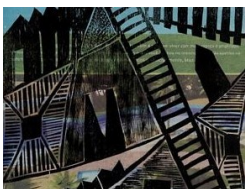


Tese de Doutorado em Urbanismo  
Orientadora:

Prof. Dr. Rachel Coutinho Marques da Silva

**SUBÚRBIO DA LEOPOLDINA:  
conflitos e transformações na lógica  
capitalista de produção do espaço urbano  
no Rio de Janeiro**

**Ana Paula Garcia de Medeiros**



PROURB  
Programa de Pós-Graduação em Urbanismo  
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo  
Universidade Federal do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro, fevereiro de 2016

**M488**

Medeiros, Ana Paula Garcia de,  
Subúrbios da Leopoldina: conflitos e transformações na  
lógica capitalista de produção do espaço urbano no Rio de  
Janeiro/ Ana Paula Garcia de Medeiros. – Rio de Janeiro:  
UFRJ/FAU, 2016.  
198f. il.; 30 cm.

Orientador: Rachel Coutinho Marques da Silva.  
Tese (Doutorado) – UFRJ/PROURB/Programa de Pós-  
Graduação em Urbanismo, 2016.  
Referências bibliográficas: p.189-198.

1. Espaço urbano. 2. Planejamento estratégico. 3.  
Gestão empresarial. I. Silva, Rachel Coutinho Marques da. II.  
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de  
Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em  
Urbanismo. III. Título.

CDD 711.4

Tese submetida ao corpo docente Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro como parte dos requisitos necessários para obtenção do grau de Doutor.

Examinada por:

Profª Dra. Rachel Coutinho Marques da Silva, Ph.D(orientadora)  
PROURB/UFRJ

Profª Dra. Andréa de Lacerda Pessoa Borde, Doutora  
PROURB/UFRJ

Prof. Dr. Cristóvão Fernandes Duarte, Doutor  
PROURB/UFRJ

Prof. Dr. Fabrício Leal de Oliveira, Doutor  
IPPUR/UFRJ

Profª Dra. Fernanda Furtado de Oliveira e Silva, Doutora  
PPGAU/UFF

Rio de Janeiro, Fevereiro de 2016



## WITH A LITTLE HELP FROM MY FRIENDS

### AGRADECIMENTOS

Os anos dedicados a esta tese foram bastante tumultuados, tanto no campo profissional quanto no pessoal, e eu não teria chegado até aqui sem muita ajuda e torcida.

Meus primeiros agradecimentos vão para minha orientadora, a Prof<sup>a</sup> Dra. Rachel Coutinho Marques da Silva, por sua paciência e confiança no meu trabalho.

Aos professores e colegas do PROURB, com quem aprendi muito ao longo da jornada. Especialmente à Dra. Rossana Tavares, que me acompanhou bem de perto na reta final, sendo um apoio reconfortante.

Agradeço ao CNPq, que me concedeu bolsa nos dois primeiros anos do doutorado, até que entrei em concurso para a Fundação Oswaldo Cruz.

Na Fundação Oswaldo Cruz só encontrei apoio, incentivo e compreensão. Minha gratidão e reconhecimento vão especialmente para Ana Beatriz Cuzzatti e, com destaque carinhoso, para os colegas Beatriz Sahione, Gustavo Guimarães e Tereza Malveira.

A todos que contribuíram de alguma forma, com dicas de fontes de pesquisa, indicação de bibliografia, fornecimento de material, sugestões e críticas, agradeço imensamente. Muito obrigada de forma especial a Maria Luisa Korenchandler, Gerente de Planejamento da AP3, da Secretaria Municipal de Urbanismo, pela interlocução e colaboração generosas.

Devo agradecer igualmente ao amigo e arquiteto Cláudio Luiz Ribeiro pela sugestão de design para a capa e folhas de rosto dos capítulos.

Ao artista plástico André de Miranda, que gentilmente me autorizou o uso das imagens de sua bela série de xilogravuras intitulada Subúrbio, meu reconhecimento e gratidão.

Muitos outros amigos foram indispensáveis durante toda a caminhada. Pelas risadas, pelas leituras, pelo incentivo constante, pelo apoio incondicional em todos os aspectos e não só os acadêmicos, meu abraço mais afetuoso vai para Prof. Dr. Cláudio Rezende Ribeiro, Prof. Dr. Leonardo Name e Prof<sup>a</sup>. Dra. Luciana Alem Gennari.

Foram inúmeros outros amigos queridos, tantos que não conseguiria nomeá-los todos. Mas algumas pessoas merecem menção e agradecimentos mais que especiais.

A Décio Angelo Fonini Junior, que foi meu companheiro por tantos anos e é pai dos meus filhos. Minha vida profissional na arquitetura e minha carreira acadêmica foram construídas ao lado dele e não teriam sido possíveis sem sua ajuda e apoio.

A meus pais, Eva Noélia e Manoel, por tudo e tanto. Por todo o amor, todos os ensinamentos, toda a fé que sempre tiveram em mim. E a meus irmãos, Nelma, João e Flávio, com quem a conversa é tão produtiva e gostosa e cuja companhia é sempre uma alegria enorme.

A meus filhos, Pedro e Gabriel, luzes e alento na minha vida, a quem não só eu amo imensamente, mas que têm o meu maior respeito e admiração, despertando em mim o desejo de ser uma pessoa melhor.

Por fim, princípio e meio, a Paulo Candido de Oliveira Filho. Pelo amor, pela companhia, pelo café, pelo computador, pela massagem nos ombros, pela leitura cuidadosa e generosa de todas as etapas e versões do texto, pela revisão apurada, por me arguir e provocar intelectualmente, por me apresentar recursos tecnológicos que facilitaram minha vida ao escrever a tese, por acreditar, por não me deixar esmorecer, por segurar minhas mãos quando eu esmoreci, por secar minhas lágrimas, acolher meu cansaço e meu entusiasmo, por ser e me deixar ser. *On dirais que tu coules dans mes veines...*

Este trabalho investiga transformações recentes no subúrbio carioca, com foco específico no subúrbio da Leopoldina. Estas mudanças se dão em aspectos morfológicos, estruturais e sociodemográficos e são estudadas a partir de intervenções operadas tanto pelo Estado quanto pela iniciativa privada.

A pesquisa parte do princípio de que as transformações em questão se inserem num modo de gestão empresarial da cidade, que produz espaços que visam à exposição da cidade numa vitrine do mercado global, através da adoção de princípios do planejamento estratégico.

O trabalho defende a hipótese de que essas mudanças configuram um quarto momento de inflexão na formação e transformação do espaço suburbano na metrópole e apresenta os três anteriores, com suas respectivas características e consequências, de forma a melhor explicitar em que consiste o momento atual. Além disso, destaca também que cada um destes momentos foi acompanhado de discursos simbólicos que ajudaram a consolidar o papel do subúrbio e de seus moradores na estrutura metropolitana.

A metodologia de análise segue a proposta de divisão em níveis apresentada por Henri Lefebvre, em que as intervenções são estudadas no nível global, associado ao planejamento e ao Estado; no nível intermediário, associado ao urbano, aos projetos e programas implementados, e no nível privado, em que são considerados os aspectos da vida cotidiana dos moradores do lugar.

This work investigates the recent transformations in Rio de Janeiro' suburbs, focusing specially in the Leopoldina area. These changes include morphological, structural and socio-demographic aspects, comprising both State and private sector interventions.

One basic premisses is that the transformations in the suburbs reflect an "entrepreneurial" city management philosophy, producing spaces planned to display the town in a global market showcase and are based on strategic planning principles.

An underlying hypothesis is that these changes constitute a fourth moment in the history of the city' suburban space. The three previous turning points are presented, and their main features and consequences are discussed, in order to allow a better understanding of the present moment. Besides, the symbolic discourses that accompanied each turning point, which were instrumental in defining the suburbs and its inhabitants place in the city, are also highlighted.

The analysis methodology follows Henri Lefebvre's proposal, dividing the transformations' study in three levels: a global level, associated to the State and its strategic planning; an intermediate level, associated to the urban aspect, the actual implemented projects and programs; and a private level, which considers the place's dwellers daily life.



## LISTA DE FIGURAS

<b>Figura 1:</b> Mapa das vias férreas administradas pela Central, com foco na Região Metropolitana do Rio de Janeiro .....	<b>16</b>
<b>Figura 2:</b> Foto de satélite de parte do subúrbio da Leopoldina, destacando a área estudada .....	<b>17</b>
<b>Figura 3:</b> Diagrama representando as relações entre espaço vivido, percebido e concebido, segundo Lefebvre.....	<b>34</b>
<b>Figura 4:</b> Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas do município do Rio de Janeiro em 2014.....	<b>87</b>
<b>Figura 5:</b> Terrenos das fábricas da Coca-Cola (5) e Poesi (6) na Estrada do Itararé. A fábrica da Coca-Cola hoje está desativada e as instalações estão vazias. A fábrica da Poesi foi demolida e o terreno hoje é ocupado por um empreendimento do Programa Minha Casa Minha Vida.....	<b>90</b>
<b>Figura 6:</b> Curtume Carioca, na década de 1950 e prédio abandonado da Poesi antes da construção do conjunto habitacional.....	<b>91</b>
<b>Figura 7:</b> Planta de Bonsucesso anterior a 1940.....	<b>95</b>
<b>Figura 8:</b> Planta de Bonsucesso atual (trecho), destacando permanência do traçado original.....	<b>95</b>
<b>Figura 9:</b> Cine Olaria, na década de 1970 e hoje.....	<b>96</b>
<b>Figura 10:</b> Curtume Carioca, nos anos 1950, hoje quase todo demolido.....	<b>102</b>
<b>Figura 11:</b> Vista geral e detalhe do conjunto IAPI. No local do antigo lago existe hoje uma área de .....	<b>103</b>
<b>Figura 12:</b> Conjunto IAPI hoje.....	<b>103</b>
<b>Figura 13:</b> À esquerda, a Praça das Nações, em Bonsucesso, 1928, em foto de Augusto Malta. À direita, a Igreja da Penha, também na década de 1920.....	<b>103</b>
<b>Figura 14:</b> À esquerda, a Praça das Nações. À direita, Igreja da Penha. Imagens atuais.....	<b>104</b>

<b>Figura 15:</b> Complexo do Alemão e seu entorno imediato.....	<b>1110</b>
<b>Figura 16:</b> Área demolida do Curtume e Igreja da Penha.....	<b>120</b>
<b>Figura 17:</b> PEUs da AP3.....	<b>122</b>
<b>Figura 18:</b> Abrangência do PEU da Leopoldina.....	<b>123</b>
<b>Figura 19:</b> Zoneamento atual, dado pelo Decreto 322/76.....	<b>124</b>
<b>Figura 20:</b> Uso do solo proposto pelo PEU da Leopoldina.....	<b>125</b>
<b>Figura 21:</b> Mapa de abrangência da AEIU Transcarioca.....	<b>126</b>
<b>Figura 22:</b> Mapa de abrangência local da AEIU Transcarioca, com destaque para o trecho Olaria-Ramos-Bonsucesso.....	<b>127</b>
<b>Figura 23:</b> Localização das UPPs no território municipal.....	<b>130</b>
<b>Figura 24:</b> Territórios das UPPs da Penha (1), do Alemão (2) e da Maré (3).....	<b>131</b>
<b>Figura 25:</b> Ocorrências policiais no Alemão em 2010, 2012 e 2014.....	<b>132</b>
<b>Figura 26:</b> Distribuição dos empreendimentos MCMV pelo município.....	<b>135</b>
<b>Figura 27:</b> Conjunto MCMV na Estrada do Itararé, em Bonsucesso, erguido no âmbito do PAC .....	<b>136</b>
<b>Figura 28:</b> Imagem do memorial do projeto do Teleférico. A legenda diz: “visto do aeroporto internacional, o teleférico insere o Complexo com destaque na paisagem” .....	<b>137</b>
<b>Figura 29:</b> Teleférico apresentado como novo cartão-postal da cidade.....	<b>138</b>
<b>Figura 30:</b> Percurso do teleférico, marcando suas estações.....	<b>140</b>
<b>Figura 31:</b> Vista da cidade a partir do trajeto no teleférico.....	<b>141</b>
<b>Figura 32:</b> Visita ao Complexo do Alemão, de teleférico, em 09/05/2012.....	<b>142</b>
<b>Figura 33:</b> Projeto para o Parque da Serra da Misericórdia desenvolvido pelo arquiteto Jauregui .....	<b>148</b>
<b>Figura 34:</b> Desenho representativo do projeto Favela Bike Park.....	<b>149</b>
<b>Figura 35:</b> Facsímile do ofício da Prefeitura que desfaz o Acordo de Cooperação Técnica para construção do Parque da Serra da Misericórdia.....	<b>150</b>

	1
<b>Figura 36:</b> Mapa com traçado das linhas de BRT no município.....	<b>151</b>
<b>Figura 37:</b> Trajeto do BRT-Transcarioca.....	<b>153</b>
<b>Figura 38:</b> Trajeto do BRT-Transbrasil.....	<b>154</b>
<b>Figura 39:</b> Imagens publicitáriasdo Nova Penha Clube Condomínio.....	<b>157</b>
<b>Figura 40:</b> Fotos do condomínio construído.....	<b>157</b>
<b>Figura 41:</b> Mapa síntese com a marcação das principais intervenções e os pedidos de licenciamento.....	<b>175</b>

# LISTA DE TABELAS E GRÁFICOS<sup>1</sup><sup>2</sup>

<b>Tabela 1:</b> Estimativa da variação da população moradora em favela e não favela, por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro – 2000-2010.....	<b>88</b>
<b>Tabela 2:</b> Proporção da população da cidade e das favelas sobre os respectivos totais, por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro – 2000-2010...	<b>88</b>
<b>Tabela 3:</b> Relação entre área. População, densidade habitacional e número de domicílios por bairro, entre os anos 2000 e 2010.....	<b>112</b>
<b>Tabela 4:</b> Renda média per capita nos bairros em comparação com seu equivalente em dólares americanos, nos anos 2000 e 2010.....	<b>113</b>
<b>Tabela 5:</b> Principais alterações propostas.....	<b>125</b>
<b>Tabela 6:</b> Área total licenciada em metros quadrados.....	<b>159</b>
<b>Tabela 7:</b> Alvarás de construção, por área das edificações (m <sup>2</sup> ) – 2005.....	<b>159</b>
<b>Tabela 8:</b> Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2005 e 2007.....	<b>163</b>
<b>Tabela 9:</b> Participação percentual na área total licenciada na cidade, por Área de Planejamento, em 2005, 2009 e 2010.....	<b>164</b>
<b>Tabela 10:</b> Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2008 e 2011.....	<b>165</b>
<b>Tabela 11:</b> Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2012 e 2014.....	<b>167</b>
<b>Gráfico 1:</b> Evolução dos licenciamentos por Área de Planejamento (2005-2014).	<b>168</b>
<b>Tabela 12:</b> Alterações no uso predominante do solo na AP3 entre 2009 e 2011.	<b>169</b>
<b>Tabela 13:</b> Demolições por Área de Planejamento, entre 2008 e 2012.....	<b>170</b>
<b>Gráfico 2:</b> Pedidos de licença de obra nos bairros estudados por área licenciada (2005-2014).....	<b>171</b>

<b>Gráfico 3:</b> Pedidos de licença de obra nos bairros estudados por área licenciada (2005-2014).....	1 3 172
<b>Tabela 14:</b> Pedidos de licença para empreendimentos especiais, por Área de Planejamento (2010-2012).....	173

<b>Introdução.....</b>	<b>13</b>
------------------------	-----------

*Capítulo 1*

<b>O ARCABOUÇO PÓS-MODERNO NA PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO URBANO E A GESTÃO EMPRESARIAL DA CIDADE NO RIO DE JANEIRO .....</b>	<b>26</b>
---	-----------

**Parte 1: Relações sociais e intervenções urbanas sobre o território sob a perspectiva da pós-modernidade**

1.1 A pós-modernidade e o projeto urbano.....	30
1.2 A pós-modernidade e a consideração da vida cotidiana e das relações sociais na ação sobre a cidade.....	32
1.3 A vida cotidiana é uma resistência.....	35
1.4 O conceito de território na construção do espaço urbano.....	38

**Parte 2: O Espaço como produção social e a gestão empresarial da cidade**

1.5 O conceito do espaço em Santos, Harvey e Lefebvre.....	42
1.6 A produção do espaço urbano e seus agentes .....	46
1.7 O planejamento estratégico e o modelo empreendedorista.....	54
1.4 O conceito de território na construção do espaço urbano.....	38

*Capítulo 2*

<b>UMA DISCUSSÃO INICIAL SOBRE O SUBÚRBIO E SUAS FAVELAS NO RIO DE JANEIRO: COMPONENTES SIMBÓLICOS, IDEOLÓGICOS E SOCIOECONÔMICOS</b>	<b>65</b>
---	-----------

2.1 Subúrbio, periferia e centralidades .....	66
2.2 O subúrbio como território, como dimensão simbólica e como conceito ideológico.....	69
2.3 O subúrbio e a “favelização ampliada” como espaços populares.....	80

*Capítulo 3*

<b>O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO E A CARACTERIZAÇÃO GERAL DA ÁREA</b>	<b>86</b>
---	-----------

3.1 De áreas rurais a espaços urbanizados: os momentos de inflexão na transformação do subúrbio da Leopoldina.....	92
--	----

	1
3.1.1 Período de ocupação e urbanização, do início do século XX ao Plano Agache (1930).....	5
	94
3.1.2 Período de acentuada industrialização, com ápice nas décadas de 1930-1950.....	99
3.1.3 Período de esvaziamentos e avanço das favelas, a partir das décadas de 1970-1990.....	106
3.1.4 Período de valorização midiática e intervenções urbanísticas voltadas para a atração de investimentos: o Rio de Janeiro no mercado de cidades globais	108
<b>3.2 – O Complexo do Alemão e seus bairros vizinhos.....</b>	<b>111</b>

#### Capítulo 4

### **AÇÕES EM ESCALAS DISTINTAS QUE SE ARTICULAM NO PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO..... 115**

<b>4.1 Nível global: o planejamento.....</b>	<b>117</b>
4.1.1 O Plano Diretor.....	117
4.1.2 Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Avenida Brasil.....	118
4.1.3 Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Penha.....	119
4.1.4 Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Transcarioca.....	121
4.1.5 Area de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Transcarioca.....	126
<b>4.2 Nível do urbano: os grandes programas e projetos de infraestrutura.....</b>	<b>129</b>
4.2.1 Unidades da Polícia Pacificadora (UPPs).....	129
4.2.2 Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): entendimento geral....	133
4.2.3 PAC: Minha Casa Minha Vida (MCMV).....	133
4.2.4 PAC: Teleférico do Alemão.....	137
4.2.5 PAC: Parque da Serra da Misericórdia.....	146
4.2.6 PAC: BRT-Transcarioca e BRT-Transbrasil.....	151
a) BRT-Transcarioca.....	152
(b) BRT-Transbrasil.....	154
<b>4.3 Outros investimentos.....</b>	<b>155</b>
4.3.1 Shopping no Alemão.....	155
4.3.2 Nova Penha Clube Condomínio.....	156
<b>4.4 Evolução dos licenciamentos de obras emitidos pela Prefeitura.....</b>	<b>157</b>
4.4.1 2005 a 2007: A mudança na curva de investimento imobiliários na AP3.	158

4.4.2	2008 a 2011: O pico no otimismo.....	163	1
4.4.3	2012 a 2014: Retração e cautela.....	166	6
<b>Conclusão.....</b>		<b>177</b>	
<b>Referências bibliográficas.....</b>		<b>188</b>	





## INTRODUÇÃO

(...) o possível não é o teoricamente imaginado, e imaginado politicamente, mas a superação construída na práxis, anunciada na própria realidade cotidiana, visível também para o homem comum, conhecida nas antinomias de sua alienação  
(Martins, 2011, p. 1)

Esta tese de doutorado tem por objetivo estudar as recentes transformações<sup>8</sup> morfológicas, econômicas e sociais que vêm ocorrendo sobretudo neste início de século XXI nos bairros que compõem o chamado subúrbio da Leopoldina, na cidade do Rio de Janeiro.

O mote da pesquisa foi a percepção de que há tempos o subúrbio carioca não era alvo de tanta visibilidade e investimentos, apresentando por conseguinte enormes transformações morfológicas, infraestruturais, econômicas e sociais. As perguntas que mobilizam o aprofundamento desta questão giram em torno de saber o que mudou na cidade para que isso ocorresse, em que consistem essas transformações e em que contexto sociocultural, político e econômico elas acontecem. Isto é, que condições estão dadas, neste momento, para que tais transformações ocorram. Indo mais além, ou talvez até antecedendo as questões postas aqui, de que porção do território urbano – não apenas do ponto de vista geográfico, mas igualmente político e cultural – estamos falando quando enunciamos o termo subúrbio? \_

Alguns termos destas proposições requerem atenção e maior clareza, em especial **transformações urbanas**, **recentes**, e **subúrbio**, fazendo com que o tema inicial da pesquisa se desdobrasse nas seguintes questões preliminares:

- Em que consistem essas **transformações**? Estamos falando de um novo patamar na produção capitalista do espaço urbano, mas de que forma isso está acontecendo? Que atores envolve? Que estratégias estão em jogo? O que quer dizer e como se dá, de maneira mais ampla, esta “produção capitalista do espaço”? Que características assumem, caso haja especificidades, quando incidem sobre estes territórios suburbanos?
- Em que consiste este **subúrbio**? De que espaços, dentro da cidade do Rio de Janeiro, estamos falando? Proponho um recorte específico para uma análise mais aprofundada, com destaque para o conjunto de favelas denominado Complexo do Alemão<sup>1</sup> e os outros bairros ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina que lhe fazem divisa entre a ferrovia e a Av. Brasil – Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha. Acompanhando Marzulo (2007), englobaremos todos estes territórios sob a expressão “espaços populares”. O que quer dizer isso? Quais as contradições e justificativas que existem ao reunir sob a mesma análise favelas e bairros ditos formais? Por que escolhemos exatamente estes lugares? O que acontece aí que mereça atenção especial?

---

1

O Complexo do Alemão constitui um dos bairros da cidade do Rio de Janeiro. Doravante, vamos nos referir a ele apenas como o Complexo.

- Por que nos referimos a estas transformações como **recentes**? Acredito que está em curso uma inflexão importante na conformação e percepção destes espaços. Um quarto momento de inflexão, após três outros historicamente situados e que serão apresentados na pesquisa. O que mudou? Por que as transformações a que nos referimos acontecem agora? Que contexto mais amplo emoldura esta percepção de mudança, que nos faz reconhecer nas mudanças recentes características distintas das que prevaleciam nos processos anteriores?

As transformações a que nos referimos são na verdade processos globais que alcançam todo o território do Rio de Janeiro, através não só de intervenções físicas mas de um modelo de gestão que trata a cidade como uma grande empresa, destinada a gerar lucros e atrair ainda mais investimentos. Numa moldura ainda mais ampla, as formas como nós, como sociedade, produzimos e pensamos não só as cidades, mas toda a vida – urbana, social, afetiva – estão em mutação, privilegiando o individual sobre o coletivo, o fluido sobre o sólido, o risco sobre a segurança. Nesta tese, pretendemos explorar as características deste tempo a que muitos autores chamam de pós-modernidade e, neste quadro, analisar como esses processos globais têm incidido neste pedaço específico da cidade, em função de planos, projetos e uma série de outras intervenções que tanto o mercado quanto o Estado e os mais diversos grupos sociais, através da sua produção cotidiana, estão levando a cabo.

A escala de análise, para melhor compreensão dos fenômenos, suas especificidades e suas implicações e inserções no todo, se move entre a cidade, o subúrbio em geral, identificado em grande parte com a Área de Planejamento 3<sup>2</sup> (também chamada genericamente de Zona Norte), e o destaque para o trecho já mencionado, ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina, e por isso também conhecido como subúrbios da Leopoldina, assim como os bairros ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil são conhecidos como subúrbios da Central.

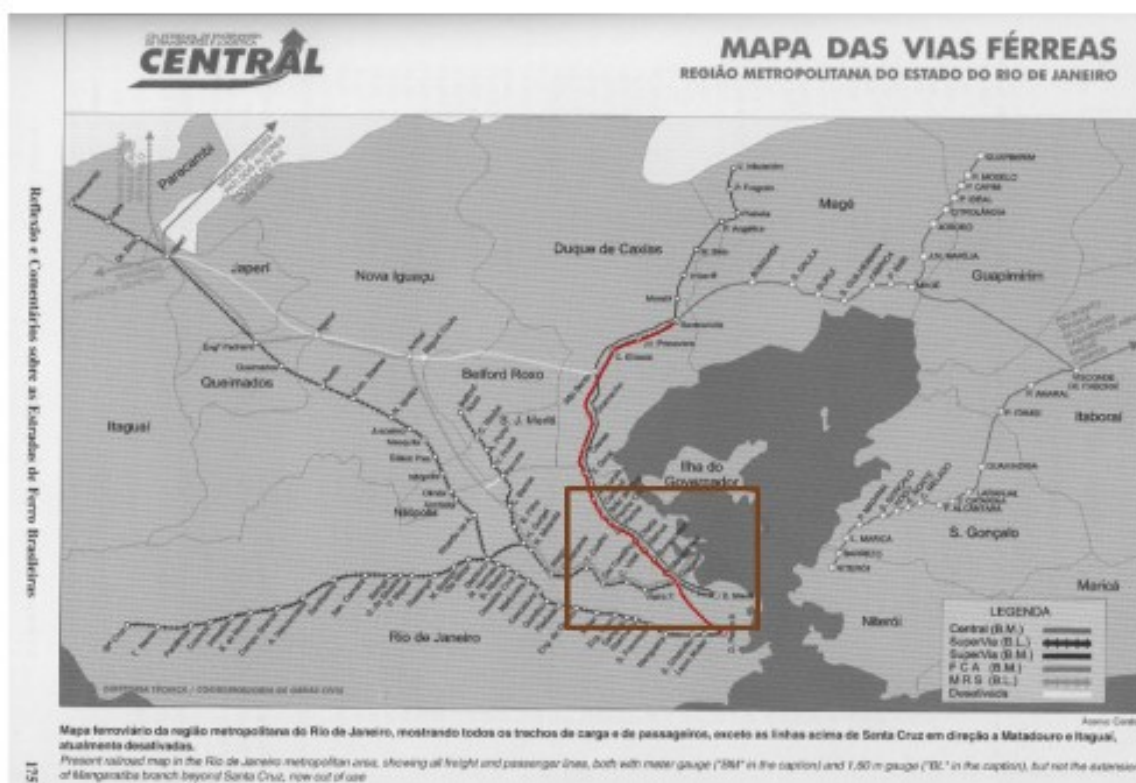
O trecho estudado se debruça sobre uma das vertentes do Complexo, aquela que abrange os bairros de Bonsucesso, Ramos e Olaria, estendendo-se parcialmente até a Penha. O recorte se deu em função das especificidades morfológicas, sociodemográficas e de dinâmica econômica que verificamos nesses lugares. Estas especificidades permitem agrupar estes bairros como objeto de estudo ao mesmo tempo que distinguem esse conjunto de outros conjuntos de bairros e favelas da Zona Norte. Em primeiro lugar, nesta

---

<sup>2</sup> A divisão administrativa da cidade do Rio de Janeiro é feita em cinco grandes Áreas de Planejamento, subdivididas, por sua vez, em Regiões Administrativas. Esquematicamente, a AP-1 corresponde ao Centro e adjacências, a AP-2 à Zona Sul e Tijuca, a AP-3 à Zona Norte, a AP-4 à Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá e a AP-5 à Zona Oeste.

vertente o tecido urbano se estende por uma faixa de território mais larga, da encosta do morro, passando pelos bairros ditos formais até a avenida Brasil, apesar do corte longitudinal da via férrea. É uma área caracterizada por intenso uso residencial, de serviços e comércio de pequeno e médio portes, apresentando muitos vazios e galpões industriais abandonados ou ocupados irregularmente, principalmente ao longo da Avenida Brasil. Como veremos adiante, muitas iniciativas e investimentos recentes, tanto por parte do governo quanto por parte do capital privado, concentram-se nesta área que é, também, um importante corredor que liga o Centro da cidade aos municípios da Baixada Fluminense. Para efeito de melhor localização do território a que nos referimos, o mapa abaixo apresenta a maioria dos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, e as principais vias férreas que cruzam a região, situando o trecho estudado.

**Figura 1: Mapa das vias férreas administradas pela Central, com foco na Região Metropolitana do Rio de Janeiro**



Fonte: RODRIGUEZ, H. S., A Formação das Estradas de Ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória. Rio de Janeiro: Memória do Trem, 2004, pag. 175

- Estrada de Ferro Leopoldina
- Área de estudo, ampliada na foto de satélite a seguir
- Outras linhas férreas
- Principais bairros / estações

Figura 2: Foto de satélite de parte do subúrbio da Leopoldina, destacando a área estudada



Fonte: Minha autoria, sobre imagem do Google Images

- Linha vermelha
- Estrada de Ferro Leopoldina
- Avenida Brasil
- Linha Amarela
- Estações (de baixo para cima): Mangueiras, Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha

Na etapa inicial da pesquisa, chamou particularmente atenção a carência de estudos específicos sobre os subúrbios da Leopoldina. Essa percepção permaneceu ao longo dos anos em que os estudos se desenvolveram, com pouca coisa sendo produzida de lá para cá sobre o tema. Quase todas as publicações e trabalhos encontrados privilegiam os bairros localizados ao longo da Estrada de Ferro Central do Brasil, tanto os considerados na Zona Norte, como Méier, Madureira, Quintino, quanto os da Zona Oeste, sendo que estes últimos constituem os estudos mais numerosos (Borelli, 2009; Linhares, 2007).

Durante o levantamento bibliográfico foram encontrados diversos livros e artigos que abordam o subúrbio carioca. Quase todos enfocam as áreas supracitadas, e a maior parte sob a ótica de sua constituição histórica.

Algumas teses, dissertações e monografias também tangenciam o tema proposto, sem, todavia, abordá-lo por enfoque semelhante ao que propomos aqui. Dentre elas destacamos: Encarnação (Encarnação, 1999), com um estudo sobre a transferência de informação em redes de movimentos sociais, com foco na região da Leopoldina; Ferran (Ferran, 2000), que investiga as políticas culturais e os processos de revitalização urbana nos subúrbios através do programa de Lonas Culturais, entre os quais está o da favela da Maré; Belchior (Belchior, 2011), que pesquisa a representação dos subúrbios na literatura de Lima Barreto; Fazolato (Fazolato, 2004), que estuda especificamente o deslocamento das indústrias pelo subúrbio carioca ao longo do século XX; e Mattoso (Mattoso, 2006), cujo estudo aborda o processo histórico de construção dos subúrbios cariocas, no período entre 1870 e 1930, através de seus aspectos estéticos. Esses dois últimos trabalhos são monografias de graduação dos cursos de Economia e História da UFRJ, respectivamente. Por fim, foi especialmente útil o trabalho de Costa (Costa, 2006), que analisa o processo de concepção do projeto e construção da Avenida Brasil, paralela à Leopoldina neste trecho que margeia a Baía de Guanabara, com significativo impacto sobre todos os bairros ao longo de seu eixo.

A hipótese central do trabalho aqui apresentado é a identificação de um momento particular e intenso de transformação nas áreas de subúrbio do Rio de Janeiro, dentro de marcos conceituais e de gestão que serão apresentados e debatidos ao longo dos capítulos. Partimos da premissa que as áreas de subúrbio do Rio de Janeiro se constituíram historicamente como suporte para as áreas centrais, centralidade aqui entendida não como referência geográfica, mas como hegemonia política, econômica, cultural.

Pretendemos demonstrar que, ao longo dos últimos dois séculos, estas áreas passaram por três momentos de inflexão importantes, historicamente localizados e associados a grandes rupturas tanto na morfologia/funcionalidade da área quanto no perfil social e econômico de sua população. Cada uma dessas grandes transformações contribuiu para alterar aspectos do papel do subúrbio dentro da estrutura da cidade.

