,33	60.382.394,89	63.237.390,42	68.965.386,30	64.287.787,67	64.796.460,10	
		jul/05	ago/05	set/05	out/05	nov/05	dez/05	
6402	Norte	4.628.953,48	4.652.647,61	4.102.060,83	4.761.406,17	6.087.223,52	5.874.385,39	
6403	Bonsucesso	8.878.621,72	8.374.754,91	9.351.303,85	8.980.571,20	10.066.965,14	12.274.703,05	
6404	Méier	4.167.389,92	3.481.530,18	3.945.685,09	3.534.696,12	3.917.508,82	3.909.613,87	
6405	Madureira	1.015.892,30	1.098.159,15	1.093.413,15	1.067.385,34	1.215.188,30	1.319.538,78	
6409	Iraja	10.797.175,72	12.822.328,42	10.860.989,48	10.573.253,21	13.721.655,65	11.977.729,38	
6410	Centro	9.463.239,33	10.159.807,39	10.440.217,77	10.971.969,95	14.819.838,30	14.224.436,71	
6412	Sul I	5.651.441,70	6.030.572,43	5.931.425,79	5.714.152,72	6.557.262,40	7.013.652,71	
6414	Sul II	3.921.669,56	4.198.892,05	4.224.010,59	3.783.681,76	4.422.540,96	4.248.715,74	
6415	Barra da Tijuca	11.541.489,05	11.702.364,49	11.897.115,01	9.549.535,19	9.193.190,39	10.354.532,75	
6417	Oeste	4.930.439,72	4.433.569,40	4.617.730,74	4.964.544,46	4.622.585,54	4.324.667,97	
TOTAL		64.996.312,50	66.954.626,03	66.463.952,30	63.901.196,12	74.623.959,02	75.521.976,35	

Arrecadação de ICMS principal Ano:2005.  
Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda

		2006					
IRF	DESCRIÇÃO	jan/06	fev/06	mar/06	abr/06	mai/06	jun/06
6402	Norte	5.520.869,87	3.549.675,64	4.840.346,92	4.749.471,54	4.918.032,07	5.576.096,42
6403	Bonsucesso	10.908.874,95	8.975.626,04	8.330.905,08	7.958.819,54	8.938.948,66	8.839.551,56
6404	Méier	5.317.279,74	3.230.626,07	3.152.309,56	3.661.251,40	3.144.036,05	3.380.643,20
6405	Madureira	1.262.380,98	1.086.169,57	995.682,81	1.056.188,60	1.004.632,60	1.025.635,75
6409	Iraja	14.416.919,73	11.650.707,77	10.616.652,56	11.460.149,18	10.439.943,18	12.018.948,25
6410	Centro	13.424.122,99	9.756.460,01	10.460.902,81	10.147.802,68	10.886.329,90	11.238.913,09
6412	Sul I	7.873.170,28	8.533.033,39	7.687.883,80	8.065.061,83	8.043.935,41	8.986.494,87
6414	Sul II	5.345.087,04	4.498.642,54	4.377.354,64	4.155.544,48	4.169.600,10	4.004.073,52
6415	Barra daTijuca	12.281.153,02	9.822.451,73	10.780.583,12	11.649.173,51	10.238.189,61	10.574.179,82
6417	Oeste	4.598.729,46	3.565.365,11	3.527.038,80	3.623.401,52	3.835.417,15	4.470.910,65
	<b>TOTAL</b>	<b>80.948.588,06</b>	<b>64.668.757,87</b>	<b>64.769.660,10</b>	<b>66.526.864,28</b>	<b>65.619.064,73</b>	<b>70.115.447,13</b>
		jul/06	ago/06	set/06	out/06	nov/06	dez/06
6402	Norte	6.355.741,09	6.923.651,98	6.097.354,94	7.471.243,39	6.479.807,04	7.191.818,81
6403	Bonsucesso	8.244.249,65	9.048.628,59	9.093.236,62	9.336.108,56	9.514.253,44	10.455.617,16
6404	Méier	3.155.670,90	4.092.770,87	3.946.232,77	3.962.786,04	4.345.237,02	5.254.267,34
6405	Madureira	1.119.741,15	1.118.398,10	1.060.056,18	1.324.400,82	1.258.453,23	1.549.080,68
6409	Iraja	14.170.897,00	12.329.130,10	14.429.738,37	13.021.198,42	14.572.011,23	18.649.355,69
6410	Centro	12.740.421,72	13.319.931,98	14.145.825,63	13.070.397,43	11.053.324,19	15.118.803,04
6412	Sul I	6.873.855,65	10.204.988,30	8.290.958,79	7.266.865,64	9.129.063,80	10.097.891,17
6414	Sul II	3.669.577,84	4.051.737,83	4.087.374,67	4.136.032,92	3.982.046,97	4.721.733,39
6415	Barra daTijuca	9.518.996,16	11.071.249,85	11.983.116,96	11.501.605,01	11.492.956,55	13.339.190,33
6417	Oeste	4.160.643,09	4.304.985,94	3.806.149,37	3.888.858,53	4.828.176,15	4.307.243,23
	<b>TOTAL</b>	<b>70.009.794,25</b>	<b>76.465.473,54</b>	<b>76.940.044,30</b>	<b>74.979.496,76</b>	<b>76.655.329,62</b>	<b>90.685.000,84</b>

Arrecadação de ICMS principal Ano:2006.  
Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda

		2007							
IRF	DESCRIÇÃO	jan/07	fev/07	mar/07	abr/07	mai/07	jun/07	jul/07	ago/07
6402	Norte	6.867.446,16	7.256.042,52	6.713.590,49	6.191.793,54	5.493.016,18	7.351.660,25	6.039.259,35	3.969.841,32
6403	Bonsucesso	9.198.963,45	7.738.693,23	8.767.741,02	9.055.809,42	8.864.302,95	9.870.103,98	10.790.640,40	8.376.694,09
6404	Méier	5.248.148,44	3.908.183,67	3.740.040,91	4.198.505,37	4.932.704,42	4.073.523,78	4.819.515,97	3.134.334,77
6405	Madureira	1.398.173,74	1.250.706,20	1.199.698,14	1.196.349,84	1.194.230,13	1.272.009,55	1.343.672,21	670.872,81
6409	Iraja	13.487.278,54	13.385.639,02	12.676.181,17	12.818.095,10	15.133.487,45	14.190.949,45	14.873.826,46	12.278.703,07
6410	Centro	16.149.626,93	10.488.861,13	12.130.121,19	15.285.773,53	12.086.346,14	11.576.754,59	18.228.956,29	13.154.934,15
6412	Sul I	11.295.033,65	9.083.825,79	8.018.351,68	8.604.239,88	7.832.051,59	9.357.736,30	10.693.532,66	8.868.233,11
6414	Sul II	5.684.840,69	4.519.058,79	4.735.460,09	5.874.693,65	5.987.158,82	6.435.772,24	5.600.980,74	4.406.212,92
6415	Barra daTijuca	12.441.365,34	10.631.984,45	13.627.619,02	10.941.293,72	11.297.913,03	12.654.125,50	13.487.752,62	11.653.330,03
6417	Oeste	3.914.909,52	3.508.262,35	3.731.949,62	4.140.960,45	3.893.514,01	4.183.346,57	4.688.913,30	3.609.716,93
	<b>TOTAL</b>	<b>85.685.786,46</b>	<b>71.771.257,15</b>	<b>75.340.753,33</b>	<b>78.307.514,50</b>	<b>76.714.724,72</b>	<b>80.965.982,21</b>	<b>90.567.050,00</b>	<b>70.122.873,20</b>

Arrecadação de ICMS principal Ano:2007.  
Fonte: Secretaria Estadual da Fazenda

# CAPÍTULO IV

## Anexo 4.a.

Armazém de Dados do IPP

Indicadores Urbanos

**Tabela 9.1.5**

**O Espaço Urbano** - Principais logradouros do Município do Rio de Janeiro, segundo a ordem de classificação quanto a área construída, número de imóveis, inscrições e arrecadação do ISS - 1998