Afirmamos também que cada um destes momentos foi acompanhado de discursos simbólicos que ajudaram a consolidar o papel do subúrbio e de seus moradores nesta estrutura. Acreditamos que estas áreas da cidade estão hoje vivenciando um quarto momento de inflexão, com transformações significativas tanto na dimensão morfológica quanto na econômica e sociocultural, com a construção concomitante de um novo discurso simbólico. Neste sentido, todos os atores envolvidos nestas mudanças, sejam eles agentes públicos, privados ou moradores destes lugares, realizam a disputa pelos espaços do subúrbio/favela apostando fortemente na dimensão simbólica do discurso. Evidentemente

que este não é o único instrumento, especialmente por parte do Estado e dos3 empreendedores privados, mas certamente a manipulação do imaginário sobre o subúrbio e seus moradores constitui um elemento importante na produção contemporânea deste espaço, servindo tanto para legitimar algumas ações oficiais, como para dar novo significado a movimentos populares, de resistência ou não, e reforçá-los.

A inflexão que apontamos agora é fruto de um projeto de cidade voraz e segregador, que vem operando há mais de uma década uma mudança no modo de gestão da cidade, pautado por uma estreita associação entre o capital privado, especialmente o imobiliário, e o Estado, na busca de apropriação e incorporação, por uma dinâmica capitalista de produção mais ativa, de um espaço até então desconsiderado pelo mercado. A estratégia que une os interesses do mercado e do Estado envolve atuações em diversos níveis e dimensões, que vão do planejamento ao nível do privado, passando pelo nível intermediário do urbano propriamente dito<sup>3</sup>. Se é verdade que as inflexões anteriores (que serão discutidas no capítulo 3) também representaram projetos de cidade vorazes e segregadores, o momento que vivemos hoje eleva essa estratégia a escalas inéditas. É um momento marcado pelo aprofundamento da gestão empresarial da cidade, que fortalece a já potente associação do Estado com o capital na busca da consecução de objetivos quase sempre mais afeitos à lógica privada que ao interesse público e que tem seu início com a virada neoliberal da administração do prefeito Cesar Maia, no início da década de 1990.

Este projeto de cidade e todo o seu corolário podem ser entendidos numa moldura mais ampla, que situa seus pressupostos no âmbito da transição entre a modernidade e a pós-modernidade. As muitas áreas vazias, resultantes do processo de desindustrialização, se apresentam como espaços degradados e favelizados, constituindo um estoque de terras ao mesmo tempo amplo e barato (relativamente aos preços já atingidos pelas terras mais valorizadas das áreas centrais). Soma-se a isso a presença de uma mão de obra abundante e de um mercado consumidor que conheceu um significativo aumento em seu poder de compra na primeira década deste século, alguma disponibilidade de infraestrutura e a excelente localização, que oferece conexões rápidas com o Centro e com a Zona Oeste (eixo de expansão da cidade), e temos as condições para que esta área se torne altamente atrativa.

Enquanto o subúrbio ocupou o lugar de refugio na produção do espaço urbano carioca, especialmente na segunda metade do século XX, não houve interesse significativo por estes bairros por parte do capital imobiliário, o que explica, em parte, a cristalização de sua morfologia, caracterizada por alta densidade de ocupação do solo, predomínio de

---

<sup>3</sup> Esta divisão é utilizada por Henry Lefebvre (1999). Ela está na base da metodologia de análise utilizada nesta tese e será explicada ao longo do trabalho.

horizontalidade, pouca renovação e gradativa deterioração da massa edificada. Outras características destes bairros são oferta insuficiente (e de baixa qualidade) de amenidades e equipamentos de uso coletivo e manutenção de modos de vida baseados em ritmos e vínculos mais “antigos”, aspectos que serão abordados adiante. Agora, entretanto, as ações e intervenções em vários níveis de governo e escalas de alcance apontam para a adoção de novos rumos, que incluem a densificação, verticalização, modernização e valorização destes espaços, restando averiguar seus impactos e consequências a longo prazo para a cidade e seus moradores.

Um desdobramento importante das reflexões acerca destas transformações diz respeito aos impactos que estas causam na vida das pessoas que aí residem. De forma geral, são intervenções que desconsideram, atropelam e alteram sobretudo a escala da vida cotidiana, produzindo fragmentação (de espaços, tempos, relações), crescente individualização e desconstrução dos laços e sociabilidades que fundam as práticas sociais ainda existentes. Indo um pouco além, observamos que, em resposta a estes impactos, surgem algumas resistências que se articulam de maneiras complexas e sutis, envolvendo atores distintos, com estratégias e interesses também distintos. Esta tese não se propõe aprofundar esta dimensão da pesquisa, embora não a desconsidere na construção de seus argumentos.

Ainda que em caráter preliminar, na fase da coleta de dados, foi possível entender que, para muitos grupos e atores, há o reconhecimento de que as transformações trazem alguns benefícios, e as resistências observadas não negam ou recusam esses benefícios, mas operam numa chave de reivindicação de protagonismo nestas transformações e de ocupação/produção de multiterritorialidades urbanas. São ações que se manifestam sobretudo sob a forma de iniciativas no campo cultural, com forte cunho territorial, e nas quais os moradores expressam sua intenção e demonstram sua capacidade de atuarem como coagentes destas transformações, participando em alguma medida de suas definições, e não apenas como objetos passivos que recebem/sofrem as mudanças que acontecem ao seu redor.

A metodologia utilizada para esta pesquisa baseia-se na metodologia desenvolvida pela Prof. Dra. Rachel Coutinho M. da Silva no âmbito do Laboratório de Urbanismo de Meio Ambiente – LAURBAM, que por sua vez toma por base a reflexão empreendida por Henri Lefebvre (Lefebvre, 1999; Coutinho M. da Silva, 2007). Serão analisadas três escalas diferentes de atuação, que Lefebvre define como escala global, escala urbana e escala do habitar:



- A escala global, mais ampla, é aquela em que se exerce o poder, como vontade (as estratégias políticas) e representação (uma concepção política ideologicamente justificada do espaço). Lefebvre identifica este nível com o Estado e o espaço institucional. É o nível das relações mais abstratas, do planejamento e das políticas públicas mas que, ao mesmo tempo, projeta-se numa parte do domínio edificado (edifícios, monumentos, projetos urbanísticos), bem como no domínio não edificado (estradas, organização dos transportes e do tecido urbano).

Neste nível, analisaremos a atuação do Estado através das normas urbanísticas na construção da lógica formal. Elas impõem as regras necessárias ao funcionamento do mercado imobiliário, regulando a posse da terra, mas ao estabelecer nichos de mercado e exclusividade, criam ao mesmo tempo mecanismos de exclusão e promovem, paradoxalmente, a informalidade (Coutinho M. da Silva, 2007, p. 19).

Dentro da análise desta escala será apresentado um conjunto de instrumentos legais e normativos que incidem sobre a área estudada ou que têm impacto sobre ela, desde o novo Plano Diretor da Cidade, passando por PEUs (Projetos de Estruturação Urbana) e pela demarcação de Áreas de Especial Interesse Urbanístico que visam a estabelecer novos parâmetros e critérios de zoneamento. Esses instrumentos induzem o adensamento e verticalização de grandes áreas, liberando usos antes vedados e favorecendo novos negócios e empreendimentos.

- A escala mista ou mediadora é a que Lefebvre identifica com o nível do urbano. No domínio edificado são consideradas as ruas, praças, avenidas, edifícios públicos. Ao domínio não edificado corresponde o estudo das formas-funções-estruturas da cidade, aí implicando as considerações sobre os agrupamentos e suas relações sociais e conexões.

Neste nível, estudaremos a implementação dos grandes programas sociais e de infraestrutura nos espaços estudados. São programas e projetos de iniciativa federal ou estadual que, mesmo quando tenham abrangência regional ou nacional, impactam de alguma forma a área estudada, aí deixando marcas e gerando mudanças. Entre estes programas estão o PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), o Minha Casa Minha Vida, as Unidades de Polícia Pacificadora e os corredores expressos de ônibus chamados BRTs (Bus Rapid Transit – ônibus de tráfego rápido).

Ainda dentro da escala urbana, apresentaremos também alguns projetos privados que já estão acontecendo, de construção de shoppings e condomínios e faremos

uma detalhada análise dos pedidos de licença que foram protocolados na prefeitura nos últimos 10 anos para construção nessa área. Isto nos permitirá avaliar como evoluiu o mercado imobiliário nestes bairros no período, sempre em referência ao comportamento no restante do município e na respectiva Área de Planejamento.

Para a análise de como o Estado atua nessa parte da cidade, em ambos os níveis mencionados, estamos defendendo a ideia de que não faz muita diferença distinguir entre as áreas que são de favela e as áreas que são de tecido urbano dito formal, porque a estratégia do Estado é mais ou menos a mesma para a região como um todo. Uma estratégia de assepsia, ordenamento, disciplinamento desses locais. Além disso, nas áreas de subúrbio, as distinções entre os tecidos urbanos de favela e não-favela são muito mais fluidas e sutis, como veremos ao longo do trabalho. Para sustentar esta argumentação, utilizamos uma categoria trazida por Eber Marzulo (2007), que chama essas áreas de espaços populares. Essa categoria também é encampada por Laís Pereira da Silva (2010) e por Jailson da Silva (2012).

- Na escala privada, prevalece o domínio da habitação, tanto no sentido edificado do habitat quanto no sentido heideggeriano do habitar: “o habitar não deve mais ser estudado como resíduo, como vestígio ou como resultado dos níveis ditos superiores. Deverá, e já pode, ser considerado como fonte, como fundamento, como funcionalidade e transfuncionalidade essenciais” (Lefebvre, 1999, p. 85). Esta escala corresponde ao que Michel de Certeau (2012) chama de nível cotidiano. Aí se observa a apropriação do espaço pelas pessoas que efetivamente vivem nestes espaços e são consideradas as práticas sociais e os diversos discursos que constroem a imagem que os moradores têm de si mesmos e dos lugares em que vivem, numa perspectiva de valorização da vida cotidiana que costuma ser desconsiderada pelos grandes projetos e intervenções.

Numa pesquisa como esta, o nível do habitar seria indicado para se avaliar de que formas a população moradora dos bairros estudados percebe e reage às intervenções, as formas de assimilação e resistência que se manifestam, as formas de produção do espaço que operam.

Embora este nível não seja aprofundado na tese, há uma percepção preliminar, com base em alguns dados levantados nas etapas iniciais da pesquisa, que indicam que, neste aspecto, as diferenças entre favela e não-favela são mais evidentes. Percebe-se que existem formas diferentes de disputar simbolicamente, formas diferentes de se posicionar, conforme o foco seja o espaço dito formal ou o espaço da favela. O espaço da favela tem um posicionamento mais qualificado e crítico, com uma

posição mais clara e resistente em relação às intervenções em curso. Isto pôde ser observado a partir da leitura e análise de diversas páginas da internet, em redes sociais, sites e blogs de coletivos e ONGs, e de associações de moradores.

Neste momento, faz-se necessário reiterar que, por questões metodológicas (sobretudo) e pragmáticas, esta tese irá se ater à análise dos dois primeiros níveis, o global e o urbano. O nível do habitar, extremamente rico e complexo, demandaria outros métodos, outros tempos de análise e reflexão, que não caberiam neste projeto e ficam como sugestão de aprofundamento posterior.

Entretanto, algumas considerações podem ser tecidas. Aliás, são inevitáveis, dado que estes níveis de análise são uma abstração metodológica, a realidade permanecendo sempre dinâmica, imbricando todos estes fenômenos em suas variadas escalas, dimensões e aspectos, de forma que suas premissas e efeitos se interpenetram dialeticamente e sua apreensão só pode se dar num movimento de ir e vir que a perspectiva lefebvriana chama de método regressivo-progressivo. Segundo Martins (2011), “o método regressivo-progressivo está referido à premissa da totalidade aberta, inconclusa, em que as superações propõem novas contradições e novas tensões, a sociedade movendo-se e transformando-se todo o tempo”.

Para Lefebvre, a pesquisa não é uma etapa destacada do processo de produção do conhecimento científico, mas está indissociada da teoria.

Apenas nesse marco é possível seguir o roteiro dos momentos do método: o descritivo, da descrição teoricamente informada pela diversidade das disciplinas especiais e pela observação participante no trabalho de campo, o mapeamento do presente aparentemente atemporal; o analítico-regressivo, o da análise e datação histórica da realidade descrita; o histórico-genético, o da análise das modificações das estruturas datadas e da sua subordinação ao todo, classificação genética das formações e estruturas, definição de seu tempo social e histórico, e retorno ao atual, compreendido e explicado. Isto é, como totalidade concreta, suas contradições identificadas em sua pluralidade social, histórica, cultural. O método regressivo-progressivo abomina o economicismo, o determinismo e o reducionismo, em particular ao econômico e o das instâncias e sobredeterminações, o conceitualismo classificatório e abstrato. Ao contrário, busca a diversidade histórica e antropológica do real, de preferência na sua maior amplitude (Martins, 2011, pp. 4–5)

Retornando ao objeto da pesquisa, buscamos proceder segundo estas etapas. No momento descritivo procedemos à apresentação das características da área estudada, dados socioeconômicos, demográficos, morfológicos. As diversas visitas a campo permitiram uma percepção mais clara das dinâmicas existentes, dos diversos grupos sociais

em ação, e forneceram uma enorme quantidade de imagens que ajudam a ilustrar e (re)tornar a realidade à memória. O momento analítico-regressivo é aquele em que a formação histórica do subúrbio é apresentada, com suas transformações sucessivas. No momento histórico-genético trazemos a análise das estruturas suburbanas e das alterações no papel que têm desempenhado dentro de um todo metropolitano que também se altera constantemente.

O que estamos tentando dizer é que todos esses aspectos, bem como as escalas de análise (global, urbana, privada) impactam uns aos outros, e é impossível isolar apenas um ou outro, a não ser como exercício de abstração. Dito isto, reafirmamos que foi feita a opção metodológica de aprofundar e apresentar dados e análises referentes às esferas do global/planejamento e do misto/urbano. Mas é inevitável que o nível do privado/habitar seja invocado e compareça em muitos momentos, no processo de construção e apresentação da pesquisa.

Para os níveis do planejamento e do urbano, serão analisados os instrumentos normativos, programas e projetos citados, descrevendo-os sucintamente, com foco em sua atuação e alcance nesta área. Foram consultados dados oficiais, páginas e documentos dos órgãos federais, estaduais e municipais, matérias de jornal e revistas, bem como realizadas entrevistas informais com técnicos da Secretaria Municipal de Urbanismo. Sobretudo, serão mostrados dados da Prefeitura a respeito da evolução do mercado imobiliário nesta área nos últimos 10 anos, através da análise dos pedidos de licença de obra nestes bairros.

Além dos dados, tabelas e análises, serão apresentadas imagens e mapas, posicionando os investimentos e licenças, apresentando graficamente a dinâmica de transformação.

Desta forma, o trabalho apresentado está estruturado da seguinte forma. No primeiro capítulo, exploramos ideias que ajudam a compreender o quadro teórico-conceitual em que situamos nossas análises. O capítulo se divide em duas partes. Na primeira, a pós-modernidade e seus impactos sobre nossas formas de viver e pensar o mundo é apresentada, juntamente com conceitos sobre a vida cotidiana, resistências e insurgências. Também estudamos o conceito de território numa perspectiva de construção e vivência de multiterritorialidades como forma de resistência.

Uma segunda parte deste capítulo se debruça sobre a produção do espaço urbano e seus agentes, iniciando com uma breve revisão do conceito de espaço e dando ênfase ao estudo do papel do Estado e do capital imobiliário nesta produção. Uma parte significativa desta etapa é dedicada a estudar as parcerias estabelecidas entre estes agentes no modelo de gestão urbana baseado no planejamento estratégico e no empreendedorismo.

A partir daí, o capítulo 2 faz uma aproximação com o objeto de estudo, propondo uma reflexão sobre as noções de subúrbio, periferia e centralidades, buscando entender como esses territórios se articulam dentro da metrópole. Só então discutimos o conceito ideológico de subúrbio e sua dimensão simbólica ao longo do século XX e nestes primeiros anos do XXI, a partir não só da literatura acadêmica como também de narrativas que aparecem no cinema, na televisão, na música, na prosa e nos jornais.

O capítulo 3 consiste na apresentação da área de estudo propriamente, através de uma caracterização física, estrutural, demográfica e socioeconômica. Os dados sobre os bairros estudados são sempre apresentados numa perspectiva multiescalar, referidos a e articulados com os dados gerais do Município, da Área de Planejamento da qual fazem parte e dos bairros vizinhos. Neste capítulo apresentamos também os três momentos de inflexão anteriores no processo de (trans)formação dessa área da cidade e delineamos o quarto momento, que acreditamos estar acontecendo agora.

Por fim, o capítulo 4 traz os dados levantados que corroboram a hipótese de trabalho, coligidos segundo metodologia proposta por Henri Lefebvre e já mencionada, nos níveis global e urbano. O capítulo termina com a apresentação das informações acerca dos pedidos de licença de obras para estes bairros, protocolados na Prefeitura do Rio de Janeiro nos últimos 10 anos e a interpretação a respeito de sua articulação com os programas governamentais elencados.



*Capítulo 1*

**O ARCABOUÇO PÓS-MODERNO NA PRODUÇÃO SOCIAL DO  
ESPAÇO URBANO E A GESTÃO EMPRESARIAL DA CIDADE  
NO RIO DE JANEIRO**

## **PARTE 1: Relações sociais e intervenções urbanas sobre o território sob a perspectiva da pós-modernidade**

O mundo em que vivemos nos coloca diante de um momento de transição que altera as formas de conhecer e atuar no mundo. Os novos paradigmas e valores com que nos confrontamos afetam cotidianamente relações sociais e econômicas e orienta, em diversos campos, nossa tomada de decisões.<sup>4</sup>

São muitos os autores que tratam deste tema e eles se referem a este tempo de formas distintas. Anthony Giddens (Giddens, 1991) se refere a uma “modernidade tardia”, Ulrich Beck (Beck, 1997) a chama de “modernidade reflexiva”, Zygmunt Bauman (Bauman, 1998) prefere chamar de “pós-modernidade”, e assim também Fredric Jameson (Jameson, 1985). Boaventura de Sousa Santos (B. de S. Santos, 2001) nomeia este estado de suspensão como “uma posição transicional”. Jurgen Habermas (Habermas, 1992) admite estar entre os que desejam “continuar o projeto incompleto de uma modernidade que derrapa”. David Harvey (Harvey, 1993) situa o início de nossa “condição pós-moderna” no começo da década de 1970.

Giddens (1991) admite o momento de transição. Para ele, um dos indicadores desta fase é a indefinição que se percebe pela variedade e desencontro dos termos usados para defini-lo. O autor localiza a “modernidade” no tempo e no espaço, definindo-a como o “estilo, costume de vida ou organização social que emergiram na Europa a partir do século XVII e que ulteriormente se tornaram mais ou menos mundiais em sua influência” (Giddens, 1991, p. 8). Ao admitir o desvanecimento do discurso linear do tempo e a pluralidade de reivindicações de conhecimento, com o enfraquecimento da posição da ciência como detentora absoluta do saber, Giddens chega a falar numa “perspectiva pós-moderna”, porém, para ele, a modernidade ainda não se esgotou. A sensação generalizada de desorientação adviria não de uma entrada na pós-modernidade, mas do fato de que “as consequências da modernidade estão se tornando mais radicalizadas e universalizadas que antes” (Giddens, 1991, pp. 12–13).

Habermas (1992) faz uma longa exposição da construção da modernidade no campo da arquitetura, a partir do século XIX, enumerando os problemas enfrentados, as respostas

---

4

As reflexões desenvolvidas no item 1.1 deste capítulo se iniciaram em 2011, durante os estudos iniciais do doutorado, e foram parcialmente apresentadas em artigo de minha autoria (Medeiros, 2012), publicado no livro *Desafios Urbanos: para a sustentabilidade ambiental nas cidades brasileiras* (Coutinho, 2012). De lá para cá, o texto foi revisto e ampliado, com a supressão de diversas categorias de análise que deixaram de se aplicar à pesquisa em curso e a inserção de novas referências conceituais e bibliográficas. Algumas citações e considerações, entretanto, foram mantidas por continuarem pertinentes à argumentação proposta.

programáticas oferecidas pela arquitetura e os tipos de problema que não poderiam ser solucionados com as respostas oferecidas, para concluir igualmente pelo não esgotamento do projeto moderno, que deveria ser aperfeiçoado, mais que superado. Com um certo desdém, ou no mínimo desconfiança em relação ao discurso pós-moderno, que ganhava corpo na época, ele diz que “o que é comum aos 'ismos' que se formam com o prefixo 'pós' é o sentido de tomar distância. Eles expressam uma experiência de descontinuidade, porém assumem posições diferentes em relação ao passado de que se distanciam.” (Habermas, 1992, p. 116)

Harvey (1993) é outro autor que explora a genealogia da modernidade, a fim de chegar à condição pós-moderna. Para ele, o que Habermas chama de projeto da modernidade e as ideias por ele representadas ganham força no século XVIII, a partir do Iluminismo e seu propósito de racionalismo, objetividade da ciência, universalidade das leis e da moral e autonomia da arte. Ele assim explica as diferenças básicas entre o moderno e o pós-moderno:

“geralmente percebido como positivista, tecnocêntrico, racionalista, o modernismo universal tem sido identificado com a crença no progresso linear, nas verdades absolutas, no planejamento racional de ordens sociais ideais, e com a padronização do conhecimento e da produção. O pós-modernismo, em contraste, privilegia a heterogeneidade e a diferença como forças libertadoras na redefinição do discurso cultural. A fragmentação, a indeterminação e a intensa desconfiança de todos os discursos universais ou totalizantes são o marco do pensamento pós-moderno” (Harvey, 1993, p. 19)

A expressão “pós-modernidade” também é encampada por Jameson (1985) que, inicialmente, endossa a definição pela diferença. Segundo este autor, a pós-modernidade seria um “conjunto de reações específicas a formas canônicas da modernidade”. Mais adiante, entretanto, ele assume que não se trata de mais um termo para a descrição de um estilo e embarca numa interessante discussão sobre periodização<sup>5</sup>, correlacionando o surgimento “de novos traços formais na vida cultural com a emergência de um novo tipo de vida social e de uma nova ordem econômica” (Jameson, 1985, p. 17). Sua contribuição é particularmente importante para este trabalho ao estabelecer uma relação intrínseca entre a emergência da pós-modernidade e a de uma nova fase do capitalismo avançado, multinacional e de consumo.

Bauman (1998) é mais um autor que enfatiza o aspecto das incertezas geradas pela pós-modernidade. O autor cunhou a expressão de modernidade ou vida líquida para expressar a ausência de referências sólidas nos conceitos que norteiam a vida

---

<sup>5</sup> A periodização, para Jameson, não envolve o postulado de uma ruptura radical entre dois períodos, com mudanças completas e conteúdo, mas a reestruturação de elementos anteriormente existentes.



contemporânea. Esta solidez, ele diz, costumava ser a marca registrada das estruturas modernas. O sentimento dominante agora é a sensação de uma incerteza que não está limitada à própria sorte e aos dons de uma pessoa, mas tinge nossas expectativas a respeito da configuração do mundo e da maneira correta de viver nele. A incerteza pós-moderna não é mais vista como um inconveniente temporário, que possa ser mitigado ou vencido com o devido esforço. No mundo pós-moderno a incerteza é permanente e irredutível e se apresenta sob diversos aspectos. Bauman cita (1) a nova desordem do mundo, que se apresenta privado de qualquer lógica ou estrutura visível; (2) a desregulamentação universal, que desmonta as redes de segurança tecidas pelo Estado de Bem-Estar Social; e (3) nossos métodos de atividade política num mundo que se mostra a tal ponto indeterminado e maleável que, nele, predomina uma lógica do individualismo. A excessiva relativização do que é bom ou mau acaba provocando, segundo Bauman, uma perigosa alienação e senso de resignação, como se nada valesse realmente a pena.

A exemplo de Jameson, Bauman e Harvey, adotaremos neste texto a expressão “pós-modernidade”, por reconhecermos a riqueza de possibilidades e tensões que marca nosso tempo, bem como a indubitável transição epistemológica que vivenciamos.

A pós-modernidade é tratada por Harvey como condição histórica, muito mais do que como um conjunto de ideias. Ele considera monótona a visão de mundo do modernismo universal e afirma que, ao contrário, o pensamento pós-moderno se funda na fragmentação, na indeterminação e na intensa desconfiança de todos os discursos universais. Aí estariam seus perigos e seu potencial.

Harvey deixa claro que, para ele, a modernidade subentende uma tensão dual, uma tentativa de fundir sentidos conflitantes. Para corroborar essa ideia ele cita Baudelaire, que diz que “a modernidade é o transitório, o fugidivo, o contingente; é uma metade da arte, sendo a outra o eterno e o imutável”. A modernidade estética descrita na teoria da arte de Baudelaire também é citada por Habermas. Ele diz que ela se apresenta como vanguarda, posicionando-se em relação ao passado como “um explorador num campo desconhecido, que se expõe aos riscos de encontros e choques súbitos, que conquista um futuro ainda não explorado, que precisa orientar-se, isto é, encontrar uma direção num território ainda não demarcado” (Habermas, 1992, p. 102). O que parece mais espantoso para Harvey, em relação ao pós-modernismo, é “sua total aceitação do efêmero, do fragmentário, do descontínuo e do caótico que formavam uma metade do conceito baudelaireano de modernidade” (Harvey, 1993, p. 42). O pós-modernismo, segundo ele, não tenta transcender essa característica, mas ao contrário, reifica-a como se tudo o que existe não passasse de fragmento e caos.

Ao analisar a transição do moderno para o pós-moderno, o sociólogo português Boaventura de Sousa Santos (2001), nos alerta para a dificuldade de se construir uma teoria crítica que não reduza a realidade ao que existe, mas considere-a como um campo de possibilidades. Para ele, “o desconforto, o inconformismo ou a indignação perante o que existe suscita impulso para teorizar sua superação” (Santos, 2001, p. 23).

Para Santos, a modernidade se assentou sobre ideais que prometiam conquistas importantes. Essas promessas efetivamente não se cumpriram e, quando o fizeram, os efeitos foram perversos<sup>6</sup>, gerando a crise em que nos encontramos. Ele identifica como promessas modernas: a *igualdade* (que se contrapõe à cada vez maior concentração de riqueza); a *liberdade* (confrontada hoje com as crescentes violações de direitos humanos em países que, teoricamente, vivem estado democrático de direito, bem como o recrudescimento da discriminação e intolerância de todos os matizes: étnicos, raciais, religiosos, de gênero ou orientação sexual); a *paz* (negada pela enorme quantidade de guerras que estouram diariamente, sem perspectiva de solução, em todos os cantos do planeta, sem falar na violência cotidiana a que estamos todos submetidos, travestida de ordem e desenvolvimento); e por fim, mas não menos importante, a promessa de *domínio sobre a natureza*: essa se cumpriu, de certa forma, mas destrutivamente, causando as crises ecológicas que temos visto e experimentado.

### 1.1 – A pós-modernidade e o projeto urbano

Essas transformações afetam também a vida nas cidades e o projeto urbano<sup>7</sup>, entendido aqui neste contexto de transição, em que os pressupostos da modernidade já não conseguem dar conta do fenômeno urbano.

No campo da arquitetura e do projeto urbano, Robert Venturi (Venturi, 2003) chamou a atenção para a necessidade dos arquitetos aprenderem com o estudo de paisagens populares e comerciais, em lugar de buscar ideais abstratos, teóricos e doutrinários. Provocando Le Corbusier, Venturi dizia que “era hora de construir para as pessoas, e não para o Homem”. Seguindo este preceito, o planejamento de larga escala é abandonado em prol de estratégias “pluralistas e orgânicas”, produzindo uma “cidade-colagem”, que justapõe espaços e misturas diferenciadas.

---

<sup>6</sup> É interessante notar que Habermas chega, de certo modo, à mesma conclusão, quando diz, referindo-se a esse momento de crítica à modernidade, que há um “distanciamento em relação a uma forma de vida ou de consciência na qual anteriormente se havia confiado de maneira *ingênua e irrefletida*” (Habermas, 1992, p. 116, grifo do autor)

<sup>7</sup> Cabe circunscrever o conceito de projeto aqui como discurso. O projeto vai além do risco (traço, desenho), do plano, da articulação de diversas instâncias sociais e institucionais, para assumir seu caráter de risco (desejo e aposta num porvir), sem garantia prévia de resultado. Neste sentido, o projeto se lança e se revela também no simbólico.

Harvey dialoga com Venturi, afirmando que a ruptura da ênfase modernista no planejamento de larga escala, baseado em planos de alcance metropolitano, tecnologicamente racionais e eficientes é uma das principais características do pós-modernismo. O espaço, na concepção moderna, está sempre a serviço da construção de um projeto social, enquanto, para os pós-modernos, o espaço é independente e autônomo, podendo ser moldado segundo outros objetivos e princípios.

A lógica que deve nortear o processo de análise e atuação na cidade não é mais formal, e sim dialética (Lefebvre, 1995).

Outro autor que se manifesta sobre o assunto das diferenças entre o projeto moderno de cidade e o pós-modernismo é Rykwert (Rykwert, 2004). Todavia, ele não se insurge contra a cidade desordenada e mesmo caótica, mas contra o anonimato e a alienação. Esta crítica se alinha ao pensamento de Lefebvre (1999) que acusa o Urbanismo de trabalhar sempre e apenas na esfera institucional, não trazendo a discussão e a análise para a esfera do cotidiano, do que as pessoas querem, como vivem.

Uma das questões que envolve a discussão sobre o projeto urbano moderno envolve a crise do planejamento, cada vez mais substituído por um gerenciamento local, baseado em intervenções mais pontuais e descentralizadas. Dentro do arcabouço moderno, o projeto urbano gozava de um estatuto norteado por conceitos como ordem, pureza, planejamento, racionalidade, totalidade. Essa moldura não dá mais conta dos fenômenos atuais, que exigem novas abordagens, e Habermas diz isso:

As totalidades escapam à intervenção do planejador. (...) A utopia de uma forma de vida pré-concebida, que já inspirara os projetos de Owen e Fourier, não se pôde encher de vida. E isso não apenas por causa da apreciação irremediavelmente subestimada da multiplicidade, complexidade e mutabilidade dos modernos mundos da vida, mas também porque as sociedades modernizadas, com suas conexões sistêmicas, excedem a dimensão que a fantasia do planejador acaso pudesse medir. (Habermas, 1992, p. 122)

O projeto urbano contemporâneo lida com produção coletiva, múltiplas competências, complexidades. Coordena ações públicas e privadas, é mais que nunca político. Tocando neste aspecto e evocando a estratégia cada vez mais frequente do estabelecimento de parcerias entre poder público e iniciativa privada, Harvey (2004) adverte que quase sempre esta parceria significa que o poder público entra com os riscos e a iniciativa privada fica com os lucros. Os cidadãos, por sua vez, ficam à espera de benefícios que nunca chegam.

## 1.2 – A pós-modernidade e a consideração da vida cotidiana e das relações sociais na ação sobre a cidade

A fragmentação imposta ao tecido urbano pelo pós-modernismo é uma das preocupações de Harvey. O que ele chama de colagens efêmeras e superposição de formas (Harvey, 1993, p. 69) não precisa, entretanto, significar que estamos condenados a lidar com a cidade sempre aos pedaços. Para ele, entre os potenciais trazidos pelo pós-modernismo está a chance de nos abirmos às “tradições vernáculas, histórias locais, desejos, necessidades e fantasias particulares”, trazendo as memórias e afetividades que ligam os habitantes aos lugares em que moram ao rol de dados novos a serem incorporados pelo projeto.

As relações entre forma urbana, política e vida cotidiana são exploradas por Teresa Caldeira (2000). Em relação à concepção dos projetos urbanos, ela diz:

O espaço construído não é um tipo de cenário neutro para a expansão das relações sociais. A qualidade do espaço construído inevitavelmente influencia a qualidade das interações sociais que lá acontecem. Ela não as determina completamente, já que há sempre lugar para diversas e algumas vezes subversivas apropriações de espaços, e para a organização de ações sociais que contestam aquelas moldadas por práticas espaciais. No entanto, os espaços materiais que constituem o cenário para a vida pública influenciam os tipos de relações sociais possíveis neles. (Caldeira, 2000, p. 302)

Em outras palavras, o ambiente construído é um elemento importante da experiência urbana. A aparência de uma cidade e o modo como seus espaços se organizam formam uma base material a partir da qual é possível pensar, avaliar e realizar uma gama de possíveis sensações e práticas sociais. Esta é uma dimensão frequentemente negligenciada pelos grandes projetos urbanos, porém cada vez mais essencial e indispensável para se entender as rápidas e intensas transformações socioespaciais de nossas cidades.

Projetos grandiosos, pensados numa estratégia de cidades-espetáculo, dão muitas vezes a impressão de serem feitos para serem vistos de cima, por um “olho totalizador”, mas com pouca relação com a vida cotidiana das pessoas. Na definição de Michel de Certeau (2012), este fenômeno constituiria as cidades-panorama, simulacros<sup>8</sup> “teóricos” (ou seja, visuais), que revelam profundo desconhecimento das práticas diárias. Ao nível da rua, ele diz, “a partir dos limiares onde cessa a visibilidade, vivem os praticantes ordinários da cidade. (...) Esses praticantes jogam com espaços que não se veem” (Certeau, 2012, p. 159).

---

<sup>8</sup> Definição dada por Harvey (Harvey, 1993, p. 261): estado de réplica tão próximo da perfeição que a diferença entre o original e a cópia é quase impossível de ser percebida. Jameson também discute o conceito de simulacro, relacionando-o à falta de historicidade da identidade na pós-modernidade. Para ele, o simulacro – ou pastiche – é como uma máscara estilística, uma imitação vazia. (Jameson, 1985, pp. 2–3)

Os “praticantes da cidade”, pessoas comuns que levam suas vidas à revelia do que lhes foi determinado ou reservado pelo planejamento urbano, escapam às totalizações imaginárias do olhar, operando outras espacialidades. Certeau chama a atenção para a impossibilidade de gerir as “combinações de poderes sem identidade” que operam fora do poder panóptico. Contrapondo-se às operações programadas e controladas da Cidade Moderna, ele aposta na criatividade das pessoas comuns para encontrar seus espaços de ação, através de “astúcias silenciosas e sutis”:

A razão técnica acredita que sabe como organizar do melhor modo possível pessoas e coisas, a cada um atribuindo um lugar, um papel e produtos a consumir. Mas o homem ordinário escapa silenciosamente a essa conformação. Ele *inventa o cotidiano*, graças às artes de fazer, astúcias sutis, táticas de resistência pelas quais ele altera os objetos e os códigos, reapropria-se do espaço e do uso a seu jeito. (Certeau, 2012, p. 161)

Outro autor que concede à análise da escala da vida cotidiana atenção crítica especial é Henri Lefebvre (1977). Nas primeiras páginas de seu livro *Critique de la vie quotidienne* (Lefebvre, 1977), Lefebvre já diz que “o Homem deve ser no dia-a-dia, ou não será nada<sup>9</sup>”, usando o aforismo para afirmar que a crítica da vida cotidiana pode levar à revolução da vida cotidiana. O homem cotidiano, ele diz, é o homem da praxis, única forma de libertá-lo da alienação, tornando-o, ao mesmo tempo, o sujeito e o objeto de seu devir. No texto, Lefebvre se debruça sobre o conceito marxista de alienação do trabalho, e sustenta a necessidade de se considerar trabalho, lazer, vida familiar e vida privada em suas múltiplas interrelações como um conjunto, a que ele chama de “estrutura global”, enfatizando entretanto sua natureza histórica, mutante, transitória.

Metodologicamente, Lefebvre aborda a questão da vida cotidiana através de sua noção de espaços vivido, percebido e concebido. Ele trabalha estes conceitos como uma tríade dialética, usando o método regressivo-progressivo, trazendo uma possibilidade de entendimento da realidade que leva em conta as diversas temporalidades que os processos sociais trazem em si.

Pode-se identificar três momentos na aplicação do método: (1) o momento descritivo, associado às horizontalidades da vida social, no qual a descrição e observação da realidade são fundamentais; (2) o momento analítico-regressivo, que considera a complexidade vertical da vida social (coexistência de relações sociais em diferentes temporalidades), no qual a realidade é analisada e decomposta; (3) momento histórico-genético, em que se retorna ao presente, confrontando o percebido durante a fase de descrição e o concebido

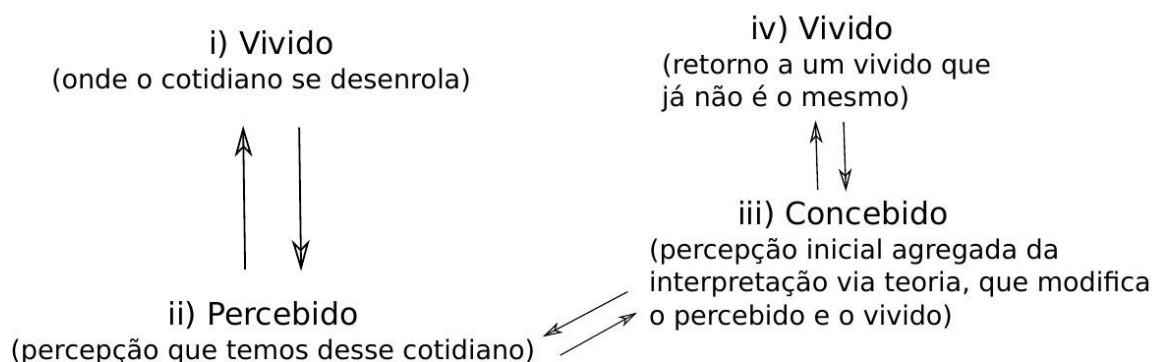
---

<sup>9</sup> Tradução minha.

teoricamente durante a fase de análise (Fernandes, 2010). É deste terceiro momento que surge a possibilidade de apreciação do espaço vivido.

O diagrama abaixo resume esta concepção, mostrando que o espaço vivido nos proporciona uma determinada apreensão da realidade (percebido) que deve ser confrontada com o conceitual teórico (concebido) e novamente retornado ao vivido.

**Figura 3: Diagrama representando as relações entre espaço vivido, percebido e concebido, segundo Lefebvre**



Fonte: modificações feitas sobre diagrama apresentado em FERNANDES, F. Do lugar da busca à busca de um lugar: a contribuição de Henry Lefebvre, (F. M. Fernandes, 2009, p. 61)

Bebendo na fonte lefebvriana, Mark Gottdiener (1993) também explora a vida cotidiana na sociedade moderna como um dos parâmetros de sua fundamentação teórica. O autor defende que o espaço contém e está contido nas relações sociais, logo, o real é historicamente construído tendo como representação mental o urbano, e a cidade como expressão material desta representação. Uma das premissas básicas do trabalho de Gottdiener é a da existência de uma nova forma de espaço na cidade, polinucleada e correspondente à ação de forças profundas de organização social. Seu livro *A Produção Social do Espaço Urbano* usa a crítica comparativa e o método dialético para enfrentar o debate entre diferentes versões do marxismo e entre visões alternativas de como analisar melhor o modo contemporâneo de organização social. Sua intenção é trazer novas preocupações ao centro da investigação urbana e ampliar o pensamento, de maneira a retirá-lo da estreita fixação no desenvolvimento econômico, comum ao pensamento marxista. Estas novas preocupações incluiriam, além dos fenômenos econômicos e políticos, os culturais, numa perspectiva de vida cotidiana e escala local.

Entende-se que a maior contribuição de Gottdiener é aprofundar a posição de Lefebvre no sentido de redirecionar o pensamento socioespacial, de uma análise da economia para a transformação das relações sociais, convidando-nos a entender as

transformações que ocorrem em nossos territórios à luz do processo dialético que imbrica espaço e relações sociais, superando as análises que os consideram fundamentalmente em uma relação de causa e efeito.

### **1.3 – A vida cotidiana é uma resistência**

O espaço vivido, como conceituado por Lefebvre, denota as diferenças em relação ao modo de vida programado, e a experiência cotidiana se vincula ao espaço tornando-se um resíduo de clandestinidade. O espaço social, então, configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido, quando entendido pela soberania do homem sobre o objeto, através de sua apropriação pela corporeidade das ações humanas.

Olhando com delicadeza e perspicácia a microescala da vivência urbana, Michel de Certeau (1998) também abre novas formas de olhar e compreender os espaços a partir das pequenas operações cotidianas que originam as práticas sociais daqueles que os habitam. Vaz (2012) resume assim o pensamento deste autor:

Estas práticas, “artes de fazer”, empreendidas pelas populações, são pouco evidentes, dispersas, muitas vezes silenciosas, todavia revelam maneiras astuciosas de reapropriação do espaço. São também manifestações de micro-resistência às forças hegemônicas e disciplinares presentes nos vários domínios da vida urbana, que, no caso que examinamos se manifestam desde o surgimento das favelas, da construção de casas, ruas, e infraestruturas, do aterro dos mangues, até as ações culturais e os espaços e equipamentos que originam. Para compreender os espaços resultantes destas práticas, pouco valem as normas e decretos, planos e projetos, racionalidades e funcionalidades que norteiam o desenvolvimento urbano; no entanto, são os resultados destas práticas que dão sentido aos espaços e modificam seus significados. (Vaz, 2012, p. 12)

Os “praticantes ordinários da cidade” (Certeau, 2012), moradores da cidade, exercem assim uma resistência que merece atenção mais aprofundada. Viver nas favelas e periferias das metrópoles constitui, em si, uma dimensão espacial da resistência. E, segundo Salles, “não se trata de resistir apenas, mas de fazê-lo com um novo sentido, possuidor de uma potência afirmativa, que torne a noção de resistência comparável a um procedimento de reexistência” (Salles, 2004, p. 92).

Diversos autores consideram o território como formado por espaços de resistência. Holston (1996) fala em espaços de “cidadania insurgente”, de “agir contra”. O que o autor faz, basicamente, é uma crítica ao modelo de organização do Estado, dos espaços, do planejamento e da visão utópica de futuro presentes no projeto modernista. Com esta crítica, ele condena o que chama de plano sem contradição e sem conflito. Deste projeto, ele salva, entretanto, a disposição para o ativismo e o compromisso, como princípio, de inventar a sociedade e construir o Estado, mas através de uma “imaginação social

diferente”, cujas fontes não estão na produção arquitetônica ou no planejamento da cidade, mas nos espaços de cidadania insurgente. “Insurgentes para enfatizar a oposição desses espaços não só aos espaços modernistas, mas também ao projeto político modernista, que tende a reforçar um projeto elitista de contenção da classes trabalhadoras” (Holston, 1996, p. 244). Já o planejamento “insurgente” buscaria entender a sociedade como uma reinvenção contínua do moderno e de seus modos de narrativa e de comunicação.

Holston argumenta que não só os conceitos, mas as práticas de cidadania vão se alterando, à medida que surgem novos membros, novos grupos, que reivindicam direitos de estar na cidade e agir sobre ela, muitas vezes desestabilizando o *status quo*. Ele mostra que a cidadania se insurge tanto através de organizações e movimentos formais – que podem derivar do Estado ou estar fora dele – quanto, simplesmente, por meio de práticas cotidianas que desordenam ou subvertem as agendas do Estado. Por outro lado, ao se insurgirem, esses movimentos se expõem, por sua vez, a novas formas de segregação e violência que surgem para se contrapor a esses avanços. Para Holston, a reação das classes dominantes vem através de novas estratégias de desagregação, privatização e fortificação

Souza (2011), ao falar do tipo de atuação dos movimentos sociais, reconhece as “prerrogativas legais e privilégios fáticos” do Estado, mas chama a atenção para o fato de que não se deve

assumir, implicitamente (e irrefletidamente) que os movimentos sociais apenas *reagem* (denunciam e protestam), isto é, que não têm capacidade de *agir proativamente* (concebendo projetos alternativos/contraprojetos, contraplanos), vai uma grande distância. Imaginar que os movimentos sociais são meramente reativos ou que não planejam significa não levar em conta ou não interpretar corretamente o fato de que eles desenvolvem estratégias muitas vezes diretamente vinculadas à reorganização do espaço da cidade, às vezes até mesmo conseguindo implementar várias coisas, *apesar do Estado e contra o Estado*. (Souza, 2011, p.150. grifos do autor)

Vainer (2011) é outro autor que considera a resistência como indispensável para fazer frente ao que ele chama de “cidade de exceção”, destacando a importância dos conflitos sociais para a vitalidade da cidade (Vainer, 2011). Para explicar o que seriam territórios ou cidade de exceção, ele cita a proximidade dos megaeventos, explicando como as cidades brasileiras têm seguido o modelo de cidade-empresa, organizada para atrair investimentos<sup>10</sup>.

Segundo esta lógica, as cidades competem, como numa grande bolsa de investimentos, para atrair capitais e turistas, atuando como cidades-empresa num mercado internacional de cidades-empresas. A concorrência obriga à agilidade e esta leva à

<sup>10</sup> Este conceito e a adoção do modelo pelo Rio de Janeiro serão aprofundados na segunda parte deste capítulo.



flexibilização das leis para permitir a atração e atuação das empresas. Neste cenário, tudo o que é regra aparece como obstáculo. Assim, um plano diretor, um conjunto de instrumentos legais que, em tempos anteriores, teria o papel de conter ou disciplinar o mercado, agora é um entrave que pode significar a perda de investimentos. O mercado passa a ser a melhor forma de organizar a cidade.

Se devidamente isolados ou silenciados, a favela e a pobreza, a precariedade em geral, não serão obstáculo. Tanto que a solução de problemas crônicos como habitação, saneamento e transporte não são prioridade nos planos de investimentos para estes eventos. Pelo menos não fora das áreas centrais, das áreas de maior visibilidade para os investidores. O que atrapalha os negócios não é a pobreza, mas a violência, que fere a imagem da cidade e ameaça a atividade econômica. Diante desta ameaça, o Estado intervém.

O autor defende, por fim, a legitimidade e importância da multiplicidade de formas de resistência que os diversos atores sociais podem opor, num jogo de tensões e conflitos inerente à cidade. Ele destaca que há uma tradição do pensamento social que vê os conflitos — sociais, coletivos — como manifestações patológicas da sociedade, e que isso é extremamente conveniente à ideia de cidade-empresa, considerando que, em última instância, as empresas não são lugar para política, mas para negócios. E arremata:

O banimento do conflito é o banimento da política, daí o viés profundamente autoritário dessa construção. Eu e vários outros dizemos o contrário: o conflito é a manifestação da vitalidade do corpo social. Uma cidade sem conflito é uma cidade morta. Uma cidade que não tem conflito está em uma de duas possibilidades: ou é uma cidade brutalizada por uma violência que impede a manifestação ou é uma cidade onde o autoritarismo foi internalizado por cada cidadão. O conflito é criativo, questiona a cidade, permite que atores sociais se construam. (...) A cidadania não é um direito ou um patrimônio; ou você a exerce ou ela não é nada. No conceito liberal, cidadania é um conjunto de direitos na sua relação com os outros e com o Estado. No conceito insurgente, cidadania é o exercício permanente do conflito (Vainer, 2011).

Continuando a explorar o tema das resistências, lembramos que, de maneira geral, as formas de mobilização diferem, conforme os grupos e classes sociais. Na mobilização dos mais ricos tende a haver menos vínculo com o *lugar* e mais com o *privilégio*, com o estilo de vida que não se deseja perder. A visão ideológica do lugar apelaria, neste caso, para a nostalgia: “o Leblon que a gente quer...”. Já os mais pobres se organizariam mais em termo de redes de ação, com a mobilização de micropoderes, atuando através de resistências (e provocações) culturais. As modernas tecnologias de comunicação, entre elas

as redes sociais, têm sido ferramentas importantes para dar voz e visibilidade a esses movimentos. De que maneira isso rebate no espaço?

A dimensão espacial da resistência se revela na própria existência das favelas e periferias das metrópoles. Alguns termos historicamente associados às favelas e periferias, como marginalização, segregação e exclusão, trazem explicitamente a noção de separação, de negação. No entanto, centenas de favelas estão presentes no espaço urbano, algumas compondo a paisagem carioca há mais de um século.

O que temos percebido é que, nos espaços populares, a resistência encontra expressão sobretudo através de ações culturais e artísticas que, mesmo quando (ou enquanto) não se dão conta disso, são verdadeiros manifestos políticos dentro da cidade.

#### **1.4 – O conceito de território na construção do espaço urbano**

O conceito de território se faz importante, neste texto, porque defendemos que há uma dimensão territorial tanto na aplicação de programas e projetos ao espaço do subúrbio quanto na maneira com que os moradores destes espaços reagem a estas intervenções. Sistematizando a contribuição da geografia para os estudos sobre território, Haesbert (2004) agrupa os vários conceitos de território em três vertentes básicas:

- as de concepção política, mais difundida, nas quais o território é visto como um espaço delimitado e controlado, através do qual se exerce um determinado poder, na maioria das vezes – mas não exclusivamente – relacionado ao poder político do Estado;
- as de concepção cultural ou simbólico-cultural, que priorizam a dimensão simbólica e mais subjetiva, em que o território é visto, sobretudo, como o produto da apropriação/valorização simbólica de um grupo em relação ao seu espaço vivido;
- as de concepção econômica, que enfatizam a dimensão espacial das relações econômicas, o território como fonte de recursos e/ou incorporado no embate entre classes sociais e na relação capital-trabalho.

Haesbert se apoia nos conceitos de domínio e apropriação do espaço de Lefebvre para propor que

o território envolve sempre, ao mesmo tempo (...), uma dimensão simbólica, cultural, através de uma identidade territorial atribuída pelos grupos sociais, como forma de “controle simbólico” sobre o espaço onde vivem (sendo também, portanto, uma forma de apropriação), e uma dimensão mais concreta, de caráter político-disciplinar (e político-

econômico, deveríamos acrescentar); a apropriação e ordenação do espaço como forma de domínio e disciplinarização dos indivíduos. (Haesbert, 2004, pp. 93–94).

Outro autor que também considera importante a dimensão simbólica do território é Milton Santos. De tal forma o território é fundamental na compreensão das relações sociais que, para ele, o valor do homem, seja como produtor, consumidor ou cidadão, está diretamente relacionado à sua localização no território:

Pessoas com as mesmas virtualidades, a mesma formação, até mesmo o mesmo salário têm valor diferente segundo o lugar em que vivem: as oportunidades não são as mesmas. Por isso, a possibilidade de ser mais ou menos cidadão depende, em larga proporção, do ponto do território onde se está. Enquanto *um lugar* vem a ser a condição da sua pobreza, *um outro lugar* poderia, no mesmo momento histórico, facilitar o acesso àqueles bens e serviços que lhe são teoricamente devidos, mas que, de fato, lhe faltam (M. Santos, 2007, p. 107).

Haesbaert, como Milton Santos, apresenta o território como um sistema composto de objetos e ações fixos e de fluxos, dotado de significado e expressividades particulares para aqueles que o constroem ou que dele usufruem. Para este autor, o território é composto por distintas esferas, a saber, política, econômica, natural e cultural. A esfera cultural implica na visão do território a partir da apropriação simbólica de um espaço por um grupo, o espaço vivido, forjando assim uma articulação indissociável e complementar entre grupo social, sua cultura e seu território.

Citando Milton Santos, ele lembra a historicidade do conceito de território, que o torna necessariamente híbrido e mutável. Só podemos fazer do território um objeto de análise social porque ele é o nosso “quadro de vida”, constituindo-se de “laços que se definem pela apropriação e uso das condições materiais, como também dos investimentos simbólicos, espirituais e estéticos que revelam os significados em jogo em uma dada sociedade.” (Haesbaert, 2004, p. 59). Ao pertencer a um território e nos impregnarmos dele, estabelecemos uma relação de ser e estar no mundo, que confere corporeidade à existência e, logo, às práticas culturais. A cultura ganha visibilidade, dimensão simbólica e material no território.

Entretanto, as fronteiras do território não são rígidas ou impermeáveis, mas porosas, permitindo a realização de trocas – de ideias, valores e objetos – em diversas intensidades. Esta porosidade, um dos resultados de processos de globalização que agem sobre o espaço e o tempo anulando um e outro pelo “milagre” da comunicação instantânea, seria a causa de um fenômeno contemporâneo de desterritorialização<sup>11</sup>. O caráter

<sup>11</sup> Deve-se entender desterritorialização como par oposto de territorialização, conceituada por Haesbert como “tornar territorial, situar em bases territoriais, ou ainda, associar a um território ou distrito particular” (Haesbaert,

“desterritorializado” da sociedade atual, prossegue Haesbert, estaria ligado, de acordo com diversos autores, à sua condição pós-moderna, na qual certezas e laços tradicionais com o espaço seriam abalados pelos novos paradigmas tecnológicos, que oferecem a possibilidade de uma experiência de mundo diferente, não fundada em bases territoriais.

Para Haesbert, todavia, vivemos um período de transição na forma como nos organizamos, inclusive espacialmente, e é precipitado falar em “fim dos territórios”. Pelo contrário, ele defende que o discurso da desterritorialização ignora a complexidade do conceito de território e sua compreensão a partir de noções de mobilidade e fluidez, propondo o conceito de multiterritorialidades:

Os territórios tradicionais aos quais estamos acostumados, fixos, estáveis, contínuos, contíguos e homogêneos, pautados em uma lógica espacial definida e exclusivista (que raramente admite sobreposições devido às limitações precisas e fronteiras bem demarcadas), começam a dar lugar a uma nova configuração territorial, mais fluida, dinâmica e móvel, simultaneamente fragmentável e articulável. (...) Não passamos exatamente por um processo de desterritorialização, mas sim de multiterritorialização, ou seja, vivemos agora na experimentação simultânea de territórios diversos e, obrigatoriamente, na consequente reterritorialização dos nossos parâmetros de território pelo contato com outros. (Haesbaert, 2004, p. 19).

Viver em redes é, desta forma, a grande novidade da experiência espaço-temporal pós-moderna. Os territórios-rede são muitos, descontínuos e fragmentados, e a experiência da multiterritorialidade é o que permite a passagem constante de um a outro. É o que têm tentado muitos jovens de espaços populares diante das transformações pelas quais passa a cidade em que vivem: inventar novos e múltiplos usos dos espaços, usos que se agregam, ao contrário dos espaços da modernidade que se fragmentam à medida que as atividades se dividem. Ficam para trás os territórios tradicionais, fixos, estáveis, contínuos, contíguos e homogêneos, regidos por uma lógica espacial definida e exclusivista, de limitações precisas e fronteiras demarcadas, para dar lugar a uma nova configuração territorial, mais fluida, dinâmica, articulável.

A metrópole hierarquizada descrita por Lefebvre (1986, 1999) demanda estruturas – quase sempre viárias – que possibilitem a articulação das diversas áreas em que se divide funcionalmente, de forma a propiciar o desenvolvimento sem comprometer o processo de diferenciação socioespacial. Mudar a situação de exclusão ou segregação socioespacial pressupõe, e ainda pressupõe em grande medida, o acesso aos lugares onde estão os empregos ou atividades, mesmo informais, que permitam a sobrevivência. O próprio

---

2004, p. 21). Este conceito é usado aqui apenas para melhor apresentar o conceito de multiterritorialidades de Haesbert, fundamental para se entender a mobilidade e o trânsito de diversos grupos sociais pelos vários territórios da cidade.

exercício da cidadania requer a possibilidade de mobilidade. Neste sentido, como apontam Santos (2007) e Alves (2011), a localização dos indivíduos em áreas de subúrbio ou periféricas acrescenta uma camada de imobilidade social à imobilidade física já enfrentada pela precariedade de transportes. Por imobilidade social Alves considera as formas de habitação precárias e “dificuldades de acesso às benfeitorias sociais (desde infraestrutura básica, passando por instituições de ensino e saúde, bem como culturais)”(Alves, 2011, p. 110).

Entretanto, a possibilidade de acessar ou conectar os diversos territórios pode se dar através de uma mobilidade “concreta”, que implica um deslocamento físico, mas pode também significar um deslocamento virtual, hoje proporcionado pela experiência do ciberespaço. Essas e outras formas de articulação do e no espaço, levadas a cabo sobretudo pelas camadas mais jovens da população, são identificadas por Haesbert como sendo a experiência da multiterritorialidade.

Por outro lado, se é um fato que há hoje mais oportunidades de mobilidade<sup>12</sup> pelos territórios da cidade, há que se considerar que esta mesma mobilidade ainda é um instrumento de poder. A desigualdade no acesso – tanto a territórios quanto a recursos – bem como as diferentes velocidades e formas de deslocamento ainda são enormes.

Barbosa, Silva e Faustino (2012) trazem esta reflexão para a realidade dos espaços que estudamos, no Rio de Janeiro, falando do surgimento de um “novo carioca”, pessoas, quase sempre jovens, que têm por característica principal a mobilidade. Aventuram-se por territórios distintos, estabelecem conexões variadas, criam e participam de uma ampla gama de manifestações culturais. No Complexo do Alemão, esses novos atores se articulam multiterritorialmente com o “dentro” e o “fora” da favela, participando de foruns, associações e eventos em outras favelas (Santa Marta, Rocinha, Maré, Penha). Participam coletivamente de eventos políticos e culturais da cidade, como foram as jornadas de junho de 2013, ecoam notícias e partilham fotos e artigos de outros coletivos, como o Mídia Ninja, Anonymous, Agência de Redes para a Juventude, Advogados Ativistas, Rio on Watch.

Para estes autores, tomar a integração urbana como a “cara” futura da cidade só pode ser entendido nessa perspectiva multiterritorial.

---

<sup>12</sup> Haesbert não considera mobilidade nem no sentido estrito de deslocamento objetivo, nem no extremo oposto, como abstração. Ele acata o conceito de Jacques Lévy (2002), que diz que “Pode-se definir a mobilidade como a relação social ligada à mudança de lugar, isto é, como o conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares. Por essa definição, excluímos duas outras opções: aquela que reduziria a mobilidade ao mero deslocamento (...), eliminando assim as suas dimensões ideais e virtuais, e aquela que daria um sentido muito geral a esse termo, jogando com as metáforas (tal como a “mobilidade social”) ou com extensões incontroladas (a comunicação, por exemplo).”

## **PARTE 2: O Espaço como produção social e a gestão empresarial da cidade**

Como parte da construção de um arcabouço teórico que forneça o quadro de fundo para a análise do nosso tema, abordaremos agora o conceito de produção do espaço e apresentaremos os principais agentes sociais envolvidos nesse processo. Dentre estes agentes, analisaremos especialmente o papel do setor imobiliário e do Estado, com destaque para as parcerias estabelecidas entre eles, a partir da adoção de novas estratégias de gestão urbana por parte do Estado.

### **1.5 – O conceito de espaço em Santos, Harvey e Lefebvre**

O espaço é o objeto primordial dos estudos da Geografia e tem merecido atenção por parte de estudiosos de outros campos das Ciências Sociais. Milton Santos (1999, 2007, 2008), David Harvey (2004, 2005) e Lefebvre (1986, 1999) são alguns dos autores que se debruçam sobre o conceito e apontam a multiplicidade de sentidos que ele pode assumir. Tanto Milton Santos como David Harvey se preocuparam com a falta de clareza conceitual para a definição de espaço na Geografia, e buscaram atualizar o conceito frente às novas dinâmicas da contemporaneidade, debruçando-se na elaboração de uma epistemologia do espaço.

Santos define o espaço como

algo dinâmico e unitário, onde se reúnem materialidade e ação humana. O espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos, naturais ou fabricados, e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente (Santos, 2008, p. 46)

Ele complementa adiante:

[...] o espaço global seria formado de redes desiguais que, emaranhadas em diferentes escalas e níveis, se sobrepõem e são prolongadas por outras. [...] o todo constituiria o espaço banal, isto é, o espaço de todos os homens, de todas as firmas, de todas as organizações, de todas as ações – numa palavra, o espaço geográfico (Santos, 2008, p. 50)

Harvey (2005) argumenta que o espaço é tema secundário na obra de autores como Marx, Weber e Durkheim, que privilegiam o tempo em seus estudos e, “quando tratavam do espaço e da geografia, tendiam a considerá-los de modo não problemático, enquanto contexto ou sítio estável para a ação histórica” (Harvey, 2005, p. 142). Esta afirmação não desconsidera a preocupação que a obra de Marx dedica ao tema do espaço, mas reitera

que o espaço não foi uma categoria integrada em suas formulações teóricas com a mesma prioridade que o tempo. Em seu artigo “O espaço como palavra-chave” (2012), Harvey retoma o conceito desenvolvido no livro “A Justiça Social e a Cidade” (1973) e analisa o espaço a partir de uma tríplice divisão: o espaço absoluto, o espaço relativo e o espaço relacional.

O espaço absoluto é fixo. É o espaço de Newton e Descartes, usualmente representado como uma grade pré-existente e imóvel que permite padronizar medições e está aberto ao cálculo. É também o espaço da geometria euclidiana, que se presta a todas as formas de mapeamento cadastral e práticas da engenharia, estudos de localização e posição. É o espaço onde são registrados ou planejados os eventos; o espaço da propriedade privada e de outras entidades territoriais delimitadas (como Estados, unidades administrativas, planos urbanos e grades urbanas).

O espaço relativo é associado a Einstein e às geometrias não-euclidianas. Para Harvey, o espaço é relativo em dois sentidos: de que há múltiplas geometrias que podemos escolher e de que o quadro espacial depende estritamente daquilo que está sendo relativizado e por quem. Ele acrescenta, citando Einstein, que todas as formas de medição dependem do modelo de referência do observador. Desta forma, mapas completamente diferentes podem ser criados relativizando as localizações e suas distâncias, por exemplo, em termos do custo, tempo ou modo de transporte usados para vencê-las. Mas Harvey lembra que “toda esta relativização, é importante notar, não necessariamente reduz ou elimina a capacidade de cálculo ou controle, mas ela indica que regras e leis especiais são necessárias para fenômenos particulares e processos em consideração” (Harvey, 2012, p. 11). O espaço relativo é, em suma, o espaço da circulação e dos fluxos, das cartas temáticas, do movimento, da mobilidade, da aceleração e da compressão do espaço-tempo.

A noção de espaço relacional é tomada a partir de Leibniz, que critica o espaço e o tempo absolutos tão centrais às teorias de Newton. A visão relacional do espaço sustenta que não há tais coisas como espaço ou tempo fora dos processos que os definem. A noção relacional do espaço-tempo implica a ideia de relações internas. Isto significa que um evento não pode ser compreendido a partir de um único ponto, ele depende de tudo que ocorre ao seu redor, “do mesmo modo que todos aqueles que entram em uma sala para discutir trazem com eles um vasto espectro de dados da experiência acumulados na sua relação com o mundo” (Harvey, 2012, p. 12). É o espaço das sensações, desejos, frustrações, sonhos e vertigem. Também se refere ao ciberespaço, que está sendo cada vez mais objeto de estudo por parte dos geógrafos.