Principais logradouros	Ítems e Ordem de Classificação (1)			
	Área construída (2)	Número de imóveis (2)	Inscrições (3)	Arrecadação (4)
A.v. Brasil	1º	19º	9º	24º
Rua Conde de Bonfim	2º	2º	5º	44º
A.v. N/S de Copacabana	3º	1º	2º	23º
A.v. das Américas	4º	8º	3º	17º
A.v. Rio Branco	6º	7º	1º	1º
A.v. Atlântica	7º	23º	110º	58º
A.v. Suburbana	8º	10º	7º	45º
Estr. dos Bandeirantes	9º	20º	37º	63º
A.v. Pres. Vargas	10º	17º	6º	4º
Rua São Francisco Xavier	11º	22º	58º	61º
Rua Barata Ribeiro	12º	3º	15º	132º
Praia de Botafogo	13º	6º	40º	8º
Rua das Laranjeiras	14º	9º	63º	83º
Rua Visc. de Pirajá	15º	4º	4º	20º
Rua Barão de Mesquita	16º	11º	27º	122º
Estr. Velha da Pavuna	18º	12º	94º	96º
Rua Voluntários da Pátria	20º	14º	13º	40º
Praia do Flamengo	23º	42º	70º	22º
Rua São Clemente	24º	28º	139º	47º
A.v. de Santa Cruz	26º	30º	41º	74º
Rua Haddock Lobo	27º	27º	42º	105º
A.v. Cesário de Melo	28º	24º	49º	91º
A.v. Automóvel Clube	31º	34º	48º	87º
Rua Riachuelo	32º	13º	52º	148º
A.v. Itaóca	34º	145º	131º	119º
Rua Lauro Muller	36º	73º	30º	13º
A.v. Brás de Pina	40º	38º	21º	149º
Rua Dias da Cruz	43º	35º	10º	113º
A.v. Ataulfo de Paiva	52º	31º	16º	51º
A.v. Ayrton Senna	58º	80º	28º	49º
Rua Vinte e Quatro de Maio	64º	64º	80º	93º
Estr. do Galeão	66º	58º	12º	27º
Estr. Intendente Magalhães	69º	63º	88º	94º
Rua Siqueira Campos	71º	26º	24º	139º
Rua Senador Dantas	75º	46º	8º	10º
Rua Marquês de São Vicente	77º	61º	54º	62º
Estr. de Jacarepaguá	78º	65º	39º	150º
Rua da Assembleia	80º	126º	17º	3º
A.v. Princesa Isabel	81º	70º	102º	39º
Rua Jardim Botânico	92º	130º	53º	80º
Rua do Catete	98º	69º	35º	115º
Rua Buenos Aires	99º	109º	36º	67º
A.v. Monsenhor Félix	107º	66º	64º	131º
Rua da Quitanda	116º	114º	22º	6º
A.v. Nilo Peçanha	117º	144º	29º	16º
Estr. do Gálibal	124º	90º	138º	99º
Rua Sete de Setembro	127º	96º	26º	35º
A.v. Almirante Barroso	130º	88º	18º	19º
Rua Cardoso de Moraes	136º	89º	33º	111º
A.v. Mal. Câmara	143º	141º	47º	29º

Fontes: Secretaria Municipal de Fazenda - SMF, Coordenação do IPTU - Cadastro Imobiliário e Coordenação do ISS - Sistema de Atividades Econômicas;

Bases Estatísticas e de Apoio à Gestão da Cidade do Rio de Janeiro.

Tabulação, Metodologia para Agregação e Cálculos: Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos - IPP, Diretoria de Informações da Cidade - DIC.

Nota: Os dados aqui utilizados referem-se ao Cadastro Imobiliário - IPTU e ao Sistema de Atividades Econômicas relativos ao mês de dezembro de 1998.

(1) Cada logradouro foi classificado por cada uma das quatro variáveis independentemente. O cruzamento dos quatro conjuntos de logradouros gerou esta tabela com os 50 primeiros. Os valores representam a ordem de classificação, decrescente, dos logradouros segundo cada uma das variáveis. Para efeito de apresentação, optou-se por apresentar os logradouros ordenados pela área construída.

(2) Referem-se ao total de imóveis residenciais e não-residenciais inscritos no Cadastro Imobiliário - IPTU.