Por fim, Harvey sintetiza seu postulado da seguinte forma:

O espaço não é nem absoluto, nem relativo, nem relacional em si mesmo, mas ele pode tornar-se um ou outro separadamente ou simultaneamente em função das circunstâncias. O problema da concepção correta do espaço é resolvido pela prática humana em relação a ele. Em outros termos, não há respostas filosóficas a questões filosóficas que concernem à natureza do espaço – as respostas se situam na prática humana. A questão “o que é o espaço?” é por consequência substituída pela questão “como é que diferentes práticas humanas criam e usam diferentes concepções de espaço?” (Harvey, 2012, p. 14)

O aspecto teórico mais importante do espaço para Lefebvre é sua natureza multifacetada. Ele também constrói seu conceito de espaço sobre uma tripartição, que ele define como sendo espaço material – o espaço percebido, espaço da experiência, aberto ao toque físico, à interação tátil e sensual com a matéria; a representação do espaço – o espaço como concebido e representado, aquele que buscamos descrever através de representações abstratas (palavras, gráficos, cartas, diagramas, imagens, etc). Ele pressupõe, para além dos sentidos imediatos, o uso de nossa imaginação, medos, emoções, psicologias, desejos e sonhos no nosso modo de experimentar o mundo; e o espaço de representação – o espaço vivido das sensações, das emoções e significados incorporados no modo como vivemos o dia a dia. É o espaço da arte, das imagens poéticas, composições fotográficas, reconstruções artísticas, do sonho (Lefebvre, 1986). Na leitura que Gottdiener (1993) faz de Lefebvre,

O espaço não pode ser reduzido apenas a uma localização ou às relações sociais da posse de propriedade – ele representa uma multiplicidade de preocupações sociomateriais. O espaço é uma localização física, uma peça de bem imóvel, e ao mesmo tempo uma liberdade existencial e uma expressão mental. O espaço é ao mesmo tempo o local geográfico da ação e a possibilidade social de engajar-se na ação. Isto é, num plano individual, por exemplo, ele não só representa o local onde ocorrem os eventos (a função de receptáculo), mas também significa a permissão social de engajar-se nesses eventos (a função da ordem social)... Além disso, o espaço é um objeto de consumo, um instrumento político, um elemento na luta de classes (Gottdiener, 1993, p. 127).

Mas a principal contribuição de Lefebvre talvez seja sua releitura marxista, com a proposição de que o espaço seja considerado como uma das forças de produção, e não simplesmente parte dos meios de produção ou de trabalho, como os economistas políticos marxistas o definiam até então. Segundo Gottdiener, a fragilidade da argumentação de Harvey residiria exatamente neste aspecto. Se o espaço for simples meio de produção, ficam muito limitadas as possibilidades de explicar determinados aspectos da produção espacial. Em Lefebvre, o espaço possui, no modo de produção, o mesmo status ontológico que o capital ou o trabalho, formando com estes uma tríade dialética.



No livro “A Produção Social do Espaço Urbano”, escrito na primeira metade dos anos 1980, Gottdiener analisa o fenômeno do crescimento socioespacial norteamericano. A forma compacta que a cidade se desenvolvera historicamente tinha dado lugar a regiões em permanente expansão. Ele usa o termo desconcentração para designar esse crescimento amorfo. Em sua obra, o autor identifica sete tendências de análise dos eventos e padrões urbanos contemporâneos, a saber: a ecologia urbana, a geografia, a economia urbana, o estruturalismo marxista, a economia política urbana, o neweberianismo e a perspectiva da produção do espaço (Medeiros, 2013).

Segundo ele, as três primeiras são bastante típicas e representam a maioria das abordagens dos analistas norte-americanos. As quatro últimas surgiram como alternativa para tentar entender o desenvolvimento urbano contemporâneo fora do estrangulamento ideológico anterior.

Para as três primeiras abordagens, Gottdiener reserva uma crítica ácida, acusando-as de continuarem fortemente paralisadas por um determinismo tecnológico obstinado, por meio do qual a desconcentração urbana é explicada amplamente em termos de inovações nos modos de transporte e de comunicação. Em contraponto, o autor defende que a desconcentração é, ao mesmo tempo, uma forma — isto é, um produto —, e um processo — ou seja, um produtor —, que previne as mudanças de efeito no capitalismo tardio.

Uma vez desmontados os argumentos dessas linhas teóricas, Gottdiener volta-se para as análises de base marxista, nas quais se detém mais longamente. Além de Lefebvre, Gottdiener dialoga também com David Harvey e Manuel Castells. Gottdiener situa Harvey no rol dos economistas políticos urbanos, cujo pensamento, essencialmente funcionalista, ainda está preso a uma excessiva ênfase sobre fatores econômicos<sup>13</sup>.

Para ele, os conceitos e teorias de Castells se afastam de uma teoria do espaço, sendo mais propriamente uma “teoria dos problemas urbanos” ou uma “teoria das relações entre o Estado e o espaço de assentamento”. Já Lefebvre, ao apresentar a sua acepção sobre a produção do espaço, resgata o princípio fundamental da teoria de Marx, que enfatizava o homem como sujeito da sua história. Desta forma, ele defende que padrões espaciais e processos sociais estão mais relacionados dialeticamente que ligados por meio de ciclos de causa e efeito. A organização espacial teria, prossegue Gottdiener, um papel fundamental nas relações sociais da produção.

Mais especificamente, é em parte por meio do espaço que a sociedade se reproduz. Para Lefebvre, as coerências da ordem espacial controlam as contradições inerentes ao capitalismo, em benefício dos interesses predominantes na sociedade. Portanto, o capitalismo como modo

---

<sup>13</sup> Em minha opinião, isso é verdade para os escritos de Harvey até as décadas de 1980/1990. Nos últimos 15 anos, entretanto, percebe-se em seus artigos e palestras uma maior consideração dos fatores culturais e da ação dos movimentos sociais e minoritários sobre a produção do espaço urbano.

de produção sobreviveu, em parte, por seu uso do espaço como reforçador daquelas relações sociais necessárias a essa sobrevivência (Gottdiener, 1993, p. 128)

## **1.6 – A produção do espaço urbano e seus agentes**

É central no pensamento marxista que temos analisado até agora “o deslocamento da análise do plano da ontologia, e daquele da epistemologia – prisioneiros do mundo abstrato das ideias – para aquele que articula a teoria (a produção de conhecimento como ato de compreensão do mundo) e a prática (práxis) em sua indissociabilidade” (Carlos, 2011, p. 55). Teoria e práxis envolvem toda a sociedade nos atos da vida cotidiana e se realizam no espaço, por meio de apropriações, usos, intervenções de escalas e naturezas as mais diversas. Entender isso significa superar a noção de produção do espaço como sendo um fenômeno restrito ao plano econômico. Ele engloba e supera o mundo do trabalho e da circulação de mercadorias, por mais que novos setores de atividades produtivas, criadores de novos espaços, sejam engendrados a todo instante.

Para Lefebvre, a própria noção de produção tem uma dupla determinação: de um lado, produzimos/fabricamos objetos, mercadorias, elementos materiais que geram um mundo objetivo. Mas também produzimos espaço como condição de reprodução da vida social. E espaço no sentido concreto, no qual o Estado intervém para mediar e muitas vezes comandar a acumulação, envolvendo o saber, o conhecimento, as relações sociais e as instituições gerais da sociedade.

Por isso, mais do que tratar o espaço como realidade e conceito, Lefebvre vai se concentrar na produção do espaço como fundamental para entender a reprodução da sociedade e dos modos de produção e acumulação de capital (Carlos, 2011).

Gottdiener explica a relação dialética sociedade-espaço proposta por Lefebvre da seguinte forma:

O espaço é produzido como nenhuma outra mercadoria. Tem ao mesmo tempo uma realidade material e uma propriedade formal que o capacita a encerrar a realidade material de outras mercadorias e suas relações sociais. Exatamente como outras mercadorias, ele representa ao mesmo tempo um objeto material e um processo que envolve relações sociais. Ao contrário de outras mercadorias, ele recria continuamente as relações sociais ou ajuda a reproduzi-las; além disso, elas podem ser as mesmas relações que ajudaram a produzi-lo no primeiro local. Assim, o espaço tem a propriedade de ser materializado por um processo social específico que reage a si mesmo e a esse processo. É, portanto, ao mesmo tempo um objeto material ou produto, o meio de relações sociais e o reproduzidor de objetos materiais e relações sociais (Gottdiener, 1993, p. 133).

Sua abordagem é sintetizada no que ele denomina produção social do espaço, que busca entender a organização socioespacial não como uma estrutura conceitual baseada nas formas espaciais da cidade, mas como consequência das relações entre processos econômicos, políticos e culturais.

No que diz respeito à análise do espaço urbano, Milton Santos traz um outro elemento à luz, que ele chama de meio técnico-científico-informacional. Para o geógrafo brasileiro, não é possível estudar o tema sem considerar o papel da ciência, da informação e da técnica no processo de produção do espaço (M. Santos, 1999).

Este meio técnico-científico-informacional tem intencionalidades articuladas a interesses de escalas globais e, para isso, aplica técnicas muitas vezes estranhas ao território diretamente implicado. Mas isso não ocorre sem contradições e resistências, o que configuraria, para ele, a força do lugar: a capacidade de se adaptar, de subverter as intencionalidades hegemônicas, de se apropriar da tecnologia para fortalecer suas próprias agendas. É o caso, por exemplo, do uso das redes sociais e dos celulares por parte de coletivos e jovens das comunidades mais pobres para divulgar seus pontos de vista e experiências de mundo, quase nunca considerados pela mídia tradicional.

Como vimos, a noção de produção do espaço abarca vários níveis de produção da realidade e uma enorme complexidade social, que envolve sujeitos diversos e suas distintas ações:

o Estado, como aquele da dominação política; o capital, com suas estratégias objetivando sua reprodução continuada (e aqui nos referimos às forças do capital, o industrial, o comercial e o financeiro e suas articulações com os demais setores da economia, como o mercado imobiliário); os sujeitos sociais que, em suas necessidades e seus desejos vinculados à realização da vida humana, têm o espaço como condição, meio e produto de sua ação (Carlos, 2011, p. 64)

Esta reflexão traz à tona a necessidade de se discutir quem são, afinal, os agentes produtores de espaço e quais suas escalas de atuação. Segundo Correa (2011), a produção do espaço, qualquer que seja a escala analisada, não é “resultado da mão invisível do mercado, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supra orgânica”, mas consequência da ação de “agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (Correa, 2011, p. 43).

Uma importante e extensiva revisão dos conceitos de agente social na produção de espaço na literatura da Sociologia e da Geografia é feita por Vasconcelos (2011). Embora ele comece ressaltando que Lefebvre prefere entender a produção do espaço urbano a

partir da ação de diferentes tipos de capital (funditário, comercial, financeiro), em detrimento do uso da noção de atores ou agentes, são vários os cientistas sociais que buscam identificar os agentes que atuam na produção do espaço.

Touraine, para começar, defende o uso do termo “atores” para designar os sujeitos que atuam em papéis sociais. Para ele, a sociedade é uma rede de ações e relações, na qual o Estado é um agente complexo, cuja ação se estende sobre o campo da historicidade, sobre as instituições e sobre a organização social.

Castells também prefere o uso de “atores” e não “agentes”, destacando que atores sociais produzem cidades e significados urbanos e ponderando que as relações de classe são importantes para se entender os conflitos urbanos. Porém as mudanças sociais também são causadas pelo Estado, as relações de gênero, os movimentos étnicos e nacionais e os movimentos dos cidadãos. Para Castells, o movimentos sociais urbanos não estariam relacionados diretamente com as relações de produção, mas com as relações de consumo, comunicação e poder.

Topalov, em *Les Promoteurs Immobiliers* (Os promotores imobiliários), opta pelo uso da noção de agente, que ele define como “o suporte de uma articulação de relações sociais, e que se estudam suas práticas como efeitos do funcionamento e das transformações dessas relações”. Um dos principais agentes estudados por Topalov é o promotor imobiliário, com funções de promoção, estudo técnico, construção e comercialização. Além disso, o promotor está presente nos mercados da habitação, dos terrenos e dos capitais. Topalov acrescenta ainda que o “mercado funditário” aparece como o lugar de um processo que compreende três grupos de agentes: (1) os proprietários funditários (que detêm o solo); (2) o poder público (cuja atividade de planejamento e regulamentação define os usos possíveis do solo); e (3) os promotores (administradores do capital imobiliário de circulação que agem para transformar o solo em mercadoria).

Outros sociólogos citados por Vasconcelos que também trabalharam com o conceito de agentes sociais são Bourdieu e Giddens. Para este último, “agência é a capacidade das pessoas para realizar as coisas”, e agentes e atores são sinônimos, significando alguém que exerce poder ou produz um efeito. Já Bourdieu, ao criticar os estruturalistas, coloca-se como o maior defensor da noção de agentes nas Ciências Sociais.

Na sociologia brasileira, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro é um autor importante a utilizar esse conceito. Falando da produção do espaço construído na cidade, ele considera o pequeno especulador como um ator social urbano. Entre os agentes econômicos que constituem o mercado imobiliário, ele cita o (1) proprietário de terra, (2) o incorporador, (3) o construtor, (4) o financiador e (5) o investidor imobiliário.

Ainda segundo Vasconcelos, o conceito de agentes sociais aparece na Geografia ao longo da década de 1970, sendo Horacio Capel um dos primeiros autores a utilizá-lo, já sob a denominação de “agentes produtores do espaço”. Ele os classifica como (1) os proprietários dos meios de produção (ou as grandes empresas industriais e de serviços), (2) os proprietários do solo, (3) os promotores imobiliários e as empresas de construção e (4) os organismos públicos (ou o Estado como agente da produção do espaço).

Em *A Justiça Social e a Cidade*, David Harvey também toca nesse assunto, embora restringindo-o à questão habitacional. Ele fala em “atores do mercado da moradia”, destacando que cada grupo tem um modo distinto de determinar o valor de uso e o valor de troca, sendo que “o que é valor de uso para um, é valor de troca para outro”. As categorias de agentes reconhecidas por Harvey são: (1) os usuários da moradia, (2) os corretores de imóveis, (3) os proprietários (que alugam e que são rentistas), (4) os incorporadores e a indústria da moradia, (5) as instituições financeiras e (6) as instituições governamentais.

No Brasil, Milton Santos lembra que a ação é um processo dotado de propósito e distingue os atores que decidem dos demais atores, recomendando “operar uma distinção entre a escala de realização das ações e a escala do seu comando” (M. Santos, 1999, pp. 78–80). Santos reconhece uma qualidade de hegemonia, portanto, nos atores que têm a possibilidade de agir. Embora preferindo o termo “atores hegemônicos”, Santos usa também “agentes hegemônicos” indistintamente.

Roberto Lobato Correa (Correa, 1997), por fim, traz a discussão sobre os agentes sociais para a escala regional, ao dividir a análise das redes geográficas em três dimensões: organizacional, temporal e espacial. Na dimensão organizacional, ele menciona como agentes (1) o Estado, (2) as empresas, (3) as instituições e (4) os grupos sociais. Em outra obra, Correa afirma que o espaço urbano capitalista é “um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes que produzem e consomem espaço” (Correa, 1989, p. 11). É na especificidade da consideração dos agentes sociais que produzem espaço urbano, e analisando o contexto brasileiro, que este autor formula a categorização em que estes agentes são (1) os proprietários dos meios de produção, (2) os proprietários fundiários, (3) os promotores imobiliários, (4) o Estado e (5) os grupos sociais excluídos.

Analisando a revisão coligida por Vasconcelos, podemos identificar alguns traços comuns entre os diversos autores citados: todos reconhecem o Estado (poder público, organismos governamentais...) como agente fundamental, bem como os proprietários de terra e os promotores imobiliários (incorporadores, construtores, corretores). Os geógrafos todos, além de Queiroz Ribeiro, mencionam ainda os donos do capital como agentes produtores, na figura de financiadores, investidores, instituições financeiras. Capel e Correa

discriminam também os proprietários dos meios de produção. Por fim, uma importante contribuição, tanto de Harvey quanto de Correa, foi ter trazido à cena agentes que atuam numa escala mais cotidiana (nem por isso menos massiva ou impactante para a cidade), como os usuários da moradia, e os grupos sociais excluídos. Essa é também a proposta de Vasconcelos, que fala da possibilidade de avançar nos estudos da Geografia examinando outros agentes, tendo em vista “as diferentes estratégias e práticas espaciais seguindo interesses convergentes ou contraditórios” (Vasconcelos, 2011, p. 91). Entre outros, ele cita como agentes a serem considerados: indivíduos, famílias e movimentos sociais; agentes legais ou ilegais (ou “formais” e “informais”), agentes visíveis ou invisíveis (agentes do mercado financeiro, ou “a mão invisível do mercado”); agentes examinados segundo suas ações locais, regionais, nacionais ou globais (trazendo para a análise a questão da escala); agentes centrais ou periféricos.

Tomemos como ponto de partida para nossa discussão a proposição de Correa (1989), que elenca os proprietários dos meios de produção, os proprietários fundiários, os promotores imobiliários, o Estado e os grupos sociais excluídos como principais agentes produtores do espaço urbano. Não deixemos de lado o fato de que pode haver sobreposições entre os agentes, alianças movidas por interesses e estratégias comuns, bem como divergências, conflitos e contradições. A partir de sua ação, o espaço é produzido, impregnado de materialidades, mas também pleno de significados diversos, como aqueles associados a estética, status, etnia, sacralidade, entre outros atributos.

Detalhando a análise um pouco mais, Correa (2011) identifica, por um lado, estratégias e práticas espaciais distintas, levadas a cabo por um único agente, e por outro, estratégias e práticas sociais semelhantes, conduzidas por diferentes agentes. No primeiro caso, ele menciona as ações do capital industrial sobre a terra urbana. Se antes o capital a considerava apenas como uma base necessária e insubstituível para a produção, hoje certamente a terra constitui, assim como a produção imobiliária, uma importante alternativa para a acumulação.

No caso inverso, Correa acredita que diferentes agentes sociais, que possuem estratégias e práticas espaciais próprias de suas atividades, podem ocasionalmente desempenhar estratégias e práticas espaciais diferentes, consoante seu objeto de interesse. Ele cita como exemplo as ações concertadas de promotores imobiliários, empresas industriais e do Estado em torno da terra urbana.

Na sequência, Correa lista os múltiplos papéis do Estado capitalista em relação à produção do espaço. Para ele, a multiplicidade de esferas de ação reflete o fato de ser o Estado uma arena na qual diferentes interesses e conflitos se enfrentam. Entre suas possibilidades de ação estão:

- estabelecer o marco jurídico (leis, regras, normas, posturas) de produção e uso do espaço;
- taxar a propriedade fundiária, as edificações, o uso da terra e as atividades produtivas: diferenciais espaciais desta taxa são refletidos e condicionam a diferenciação socioespacial do espaço urbano. Destacamos que a isenção de taxa também atrai ou induz determinados tipos de ocupação;
- produzir as condições de produção de outros agentes espaciais, como vias de tráfego, sistemas de energia, água e esgotamento sanitário, assim como o próprio espaço físico da cidade, por meio de obras de drenagem, desmontes e aterramentos;
- controlar o mercado fundiário tornando-se, sob certas condições, proprietário de glebas que poderão ser permutadas com outros agentes sociais;
- tornar-se promotor imobiliário, investindo na produção de imóveis residenciais em determinados locais do espaço intraurbano para determinados grupos sociais;
- tornar-se produtor industrial, interferindo, assim, na produção do espaço por meio da implantação de unidades fabris, e dos impactos de suas instalações industriais em outras áreas, próximas ou longínquas: conjuntos habitacionais, loteamentos populares e favelas são criados, em parte, em decorrência de indústrias e frentes de obra do Estado.

Segundo Correa, é preciso estar atento ao fato que, ao estabelecer relações com outros agentes sociais, entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção não é estranha.

Agentes sociais como as grandes empreiteiras também têm atuação decisiva para a produção do espaço. Elas contribuem para:

- produzir “company towns”, bairros inteiros dentro da cidade, ou ainda apropriar-se, de fato ou simbolicamente, de certos espaços públicos;
- dar continuidade ao processo de descentralização das atividades terciárias, participando do processo de perda econômica e simbólica do centro (não apenas do centro, mas ao localizar suas atividades econômicas num lugar e não no outro, carregar consigo uma série de outras atividades paralelas e correlatas, contribuindo para a dinamização econômica de partes da cidade em detrimento de outras);
- alterar a funcionalidade dos centros da rede urbana, pela criação espacialmente seletiva de especializações produtivas ou redução da capacidade produtiva;

- através do Estado, impregnado de interesses seus, criar infraestrutura viária e energética que lhe é benéfica, ainda que possa servir a muitos outros agentes sociais e indivíduos. (Correa, 2011, pp. 45–47).

Além destes agentes, Correa ressalta a produção de um “espaço vernacular”, no qual inclui as favelas resultantes de invasão de terras, sejam públicas ou privadas, e os loteamentos populares das periferias urbanas, em especial os que surgem irregularmente em sistemas de mutirão empreendidos pelos próprios ocupantes. Ao mencionar estes agentes, tenham eles capital ou não, organização formal ou informal, Correa reconhece não só sua capacidade de ação e transformação sobre o espaço, mas a legitimidade de seu interesse e sua disputa pela terra e por condições de habitação. Gostaria de incluir nesta “produção vernacular do espaço” não apenas aquela feita à margem da norma (favelas, ocupações, loteamentos irregulares), mas também aquela feita à margem da produção hegemônica, ainda que dentro de padrões legais: intervenções artísticas, autoconstruções, apropriação de espaços para eventos de naturezas variadas, modificações no território urbano que simultaneamente refletem e realimentam transformações políticas e culturais que subjetivam os grupos sociais que as produzem.

Por fim, Gottdiener recomenda que se considere os interesses fundiários sob o capitalismo tardio como um setor separado. Em seu trabalho, o setor imobiliário aparece estruturado em torno do circuito secundário de acumulação, no sentido em que Lefebvre concebe este termo. Ele diz que os interesses organizados em torno da terra

compreendem o setor imobiliário, mas também envolvem elementos do capital financeiro e corporativo, políticos corruptos, grupos locais de ativistas, partidos políticos necessitados de suporte financeiro, ambientalistas, proprietários de casa própria etc. Esses interesses e os conflitos entre eles formam o fio condutor das mudanças espaciais que são estimuladas por processos societários profundos. (...) Lembremos que Lefebvre chamava atenção para o circuito secundário de capital, que canaliza o capital excedente para atividades de investimento no mercado da terra. Harvey fez bom uso desse conceito e o desenvolveu ao especificar suas características estruturais, especialmente a relação entre o setor imobiliário, o Estado e elementos da infraestrutura do capital financeiro que servem para atrair o capital para esse circuito durante os períodos de superacumulação (Gottdiener, 1993, p. 217)

De fato, Harvey (2009) explica de maneira bastante didática a forma como a urbanização proporciona o caminho para “resolver” o problema do capital excedente. Ele diz:

Quero aqui me concentrar em um macro processo particular que tem sido esquecido muito frequentemente, justamente por ser tão macro. Isto é o que chamo “o problema do capital excedente”. Ele atua assim: os capitalistas começam o dia com um certo montante de dinheiro



e terminam o dia com um maior. No dia seguinte eles levantam e têm de decidir o que fazer com o dinheiro extra que eles ganharam no dia anterior. Eles encaram um dilema faustiano: reinvestir para ter ainda mais dinheiro ou consumir o excedente. As leis coercitivas da competição os forçam a reinvestir porque, se alguém não reinveste, então, outro seguramente o fará. Para permanecer um capitalista, algum excedente deve ser reinvestido para fazer ainda mais excedente (Harvey, 2009).

A partir dessa breve introdução, Harvey apresenta de que forma esse processo operou no caso das reformas urbanas de Haussman em Paris, no século XIX, e nas intervenções conduzidas por Robert Moses na região metropolitana de Nova York na década de 1940. São recursos imensos aplicados em investimentos em infraestrutura, sobretudo viária, através de sistemas de dívidas financiadas e reengenharia dos subúrbios, que movimentam a economia a partir de grandes obras. O objetivo fundamental destas transformações urbanas não é, entretanto, a solução de problemas cotidianos e específicos das populações que, ao fim e ao cabo, são os alvos das obras em questão, mas a aplicação do capital excedente para que ele gere mais capital.

O problema apontado por Harvey nesta operação é que as soluções são frequentemente temporárias, ainda que deixe impactos irreversíveis sobre a vida urbana. Em breve, novas ondas de capital excedente demandarão novas obras, cada vez maiores. Esta estratégia global se assenta, ainda segundo Harvey, em dois princípios básicos. Primeiro, no caso de um conflito entre o bem-estar de uma população e a taxa de retorno dos bancos investidores esta última deve ser privilegiada. O segundo princípio diz que os governos devem dedicar-se à criação de um bom clima de negócios. Para isso, um novo sistema de governança deve ser implementado de forma a integrar os negócios privados nas estratégias de governo, o que leva de volta ao primeiro princípio, isto é, em caso de conflito entre o bem-estar da população e a criação de um bom clima de negócios, então o último deve ser privilegiado.

Para Gottdiener, entretanto, a disponibilidade geral de capital para o circuito secundário não pode explicar, por si só, a forma específica que assume o desenvolvimento, por mais que determine, ciclicamente, a intensidade da atividade no setor imobiliário. A atuação de coligações de agentes, juntamente com as negociações e conflitos que os envolvem são imprescindíveis para explicar os padrões socioespaciais de desenvolvimento. Ele conclui que o setor imobiliário de fato trabalha na maior parte das vezes sem oposição – e por esse motivo constitui a linha de frente da produção de espaço típica do capitalismo tardio. Porém, conflitos entre ideologias pró-crescimento e de não-crescimento são cada vez mais frequentes.

Botelho (2007) acrescenta que o setor imobiliário enfrenta uma grande dificuldade: a lenta obsolescência de seus produtos, dificultando a rotação do capital e o aumento da demanda do seu mercado. Segundo este autor, os avanços tecnológicos do setor de construção e as estratégias agressivas de marketing criam continuamente novas necessidades para os consumidores. Isso acelera a obsolescência dos produtos imobiliários, criando um movimento constante de realocação, destruição e reconstrução no e do espaço.

Estes movimentos levam a desenvolvimentos desiguais, com a prosperidade de determinadas áreas na cidade produzindo degradação e decadência em outras. Para Gottdiener,

a maioria dos marxistas explicam esse fenômeno em termos da lógica de capital e consideram a desvalorização do ambiente construído funcional para a acumulação do capital (é o caso de Harvey); em contraste, afirmo que esse padrão espacial é também uma consequência da anarquia nas decisões de localização e do caráter desordenado do rápido investimento no circuito secundário. Assim, enquanto alguns projetos imobiliários são produtivos para a acumulação do capital, muitos não o são, especialmente quando examinamos os custos sociais de tal desenvolvimento (Gottdiener, 1993, p. 215).

Botelho conclui que, na medida em que a cidade se torna um grande negócio para o capital, as leis de mercado passam a ditar as regras do ordenamento da configuração socioespacial urbana, com efeitos devastadores para a boa parte de sua população. “O valor de troca se sobrepõe historicamente ao valor de uso, o que significa que, para usufruir determinados atributos do lugar é preciso que se realize, antes de tudo, seu valor de troca. Assim, os processos de valorização do espaço passam, necessariamente, pela mercantilização do próprio espaço, mais concretamente pela mercantilização dos lugares” (Botelho, 2007, p. 17).

### **1.7 – O planejamento estratégico e o modelo empreendedorista: como vender a cidade no mercado global**

Vamos ver agora de que maneiras o Estado e o capital se articulam para produzir espaços urbanos nas cidades brasileiras, especialmente no Rio de Janeiro.

Olhando os ciclos seculares de acumulação capitalista, a gestão capitalista do Estado, do território e a morfologia das cidades, Fernandes (2008) propõe a categorização de quatro grandes ciclos de acumulação e de gestão do território do Rio de Janeiro, entre os séculos XVIII e início de XXI. Segundo este autor, no século XVIII predominavam o mercantilismo e a gestão policial; no século XIX consolidaram-se políticas liberais; o século

XX trouxe o fordismo-keynesianismo; e finalmente o período pós-1970 fez surgir o neoliberalismo. Ele defende que o Rio de Janeiro reproduziu de modo mais ou menos sincrônico alguns processos que se passavam na Europa e nos Estados Unidos, em termos de gestão do território e morfologias da cidade capitalista. Fernandes cita Soja (1993) para afirmar que “a evolução da forma urbana (a estrutura interna da cidade capitalista) tem seguido o mesmo ritmo periodizável de formação e reformação induzidas pela crise que moldou a paisagem macrogeográfica do capital desde os primórdios da industrialização em larga escala” (Soja *apud* Fernandes, 2008).

No período que Fernandes chama de neoliberal e que nós identificamos com o momento de transformação na maneira com que o Estado tem tratado as áreas de subúrbio, surge o modelo de governança no qual o poder local busca articular os diversos fragmentos metropolitanos de interesse dos agentes globais através de projetos estruturantes que atendem prioritariamente aos interesses do mercado.

Este modelo, originado no meio militar e depois adotado pelo meio empresarial, ganha força no Brasil a partir do final da década de 1980 e se caracteriza pela adoção de planos estratégicos para a gestão da cidade. Num cenário de globalização, em que a concepção hegemônica é de que as cidades devam competir entre si, exibindo suas potencialidades para atrair investimentos de capitais que circulam mundialmente, o planejamento estratégico parece ideal. Segundo Mendes (2006), ele permite “agilidade na gestão, estabelecimento de metas e prazos, participação cidadã na construção da cidade, maior controle sobre os objetivos que se estabelece, flexibilidade para mudanças que se tornem necessárias e principalmente por se caracterizar como um plano de ações” (Mendes, 2006, p. 2), e é usado pela administração do Rio de Janeiro a partir dos anos 1990 na busca da reversão do quadro de estagnação econômica que a cidade vivia naquele momento.

Jordi Borja e Manuel Castells (1996) chamam este fenômeno de promoção e venda da imagem da cidade de *city marketing* e figuram entre os pioneiros na sistematização teórica do planejamento estratégico, trazendo-o da realidade empresarial para as cidades. Para eles, o governo local deveria ser um governo “promotor”, capaz de construir um projeto de cidade que desse resposta aos desafios urbanos.

Cabe ainda ao governo local a promoção interna à cidade para dotar seus habitantes de “patriotismo cívico”, de sentido de pertencimento, de vontade coletiva de participação e de confiança e crença no futuro da urbe. Esta promoção interna deve apoiar-se em obras e serviços visíveis, tanto os que têm caráter monumental e simbólico como os dirigidos a melhorar a qualidade dos espaços públicos e o bem-estar da população. (Castells & Borja, 1996, p. 160)

A escolha do Brasil para país-sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e do Rio de Janeiro para sede das Olimpíadas de 2016 fez ganhar força o planejamento estratégico por todo o país. Mas é preciso salientar que a preocupação central do discurso dos consultores ligados à elaboração dos planos estratégicos é muito mais a de promover a cidade para o crescimento, do que propriamente administrá-la para o bem comum.

Para garantir esse crescimento, os planos estratégicos se utilizam de projetos urbanos como elementos definidores dos seus objetivos e linhas de ação, gerando um modelo espacial que, em consonância com os princípios da “pós-modernidade”, busca, ao mesmo tempo, ser “sensível às tradições vernáculas, às histórias locais, aos desejos, necessidades e fantasias particulares” e submeter-se ao “esplendor do espetáculo” (Harvey, 1993, p. 69).

As críticas a este modelo são muitas e partem de diversos autores. Harvey (2005) chama a atenção para o tratamento empresarial que é dado à administração pública, usando para isso o termo empresariamento ou empreendedorismo, sobre o qual falaremos mais adiante.

Vainer (2000) faz uma leitura do planejamento estratégico que se utiliza de três analogias: a cidade-mercadoria, a cidade-empresa e a cidade-pátria. A cidade-mercadoria trata a cidade como objeto de luxo que deve ser preenchido de atributos e embelezado para melhor ser vendido: “a cidade não é apenas uma mercadoria mas também, e sobretudo, uma mercadoria de luxo, destinada a um grupo de elite de potenciais compradores: capital internacional, visitantes e usuários solváveis” (Arantes, Vainer, & Maricato, 2000, p. 83). A cidade-empresa causa a despolitização da cidade e a cidade-pátria busca desmanchar os grupos sociais com uma estratégia de estímulo a um orgulho cívico que desmancharia os potenciais conflitos ao “unir” a população em torno do ideal comum de crescimento e sucesso.

Outra autora que critica duramente a adoção, cada vez mais frequente, do planejamento estratégico no âmbito do planejamento urbano e regional é Rose Compans (2005). No livro *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*, a autora sistematiza o debate político e econômico do desenvolvimento urbano recente no que tange às novas estratégias de desenvolvimento territorial. Ela sustenta ainda que a adoção das ideias relativas ao planejamento estratégico nas cidades exprime não só a emergência de novas técnicas de gestão urbana e ordenamento territorial, mas também representa uma nova forma de modernização capitalista, baseada em alterações na espacialidade da cidade, na redução de riscos ao investidor privado e na eliminação dos constrangimentos à acumulação.

A Constituição Federal de 1988, em seu artigo 182, estabelece que a política de desenvolvimento urbano é responsabilidade do Poder Público Municipal. Com isso, cresceu muito o papel do poder local na gestão das cidades, o que fortaleceu os defensores do planejamento estratégico, que o consideram simultaneamente mais próximo das demandas territoriais específicas e mais capaz de promover articulações políticas e intersetoriais, contrabalançando assim sua (teoricamente) menor capacidade de investimento. Desta forma, o poder local teria condição de produzir hegemonias, articulando os setores público e privado, incorporando movimentos sociais e homogeneizando demandas em direção a um projeto de cidade coeso e virtualmente unitário.

Para Compans, a adoção do planejamento estratégico apresenta-se como coalizão de interesses em torno da reconfiguração morfológica e funcional da cidade e da redefinição de suas prioridades administrativas e orçamentárias. A concertação estabelecida entre os vários atores é supostamente democrática e horizontal, mas na prática há enorme assimetria na coalizão de forças. Os processos participativos são questionados por sua lentidão e por serem fontes de conflitos, e substituídos por modelos flexíveis, ágeis, informais e com controle coletivo reduzido, que despolitizam o embate mas são apresentados como eficientes, de uma perspectiva “empresarial”.

Pires (2010) mostra que o Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro de 1992 garantia em seu artigo 12, §1, a participação da população em todas as etapas do processo de planejamento, bem como amplo acesso às informações, o que era visto pelos governantes como um impedimento, que tendia a inviabilizar as ações do poder público local. Driblando as normas definidas pelo Plano Diretor, o poder público constitui Projetos de Lei Complementar, que alteravam as regras promulgadas pela Câmara Municipal.

Em 1993, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ) resolveu, inspirada no modelo de Barcelona<sup>14</sup>, firmar um acordo com a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e Federação das Indústrias (FIRJAN), para promoverem o Plano Estratégico Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ). A consolidação do PECRJ apressou o engavetamento e a não obediência das normas constitucionais promulgadas pelo poder público federal, através da Constituição Brasileira de 1988. O Plano Estratégico se instalou em contraposição aos instrumentos de regulação da sociedade civil organizada, do Estado e do Plano Diretor elaborado pela Câmara Municipal. Com o PECRJ, uma clivagem de forças ou uma nova coalizão de poder local assume o controle dos instrumentos de gestão pública e passa a administrar a cidade como uma grande empresa, gerenciada por um consórcio mantenedor, composto por 46 empresas e associações empresariais. Este consórcio recebeu a consultoria de um grupo de arquitetos e

---

<sup>14</sup> A cidade de Barcelona havia sido sede dos Jogos Olímpicos de 1992 e, para preparar a cidade para os Jogos, a municipalidade havia adotado um modelo de gestão empresarial, que passou a servir de paradigma para o planejamento urbano de diversas outras cidades pelo mundo. O modelo, baseado na união de esforços entre o setor público e o privado para implementar projetos urbanos de grande porte e tirar as cidades da crise, foi apresentado como um sucesso e vendido para outras cidades, inclusive o Rio de Janeiro, através de consultoria internacional da qual fez parte o sociólogo catalão Jordi Borja, já citado neste texto.

planejadores catalães, vinculados à empresa catalã TUBSA (Tecnologias Urbanas Barcelona S/A), e foi assessorado pelo Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano (CIDEU). Estas instituições ficaram encarregadas de desempenhar a Direção Executiva do Plano. Assim, através do Plano Estratégico, o poder local, comprometido com a perspectiva empresarial, se utiliza de meios institucionais para flexibilizar as leis de uso do solo e atender às demandas do mercado e aos interesses do capital financeiro internacional (Pires, 2010).

O discurso do desenvolvimento econômico adotado coloca a proeminência da competitividade como valor a cultivar coletivamente e incentiva um civismo socialmente compartilhado como estratégia “obrigatória” de reversão da crise pós-globalização.

De acordo com Compans, a paisagem urbana carioca que decorre da aplicação deste modelo de gestão inclui lagoas poluídas por condomínios de luxo, sistemas viários articulando trechos de “cidadelas” e edifícios de gabarito aumentado possibilitados pelo uso de mecanismos jurídicos redistributivos previstos pela própria legislação de ordenamento urbano, tais como Operações Urbanas Consorciadas. Os recursos gerados por estas operações se convertem no financiamento da urbanização do seu próprio entorno, agregando mais valor ao patrimônio empresarial. No âmbito do planejamento estratégico, as intervenções urbanísticas são pontuais e limitadas à concepção espetacular da cidade, numa clara apropriação do que há de mais imagético na ideia de identidade visual urbana. Isto é, o planejamento estratégico opera primordialmente no plano da retórica, dos discursos e da argumentação, revestindo de articulação intersetorial procedimentos de produção ritualizada de consenso político.

A competição acirrada entre as cidades na busca do capital interfere diretamente, portanto, na gestão urbana. Harvey aponta uma transição do *gerenciamento* para o *empresariamento* na administração urbana, cuja característica principal seria o estabelecimento de parcerias público-privadas, que objetivam “muito mais o investimento e o desenvolvimento econômico através de empreendimentos imobiliários pontuais e especulativos do que a melhoria das condições em um âmbito específico” (Harvey, 1996, p. 53). Para Arantes, Vainer e Maricato, essas parcerias asseguram que “os sinais e interesses do mercado estarão adequadamente presentes e representados no processo de planejamento e decisão” (Arantes et al., 2000, p. 87). Já Compans (2005) assume que as Parcerias Público-Privadas (PPPs) são instrumentos de priorização de investimento em atividades e infraestruturas rentáveis, em detrimento dos investimentos universalistas do Estado de Bem-Estar Social, considerados ultrapassados e onerosos para o Estado. Para ela, a própria ideia-motriz das PPPs embute um caráter de subsídio a interesses privados e de classe, além de apontar para uma redefinição das formas de apropriação do produto social e da definição de prioridades.

No capítulo VI do livro *A produção capitalista do espaço*, em que trata especificamente do tema empreendedorismo, Harvey inicia a argumentação questionando o papel do poder público local em época de crise e desinvestimento. Os governos deveriam desempenhar algum papel específico ou de apoio direto aos novos empreendimentos? Deveriam preservar as fontes de emprego, nem que fosse preciso assumí-las? Ou deveriam se limitar à provisão de infraestruturas, dos terrenos, das renúncias fiscais e das atrações culturais e sociais?

A abordagem “administrativa”, predominante até a década de 1960 deu lugar gradativamente a formas de ação empreendedoras nas décadas de 1970 e 1980 em diante, com resultados variados nas diversas localidades em que foram aplicadas. O pano de fundo para esse novo modelo de gestão inclui cenários de desindustrialização, desemprego estrutural, austeridade fiscal aos níveis tanto nacional quanto local, tendência ao neoconservadorismo, apelo à racionalidade do mercado e à privatização, na esteira de uma crença generalizada de que a burocracia da máquina estatal deveria ser substituída pela eficiência da gestão empresarial, com uma administração mais enxuta e ágil e foco no desempenho financeiro. Para Harvey, a ascensão do empreendedorismo urbano está na base da transição geral da dinâmica do capitalismo, de um regime fordista keynesiano de acumulação capitalista para um regime de “acumulação flexível”.

A seguir, Harvey destaca o caráter de fragmentação e dispersão do espaço social urbano gerado por este modelo pontual de investimentos, ao mesmo tempo em que chama a atenção para as contradições encerradas nesta concepção, visto que o conceito de cidade enquanto unidade física hermeticamente murada ou mesmo domínio administrativo coerentemente organizado é cada vez mais inócuo. Por este motivo, o empreendedorismo demanda análise em diversas escalas espaciais: zonas e comunidades locais, centro da cidade e subúrbios, região metropolitana, região, Estado-Nação etc.

Falar de governança urbana, prossegue o autor, é muito mais do que falar em governo. O poder de reorganização da vida urbana passa por uma coalizão mais ampla de forças e alianças, mobilizadas por diversos agentes sociais, na qual o papel do governo é apenas de facilitador e coordenador.

Os problemas postos por essas alianças, num cenário de administração empreendedorista, não são intratáveis, mas requerem atenção. Explorando o exemplo de Baltimore, nos Estados Unidos, Harvey faz três asserções amplas, que talvez possam ser aplicáveis mais usualmente.

- 1) A noção de parceria público-privada como elemento principal;

2) A atividade empreendedora e especulativa dessas parcerias, tanto na elaboração dos projetos quanto na sua execução. Em muitos casos, ele diz, isso significou que o setor público assumiu o risco e o setor privado ficou com os benefícios;

3) O fato de que o empreendedorismo enfoca muito mais a economia política do lugar do que o território. Ainda que a construção de novos espaços ou a melhoria das condições de um lugar (intervenção no mercado local de trabalho com programas de requalificação, por exemplo), tenha impacto inevitável no território em que tais projetos se realizam.

Além de Baltimore, Harvey cita também Liverpool, Glasgow e Halifax como exemplos de cidade cuja imagem melhorou por conta da construção de centros culturais e outros equipamentos de entretenimento e empresariais, inferindo que esses projetos possam ter significado na escala metropolitana, favorecendo coalizões que neutralizem as disputas entre cidade e subúrbio.

A construção de tais lugares talvez seja considerada uma maneira de obter benefícios para populações numa jurisdição específica. Essa é a alegação principal do discurso público elaborado para justificá-la. (...) Os projetos específicos a um determinado lugar também têm o hábito de se tornarem foco da atenção pública e política, desviando atenção e até recursos dos problemas mais amplos, que talvez afetem a região ou o território como um todo (Harvey, 2005, p. 172)

São quatro as estratégias básicas relativas ao empreendedorismo urbano, cuja combinação permite entender as mudanças desiguais dos sistemas urbanos no capitalismo avançado.

1) Há vantagens para a produção de bens e serviços a serem exploradas pela competição entre as cidades. Algumas vezes, elas derivam da base de recursos ou da localização, mas outras vezes são criadas pelos investimentos públicos e privados nas infraestruturas físicas e sociais que fortalecem a base econômica da região. Um pacote substancial de ajuda e assistência, por parte do poder público, pode ser necessário para que essas vantagens se concretizem.

2) Determinadas regiões melhoram sua posição competitiva pela divisão espacial de consumo. Para isso, estimulam o turismo e o estilo consumista de urbanização. Mesmo em tempos de recessão, desemprego e alto custo do crédito, ainda há bastante capacidade de consumo, alimentada e incentivada pela facilidade deste mesmo crédito, que torna a concorrência pela capacidade de consumo ainda maior. Os investimentos feitos para atrair o consumo são variados. Além da melhoria nos sistemas de infraestrutura, intervenções que atraem investidores e consumidores



incluem a valorização de regiões urbanas degradadas, a inovação cultural e a melhoria física do ambiente urbano, sem falar na construção de atrações para consumo tais como estádios esportivos, centros de convenção, shopping centers, marinas, praças de alimentação exóticas, e para entretenimento, como é o caso da organização de festivais e espetáculos.

3) O empreendedorismo pressupõe, além disso, um alto grau de controle e comando referentes às altas finanças, ao governo, à coleta de informações e ao seu processamento, o que demanda grandes investimentos em transporte e comunicações. A cidade pós-industrial será uma cidade de salas e centros altamente informatizados de controle e operações, de monitoramento e de centralização das informações.

4) A vantagem competitiva com respeito à redistribuição de superávits pelos governos centrais ainda tem grande importância.

Essas quatro estratégias não se excluem entre si. A prosperidade ou desenvolvimento desigual se dão como resultado das coalizões formadas, combinação e ritmo das estratégias adotadas. Um outro fator é o sinergismo que leva uma estratégia a facilitar ou potencializar a outra.

Outro fator que intensificou a concorrência urbana pelo capital destinado ao desenvolvimento foi a redução das barreiras espaciais. Com isso, a distância do mercado ou das matérias-primas fica sendo menos importante para as decisões localizacionais e o que se torna preponderante é a oferta de um “ambiente favorável aos negócios”. Na verdade, o próprio custo da mudança localizacional diminuiu, uma vez que os riscos estão (quase) todos nas mãos do setor público, que assume a responsabilidade pela oferta de infraestrutura.

As parcerias público-privadas são embaladas, além disso, pela “concessão de subsídios aos consumidores ricos, às empresas afluentes e às atividades de controle importantes para que elas permaneçam na cidade, à custa do consumo coletivo local da classe trabalhadora e dos pobres” (Harvey, 2005). Vemos isso, por exemplo, nos subsídios que o Estado concede nas contas de água e luz para grandes consumidores, mesmo em situações de crise hídrica, enquanto pune os consumidores individuais com tarifas mais altas e pressão por redução de consumo. Como consequência, aumentam as diferenças de riqueza e renda e amplia-se o empobrecimento urbano, mesmo quando toda a propaganda para consumo externo é de grande sucesso do projeto de cidade implantado, como vemos no Rio de Janeiro atual.

Um outro problema intrínseco ao empreendedorismo para o qual Harvey alerta é que, na medida em que as inovações e investimentos são imitados em muitos outros lugares, tornam-se efêmeras as vantagens competitivas naquele conjunto de cidades. São os mesmos museus e centros culturais espetaculares, assinados pelos mesmos arquitetos de grife, os mesmos estádios exibindo inovações tecnológicas cada vez mais espetaculares, o mesmo circuito de shows. Para sobreviver, as coalizões locais precisam engendrar

saltos de inovação em estilos de vida, formas culturais, combinações de produtos e serviços e, inclusive, formas institucionais e políticas. O resultado é um turbilhão estimulante, ainda que destrutivo, de inovações culturais, políticas, de produção e consumo de base urbana. (...) Podemos identificar uma conexão entre a ascensão do empreendedorismo urbano e a inclinação pós-moderna para o projeto de fragmentos urbanos em vez do planejamento urbano abrangente, para a efemeridade e o ecletismo da moda e do estilo, em vez da busca de valores duradouros, para a citação e a ficção, em vez da invenção e da função, e, finalmente, para o meio em vez da mensagem e para a imagem em vez da substância. (Harvey, 2005).

As atividades que serão apoiadas e estimuladas pela gestão empresarial da cidade são aquelas que contribuem para o aumento dos valores das propriedades, da base tributária, da circulação local de receitas e do emprego. São atividades especulativas que enfatizam o turismo, a produção e o consumo de espetáculos, a promoção de eventos efêmeros. Os ajustes e a transformação da forma urbana são acelerados, mas a solução dos problemas urbanos, quando existe, é passageira. Harvey cita especificamente os riscos envolvidos quando uma cidade se prepara para sediar uma Olimpíada, o que é uma prática dispendiosa, que talvez se pague ou não.

A despeito dos riscos envolvidos, esses são investimentos que fascinam tanto política quanto socialmente. Para garantir a vitória da cidade candidata no balcão de venda do privilégio de sediar grandes eventos é preciso criar uma imagem urbana muito atraente, que funcione como chamariz para atrair investimentos. A criação de uma imagem urbana desse tipo tem consequências políticas e sociais internas. Pode gerar forças de coesão e identidade comum entre grupos sociais díspares, em torno de algum tipo de “orgulho cívico” ou compromisso com a imagem da “sua” cidade diante de cidadãos de outras cidades. A busca da identidade local, frequentemente, abre ao empreendedorismo um leque de mecanismos para o controle social, que, sob a face festiva exposta aos turistas e investidores, escamoteia alto grau de repressão ao dissenso e às manifestações contrárias à administração.

Citando Baltimore e a reconstrução da imagem da cidade a partir da requalificação de sua área portuária e frente de mar, na década de 1980, Harvey descreve como a transformação operada pôs a cidade em evidência na mídia e deu a todos a impressão de

que Baltimore tinha se tornado uma “cidade dinâmica, empreendedora, pronta para receber capital externo e estimular o movimento do capital e das ‘pessoas certas’”. Na prática, porém, líderes comunitários e empresariais identificavam que havia empobrecimento e deterioração urbana, sobretudo em determinados setores da cidade e alcançando grupos específicos. Entretanto, a imagem de prosperidade oculta isso e disfarça as dificuldades subjacentes, difundindo internacionalmente apenas a imagem do sucesso.

O êxito político advindo da propagação da nova imagem da cidade consolidou o poder da influência da parceria público-privada local que materializou o projeto, numa ilustração bastante eficiente do triunfo da imagem sobre a substância que sintetiza a prática empreendedorista.

Harvey admite que buscar diferentes vias e conjuntos de esforços políticos, sociais e empresariais é importante do ponto de vista da acumulação do capital a longo prazo, mas adverte para a panaceia que se tornou a adoção das parcerias público-privadas (PPPs). Diante da falência do Estado e sua pouca capacidade de investimento, parece cada vez mais natural recorrer aos parceiros privados e dividir com eles os custos de manter os espaços (e, no fim, a própria cidade) funcionando.

O shopping adota o campo de futebol, o banco adota o canteiro central da avenida e as ciclovias, a associação comercial pode gerir e manter a praça. E assim, gradativamente, alcançando creches, escolas e hospitais, que de públicos passam a ter muito pouco. O fato de a lógica do capital, de se reproduzir na forma de lucro, e de a agenda do capital serem tantas vezes alheias ao bem-estar efetivamente público (no sentido do alcance universal) é irrelevante. Ou não, e isso torna tudo ainda pior.

Em 2014, a prefeitura do Rio de Janeiro chegou a criar, por decreto, uma Secretaria Especial de Concessões e Parcerias Público-Privadas (Secpar), com o objetivo de concentrar os projetos estratégicos do município e integrar órgãos distintos dentro da estrutura administrativa a fim de atrair e estabelecer novas parcerias.

Segundo o site oficial da prefeitura<sup>15</sup>, a agenda da Secpar, que espelha o alcance da atuação das parcerias a serem captadas inclui conservação, ordem pública, meio ambiente, transporte, gestão e finanças públicas, cultura, urbanismo, sustentabilidade e turismo. A Secretaria Especial incorporou a Superintendência do Patrimônio Imobiliário, antes parte da Secretaria Municipal de Fazenda, e a Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro (Cdurp), vinculada à Casa Civil.

A Secpar também apoia projetos privados de interesse do governo por meio de estímulo ou indução. Parcerias com a iniciativa privada representam instrumento para alavancar

---

<sup>15</sup> <http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/o-que-sao-as-ppp-s>

investimentos. Ganha-se eficiência com a operação privada de serviços públicos, com menos restrições fiscais e orçamentárias que as do poder público e com a aceleração na entrega de infraestrutura à população. Embora as concessionárias assumam investimentos em infraestrutura, cabe ao município acompanhar e fiscalizar a execução de obras e prestação dos serviços públicos (Rio, 2014)

Atualmente, há projetos de parcerias público-privadas em andamento na construção do Porto Maravilha e do Parque Olímpico, na implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) no centro da cidade, e nas concessões do Engenhão, quiosques da orla e projeto Bike Rio.

A perspectiva crítica sobre a versão contemporânea do empreendedorismo urbano deve focar dois aspectos fundamentalmente. Primeiro, o contraste entre o vigor aparente dos projetos de regeneração de partes da cidade e os graves problemas sociais e econômicos subjacentes, que criam uma cidade dupla, com áreas luminosas e dinâmicas circundadas por espaços opacos de pobreza crescente (M. Santos, 2008). O segundo aspecto é a excessiva concentração no espetáculo e na imagem, em detrimento da tentativa mais estruturada de sanar problemas sociais e econômicos mais profundos e historicamente enraizados.



*Capítulo 2*

**UMA DISCUSSÃO INICIAL SOBRE O SUBÚRBIO E SUAS  
FAVELAS NO RIO DE JANEIRO: COMPONENTES  
SIMBÓLICOS, IDEOLÓGICOS E SOCIOECONÔMICOS**

No primeiro capítulo, esboçamos o quadro teórico-conceitual no qual se insere nossa pesquisa, enfocando desde as questões mais gerais da pós-modernidade e seus efeitos sobre as reflexões concernentes ao espaço e ao projeto urbano, até a conceituação desse espaço e a análise das condições de sua (re)produção. Discutiremos agora, numa aproximação maior ao objeto de nosso estudo, os conceitos sobre esse espaço específico que é o subúrbio, com ênfase na caracterização do subúrbio carioca e suas relações com as favelas que, mais que vizinhas, fazem parte de sua própria conformação.

## **2.1 – Subúrbio, periferia e centralidades**

As acepções discutidas de território no Capítulo 1 nos levam a refletir sobre o dialético centralidade-periferia e sobre a posição e significado do subúrbio nesta discussão. Serpa (2011) propõe começar pela conceituação de lugar. O conceito de lugar tem sido discutido prodiga e competentemente pela Geografia, destacando-se, recentemente, como chave para a compreensão das tensões do mundo contemporâneo e, ao mesmo tempo, capaz de ampliar as possibilidades de entendimento de um mundo que se fragmenta e se unifica em velocidades cada vez maiores.

Ferreira (2000) apresenta um histórico dos variados conceitos de lugar formulados por distintas correntes da Geografia, com destaque para a Geografia Humanista, que tem Edward Relph e Yi Fu Tuan como alguns de seus expoentes, e a Geografia Radical ou Marxista, exemplificada, entre outros, por David Harvey e Milton Santos. Segundo este autor, o lugar terá um papel central na Geografia Humanista, visto que é através dele que se articulam as experiências e vivências do espaço. A ideia desenvolvida por Tuan de que o lugar é o espaço dotado de valor e significado é paradigmática nesse sentido. Por sua vez, a visão da chamada Geografia Radical, de base marxista, irá compreender o lugar como uma perspectiva regional sobre o global. Harvey dirá que o lugar é “uma construção social sobre o pano de fundo da relação entre espaço-tempo e ambiente” e Santos completará que lugar é um local criado para atender a determinadas funções, a partir do qual estabelecemos nossa revisão e interpretação do mundo.

A relativa rigidez desta abordagem do lugar será, entretanto, matizada a partir de necessidade de se compreender as singularidades dos lugares dentro do contexto global. Nos estudos geográficos mais contemporâneos, as “novas concepções de lugar buscam compreendê-lo como articulador das questões cruciais para a compreensão da vida humana e sua relação com um ambiente cada vez mais fragmentado e globalizado” (Ferreira, 2000, p. 76).

Voltando a Serpa, entendemos que num contexto de metropolização e fragmentação da vida urbana, a noção de lugar é hierarquizada por lógicas econômicas e políticas, que sobrepõem valores e conteúdos hegemônicos às experiências enraizadas na vida cotidiana de cada lugar. Desta hierarquização partiria a construção da identificação de certos lugares como centrais e outros como periféricos. O autor propõe a existência de três componentes interrelacionados que nos ajudariam a identificar e analisar esses lugares: os traços físicos/morfológicos; as atividades e funções observáveis; e os significados e símbolos de que estão imbuídos:

Como expressão da experiência humana, o lugar também expressa e condiciona a rotina, os confrontos, os conflitos e as dissonâncias, possibilitando uma leitura da vida cotidiana. Ao mesmo tempo, os lugares são reflexo e condição para a reprodução das relações sociais, políticas, culturais e econômicas nas mais diversas escalas de análise, possibilitando sempre dialetizar a relação sociedade-espço (Serpa, 2011, p. 100).

Em seu texto, Serpa defende a possibilidade de existência, no contexto da metrópole contemporânea, de outras centralidades para além dos centros tradicionalmente identificados como tais, baseadas nas formas de reprodução da vida urbana, no valor de uso e na apropriação de qualidades e conteúdos diversos dos das localidades convencionalmente consideradas centrais. Para ele, esse tipo de centralidade “resistiria” nos lugares intersticiais e residuais da cidade, em especial nas periferias sociais e geográficas, gerando uma constante tensão com outras centralidades, num movimento dialético que sucessivamente constitui e destrói a centralidade. Para Lefebvre (1999), esse movimento é fundamental para a compreensão do próprio fenômeno urbano.

A Teoria dos Lugares Centrais<sup>16</sup> propõe uma explicação para a hierarquização de centros e subcentros na cidade. Numa análise crítica da teoria, Correa (2011) afirma que o arranjo estrutural e espacial da rede de localidades centrais é influenciado não apenas pelo modo como o capitalismo penetrou nas diferentes áreas do mundo, mas também é marcado pela herança do passado.

Desta forma, o conceito de centro ou localidade central, além de estar associado à aglomeração das atividades terciárias, incorpora também os fatores que favorecem sua formação/consolidação. Portanto, quando se fala em centros e subcentros, fala-se também em áreas de fácil acesso e circulação. Por oposição, falar em periferia é falar em ausência dessas facilidades, muito mais do que falar de distância geográfica.

<sup>16</sup> A Teoria dos Lugares Centrais é uma teoria desenvolvida por Walter Christaller na década de 1930, para explicar a forma como os diferentes lugares se distribuem no espaço. De maneira simplificada, esta teoria afirma que um lugar central (um centro urbano) fornece um conjunto de bens e serviços a uma determinada área envolvente (área de influência ou região complementar). Cada um destes lugares centrais pode ser classificado hierarquicamente em função da quantidade e diversidade de bens e serviços que fornecem à sua área de influência.

Apoiado nesta ideia, Serpa parte do pressuposto que, em alguma medida, todos os lugares são centros ou podem ao menos potencialmente se constituir como tal, em relação ao seu entorno. Reconhece, por outro lado, que há de fato uma hierarquia de centros (e isso pode ser considerado em diversas escalas), que “reflete e condiciona as assimetrias entre os lugares, estabelecendo uma dialética entre centros e periferias”. Esse par se constitui a partir de sentidos econômicos e políticos.

Por sua vez, Alves (2011) lembra que, para Lefebvre, o valor do centro suplanta o de sua funcionalidade econômica e política. Por ser um referencial social importante, o centro contribui na constituição de valor dos lugares, influenciando no processo de valorização e desvalorização espacial. Porém, quando esses espaços, justamente por congregarem todas esses atributos – concentração de atividades e referencial simbólico da vida social – passam a ser atraentes para turismo e alvo de novos e vultosos empreendimentos imobiliários, eles se transformam, podendo provocar o surgimento de novas periferias.

Segundo a autora, “a partir do momento em que determinado espaço (periférico ou central, mas tido como degradado e desvalorizado) passa a ser incorporado pelas estratégias do mercado imobiliário, em geral articuladas com as do Estado, temos como tendência uma imanente possibilidade de conflito” (Alves, 2011, p. 118). Acrescentamos que, neste processo de recapturação de áreas até então abandonadas pelo capital, em geral as populações mais pobres são criminalizadas, sob a alegação de ocuparem áreas ilegalmente. Ou são penalizadas com remoções ou desapropriações, muitas vezes com o pretexto de estarem sob risco ambiental, para a implantação de projetos que visam o “desenvolvimento” da região. Não que não estejam muitas vezes – em situação de risco de deslizamento de encostas ou outras condições extremamente insalubres e inadequadas, mas aí estiveram, durante décadas, nestas mesmas condições, sem que tivessem merecido até então a mesma “preocupação” por parte do Estado ou pressão do mercado privado. A expulsão dessas pessoas, seja por remoções, seja porque os projetos implantados logram êxito e mudam o perfil socioeconômico da população residente, provocando valorização dos imóveis e encarecimento dos produtos e serviços oferecidos, costuma forçar sua migração para áreas mais periféricas da cidade, em busca de sobrevivência, fenômeno conhecido por gentrificação.

Estas periferias, prossegue Alves, ainda hoje têm seu conceito muito ligado à definição dada pela Geografia nos anos 1970, quando a dimensão social é incorporada à geográfica, a partir das discussões vindas da Sociologia:

qualquer aglomeração urbana, não necessariamente grande, localizada via de regra em porção próxima aos limites externos da área edificada, onde predomina a ocupação residencial



pelas camadas pobres da população, estabelecida aí de modo bastante precário (...) É comum haver uma elevada densidade demográfica. (Alves, 2011, p. 113)

Segundo a autora, até os anos 1940, ao menos no Brasil, o uso do termo periferia limitava-se a indicar áreas que ficavam muito distantes do centro, mas que não necessariamente eram compostas por populações de baixa renda. Em São Paulo, é nesta época que se começa a falar em periferia e não mais em subúrbios. Até então, em São Paulo, o termo subúrbio designava as áreas de transição entre campo e cidade, denominando bairros (ou mesmo localidades que mais tarde se tornariam municípios autônomos, como Osasco) localizados nas proximidades de uma estação ferroviária. A partir daí, com a proliferação de loteamentos populares, associados à criação concomitante de linhas de ônibus que ofereciam a ligação desses locais com as centralidades existentes, essas regiões da cidade, então já incorporadas ao tecido urbano, passam a ser consideradas periferias.

Curiosamente, é exatamente nas primeiras décadas do século XX, na medida em que mais se urbanizavam os bairros da Zona Norte do Rio de Janeiro, que se disseminou o uso do termo subúrbio para designá-los em terras cariocas. Quando São Paulo passa a utilizar a palavra “periferia” para suas aglomerações urbanas mais distantes do centro, o Rio já havia consolidado um conceito de subúrbio mais ideológico e descolado da localização geográfica, como veremos adiante.

É preciso relativizar a dicotomia centro-periferia em nossas cidades, questionando sua pertinência para explicar os novos processos urbanos. Não ignorar a existência de desigualdades, mas reconhecer o potencial dos lugares, na escala local, para serem centrais. A própria existência do par centro-periferia é a expressão das contradições da reprodução do sistema capitalista no tecido urbano. Ao falar de centros e de periferias, é essencial olhar para esses espaços mais por seus conteúdos e papéis do que por suas posições geográficas nas estruturas urbanas.

## **2.2 – O subúrbio como território, como dimensão simbólica e como conceito ideológico**

Abordaremos agora o conceito de subúrbio existente no Rio de Janeiro, que designa as áreas da cidade servidas por transporte ferroviário, abrigando bairros pobres e de classe média baixa, surgidos a partir das primeiras décadas do século XX. São bairros e favelas carentes de infraestrutura e serviços urbanos que, ao longo dos anos, não mereceram por parte do poder público os mesmos investimentos e atenção que bairros da Zona Sul da

cidade, onde habitam as classes mais altas. Do ponto de vista da representação cultural, os bairros de subúrbio e seus moradores foram sempre retratados de forma caricata ou idealizada, ora enfatizando a violência e a desordem, ora reforçando a imagem de uma forma de vida baseada em laços de afetividade, espontaneidade e solidariedade.

Por isso acreditamos que uma dimensão que merece ser considerada, embora se advirta que seu aprofundamento não faz parte do escopo do projeto, é a da representação destas áreas no imaginário urbano. Defendemos que, neste processo de transformação, a dimensão simbólica do subúrbio, das favelas que o integram e de seus moradores também vem se alterando rapidamente, servindo de amálgama para a compreensão de diversas outras representações de ordem social ou econômica. A formação do subúrbio sempre foi marcada por um imaginário muito forte e crivado de ideologia. No novo imaginário que está sendo construído, as vivências “suburbanas” são manipuladas culturalmente e apresentadas como objeto de consumo, visando seduzir públicos diversos: turistas, investidores e a ascendente classe média, surgida nos últimos dez a quinze anos.

Neste contexto, a escolha das palavras a serem usadas não é inocente nem inofensiva. Mas isso nem sempre tem sido assim nos estudos urbanos, especialmente quando se trata de examinar os discursos envolvidos nas intervenções sobre o espaço. Souza (2011) lembra que estas intervenções não atuam somente sobre a organização espacial (como se esta se resumisse a uma relação entre coisas) mas também, e sobretudo, sobre relações e práticas sociais, destacando “a dificuldade para os pesquisadores e planejadores profissionais em enxergarem a complexidade de interesses envolvida na disputa simbólica em torno de determinadas palavras, notadamente daquelas que se apresentam carregadas de forte significado político e ideológico” (Souza, 2011, p. 148).