(3) Número de inscrições refere-se ao total de inscrições, de atividade principal, ativas no cadastro do ISS da SMF.

(4) Refere-se ao total arrecadado com o ISS no logradouro em valores correntes (R\$).

**FONTE:** Armazém de dados do IPP – Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, a partir de dados fornecidos pela Secretaria Municipal da Fazenda, 1998.



## Anexo 4.b

### CONSUMO FAMILIAR DA REGIÃO ADMINISTRATIVA MADUREIRA POR CLASSE ECONÔMICA, SEGUNDO CATEGORIAS DE CONSUMO - EM US\$/ANO (US\$ 1= R\$ 3,00)

Categoria de consumo/class e econômica	A1	A2	B1	B2	C	D	E	Total
Alimentação no domicílio	5.770.335	20.942.614	42.163.918	35.972.899	51.236.207	23.248.546	978.086	180.312.605
Alimentação fora do domicílio	4.953.324	17.977.208	25.445.021	24.200.780	21.627.266	5.986.936	233.500	100.424.035
Bebidas	886.532	3.217.719	6.505.033	4.460.673	4.804.725	1.919.608	62.157	21.856.447
Manutenção do lar	27.085.575	84.400.101	130.358.346	117.834.602	123.661.759	48.066.113	1.872.526	533.279.022
Artigos de limpeza	496.120	1.931.801	2.255.990	1.536.804	2.899.330	1.091.619	29.526	10.241.190
Mobiliários e artigos do lar	1.508.680	3.814.892	7.959.786	9.872.490	7.100.415	2.479.231	46.874	32.782.368
Eletrodomésticos e equipamentos	1.215.757	5.460.283	10.738.301	8.554.977	7.550.725	3.191.191	119.851	36.831.085
Vestuário confeccionado	1.831.854	8.563.374	10.883.155	12.343.603	12.053.050	3.744.499	128.926	49.548.461
Calçados	733.449	3.264.155	4.514.370	4.392.893	4.276.976	1.444.442	34.064	18.660.349
Outras despesas com vestuário	322.946	1.278.125	882.986	1.105.754	823.955	224.954	8.514	4.647.234
Transportes urbanos	1.984.480	8.790.358	17.845.697	18.022.112	24.989.683	9.725.121	240.424	81.597.875
Gastos com veículo próprio	4.975.013	17.073.817	27.553.289	21.814.282	14.044.016	2.594.471	43.054	88.097.942
Higiene e cuidados pessoais	1.194.638	5.627.518	7.905.286	7.777.936	7.428.371	2.673.402	82.052	32.689.203
Gastos com medicamentos	1.690.986	7.562.565	6.798.087	12.194.308	9.302.791	3.584.269	181.847	41.314.853
Outras despesas com saúde	5.712.915	16.110.677	17.162.541	16.705.928	8.597.705	1.790.161	62.873	66.142.800
Livros e material escolar	490.983	1.396.975	2.653.740	1.977.599	1.606.092	532.786	23.635	8.681.810
Matrículas e mensalidades	5.010.516	13.381.347	22.823.312	12.348.919	5.613.967	589.617	1.670	59.769.348
Despesas recreação e cultura	2.483.112	8.543.566	11.938.723	11.694.149	7.801.242	1.837.520	41.861	44.340.173
Despesas com viagens	3.673.412	8.550.060	6.966.366	6.402.388	3.252.840	738.797	27.696	29.611.559
Fumo	254.224	1.381.064	1.881.665	2.790.080	3.811.953	1.646.506	67.727	11.833.219
Outras despesas <sup>2</sup>	41.880.706	85.458.710	112.829.607	111.007.366	64.713.753	14.442.315	429.828	430.762.285
Total do consumo urbano	114.155.557	324.726.929	478.065.219	443.010.542	387.196.821	131.552.104	4.716.691	1.883.423.863

TARGET. Brasil em Foco 2007

Consumo Familiar da Região Administrativa de Madureira por Classe Econômica Segundo Categorias de Consumo US\$/ANO (US\$ 1= R\$ 3,00).

Fonte: SEBRAE-RJ e Instituto Pereira Passos - IPP, baseado em Censo do IBGE 2000.