A linguagem age sobre a cidade e suas práticas, servindo, tantas vezes, para ordená-la e normatizá-la. Isso é válido especialmente para o vocabulário técnico. Depaule e Topalov (2001) frisam que:

A circulação de vocabulário entre o mundo político-administrativo e o dos técnicos e cientistas – engenheiros, estatísticos, geógrafos ou sociólogos, principalmente – é também um fenômeno a ser explorado, pois não somente contribui para modelar as palavras da cidade, como revela as relações entre essas ordens de práticas. Em que circunstâncias categorias de origem puramente administrativa solidificam-se em “conceitos” nas disciplinas das ciências sociais? (Topalov & Depaule, 2001, p. 26).

Buscando uma genealogia para a palavra subúrbio, Costa (2006) chega a Cerdá<sup>17</sup>, que a relacionava ao processo de industrialização urbana e às grandes vias empregadas

<sup>17</sup> Ildefonso Cerdá (1815-1876), urbanista catalão responsável pelo projeto de expansão de Barcelona no século XIX

para que a cidade (a urbs) se comunicasse com seu exterior. Segundo ele, a “sub-urbs” não se caracteriza como cidade, está distante dela e se comporta como seu complemento.

No Brasil, a palavra subúrbio está dicionarizada desde o século XVIII, como sinônimo de arrabalde. No Brasil do século XIX, a palavra designava genericamente os arredores de qualquer cidade, embora o termo arrabalde ainda fosse de uso mais corrente. A palavra subúrbio só circula de maneira generalizada no discurso urbano brasileiro a partir do século XX, quando outras palavras também passam a ser utilizadas para descrever os novos fenômenos urbanos e novas visões sobre a cidade, sua morfologia e seu funcionamento.

É possível, portanto, delinear historicamente o processo de introdução e expansão do uso do vocábulo, designando um perímetro pouco urbanizado em relação à área central, seguido por um período de obsolescência e redução do uso a situações específicas e acompanharmos a reversão deste quadro, através da tendência atual à revalorização do interesse pelos subúrbios.

Até aproximadamente 1930, a palavra subúrbio não tinha sentido negativo. Fernandes (2010) lembra que, para Mumford, o sentido original, essencial e geral da palavra subúrbio residiu na representação de um espaço geográfico situado à margem, nas bordas, periférico, além dos muros da cidade. A palavra conquista espaço na linguagem mais por fenômenos de ordem cultural e presença de novos atores sociais na cena urbana do que por questões de direito administrativo. O advento dos transportes ferroviários, por exemplo, foi crucial para o emprego regular do termo com o intuito de designar as localidades situadas nas zonas de expansão urbana servidas pelas linhas férreas.

Aos poucos, o termo deixa de ser um conceito geográfico ou administrativo – um perímetro em relação ao centro da cidade –, para se tornar uma paisagem social, “uma categoria hierárquica de divisão social do espaço urbano no processo de metropolização”, subentendendo bairros e áreas da cidade que são esquecidos, em larga escala, pelas políticas públicas, ou as recebem em projetos e programas de segunda categoria.

Fernandes fala em um conceito carioca de subúrbio. Ele diz que no século XIX considerava-se subúrbio, ou melhor, arrabalde, as cercanias que apresentavam um aspecto de descontinuidade de construções e baixa densidade de ocupação, em comparação com as áreas já consolidadas. Há aqui uma sobreposição de significados entre *subúrbio* (como sub-urbe, algo menos que a cidade) e *periferia* (o prefixo “peri” indicando um espaço que se encontra em volta ou na borda de alguma coisa). Para Fernandes, o conceito de subúrbio, especificamente no Rio de Janeiro, perde essa conotação de área periférica e passa a ser definido por três noções: o trem como meio de transporte, predomínio da população menos

favorecida e relações íntimas e frequentes com o centro da cidade (N. da N. Fernandes, 2010).

A nomenclatura oficial também contribuiu para disseminar a confusão, ao divergir nos critérios de demarcação do território municipal. Para o Decreto 1185, de 05/01/1918, o território do Rio de Janeiro se dividia em zonas urbana, suburbana e rural, correspondendo o que se entendia como território suburbano ao significado tradicional da palavra. Assim, bairros que hoje são chamados de subúrbio (por exemplo, Méier e Todos os Santos), situavam-se dentro da zona urbana, enquanto a zona suburbana envolvia outras paisagens ainda não inteiramente urbanizadas, ao longo do litoral da baía da Guanabara, áreas a oeste da cidade como Bangu e Jacarepaguá, e partes montanhosas de bairros que hoje não se identificam com o termo subúrbio, como a Gávea e Tijuca.

Fernandes lembra que, no Rio, ninguém se refere como subúrbio aos bairros onde não há transporte ferroviário, mesmo que a localidade cumpra outros critérios que poderiam caracterizá-la como tal. Tampouco a palavra subúrbio é utilizada para designar os bairros e áreas de expansão urbana periférica identificados com as classes médias e altas. Mesmo que elas morem muito longe, as classes superiores jamais residem na periferia ou no subúrbio.

Um aspecto paradoxal deste processo de urbanização é que quanto mais a urbanização se intensificou nos setores norte e oeste da cidade, tornando-os, evidentemente, mais urbanos, mais se cristalizou o uso equivocado da toponímia *subúrbio* para os bairros aí situados. Parte deles, inclusive, especialmente os mais antigos e mais próximos da área central, foram inicialmente habitados por setores da classe média baixa, e não apenas das classes operárias.

Hoje, quando se fala “subúrbio”, a palavra já não apresenta sua rica polissemia, nem representa mais as diferentes formas de uso e ocupação que podem existir naquele espaço, sendo despossuída de seu sentido geográfico original e geral. A posição periférica – o elemento mais invariante de sua história, aquilo que garante a homologia entre a palavra e a realidade –, desaparece, sendo confundida, substituída, pela representação da distância política, social e cultural (Fernandes, 2010, p. 13)

Isso caracterizaria o que o autor chama de *rapto ideológico*, categoria analítica tomada de empréstimo a Lefebvre, que utilizou essa expressão

para descrever as mudanças bruscas e drásticas do significado das categorias, quando o conteúdo tradicional de uma palavra é subitamente expurgado, passando a representar outra realidade, estranha à sua extração original. Tais mudanças surgem ou correspondem a certas necessidades políticas e ideológicas em momentos de ruptura histórica e social (Lefebvre, 1978, p. 22).

A utilização no Rio de Janeiro da palavra subúrbio para áreas urbanas implica, portanto, no esvaziamento, raptó e sacrifício da correspondência entre a palavra e a realidade. Destacamos o fato de a emergência deste significado para o termo subúrbio, na cidade, coincidir com as grandes transformações da sociedade e do espaço do Rio de Janeiro do início do século XX, sintetizadas nas reformas urbanas então realizadas, a partir das quais o lugar passa a ser ideologicamente destinado ao proletariado.

Concomitantemente, a ausência de uma política urbana e habitacional consistente, que contemplasse o subúrbio com serviços e equipamentos do mesmo padrão de qualidade que eram destinados às áreas centrais e àquelas ocupadas pelas classes mais abastadas, resultou na imagem que temos hoje do subúrbio como lugar sem atrativos, “o refúgio dos infelizes” como a ele se referiu Lima Barreto no romance *Clara dos Anjos* (1904).

Castoriadis fala da construção do imaginário como sendo a “faculdade originária de pôr ou dar-se, sob a forma de representação, uma coisa e uma relação que não são (que não são dadas na percepção) ou nunca foram” (Castoriadis, 1982, p. 154), conferindo ao imaginário uma função produtiva ou criadora de sentido.

Representação é uma categoria de análise trabalhada detalhadamente por Lefebvre (2006). Para ele, não é possível a vida sem representação, as representações são inerentes à interpretação, expressão e reelaboração do mundo. Elas funcionam como aproximações do real, mas não substituem o mundo vivido. Lefebvre pontua ainda que “viver é representar (se), mas também transgredir as representações. Falar é designar o objeto ausente, passar da distância à ausência que culmina na representação. Pensar é representar mas superar as representações” (Lefebvre, 2006, p. 99)<sup>18</sup>. Neste sentido, as representações socioespaciais têm um papel chave na compreensão das disputas pelo espaço, participando dos processos de organização simbólico-discursiva da realidade social. Como diz Souza, “elas nos envolvem, influenciam nossas reações no cotidiano e modelam o senso comum, ao mesmo tempo em que se acham imersas no cotidiano e no senso comum” (Souza, 2011, p. 160).

As cidades têm sido representadas – recriadas pela narrativa imaginária – desde a Antiguidade clássica. A literatura tem, neste aspecto, um papel fundamental. No Brasil, a literatura ocupa lugar privilegiado na operação de representação, interpretação e reflexão sobre a vida na cidade, mormente a partir do Movimento Modernista. A nova metrópole industrial que emerge no início do século XX exige novos tipos de representação.

---

<sup>18</sup> Tradução minha. Na edição consultada: “Vivir es representar (se), pero también transgredir las representaciones. Hablar es designar el objeto ausente, pasar de la distancia a la ausencia colmada por la representación. Pensar es representar pero superar las representaciones”.

Desde então, não só a literatura, mas também as crônicas jornalísticas, o rádio, a televisão, a música e o cinema fundam e reconstróem as cidades. À força das muitas imagens recortadas, escolhidas, projetadas, descritas, encenadas, criadas e representadas na ficção ou nos noticiários, o sentido da urbe ganha corpo e se consolida. Canclini (2005) atribui ao pensamento pós-moderno a valorização da cidade como texto, tramas de signos e associação multicultural de narrativas.

O subúrbio carioca não ficou imune a este processo de construção imaginária. Desde o início do século XX, ele foi retratado em todos os meios como sendo aquele espaço da cidade onde os serviços de infraestrutura urbana e o acesso a lazer, cultura, saúde, mobilidade, entre outras facilidades, é muito precário. Neste sentido, é uma representação que o aproxima muito da percepção que se tem das áreas de favelas. Autores como Lima Barreto (1881-1922) e mais tarde Nelson Rodrigues (1912-1980), por excelência, vão descrever essas ruas e bairros e as relações sociais que aí se desenrolam.

Em *Triste Fim de Policarpo Quaresma*<sup>19</sup>, escrito em 1915, Barreto faz uma contundente descrição dos bairros de subúrbio que começavam a proliferar ao longo das linhas férreas, nas zonas norte e oeste da cidade:

Os subúrbios do Rio de Janeiro são a mais curiosa cousa em matéria de edificação de cidade. A topografia do local, caprichosamente montuosa, influiu decerto para tal aspecto, mais influíram, porém, os azares das construções.

Nada mais irregular, mais caprichoso, mais sem plano qualquer, pode ser imaginado. As casas surgiam como se fossem semeadas ao vento e, conforme as casas, as ruas se fizeram. Há algumas delas que começam largas como boulevards e acabam estreitas que nem vielas; dão voltas, circuitos inúteis e parecem fugir ao alinhamento reto com um ódio tenaz e sagrado.

Às vezes se sucedem na mesma direção com uma frequência irritante, outras se afastam, e deixam de permean um longo intervalo coeso e fechado de casas. Num trecho, há casas amontoadas umas sobre outras numa angústia de espaço desoladora, logo adiante um vasto campo abre ao nosso olhar uma ampla perspectiva.

Marcham assim ao acaso as edificações e conseqüentemente o arruamento. Há casas de todos os gostos e construídas de todas as formas.

(...)

Os cuidados municipais também são variáveis e caprichosos. Às vezes, nas ruas, há passeios em certas partes e outras não; algumas vias de comunicação são calçadas e outras da mesma importância estão ainda em estado de natureza. Encontra-se aqui um pontilhão bem cuidado sobre um rio seco e passos além temos que atravessar um ribeirão sobre uma pinguela de trilhos mal juntos.

---

<sup>19</sup> Versão digital consultada no site [http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select\\_action=&co\\_obra=2028](http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=2028) em 10/10/2014

Note-se que o escritor já denuncia o pouco caso do poder público com esta área da cidade. Da mesma forma, seu olhar acurado percebe a complexidade do espectro social que vai se constituindo, formado não só por proletários e miseráveis, mas também por sua própria “alta sociedade”:

Porque o orgulho da aristocracia suburbana está em ter todo o dia jantar e almoço, muito feijão, muita carne-seca, muito ensopado - aí, julga ela, é que está a pedra de toque da nobreza, da alta linha, da distinção. Fora dos subúrbios, na Rua do Ouvidor, nos teatros, nas grandes festas centrais, essa gente míngua, apaga-se, desaparece.

Quarenta anos depois, Nelson Rodrigues pinta um retrato mais duro do subúrbio e do suburbano, protagonistas frustrados e fracassados, ainda que sonhadores, de sua obra. Suas personagens usam linguagem coloquial, falam sobre temas triviais, amam, traem, cobiçam, estão desempregados, jogam, bebem, trabalham, invejam, fofocam. Levam vidas comuns, têm filhos, dificuldades financeiras, estão imersas num ambiente onde a violência está praticamente naturalizada, provocando enorme identificação no cidadão médio da metrópole fluminense.

Por outro lado, há também uma idealização desse subúrbio como, de certa maneira, aquele lugar que condensou e cristalizou uma forma de viver pacata e baseada em afetos e vínculos inexistentes nos bairros mais elegantes:

São casas simples com cadeiras na calçada  
E na fachada escrito em cima que é um lar  
Pela varanda flores tristes e baldias  
Como a alegria que não tem onde encostar  
**(Gente humilde. Música: Garoto, Letra: Vinícius de Moraes e Chico Buarque de Holanda, 1970)**

Ou ainda, como aparece no samba de Beth Carvalho:

Que santa é aquela que fica no alto da pedra  
Tem a capela, é lindo o visual  
Mas quem tem fé sobe na igreja  
Por mais alto que seja, de joelho ou de pé  
Santa Penha padroeira  
No alto da pedreira  
Santa Penha padroeira  
Em cima da pedreira, nos abençoando  
O povo subindo, pagando promessa  
Lá no alto da colina

Os moradores destes subúrbios aparecem nos meios de comunicação e em obras de ficção com características que variam do folclórico ao “bronco”, do ingênuo ao malandro, do bom vizinho ao alpinista social. No início do século XX eram associados com a barbárie e a falta de civilização, como nesta crônica de Olavo Bilac, escrita em 1916 para a Revista Kosmos, em que o poeta opina sobre os festejos religiosos em torno da Igreja da Penha:

Num dos últimos domingos vi passar pela Avenida Central um carroção atulhado de romeiros da Penha e naquele amplo *boulevard* esplêndido, sobre o asfalto polido, contra a fachada rica dos prédios altos, contra as carruagens e carros que desfilavam, o encontro do velho veículo, em que os devotos bêbados urravam, me deu a impressão de um monstruoso anacronismo: era a ressurreição da barbaria – era uma idade selvagem que voltava, como uma alma do outro mundo, vindo para perturbar e envergonhar a idade da vida civilizada. Ainda se a orgia desbragada se confinasse ao arraial da Penha! Mas não! Acabada a festa, a multidão transborda como uma enxurrada vitoriosa para o centro da urbe (R. C. Gomes, 1994, pp. 107–108).

Ou ainda, na crônica de Benjamin Costallat, publicada no Jornal do Brasil, que enfatiza o “extenuante trabalho desempenhado pela sua população nas inúmeras atividades existentes no Rio”, o que confere ao subúrbio um aspecto de estar “sob um sono 'pesado' e 'triste’”. Mais adiante, ele conclui: “O ir e vir do trabalho, o desconforto enfrentado nos trens suburbanos, os desafios vivenciados nas ruas sem calçamento, sem luz, sem segurança são uma constante nos subúrbios” (Mendonça, 2011, p. 10).

A partir da segunda metade do século XX, os suburbanos abundam nas novelas da televisão, sempre como tipos subalternos, sem refinamento social. Como na obra *Pecado Capital*, de Janete Clair (exibida pela Rede Globo em 1975), estes moradores da cidade têm posições muito definidas no painel de possibilidades ocupacionais: se mulheres, são manicures, babás, operárias, candidatas a atriz e modelo; se homens, são motoristas, mecânicos, representantes comerciais, funcionários públicos de baixa qualificação, donos de bar, jogadores de futebol decadentes ou buscando o estrelato.

Mais recentemente, as representações de subúrbio e favela bem como de seus moradores, têm apontado para esta mudança simbólica, buscando retratar (ou engendrar) quem é esse novo suburbano, cortejado pela mídia e alçado à categoria de consumidor em potencial. Isto acontece tanto em reportagens, matérias de jornal e revistas, quanto na dramaturgia e nas artes em geral.



Na operação dessa dimensão simbólica, Bourdieu lembra que o poder simbólico “é o poder de construção da realidade que tende a estabelecer uma ordem gnosiológica: o sentido imediato do mundo (e, em particular, do mundo social) supõe aquilo a que Durkheim chama o *conformismo lógico*, quer dizer, 'uma concepção homogênea do tempo, do espaço, do número, da causa, que torna possível a concordância entre inteligências’” (Bourdieu, 2011, p. 9). O autor ressalva que a tradição marxista privilegia as *funções políticas* dos “sistemas simbólicos”, tendendo a explicar as produções simbólicas relacionando-as com os interesses das classes dominantes. Ele explica como determinados valores simbólicos podem ser construídos a partir de interesses particulares e apresentados como atendendo a interesses universais pela cultura dominante, através da manipulação da comunicação e dos significantes culturais, entre outros instrumentos. Desta forma, as classes dominadas seriam desmobilizadas e se sentiriam satisfatoriamente integradas ao conjunto da sociedade.

Numa perspectiva de resistência e retomada de subjetividades, podemos entender que a luta pelo controle dos territórios e sobretudo por espaço dentro da construção desta narrativa passa também pela dimensão simbólica:

Elas [as diferentes classes e frações de classes] podem conduzir esta luta quer diretamente, nos conflitos simbólicos da vida cotidiana, quer por procuração, por meio da luta travada pelos especialistas da produção simbólica (produtores a tempo inteiro) e na qual está em jogo o monopólio da violência simbólica legítima, quer dizer, do poder de impor – e mesmo de inculcar – instrumentos de conhecimento e de expressão (taxinomias) arbitrários – embora ignorados como tais – da realidade social. O campo da produção simbólica é um microcosmos da luta simbólica entre as classes. (Bourdieu, 2011, pp. 11–12)

Por isso, reiteramos que cada momento de inflexão e transformação na estrutura do subúrbio foi acompanhado de um discurso que o idealizou, demonizou, questionou, e hoje o apresenta como objeto de consumo e de interesse turístico. É a manipulação da dimensão simbólica criando novas formas de idealização, voltadas para a atração de investimentos e formação de massa de consumidores.

Em matéria recente, publicada no Jornal O Globo<sup>20</sup>, foram reproduzidos depoimentos de leitores de diversos bairros do subúrbio, expressando sua percepção sobre seu perfil social e cultural, em relação ao dos habitantes de outras partes da cidade, especialmente a zona sul, tomada aí como parâmetro de “morar bem”. Num deles, um morador de Pílares, na Zona Norte, declara que “o shopping center mudou a nossa vida. Eu ficava jogando pelada na rua, comendo churrasco e hoje o meu lazer de fim de semana é todo no shopping. Melhorou”. Em outro, um morador de Jacarepaguá, Zona Oeste, reconhece que “as casas estão cada vez menores, porque tem que caber muitas delas dentro de um condomínio. Não

<sup>20</sup> Publicado no dia 14 de abril de 2012, Segundo Caderno, página 3

se vê mais grandes terrenos, quintais, com uma casa no meio. Onde moravam dez agora moram mil, tudo vira condomínio”.

Não por acaso, duas novelas recentes e de grande audiência, exibidas no horário mais nobre da Rede Globo tiveram por cenário respectivamente um bairro fictício de subúrbio (*Avenida Brasil*, autoria de João Emanuel Carneiro, exibida em 2012) e o Complexo do Alemão (*Salve Jorge*, autoria de Glória Perez, exibida em 2012-2013). Em ambas, novos tipos de personagens são apresentados, destacando a maior capacidade de consumo, de apreciação estética, de qualificação profissional e a maior variedade de experiências sociais e culturais desfrutadas por aqueles moradores.

Na novela *Avenida Brasil*, um advogado rico, morador da Zona Sul da cidade, perde tudo o que tem e se vê obrigado a ir morar no subúrbio, com suas três mulheres. Ao final da novela, elas têm a possibilidade de recuperar o status, a moradia e a posição social, mas optam por abrir mão de tudo e continuar morando no subúrbio, porque é mais aconchegante, animado e “autêntico”. Outros personagens também reforçam essa nova imagem do suburbano: a empresária (dona de rede de salões de beleza) que até tenta migrar para Zona Sul, mas não se adapta à etiqueta do lugar; o artista/esportista que fez fama e fortuna mas não saiu do seu bairro de origem, onde financia fundação para crianças. A novela termina, de forma muito significativa, com a inauguração de um shopping no bairro, como símbolo de ascensão e equiparação com os bairros mais requintados.

Em *Salve Jorge*, o foco é a integração das forças policiais da Unidade de Polícia Pacificadora com a favela e uma certa glamorização de seus moradores, não obstante a localização desfavorecida de suas casas.

O cinema tem contribuído tanto para o reforço caricatural do personagem suburbano, como é o caso de *A Grande Família – O Filme* (direção de Maurício Farias, 2007), baseado no seriado de TV, quanto para a reflexão crítica sobre a violência e as difíceis relações dos moradores dos bairros mais pobres e das favelas que os circundam com o aparato institucional que deveria supostamente lhes garantir segurança, como é o caso de *Veronica* (direção também de Maurício Farias, 2009). Além, é claro, de *Tropa de Elite 1 e 2* (direção de José Padilha, 2007 e 2010), que discutem os métodos e a legitimidade das ações da polícia em territórios favelados.

Na música, o mesmo Chico Buarque de Gente Humilde, agora compõe Subúrbio, em que saúda os bairros cariocas de forma bem menos romantizada:

Lá não tem brisa  
Não tem verde-azuis  
Não tem frescura nem atrevimento  
Lá não figura no mapa

No avesso da montanha, é labirinto  
É contra-senha, é cara a tapa  
Fala, Penha  
Fala, Irajá  
Fala, Olaria

Vai, faz ouvir os acordes do choro-canção  
Traz as cabrochas e a roda de samba  
Dança teu funk, o rock, forró, pagode, reggae  
Teu hip-hop  
Fala na língua do rap  
Desbanca a outra  
A tal que abusa  
De ser tão maravilhosa

**(Subúrbio, Letra e música: Chico Buarque, 2006)**

Em uma dissertação sobre o processo de constituição e desenvolvimento da imprensa suburbana entre 1880 e 1920, Mendonça (2011) mostra que no início do século XX a população residente nos subúrbios do Rio não apenas consumia muitos periódicos, mas também era pródiga em produzir jornais e revistas que abordavam prioritariamente temas de interesse direto de seus moradores. O autor cita a existência, durante o período analisado, de dezenas de periódicos criados por moradores dos subúrbios que sentiram a necessidade de se fazer ouvir e ver na cidade. São veículos que retrataram múltiplas formas de viver, oferecendo uma visão do subúrbio e seus habitantes diferente ou pelo menos com mais nuances do que a relatada pela grande imprensa diária.

Muitos destes periódicos prestavam o serviço de divulgar a grande insatisfação com o estado de abandono a que os subúrbios estavam entregues:

A defesa das melhorias “materiais e intelectuais” dos subúrbios, assentados na crítica de que o poder público, particularmente a Prefeitura, não vinha agindo no sentido de prover estes espaços das mesmas melhorias empregadas no Centro e bairros da Zona Sul, principalmente a partir da década de 1900, foi a razão essencial que motivou estas experiências com periódicos. O reconhecimento dessa diferença de tratamento do Estado alimentou um conjunto de iniciativas organizadas, dentre outros, por médicos, comerciantes, funcionários públicos (civis e militares) e membros do movimento operário que iam desde a criação de periódicos até a organização de associações locais, congressos e ligas com a finalidade de articular ações que resultassem na conquista dos “melhoramentos urbanos” para os subúrbios (Mendonça, 2011, p. 35)

Outros buscavam defender os interesses de membros da chamada “aristocracia suburbana” como definiu Lima Barreto, composta por homens de negócios, políticos,

advogados e jornalistas. Todos eles se apresentavam como porta-vozes e defensores dos interesses locais e das zonas suburbanas.

O número de jornais editados nos subúrbios diminuiu significativamente a partir da década de 1920, em função de dificuldades com os custos de produção e ascensão de outras formas de imprensa cada vez mais estruturadas sob a forma de grandes empreendimentos comerciais. Embora Mendonça não mencione, acreditamos que também o advento do rádio contribuiu para o fechamento de muitos jornais, ao oferecer novas fontes de informação e entretenimento.

O impacto da veiculação na imprensa de imagens públicas desqualificadoras sobre os subúrbios provocou efeito negativo na candidatura de Fernando Gabeira, na eleição para prefeito do Rio de Janeiro em 2008. O candidato foi flagrado referindo-se a uma vereadora integrante de um partido que apoiava sua coligação como tendo uma “visão suburbana”, inferindo que suburbanos têm uma visão reducionista ou incompleta da cidade. O comentário lhe custou muitos votos dos moradores destes bairros.

De qualquer forma, os meios de comunicação ainda associam recorrentemente os subúrbios e os suburbanos a uma certa precariedade, tanto material quanto intelectual. Mais recentemente, entretanto, eles têm adotado estratégias editoriais e comerciais com o intuito de se aproximar da população que habita os bairros populares dos subúrbios e da Baixada Fluminense. São suplementos e encartes especiais, além da alocação de “equipes de reportagens entre os bairros mais pobres da região metropolitana do estado com o intuito de garantir e ampliar audiência, mas também para se firmar como interlocutores dessa população frente aos governantes” (Mendonça, 2011, p. 10).

### **2.3 – O subúrbio e a “favelização ampliada” como espaços populares**

Ao longo deste texto, temos nos referido ao subúrbio e às áreas de favela destes territórios sem enfatizar nenhuma distinção particular entre eles. Isso não é aleatório ou impensado. Reconhecemos as evidentes diferenças e especificidades de cada um destes espaços na conformação da cidade. Entretanto, queremos ressaltar que para o tipo de análise e investigação que nos propomos fazer, não justifica distingui-los na maioria das vezes, ainda mais se formos levar em consideração dicotomias clássicas e, a nosso ver, superadas, entre áreas “formais” e “informais”, ou “legais” e “ilegais” da cidade.

O forte imaginário que marca a formação do subúrbio o aproxima muito, em diversos aspectos, da percepção que se tem das áreas de favelas. Como vimos, o uso do termo *subúrbio* faz parte de uma concepção ideológica que permite ou facilita, no Rio de Janeiro, a identificação desta área com assentamentos populares destinados às classes mais baixas, e

em muitos casos, até mesmo com a favela, num processo chamado por Marzulo (2007) de favelização ampliada.

Silva (Silva, 2010) destaca que a favela foi muito mais estudada que o subúrbio no Brasil, tendo sua historiografia uma tradição e um debate mais rico e crítico, o que se torna um problema quando queremos estudar a favela no subúrbio ou a expansão suburbana na favela. A produção acadêmica mais recente incorpora uma releitura das favelas no sentido de desconstruir estereótipos e mitos. Vários autores (Abreu, 1994; M. L. P. da Silva, 2010; J. de S. Silva & Barbosa, 2005) demonstram a permeabilidade da favela com os processos da cidade e as dinâmicas específicas que caracterizam a favela como “lugar”.

Falando dos subúrbios cariocas, Magalhães (2007) chega a dizer:

Em relação às favelas do Rio de Janeiro, não se observam discrepâncias no modo de inserção social entre favelados e não-favelados, mantidas as condições de renda, idade e origem. No caso carioca, parece-me mais propriamente que favelados e não-favelados compartilham uma mesma cultura, medida pela adesão indistinta aos mesmos valores quanto às expectativas em relação ao futuro e aos signos referenciados pelo conjunto da sociedade (Magalhães, 2007, p. 165).

De fato, os limites entre áreas de favelas e de bairros formais, no subúrbio, são muito mais fluidos e não facilmente identificáveis. Pesquisando em páginas de ONGs, coletivos e associações civis variadas na internet, percebemos que quando se referem à favela, esses grupos falam indistintamente das ruas e avenidas de acesso que fazem parte, teoricamente, dos bairros formais, como sendo parte de seu território.

Apesar desta ausência clara de limites, Silva defende que a relevância da expansão das favelas em áreas de subúrbio e suas interrelações merece reflexão mais extensa. Os registros oficiais localizam o fenômeno favela em vários pontos do território carioca, desde o final do século XIX. É razoável considerar a favela, portanto, não só como parte da cidade, mas também de sua expansão suburbana. A autora indaga, então, se a mudança de significados que o termo subúrbio sofreu altera de alguma forma as representações sobre a favela, e mais especificamente, sobre as favelas inseridas em áreas de subúrbio, concluindo que não.

Ainda assim, a questão se justifica pela “óbvia associação de duas categorias que têm tido significados extremamente ideologizados, que omitem ou distorcem muitas vezes a natureza dos fenômenos, como, de forma grave, alimentam com os estigmas o direcionamento na definição de prioridades e tipos de intervenção nas políticas públicas” (M. L. P. da Silva, 2010, p. 162).

A autora garante ainda que em diversas representações sobre a favela, tanto no senso comum como nas ciências sociais, aparecem imagens que as assemelham aos subúrbios, em sua acepção “raptada”, reforçando as relações de ambos com a precariedade e o abandono. Em que pesem os aspectos que os diferenciam, as imagens e representações destes espaços estão sempre situadas no campo delimitado pelas visões sobre a pobreza e pela construção de estigmas. A “desordem” urbana, característica das favelas, também ocorre nos subúrbios.

Um jornalista do Diário de Notícias, em 1952, assim descreve uma rua em Olaria: “ladeira horrível dando para um pequeno outeiro de barro que faz a gente pensar em Canudos e recordar o grande Euclides, mas onde existem também boas construções em pedra e cal, algumas até com requintes de arquitetura” (Silva, 2010, p. 179). Ao mesmo tempo, a diversidade social do subúrbio está presente em outros relatos: “Em Bonsucesso existem nessa rua, por incrível que pareça, algumas construções boas, de luxo mesmo”; e mais adiante: “verdadeira barafunda de construções, dado que ao lado de casas de boa categoria, existem casebres onde reina a miséria mais completa, e onde existem também rudimentares construções que abrigam dignos representantes da malandragem”<sup>21</sup>.

Um elemento, hoje, que contribui fortemente para a percepção do subúrbio como espaço urbano desagregado são as estruturas viárias, construídas para promover a ligação entre pontos distantes (e quase sempre mais nobres) da cidade. São vias que rasgam bairros, configurando por vezes verdadeiras barreiras e interrompendo relações sociais, econômicas e espaciais. Estratégias de desenvolvimento metropolitano que se realizam em prejuízo de vivências urbanas locais.

A paisagem típica ao longo da Avenida Brasil, por exemplo, é a de grandes estruturas industriais, núcleos residenciais isolados e favelas em todos os interstícios. Falando da Linha Amarela, Borelli (2009) lembra que, ao promover a interligação rápida entre a zona oeste e a zona norte (visando especialmente o acesso ao aeroporto internacional), esta via reforçou a ênfase no transporte rodoviário e consolidou o eixo de expansão urbana rumo à Zona Oeste, causando rupturas no tecido urbano que cortou. Como efeito, as áreas residenciais lindeiras à via expressa se desarticulam e desvalorizam, ampliando as favelas ou sendo recapturadas pelo mercado imobiliário, que pode implantar aí grandes estruturas comerciais ou mesmo habitacionais em outro modelo, como são os condomínios.

Silva vincula a expansão suburbana das favelas, em grande medida, à falta de construções para habitação popular, seja por parte do Estado ou da iniciativa privada. Ela observa ainda que vários loteamentos são iniciados de forma legal, mas não chegam a se regularizar totalmente, dando origem a assentamentos precários do ponto de vista da

---

<sup>21</sup> op. cit.

propriedade da terra, que acabam por se tornar precários também em termos da provisão de serviços urbanos. A autora também lembra que diversos processos que dão origem ao desenvolvimento da favela suburbana, no Rio de Janeiro, envolvem intervenções do próprio Estado, especialmente nos anos 1940-1950. São intervenções associadas às transformações da cidade, como projetos de expansão de atividades industriais e portuárias, além da abertura da avenida Brasil em 1946, mas também são ações oficiais de remanejamento de moradores de favelas de outras áreas para parques proletários e outros assentamentos, tanto na Zona Norte quanto Oeste da cidade.

Lembramos também que subúrbios e favelas contíguas partilham frequentemente uma situação de vulnerabilidade territorial, por conta do domínio coercitivo e violento de grupos criminosos armados – narcotraficantes e/ou milícias – sobre os territórios das favelas, com os recorrentes conflitos daí advindos que transbordam facilmente para os bairros à sua volta.

Enquanto a cidade ocupa mais e mais da sua superfície, aumenta também a segregação, com os mais pobres destinados a morar em periferias e subúrbios cada vez mais distantes, onde transportes e serviços são escassos ou de má qualidade. É deste processo de diminuição da presença do Estado em determinados territórios da cidade, associado à precarização das condições de trabalho, que emerge o fenômeno chamado por Marzulo (2007) de favelização ampliada. Em seu trabalho, o autor procura estudar justamente as relações entre as favelas e os bairros à sua volta, procurando estabelecer “as dinâmicas constituidoras de um processo que tornou a favela contemporânea um paradigma incontornável para a compreensão das relações espaço-sociedade no caso brasileiro, em particular no que se refere ao efeito de território sobre os pobres” (Marzulo, 2007, p. 1). Consideramos importante ressaltar que o texto de Marzulo, embora publicado em 2007, analisa dados da última metade da década de 1990, defasados em relação à realidade contemporânea. Sobretudo os que dizem respeito às taxas de desemprego e níveis de renda. Vamos nos referir a estas diferenças em nossa análise.

Para Marzulo, haveria uma tentativa de esvaziar a favela de sua condição de espaço síntese e preferencial para a compreensão das relações socioterritoriais das classes populares. Os argumentos balizares dessa tese seriam (1) o crescimento de atividades econômicas generalizadas dentro das favelas, incluindo o mercado de imóveis, (2) a heterogeneidade socioeconômica encontrada entre seus moradores, e (3) as profundas distinções existentes entre os diversos territórios a que chamamos de favela. Ele contesta cada um destes argumentos, lembrando que:

(1) A movimentação econômica existe, mas características específicas de informalidade e a instabilidade do mercado de moradias, muito ligado à dinâmica da

autoconstrução, são fatores que, em vez de colocarem a favela em condições semelhantes aos bairros formais, tendem a intensificar a segregação socioespacial;

(2) Os moradores das favelas de fato têm acesso a mais bens de consumo e alcançam níveis de escolaridade mais altos, porém, sua ascensão na estrutura social se deve mais ao aumento da precarização das relações de trabalho, diminuição relativa dos rendimentos e permanência [na década analisada pelo autor] de altos níveis de desemprego, que têm estreitado a classe média, sem alterar significativamente as condições de concentração de renda do país.

(3) As diferenças entre as favelas são relacionais. Isto é, favelas próximas a bairros de elite apresentam, por comparação, condições muito piores que a da vizinhança, mas ainda assim, um pouco melhores que as das favelas situadas em bairros de periferia, que “tendem a ter sua condição mais próxima ou até mesmo igual à dos bairros formais de seu entorno”.

O que o autor fundamentalmente tenta dizer é que tem havido um nivelamento entre bairros de classes populares do subúrbio e as favelas à sua volta. No momento em que escreve seu artigo, ele credita esta indiferenciação ao empobrecimento da classe operária que vive nesses bairros de subúrbio. Do ponto de vista morfológico e funcional, a experiência nos permite partilhar da percepção de uma certa indiferenciação entre os tecidos ditos formais e não formais na área alvo deste estudo, o que talvez permita, sim, aplicar a expressão “favelização ampliada” a trechos enormes destes bairros. Porém, nosso entendimento é de que haja uma mescla de fenômenos para explicar essa condição, mais complexos e variados que os colocados no texto de Marzulo. Além dos investimentos em urbanização das favelas, o que se convencionou chamar “a ascensão da classe C” é um fenômeno que merece atenção mais aprofundada como parte do processo a que temos nos referido de transformação do subúrbio em termos simultaneamente culturais, sociais e espaciais, com consequências ainda a serem analisadas.

Assim, quando Marzulo diz que “a ampliação da favela sobre os bairros dos subúrbios tende a ser mais forte e rápida nas áreas mais próximas a ela, como se a favela fosse avançando sobre o bairro formal”, penso que esse processo de semelhança se dá em mão dupla. De toda forma, convergimos na consideração da multiterritorialidade dos espaços apropriados e identificados com as classes populares. Vale dizer, reconhece-se uma representação social que “trata como equivalente o conjunto do espaço das classes populares, tendo a favela como paradigma, mas não distinguindo entre esta, os antigos bairros populares ou os conjuntos habitacionais” (Marzulo, 2007, p. 12).

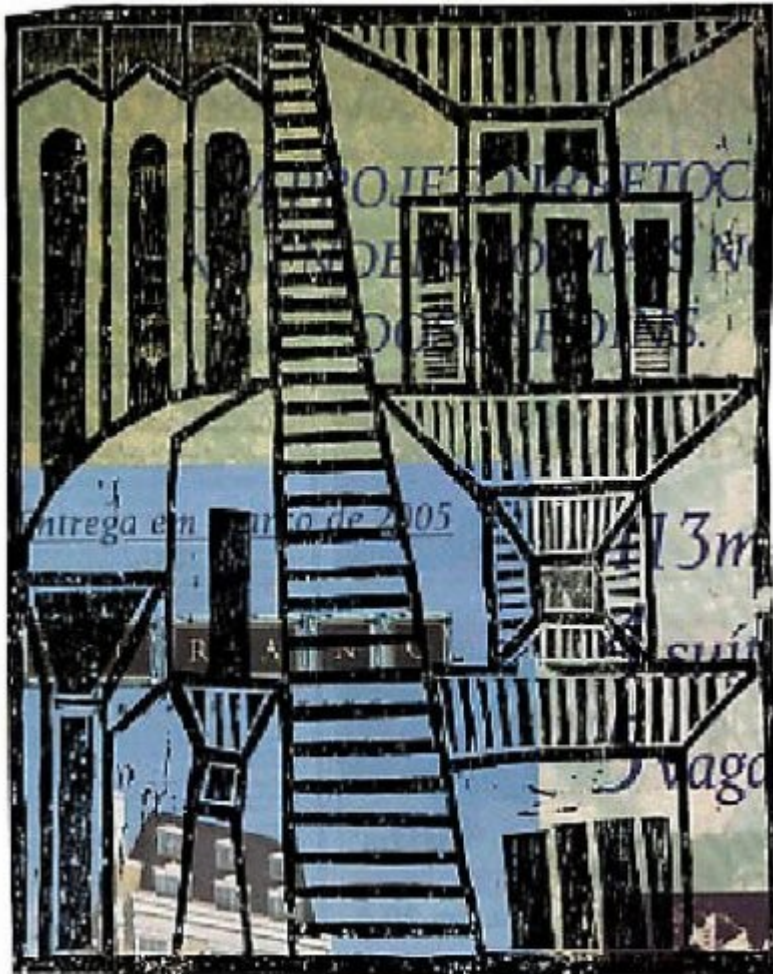


Na dinâmica que acabamos de expor, existiria uma identificação entre os moradores das favelas e os dos bairros de subúrbio, periferia metropolitana, conjuntos habitacionais e loteamentos (legais ou ilegais) para classes populares, que se reconheceriam como partilhando de uma condição social similar, em oposição à condição social dos moradores de bairros de elite. Esta identidade social estaria fundada no território, não especificamente o da favela, mas o das classes populares como um todo, o que nos permitiria nomear estes territórios, de forma geral, como “espaços populares”, expressão adotada por Silva e Barbosa (Barbosa & Dias, 2013; Barbosa et al., 2012).

Ao se reconhecer o grau de deterioração desses espaços, tanto do ponto de vista formal quanto das condições sociais e de segurança, pensamos com frequência nas soluções possíveis em termos de renovação, revitalização ou regeneração urbana. Linhares (2007) recorda que as áreas pericentrais têm se degradado pelo abandono de antigas estruturas industriais em lastimável estado de conservação, visto que seus usos tornaram-se obsoletos. Acrescentamos que a degradação atinge extensas áreas residenciais e decorre também de outros fatores, como falta de investimentos e serviços, desvalorização imobiliária, violência e insegurança gerados por conflitos envolvendo criminalidade, dentro ou fora de favelas.

Não obstante, é possível que exista hoje um fenômeno em curso, de transformação dos subúrbios da cidade na direção de um gradativo aburguesamento. Há hoje uma indiscutível valorização simbólica dos espaços das classes populares e seus moradores. Ao logo deste capítulo, mostramos como representações do subúrbio e da favela, às vezes estereotipadas ou idealizadas, abundam nos meios de comunicação, nas produções culturais, artísticas e publicitárias, e em todas elas se percebe o cortejo do mercado à classe que ascendeu, nos últimos anos, na sua capacidade de consumo. Estas transformações, no momento de ordem preponderantemente cultural e social, hão de encontrar materialização também em formas de viver, consumir, trabalhar, habitar, demandando e produzindo novos espaços urbanos.

Resta saber quais grupos sociais conseguirão bancar os novos valores de terra e localização, e quais os que, mais uma vez, serão expulsos dos novos espaços, para habitar novos subúrbios, periferias e favelas.

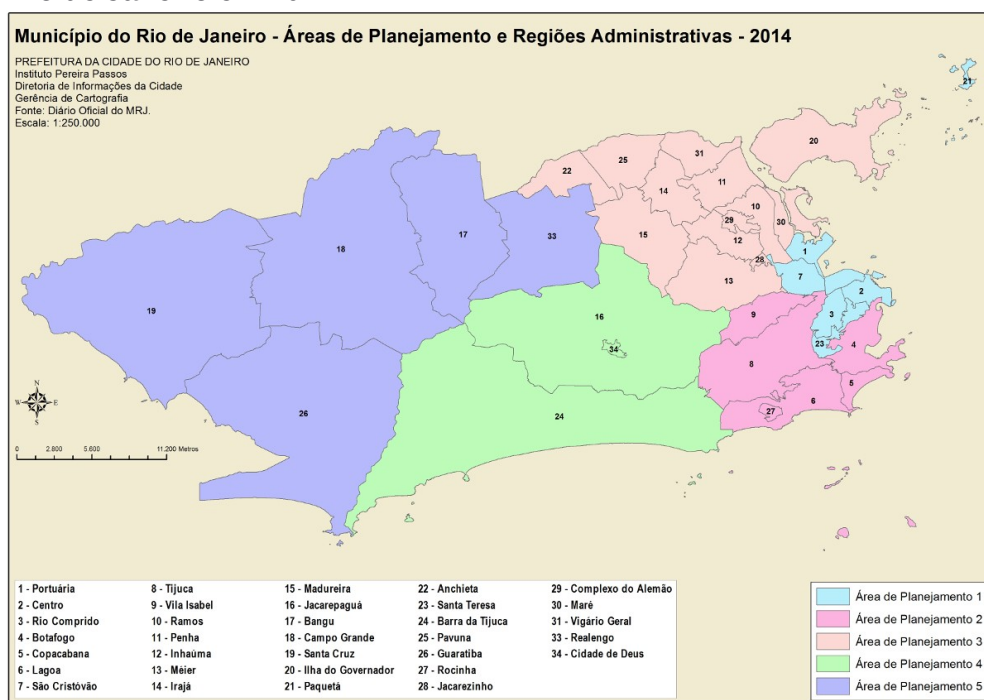


*Capítulo 3*

**O PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO E A CARACTERIZAÇÃO  
GERAL DA ÁREA**

O Complexo do Alemão e seus bairros vizinhos fazem parte da Área de Planejamento 3 do município. A AP3 é a área mais adensada da cidade. Cobre 16,6% do território municipal, congrega 13 Regiões Administrativas e 80 dos 159 bairros cariocas. Moram na AP3 2.399.159 habitantes, que perfazem 38% da população da cidade, segundo o Censo 2010. Tomada sozinha seria uma das 10 maiores cidades do Brasil. A densidade de ocupação da AP3 é de 13.135 hab/km<sup>2</sup>, contra 5.149 hab/km<sup>2</sup> do conjunto da cidade. Acrescente-se a este panorama o fato de que a AP3 reúne 45% de toda a população residente em favelas no Rio de Janeiro. Na verdade, das dez maiores favelas da cidade em número de habitantes, sete estão na AP3: Complexos da Maré (64.094), do Alemão (60.583), da Penha (36.862), do Jacarezinho (34.603), de Acari (21.999), de Vigário Geral/Parada de Lucas (20.570) e do Bairro da Pedreira (20.515), na Pavuna. Tal fato, por si só mostra a importância que os grandes conjuntos favelados assumem na paisagem urbana da chamada Zona Norte da cidade.

**Figura 4: Áreas de Planejamento e Regiões Administrativas do município do Rio de Janeiro em 2014**



Fonte: Armazém de Dados

**Tabela 1: Estimativa da variação da população moradora em favela e não favela, por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro – 2000-2010**

Áreas de Planejamento	Variação % da população 2000-2010	
	Favela	Não favela
Total	19%	5%
AP1 – Central	28%	4%
AP2 – Zona Sul	15%	-1%
AP3 – Zona Norte	11%	-1%
AP4 – Barra e Jacarepaguá	53%	28%
AP5 – Zona Oeste	15%	8%

Fonte: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/%5C3190\\_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro\\_Censo\\_2010.PDF](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/%5C3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro_Censo_2010.PDF) acesso em 13/12/2015

Apesar dos números ainda expressivos, a AP3, como um todo, é a área que sofreu menor variação de população no município, entre 2000 e 2010, chegando a ter um decréscimo em sua população não favelada da ordem de 1%. O maior índice de crescimento concentra-se na AP4, região da Baixada de Jacarepaguá, tanto para o total da população quanto se considerarmos apenas a população residente em favelas.

**Tabela 2: Proporção da população da cidade e das favelas sobre os respectivos totais, por Áreas de Planejamento – Município do Rio de Janeiro – 2000-2010**

Áreas de Planejamento	População residente			
	Cidade	Proporção	Favela	Proporção
Total	6.320.446	100%	1.443.773	100%
AP1 – Central	297.976	5%	103.296	7%
AP2 – Zona Sul e Tijuca	1.009.170	16%	174.149	12%
AP3 – Zona Norte	2.399.159	38%	654.755	45%
AP4 – Barra e Jacarepaguá	909.368	14%	236.834	16%
AP5 – Zona Oeste	1.704.773	27%	274.739	19%

Fonte: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/%5C3190\\_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro\\_Censo\\_2010.PDF](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas/download/%5C3190_FavelasnacidadedoRiodeJaneiro_Censo_2010.PDF) acesso em 13/12/2015

Os dados apresentados na tabela acima permitem ainda uma outra análise, que é a da proporção que a população favelada representa no total da população de cada área de

planejamento. Deste ponto de vista, temos que 27% da população da AP3 reside em favelas. Este índice só perde para o Centro, no qual 35% da população residente ainda é de favelados. No município como um todo, são 23% os residentes em favelas, em relação ao total da população.

No relatório “Plano Diretor Decenal de 1992: Subsídios para sua revisão – 2005”<sup>22</sup>, já se apontava o intenso processo de mudanças pelo qual vem passando a região:

“Por um lado, o uso industrial tem sofrido um forte esvaziamento, resultando no abandono de muitas áreas, que acabam sendo favelizadas, pois o zoneamento vigente restringe usos alternativos, inclusive o residencial. Deve ainda ser registrado que a inauguração da Linha Amarela, em 1997, tornou possível a abertura de novas articulações e acessos no conjunto de bairros diretamente afetados, bem como a conexão, com maior rapidez, das APs 3 e 4. Acarretou, por outro lado, a segmentação de bairros, cortados pela via expressa”.<sup>23</sup>

O relatório reconhece entre os principais problemas da AP3:

- A existência de áreas críticas de segurança;
- O seccionamento dos bairros pelas linhas férreas e metroviárias;
- A existência de áreas remanescentes de grandes obras viárias, abandonadas e à mercê de invasões;
- A falta de manutenção dos espaços públicos;
- A degradação de bairros inteiros em função, entre outros motivos, da não implantação de Projetos de Alinhamento (muitos há mais de meio século em vigor e não implantados)<sup>24</sup>;
- A incompatibilidade do volume de tráfego com o sistema viário;
- A carência de áreas verdes (menos de 1 m<sup>2</sup> por habitante), espaços culturais, esportivos, de lazer, de contemplação.

Este último problema acaba repercutindo na qualidade ambiental, paisagística e de conforto para todos os habitantes e usuários desta área da cidade, e é reiterado por estudos de diversos autores. Tângari (1999) aponta, por exemplo, que apenas 0,6% do total de áreas de conservação e espaços livres da cidade se encontram na Zona Norte. Como

---

<sup>22</sup> Este relatório foi elaborado pelas Diretorias de Informação da Cidade e de Informações Geográficas do Instituto Pereira Passos com a colaboração da Secretaria Municipal de Urbanismo. Ressaltamos que o novo Plano Diretor do Rio de Janeiro deveria ter sido publicado em 2002, entretanto a revisão do Plano de 1992 levou quase 10 anos e o plano atual só foi aprovado em 2011

<sup>23</sup> [http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653\\_planodiretor.PDF](http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/1653_planodiretor.PDF)

<sup>24</sup> Projeto Aprovado de Alinhamento (PAA) é o projeto elaborado pela Prefeitura que define o traçado dos logradouros, separando o espaço público das parcelas privadas ou de outros bens públicos.

agravante, são áreas de pequena dimensão e distribuição esparsa, contribuindo para o desequilíbrio do sistema de espaços livres da cidade e para intensificação do adensamento e compactação da malha urbana dos bairros localizados nessa região<sup>25</sup>. Silva e Barbosa (2005) mostram que a distribuição espacial de equipamentos e bens culturais no Rio de Janeiro é um forte retrato das desigualdades sociais. Eles citam como exemplo que 60% dos teatros municipais estão concentrados na Zona Sul; 29% no Centro, apenas 11% na Zona Norte e nenhum na Zona Oeste. Entre os Centros Culturais municipais, metade está na Zona Sul, 33% no Centro, 17% na Zona Norte e nenhum na Zona Oeste. Para Santos (2007), longe de ser uma questão de acaso, a distribuição desigual de equipamentos é resultado da planificação capitalista, combinada com o processo especulativo do mercado.

Dentro da AP3, lançamos o olhar de forma especial para uma parte da Grande Leopoldina, região assim chamada por ter seus bairros localizados ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina. Entre eles, temos Vigário Geral, Parada de Lucas, Cordovil, Braz de Pina, Penha Circular, Penha, Olaria, Ramos, Bonsucesso, Mangueiros e Triagem. Nesta região já estiveram instaladas importantes indústrias, quase todas desativadas a partir das décadas de 1970 e 1980, tais como a GE, Gillette, fábrica de vidros Cisper, Coca-Cola, fábrica de *lingerie* Poesi, Company e o Curtume Carioca.

---

<sup>25</sup> Este dado muda um pouco com a criação do Parque de Madureira, mas não altera a enorme carência de áreas verdes observada na Zona Norte.

**Figura 5: Terrenos das fábricas da Coca-Cola (5) e Poesi (6) na Estrada do Itararé. A fábrica da Coca-Cola hoje está desativada e as instalações estão vazias. A fábrica da Poesi foi demolida e o terreno hoje é ocupado por um empreendimento do Programa Minha Casa Minha Vida.**



Fonte: Desenho de minha autoria sobre imagem de satélite Google Maps

**Figura 6: Curtume Carioca, na década de 1950 e prédio abandonado da Poesi antes da construção do conjunto habitacional**



Fonte: Curtume – [www.fotolog.com/sorio/69947659](http://www.fotolog.com/sorio/69947659); Fábrica em ruínas – estudo da SMU sobre galpões abandonados na AP3

Observamos que certas tipologias arquitetônicas, traçados e usos permaneceram nos subúrbios cariocas, uma vez que eles não foram foco de investimentos imobiliários por anos. Mas este quadro está se alterando rápida e agressivamente. O subúrbio tem sido alvo de estudos e de intervenções, como estoque de terras passíveis de adensamento e como

habitado por uma população numericamente expressiva e de poder aquisitivo ascendente. As próprias necessidades de crescimento da cidade e o deslocamento de parte dos grupos desalojados pelos projetos em andamento nas áreas centrais devem exercer pressão sobre estes subúrbios, tornando-os alvos potenciais de ocupação, nem sempre nos marcos da formalidade.

Até o momento predominam, a nosso ver, estratégias equivocadas e desiguais, baseadas no estabelecimento de grandes eixos de circulação rodoviária que, sob o pretexto de ligar áreas distantes da cidade com maior rapidez e praticidade, continuam mutilando os bairros de subúrbio, com grande prejuízo para o ambiente construído e a qualidade da paisagem e da vida dos que moram nestes bairros. Do ponto de vista habitacional, as estratégias se baseiam cada vez mais na construção de grandes conjuntos dentro de programas como o Minha Casa Minha Vida ou na adoção do modelo de condomínio fechado, antes exclusivo das classes mais altas em bairros como a Barra da Tijuca, e que agora proliferam como objetos de desejo de todas as classes sociais sobretudo em bairros da zona norte e oeste da cidade.

Esses novos modos de habitar a cidade, apresentados como solução para problemas de segurança, e principalmente como símbolos de ascensão social, são uma das faces de um movimento de estetização do espaço urbano, que descarta o “feio”, de acordo com os padrões vigentes no momento, desconsiderando as dimensões do tempo, da memória, dos vínculos e seus significados. O que é chamado de feio, ou o que deve ser vendido como belo (ou moderno, prático e desejável), ignora identidades, história, adequação às características locais, definindo-se pelo que convém aos interesses do capital. Além disso, como nos recorda Rykwert (2004), os motivos dos empresários, administradores e políticos ao manipularem o tecido urbano, mesmo quando parecem calculados e racionais, frequentemente resultam obscuros e mesmo voluntariosos, atendendo a interesses que raramente estão definidos com clareza diante da população.

A seguir veremos como as áreas de subúrbio ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina, incluindo aí as favelas do Complexo do Alemão, surgiram e se integraram ao espaço urbano carioca. Veremos também os grandes momentos de transformação pelos quais essa área passou, destacando as mudanças que estão ocorrendo atualmente. No capítulo seguinte, apresentaremos algumas das principais ações, no âmbito público e privado, que incidem hoje sobre a região, em distintas escalas e níveis, segundo a metodologia de abordagem de Henri Lefebvre (1999).



### **3.1 – De áreas rurais a espaços urbanizados: os momentos de inflexão na transformação do subúrbio da Leopoldina.**

Os bairros do subúrbio do Rio de Janeiro que cresceram ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina configuravam uma área rural do século XVI até o início de sua urbanização com a chegada da estrada de ferro, no final do século XIX<sup>26</sup>. Até 1760 eram uma sesmaria pertencente aos jesuítas. Com a expulsão da ordem pela Coroa Portuguesa, a Fazenda de São Tiago, que compreendia a maior parte da sesmaria, foi confiscada e suas terras foram desmembradas em fazendas e chácaras, mantendo-se como abastecedoras de produtos agrícolas para a capital, através do Porto de Inhaúma<sup>27</sup>.

A expansão do perímetro urbano da cidade do Rio de Janeiro, no século XIX, foi possível após a implantação de infraestruturas de transportes, que ofereceram uma maior mobilidade à cidade. Os meios de transporte coletivos, tais como os bondes e os trens a vapor, constituíram-se nos grandes impulsionadores do crescimento físico da cidade (Abreu, 1987). Originalmente, o bonde surgiu como transporte de passageiros e os trens como transporte de cargas, notadamente para permitir o rápido escoamento do café do Vale do Paraíba em direção ao porto do Rio.

As concessões dos bondes apresentavam como pré-condição a execução de obras públicas e se relacionavam fortemente aos interesses do setor imobiliário, concentrando-se nas áreas em direção ao sul da cidade. Já as estradas de ferro se estabeleceram principalmente atraídas pelos lucros relativos à própria construção das linhas, não pressupondo necessariamente a urbanização de suas margens. Mesmo assim, diversos loteamentos foram surgindo ao redor das estações que iam sendo inauguradas, de forma que o trem pode ser considerado o responsável pelo deslocamento e fixação de populações nos primeiros núcleos suburbanos a norte e oeste do centro da cidade.

De 1858 em diante, com a entrada em circulação dos trens da Estrada de Ferro D. Pedro II (atual Central do Brasil) os subúrbios começam o processo de urbanização. A

---

<sup>26</sup> Um panorama bastante detalhado da ocupação destes bairros desde o tempo colonial pode ser encontrado em "História das ruas do Rio" (Gerson, 1965) e Ramos, Olaria e Penha (Frahia & Lobo, 2004)

<sup>27</sup> Um dos principais marcos da paisagem local, a Igreja da Penha, tem sua origem ainda no século XVII, quando foi erguida a mando do capitão Baltazar Abreu Cardoso, proprietário daquelas terras. Num penhasco de setenta metros acima do nível do mar, em sua propriedade, já havia uma pequena ermida em louvor de Nossa Senhora do Rosário. O capitão ordenou que se construísse ali uma capela em intenção de Nossa Senhora da Penha da França. Em 1728 foi criada a Irmandade de Nossa Senhora da Penha para cuidar da ermida que vinha se tornando uma igreja. A Irmandade estava também encarregada do atendimento aos romeiros e da festa anual da santa, celebrada em outubro, que ainda consta entre as mais tradicionais festas religiosas da cidade do Rio de Janeiro. A igreja, então com uma só torre, ficou pronta em 1870. Entre 1903 e 1906, o complexo da igreja de Nossa Senhora da Penha foi reformado, ganhando a aparência que exhibe em nossos dias. A escadaria foi alargada e duas torres construídas. O interior do templo manteve sua simplicidade original. Uma das capelas secundárias abriga um santuário para Nossa Senhora do Rosário, a santa que ganhou a primeira ermida no penhasco. O arquiteto responsável pela fachada atual da igreja foi o português Luís Moraes Júnior, autor também do projeto do Pavilhão Mourisco, conhecido como o Castelhinho de Manguinhos, que abriga a sede da Fundação Oswaldo Cruz (op. cit)

Estrada de Ferro Leopoldina tem origem em 1871 (Rodriguez, 2004, p. 126) e, da mesma forma que na zona atravessada pela Central, seus trilhos cruzavam basicamente por fazendas (de açúcar, depois de café), engenhos, chácaras de pequenos proprietários e sítios. Em termos nacionais, ela se articula com a ideia de prolongar a Estrada de Ferro D. Pedro II com um ramal que fosse em direção a Cataguases, Leopoldina e outras áreas da província de Minas Gerais. Em 23 de abril de 1886, a Leopoldina Railway Company inaugurou um percurso entre a estação de São Francisco Xavier (do ramal da Central), passando por Triagem, Bonsucesso e Penha até chegar a Duque de Caxias, então denominada Mirity, interligando diversos núcleos urbanos na região que, com o advento da ferrovia, experimentaram um grande surto de progresso. Os outros pontos do percurso eram simples paradas: Benfica, Amorim (hoje Manguinhos), Ramos<sup>28</sup>, Olaria, Brás de Pina, Cordovil e Vigário Geral.

Somente por volta de 1892 começaram a se desenvolver alguns núcleos residenciais em torno das estações, com o desmembramento das chácaras em lotes urbanos. Observa-se, no período de 1890/1906, um alto crescimento da população suburbana. A partir deste momento, consideramos que a região passou por três grandes momentos de inflexão e defendemos que vivemos, hoje, um quarto momento, como mostramos a seguir.

### **3.1.1 – Período de ocupação e urbanização, do início do século XX ao Plano Agache (1930)**

No início do século XX, a cidade do Rio de Janeiro passa por grandes transformações. A modernização do centro da cidade fez com que a população mais carente migrasse para os subúrbios, antes pouco povoados. Em torno das estações de trem foram surgindo pequenos núcleos comerciais permitindo a expansão, ao longo da linha férrea, da atividade residencial voltada para as classes proletárias. Os principais núcleos suburbanos eram vinculados à Estrada de Ferro Central do Brasil, cujas estações foram inauguradas entre 1850 e 1870. Daí até 1920 ocorre verdadeiro *boom* imobiliário nestes subúrbios.

Em Olaria a família Rego, que havia adquirido suas terras da Irmandade da Igreja da Penha onde, desde o século XIX, criava gado e dedicava-se à lavoura, logo percebeu, pelas características do solo, o enorme potencial para a instalação de olarias que atendessem à demanda nascente de construções. Na esteira de suas fábricas de telhas e de louças, outros pequenos fornos foram inaugurados, dando origem ao nome do bairro. A parada de trem daquela região era feita informalmente pelos ferroviários para que o barro ou a madeira

---

<sup>28</sup> As terras onde hoje se localiza o bairro de Ramos pertenciam, no século XIX, ao capitão Luiz José Fonseca Ramos, secretário da Academia Militar da Corte. Em 1886, quando os trilhos da Estrada de Ferro do Norte, futura Leopoldina, alcançaram as terras da fazenda do capitão, seus descendentes propuseram um acordo à companhia, por meio do qual os proprietários cederiam terras para a passagem dos trilhos, com a exigência de que a ferrovia construísse ali uma parada para a família.

para a lenha, que vinham de outras localidades, fossem descarregados em frente às fábricas de louças e tijolos, ou para que as peças acabadas seguissem seus destinos. As primeiras ruas foram abertas em 1912, em loteamentos feitos a partir de terras da família Rego, e a estação de Olaria foi formalmente inaugurada em 1917.

Ramos também conheceu os primeiros lotes urbanos e ruas a partir do desmembramento das terras do capitão Ramos, já então pertencentes ao comerciante português Teixeira Ribeiro. As ruas eram de chão batido, sem calçamento, iluminação ou esgoto, mas acolheram, ainda assim, grandes casarões, onde moravam famílias abastadas, ao lado de pequenas chácaras e casas para aluguel construídas por estes primeiros loteadores.

Bonsucesso apresenta história parecida. Por volta de 1914, o engenheiro Guilherme Maxwell, que adquirira as terras do antigo Engenho da Pedra, decidiu loteá-las e urbanizá-las. Sob influência da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), recém iniciada, decidiu batizar os logradouros abertos com nomes que homenageavam os países aliados contra a Alemanha. Surgiram assim, a Praça das Nações e as avenidas Paris, Londres, Bruxelas, Roma e Nova Iorque. Posteriormente, a área na outra margem da linha férrea da Leopoldina também foi loteada. Ainda sob influência da Primeira Guerra, abriram-se as ruas Clemenceau, Marechal Foch e General Galieni.

**Figura 7: Planta de Bonsucesso anterior a 1940**



Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?p=96423772>



**Figura 9: Cine Olaria, na década de 1970 e hoje**



Fonte: Imagem da esquerda – <http://www.historiadocinemabrasileiro.com.br/cine-olaria-rj/>, foto 1987 Imagem da direita: <http://www.vozdascomunidades.com.br/geral/cinema-de-olaria-sera-revitalizado-apos-anos-parado/> foto de 2012

Além de cinemas, teatros também foram inaugurados nas primeiras décadas do século XX, e outros sinais de modernização não tardaram a chegar: em 1911, a água potável, no ano seguinte, a iluminação pública - a primeira do subúrbio; nos anos 1920, foi a vez da luz elétrica, com lâmpadas de 60 watts nas atuais ruas Uranos e Cardoso de Moraes. Ramos chegou a ser chamada de "Capital do Subúrbio Leopoldina", ou "Princesinha do Subúrbio", em referência às suas praias, bastante disputadas. Em 1937, o primeiro bonde da Light fez a ligação da Penha com o Largo de São Francisco, no Centro.

Entre os anos 1920 e 1950, os bairros da Leopoldina receberam também cerca de 300 famílias de judeus, em grande parte oriundos de aldeias espalhadas pela Polônia, Ucrânia, Rússia, Romênia, Hungria e Lituânia. Eram trabalhadores muito pobres que acorriam ao Brasil principalmente porque Estados Unidos e Canadá começaram a impor cotas restritivas à entrada de imigrantes, a partir da década de 1920. Vaitsman (2007) recolheu histórias orais e memórias de alguns dos descendentes dessa leva, que lembram que a maioria dos imigrantes era composta por artesãos, alfaiates, relojoeiros, carpinteiros, lavradores e pequenos comerciantes, que logo ao chegar trabalharam como *clientelchiks*, isto é, vendedores ambulantes que iam de porta em porta nos subúrbios do Rio, e inauguraram um sistema de crédito que precedeu os modernos crediários.

Embora reduzida em termos numéricos, a comunidade judaica que se estabeleceu na região da Leopoldina durante este período é um microcosmo do modo de inserção dos imigrantes judeus do Leste europeu na sociedade brasileira da primeira metade do século XX. Seu forte senso comunitário forjou a recriação de estruturas e instituições sociais conhecidas - escola, sinagoga, biblioteca e grêmio juvenil. Em 1929 foi criado, em Olaria, o

Centro Israelita do Subúrbio da Leopoldina. No mesmo bairro, existe, até hoje a Sinagoga Ahavat Shalom (Amor e Paz).

A partir da década de 1920, cresce a vocação industrial dos subúrbios, “acompanhando uma tendência vigente na cidade, que vai expulsando as fábricas das áreas mais nobres para dar lugar a moradias das classes dirigentes” (Linhares, 2007, p. 124). Entretanto, as indústrias que se instalaram na área da Leopoldina, o fizeram sem qualquer ajuda oficial, ocupando os terrenos mais altos, a salvo das enchentes dos rios Faria, Timbó e Jacaré, ou arcando, elas mesmas, com obras de saneamento e dessecamento das áreas inundáveis.

Enquanto as reformas urbanas operadas nas áreas centrais modernizavam a cidade, conectando-a às novas e nobres frentes de expansão em direção à Zona Sul, a industrialização vai gradativamente conferindo ao subúrbio uma imagem de lugar pobre e proletário, substituindo o verniz de elite que predominava até então. Entretanto, eram estes os bairros que ofereciam condições de abrigar aquela parcela da população que desejava morar sem ter que pagar o preço dos bairros melhores, se sujeitar a aluguéis caros ou mesmo morar em favelas.

Lefebvre (2001) refere-se a este fenômeno como a ideologia do habitat, ampliada e interpretada por Fernandes (2008) como o sonho da casa proletária no subúrbio. Havia um processo em curso de suburbanização do proletariado, que Lefebvre identifica como sendo mais do que simplesmente corolário das reformas urbanas do início do século. Trata-se de uma transformação conceitual e de um corte real na experiência do habitar, trazidas pela Revolução Industrial. Se antes participar da vida social, da comunidade, era um atributo do habitar, agora o ato de habitar se reduz à sua função residencial, separada dos outros direitos, prerrogativas, deveres e convivências.

Citando as dificuldades enfrentadas pela arquitetura no início do século XX, a partir das transformações postas pelo capitalismo industrial, Habermas também identifica na mobilização capitalista da força de trabalho, da edificação e do terreno urbano, desafios a serem enfrentados. A dinâmica posta entre o estoque de terras colocado à disposição pelo mercado e a crescente demanda por moradia por parte da massa de trabalhadores que ocorre a estes novos espaços na cidade faz irromper um primeiro surto de especulação no âmbito da moradia privada.

Na medida em que a construção da casa torna-se investimento amortizável, as decisões sobre compra e venda de terrenos, sobre urbanização, demolição e reconstrução, sobre aluguel e rescisão desligam-se da tradição local e familiar; em poucas palavras tornam-se independentes das orientações fornecidas pelo valor de uso. As leis de mercado da construção e da moradia mudam a atitude em relação ao construir e ao morar. Os imperativos

econômicos determinam também o crescimento incontrolado da cidade. (Habermas, 1992, p. 119).

De fato, a partir do final do século XIX, aplicar os recursos na construção de casas é um investimento capitalista a cargo do capital privado, que atende à necessidade de construção de casas populares com o fito de retirar a população pobre do centro. A escala local desta dinâmica está conectada às escalas mais gerais da política e economia (Gennari, 2013). Como hoje, há uma sobreposição entre os administradores públicos e os investidores privados, que fazem parte do mesmo grupo, com os mesmos interesses. Ainda que não tenha tido uma política efetiva e identificável formalmente para a habitação, é inegável que o Estado terceirizou, incentivou e orquestrou essas iniciativas.

A população que mora no subúrbio nesse momento é composta por camadas médias baixas. Não são os miseráveis, mas gente que tem alguma renda, pequenos comerciantes, artesãos, trabalhadores assalariados na indústria, profissionais autônomos em pequenos serviços. Todavia, e concomitantemente, as favelas já se impunham como realidade à cena urbana carioca, especialmente nas áreas centrais e pericentrais. Maurício de Abreu (1994) destaca que, do final do século XIX a aproximadamente 1930, a imprensa foi basicamente a única fonte que acompanhou o processo de expansão da favela, ainda que, de maneira geral, os jornais e revistas fizessem isso exaltando a ordem burguesa e apresentando uma visão tendenciosa da favela, identificada como a negação da ordem e do progresso.

O recorte de tempo privilegiado pelo autor para acompanhar o período de origem e expansão inicial das favelas não contempla algumas das questões mais prementes que temos hoje, envolvendo violência e tráfico de drogas, por exemplo. Entretanto, é extremamente interessante para percebermos que algumas das imagens e percepções que temos da favela são tão antigas quanto a própria história da favela.

Chegamos, portanto, ao final da década de 1920 com a freguesia de Inhaúma percorrida pelos eixos ferroviários da Estrada de Ferro Central do Brasil, Rio d'Ouro, Linha Auxiliar (antiga Estrada de Ferro Melhoramentos do Brasil) e pela Companhia Leopoldina Railway<sup>30</sup>. Já as vias existentes para a zona norte da cidade, como a Avenida Suburbana, faziam parte daquelas originadas de antigas estradas carroçáveis do século XIX, ainda não adaptadas ao automóvel. Em 1921, inicia-se o aterramento da extensa área de mangues

---

<sup>30</sup>Até a década de 1920, a linha da Leopoldina começava na estação de São Francisco Xavier, da Central, o que forçava os passageiros à baldeação, devido à diferença de bitolas. Com a crescente ocupação da região, intensificando o uso do ramal, a companhia optou pela construção de nova estação, o que foi concluído em 1923. O terminal ferroviário Barão de Mauá acabou sendo desativado para transporte de passageiros em 2001 e seus usuários foram transferidos para o terminal da Central do Brasil, retornando a obrigatoriedade de baldeação para quem quer ir ou voltar dos bairros do subúrbio da Leopoldina a partir do Centro da cidade. Atualmente, o terminal pertence ao governo do Estado, é utilizado parcialmente como depósito de trens e a *gare* fica a maior parte do tempo vazia e fechada, servindo, ocasionalmente, de espaço para festas e shows.

localizados entre São Cristóvão e Penha (Paiva, Fernandes, & Menezes, 2010). Além de servir como espaço para a instalação das indústrias que se deslocavam para esta área, o processo configurou uma grande operação imobiliária, base para a abertura da Avenida Brasil, poucas décadas adiante. Segundo Renato Costa,

a Empresa de Melhoramentos, de Jerônimo Alencar Lima, fica responsável pelo saneamento e urbanização de uma área de 5 milhões de metros quadrados, além da abertura de estradas e pontes, ligando o cais do porto ao pé da serra de Petrópolis, mas em compensação fica com cerca de 4 milhões de metros quadrados de terras urbanizadas para negociar, com a instalação de comércio e indústrias, fora o povoamento da região, facilitado pela oferta de transporte e proximidade com a região portuária, que se configuraria num futuro mercado produtor e consumidor (Costa, 2006, p. 102).

### 3.1.2 - Período de acentuada industrialização, com ápice nas décadas de 1930-1950

A década de 1920 é também caracterizada pelo imenso desejo dos setores sociais hegemônicos de resolver os “problemas” da cidade, ou seja, a presença dos pobres. Até 1930, a favela estava de fato presente no tecido urbano, mas não de direito – era ausente das estatísticas e mapas, por exemplo. Considerada solução habitacional provisória e ilegal, elas ocupavam principalmente as áreas centrais e portuárias da cidade, e simplesmente não existiam para o poder público.

O primeiro documento a tratar do tema das favelas oficialmente é o Plano Agache<sup>31</sup>, que recomendava, porém, a erradicação das favelas e transferência de seus moradores para parques proletários a serem criados na periferia da cidade:

Além da remodelação e do embelezamento, a reforma urbana proposta por Agache deveria disciplinar toda a cidade. Sua intenção era dividir a cidade de acordo com as funções de cada área: comercial, industrial e residencial. A população das favelas e o operariado deveriam ser removidos para casas e edifícios coletivos, especialmente instalados próximos às **zonas industriais, nos subúrbios**. A nova ordenação do território visava separar as classes sociais e fixava permanentemente o lugar do pobre, ao mesmo tempo em que buscava também “civilizá-lo”. (J. de S. Silva & Barbosa, 2005, p. 103), **grifo nosso**.

Tais parques seriam localizados em ambos os lados da área central, conectados por vetores de transportes que correriam pelo fundo dos vales e planícies. Além das linhas férreas, que organizavam o transporte coletivo, Agache também considerava a rede viária como estruturante para seu plano. Segundo Costa, “a estratégia para essa organização passaria pela supressão dos bondes, em consonância com uma tendência mundial na

---

<sup>31</sup> Grande plano urbano feito para a cidade, encomendado pelo então prefeito do Distrito Federal, Antônio Prado Junior, ao arquiteto francês Alfred Agache.



época e pela abertura de vias, que comunicassem o Centro da cidade aos bairros excêntricos, constituindo uma rede de transporte rápido, para o que o urbanista francês preconizava a implantação do metrô” (Costa, 2006, p. 169).

O Plano Agache, portanto, consolida esses usos (industriais e residenciais proletários) ao definir agrupamentos principais para as zonas industriais (S. M. Q. de Oliveira, 2009). A partir desse momento começa também a formação das grandes favelas da região, com moradores atraídos pela oferta de trabalho e facilidade de acesso a terras que, embora de precárias condições, pelo menos não eram disputadas pelo mercado imobiliário.

Quanto às novas residências de operários, são definidos três agrupamentos principais, nas proximidades da zona industrial: os subúrbios de Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha, Cordovil e Vigário Geral, paralelos à linha férrea da Leopoldina; os densos subúrbios situados ao longo da estrada de São Paulo e da via principal da Estrada de Ferro Central do Brasil, como Engenho Novo, Méier, Piedade, Cascadura e Madureira; e o bairro de São Cristóvão junto com os centros a serem formados na proximidade imediata da Zona Industrial de Mangueiras, nas margens dos rios Jacaré, Faria e Timbó. Esta última região deveria ser ocupada quando fossem concluídas as obras de canalização e saneamento destes cursos d’água. As condições urbanas das novas áreas são extremamente precárias:

Até a hora atual, os subúrbios operários da Leopoldina e da Central do Brasil desenvolveram-se sem plano de conjunto e a maior parte deles são a justaposição de loteamentos ao acaso das propriedades particulares. Eles se assinalam pela falta de ossatura de vias principais que permitam comunicações fáceis e transportes rápidos para o centro urbano ou os lugares de trabalho, a ausência de jardins, largos ou espaços livres para jogos; afora algumas ruas mais importantes, a maior parte das calçadas não tem revestimento e cada chuva de alguma intensidade as transforma em barrancos; o abastecimento de água é insuficiente e os esgotos, totalmente inexistentes desde que nos afastamos do Centro (S. M. Q. de Oliveira, 2009, p. 60).

A ascensão de Getúlio Vargas ao poder em 1930, sustentado principalmente pelos setores urbanos da sociedade, leva ao “engavetamento” temporário do Plano Agache, que é parcialmente retomado no final da década. Num contexto mais amplo, percebemos que a década de 1930 marca mudanças profundas no país. Os pobres se tornam uma das principais bases de sustentação da política industrialista e urbanizadora de Vargas:

Pela primeira vez, as favelas são incluídas no plano das intervenções do poder público. (...) O resultado é que mudanças de direção na economia e na política brasileiras estimularam o fluxo migratório em direção às cidades e ao desenvolvimento tão esperado. (...) Diante disso, afirmou-se um discurso estatal centrado na necessidade de melhorar as condições de vida dos favelados, oferecendo-lhes moradias dignas, higiênicas e, ao mesmo tempo, uma educação

“civilizadora” - seus moradores eram considerados ignorantes sobre um conjunto de noções de higiene e salubridade (J. de S. Silva & Barbosa, 2005, p. 35).

**Figura 10: Curtume Carioca, nos anos 1950, hoje quase todo demolido.**



Fonte: <http://znortecarioca.nafoto.net/> Foto de final dos anos 1950. Acesso em 13/12/2015

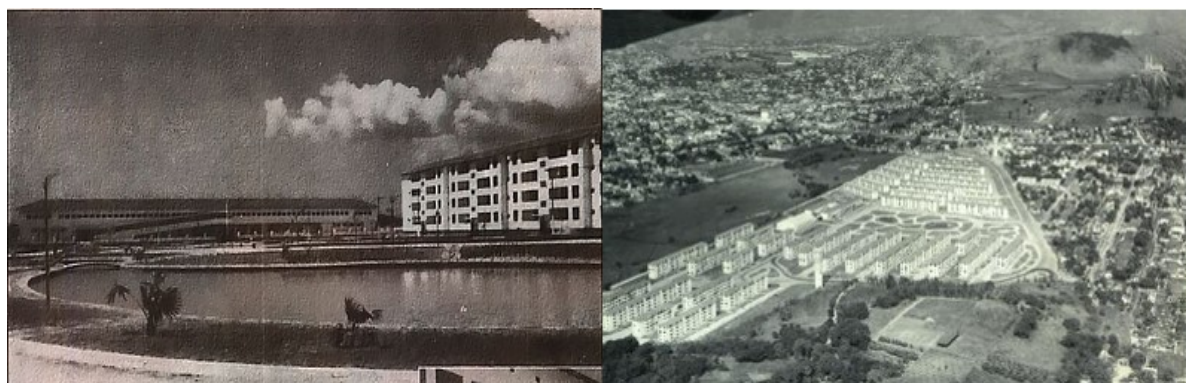
A vocação industrial do subúrbio se vê reforçada pela legislação de uso e ocupação do solo a partir de 1937, quando o decreto 6000 define pela primeira vez – atendendo ao plano disposto por Agache quase dez anos antes – uma zona industrial nesta área, fazendo multiplicarem-se as pequenas e médias fábricas entre os bairros de Bonsucesso e Olaria, próximas à Baía da Guanabara. Um dos efeitos da intervenção do Estado no zoneamento da cidade a partir do Decreto 6000/1937 é que as poucas indústrias ainda localizadas na Zona Sul (Laranjeiras, Gávea, Jardim Botânico) passam a se deslocar para o subúrbio, loteando seus terrenos de origem ou encerrando suas atividades. Isto acentua ainda mais o cenário de distribuição assimétrica de amenidades urbanas e ambientais, considerando os privilégios de urbanização e instalação de equipamentos e serviços públicos destinados à Zona Sul da cidade, cada vez mais identificada com a moradia das classes mais abastadas, em detrimento dos bairros suburbanos.

Uma das primeiras indústrias a se instalar na Penha, ainda em 1920, foi o Curtume Carioca. A empresa atraiu para o bairro centenas de famílias de operários, dinamizou o comércio e ajudou a fixar moradores, atraindo consigo uma boa quantidade de manufaturas

dedicadas à produção de cintos, bolsas e sapatos. A fábrica, em estilo Art Nouveau, ocupava algumas quadras no bairro, e o caminho da Estação Ferroviária até a sua porta era marcado por uma alameda de palmeiras imperiais, algumas das quais, ainda resistem. O Curtume Carioca chegou a ser o principal curtume do país, com 3000 empregados e atividades voltadas, em grande parte, para a exportação. As atividades do Curtume foram encerradas em 1990.

Durante o governo do prefeito Henrique Dodsworth (1937-1945), consolida-se o processo de elaboração e encaminhamento das políticas públicas voltadas para as favelas. Por um lado, o prefeito prioriza o sistema de circulação – destacam-se, em seu plano de intervenção, a Avenida Presidente Vargas e as melhorias das estradas que ligavam o Rio a São Paulo, com o início de construção da Av. Brasil. Por outro, em especial a partir de 1940, o governo municipal começa a realizar levantamentos das favelas existentes na cidade, com objetivos higienistas. O cadastramento dos habitantes visa à sua transferência para parques proletários a serem construídos pelo governo, liberando as áreas centrais e valorizadas até então ocupadas pelas favelas para as negociações imobiliárias. Um dos exemplos é o conjunto inaugurado, na Penha, em 1949, pelo IAPI (Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários), com 1248 unidades residenciais, o terceiro maior construído até então, perdendo apenas para os de Bangu e Realengo, na Zona Oeste.

**Figura 11: Vista geral e detalhe do conjunto IAPI. No local do antigo lago existe hoje uma área de lazer**



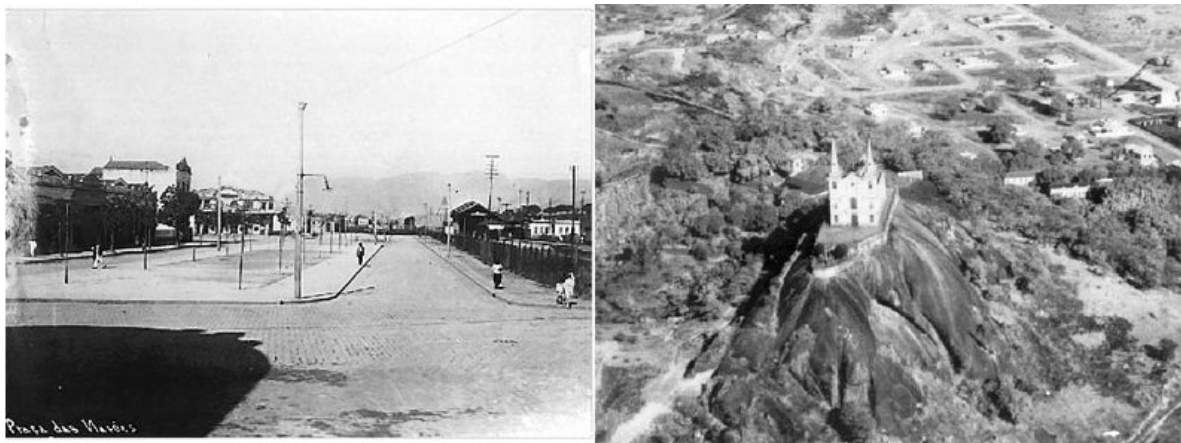
Fonte: <http://www.flickr.com/photos/antolog/43305020/in/photostream> Foto de 1949. Acesso em novembro de 2014

**Figura 12: Conjunto IAPI hoje**



Fonte: foto própria, tirada em 29/08/2015

**Figura 13: À esquerda, a Praça das Nações, em Bonsucesso, 1928, em foto de Augusto Malta. À direita, a Igreja da Penha, também na década de 1920.**



Fonte: <http://www.flickr.com/photos/antolog/38258020/in/photostream/>;  
<http://www.flickr.com/photos/antolog/page7/> Acesso em novembro de 2014

**Figura 14: À esquerda, a Praça das Nações. À direita, Igreja da Penha. Imagens atuais**



Fonte: Praça das Nações – Google Streetview; Acesso em outubro de 2015  
Igreja – <http://www.upprj.com/index.php/acontece/acontece-selecionado/igreja-da-penha-um-monumento-historico-no-roteiro-do-papa-francisco-i/Vila%20Cruzeiro> acesso em outubro de 2015

A construção dos conjuntos operários, na verdade, se insere num processo mais amplo, caracterizado por Fernandes (2008) como sendo da consolidação de cidades fordistas-keynesianas típicas do século XX. Ele lembra que o citado conjunto de Realengo foi o primeiro a ser edificado pelo IAPI, ainda em 1943. Tinha 2334 unidades residenciais entre casas e apartamentos e era dotado de toda infra-estrutura, inclusive uma estação de tratamento de esgotos, escola primária para 1500 alunos, creche, ambulatório médico e dentário, quadra de esportes, templo católico e horto florestal.

Ao longo da década de 1940, o IAPI ergueu diversos conjuntos de grande porte, com mais de 1000 unidades cada, sempre seguindo esse programa. Fora do Rio, Fernandes cita conjuntos em São Paulo, Recife e Porto Alegre. No Rio de Janeiro, o maior conjunto foi o de Bangu, com 5000 unidades, seguido do de Realengo, da Penha e de Del Castilho. Se somarmos a estes conjuntos outros localizados em diversos pontos da cidade – Pedregulho, em Benfica; Cidade-Jardim dos Comerciários, em Olaria; os conjuntos dos Comerciários e dos Marítimos, no Irajá; e o de Padre Miguel, entre outros,

poderemos ver diante de nós um verdadeiro *belt* de habitação social construído no subúrbio carioca entre 1930-1964. Reparando melhor, veremos que entre estas habitações sociais se instalaram fábricas modernas, muitas estrangeiras, grandes unidades militares, o aeroporto internacional, o novo campus da universidade federal, armazéns e centros de abastecimento. Enfim, enxergaremos uma paisagem tipicamente fordista, salpicada, é verdade, por favelas que se desenvolviam nos restos de terrenos de morros e alagadiços das margens da baía de Guanabara, origens do que é hoje conhecido como complexos de favelas da Maré e do Alemão (N. da N. Fernandes, 2008)

De fato, o crescimento da atividade industrial é intenso, especialmente a partir da Segunda Guerra Mundial, quando, com a impossibilidade de se importar diversos produtos, estes tiveram que ser fabricados aqui. Com isto, várias áreas foram saneadas e urbanizadas para permitir a expansão das indústrias. Segundo Linhares (2007), essa dificuldade também levou o governo municipal a permitir a localização indiscriminada de indústrias nos subúrbios, já que a pressa em instalá-las não dava margem a demoras em obras de urbanização.

Costa menciona que, desde a gestão de Pereira Passos na prefeitura, entre 1903 e 1906, já se estudava uma forma de ligar o centro da cidade aos bairros situados depois da ponta do Caju, como Manguinhos, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha, tendo como ponto de partida a recém-aberta Avenida Rodrigues Alves. As discussões prosseguiram, sem concretização, durante toda a década de 1920.

Quando Jorge Macedo Vieira propôs o projeto para o bairro industrial de Manguinhos, em 1927, já levou em consideração o traçado que vinha sendo estudado para a nova avenida. Agache encampa essa proposta e cria a zona industrial de Manguinhos. Finalmente, em 1946 é inaugurada a Avenida Brasil, aberta como via alternativa aos tradicionais percursos realizados pelo interior dos bairros da Leopoldina para se chegar à antiga Estrada União-Indústria, a caminho de Petrópolis (Costa, 2006).

Diferentemente do que os técnicos haviam sugerido no início, foi consagrado o trajeto da avenida pelo litoral. Esta medida busca resolver, inclusive, problemas de trânsito que já se verificavam na circulação intraurbana dos bairros da zona da Leopoldina. Fica claro que, desde o início, a Avenida Brasil apresenta duas escalas de atuação: uma regional, na ligação metropolitana com Petrópolis e indução do processo de expansão da cidade, e uma local, assumindo um papel preponderante na formação e transformação dos subúrbios cariocas por onde passa.

Desde o princípio, toda a área próxima à avenida foi destinada ao uso fabril, respeitando-se apenas os terrenos de propriedade militar. A abertura da avenida provocou muitas rupturas no tecido residencial, e acentuou a proliferação das favelas em toda a região. De acordo com o primeiro recenseamento de favelas, realizado em 1948 e citado por Abreu (1994) e Linhares (2007), havia na ocasião cerca de 300 mil moradores nas favelas cariocas, distribuídos em 80.000 barracos em todo o Rio de Janeiro. Isso perfazia cerca de 14% da população da cidade.

Ao mesmo tempo, é fundamental o papel dos construtores civis e promotores imobiliários na ocupação dos subúrbios da zona norte neste período. A partir dos anos 1950, os assentamentos populares na periferia tomaram vulto, em ocupações quase sempre extensivas, rarefeitas e isoladas. Apesar disso, Fridman (1999) informa que, entre 1949 e 1959, houve continuada queda do preço da terra na Zona Norte, sob grande impacto da Lei do Inquilinato de 1954 que, ao congelar os preços dos aluguéis em relação à inflação, desestimulava a construção de casas para aluguel como forma de investimento, o que havia sido muito comum até então:

A esta desvalorização dos terrenos e conseqüente desaquecimento do mercado de construção civil na região pode ser atribuído o padrão horizontal de suas construções, e a demanda pelas classes média baixa e baixa por estas habitações. Também o tipo de construtor mais comum nessa zona, manufactureiro, praticamente familiar, por oposição aos incorporadores que agiam em mercados mais valorizados, contribui para o padrão e tipologias construtivas ainda muito presentes nesses bairros (Fridman, 1999, p. 244).

### **3.1.3 – Período de esvaziamentos e avanço das favelas, a partir das décadas de 1970-1990**

O processo de deterioração do subúrbio caminha em paralelo com o desmantelamento das linhas ferroviárias, a partir das décadas de 1950 e 1960, que acaba sendo privatizada no final da década de 1990. A Rede Ferroviária Federal (RFFSA), criada em 1957, herda um conjunto de linhas férreas heterogêneas, já bastante degradadas, com excesso de pessoal e déficit operacional. Em 1984 é criada a CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos), subsidiária da RFFSA, para cuidar de assuntos relativos aos trens metropolitanos de passageiros no Brasil; nove anos depois, a CBTU é estadualizada pelo Congresso Nacional. A Assembléia Legislativa do Rio aprova a estadualização e cria a Flumitrens (Companhia Fluminense de Trens Urbanos), que incorpora a antiga CBTU. Em 1996 se inicia o processo de concessão da exploração dos serviços ferroviários de transportes aos operadores privados, com a operação do Sistema de Trens Urbanos do Rio de Janeiro passando para a concessionária SuperVia (Rodriguez, 2004).

Por volta de 1970, a atividade industrial começa a declinar na região. Num processo que se realimenta viciosamente, a desindustrialização faz com que os grandes espaços produtivos, antes focos de emprego, sejam desativados e abandonados, dando lugar a imensos vazios industriais que contribuem para a degradação do lugar. Muitos destes espaços acabaram ocupados por grupos populares sem teto, formando-se um novo tipo de favela (Vaz, 2012).

O crescimento das favelas, especialmente ao longo da Avenida Brasil, a grande degradação da área, já atingida por altos índices de criminalidade, as crises econômicas globais que impuseram aumentos significativos aos custos de transporte e manutenção e as mudanças nas estratégias de localização do parque industrial carioca, que passaram a demandar maiores terrenos, são fatores que explicam o fechamento de diversas fábricas na região, deixando para trás edifícios em ruínas e lotes vazios. Os usos mais comuns na região passam a ser os residenciais, com atividades de pequeno comércio e serviços à população local. A abertura de novas vias expressas, como as Linhas Vermelha e Amarela, contribuiu para o aprofundamento de rupturas nestes tecidos. Projetadas para integrar áreas de uma cidade de dimensões metropolitanas, estas vias, ao longo do seu trajeto, desconstruíram relações locais e separaram comunidades ligadas por laços históricos e cotidianos (Borelli, 2009).

Cabe aqui uma breve porém importante reflexão sobre a representação das favelas no imaginário brasileiro. Esta representação é comum a favelas de qualquer localização, mas quando as favelas em questão estão inseridas em bairros suburbanos, configuram

percepções que transbordam e respingam em seu entorno, contribuindo para uma percepção ampliada e conjunta destes espaços, sob alguns pontos de vista.

Silva (2004) e Salles (2004) mostram que o eixo de representação da favela é a noção de ausência. Assim ela costuma ser definida por tudo o que não tem: infraestrutura urbana, serviços públicos, arruamento, ordem, lei. Além disso, os discursos sobre a favela são frequentemente homogeneizadores, ignorando uma enorme pluralidade de situações, tanto do ponto de vista de sua formação histórica e geográfica, quanto no que diz respeito à sua composição sociodemográfica, condições em relação à violência, perfil econômico ou fundiário. A favela é sempre vista em contraposição a um ideal de urbano, em que “existe o bairro, local típico para as vivências legais e formais, e existe a favela como a não-cidade, como espaço onde não ocorreria o efetivo exercício da cidadania” (J. de S. Silva, 2004, p. 22).

Em consonância com estes autores, assinalamos que este discurso, ao priorizar os aspectos vinculados à violência, à marginalidade e à pobreza material, revelam um ponto de vista redutor, que não dá conta da riqueza de conteúdos gerada nas práticas cotidianas de qualquer comunidade.

Algumas ações pontuais foram realizadas por governos, tanto no nível municipal quanto estadual, numa tentativa de reurbanizar parte destes bairros e oferecer algumas amenidades à sua população. Entre elas, citamos o Projeto Rio Cidade<sup>32</sup>, que remodelou a Praça das Nações em Bonsucesso, em 1996, e trechos dos bairros de Penha e Ramos, nos anos seguintes; o programa Favela-Bairro<sup>33</sup>, que atendeu a seis comunidades dentro do Complexo da Penha (Morro do Sereno, Morro da Paz, Morro da Fé, Morro da Caixa d'Água, Morro do Caracol e Parque Proletário do Grotão) e a criação, em 2001, do Piscinão de Ramos (piscina pública de água salgada), pelo governo estadual.

---

<sup>32</sup> O Projeto Rio Cidade consistiu num conjunto de intervenções urbanas implementadas pela Prefeitura na cidade do Rio de Janeiro, no período de 1995 a 2000, inspiradas no empreendedorismo urbano dos anos 1990, com forte influência das políticas aplicadas às cidades dos Estados Unidos e da Europa, a exemplo da cidade de Barcelona. As intervenções incluíam obras nos principais eixos comerciais de diversos bairros cariocas, com reforma de calçadas, retirada e substituição de postes, modernização da sinalização horizontal e vertical, plantio e replantio de árvores, renovação do piso asfáltico e de iluminação, remodelamento do mobiliário urbano de praças e calçadões, bem como melhorias nos sistemas de infraestrutura elétrica, de água, esgoto e telefonia. Segundo Oliveira, “à parte as críticas sobre o Rio Cidade como *obra de maquiagem*, o projeto distribuiu, de fato, alguns “bens e serviços” a bairros antes excluídos pela sua própria localização geográfica” (M. P. de Oliveira, 2008)

<sup>33</sup> O Favela-Bairro foi um programa levado a cabo pela Prefeitura do Rio de Janeiro nos anos 1990, com o objetivo de integrar a favela ao resto da cidade através de obras de urbanização, saneamento básico e acesso a mobiliário e equipamentos urbanos. Em 14 anos de execução, foram atendidas cerca de 140 favelas e loteamentos, a um custo de US\$ 600 milhões, parcialmente financiados pelo Banco Interamericano. Muitas dificuldades impediram a continuação do programa, entre elas o crescimento contínuo das comunidades, fora da capacidade de controle e monitoramento do Estado; dificuldades com manutenção e atrasos nas obras; perda de investidores; e as construções para os Jogos Panamericanos, em 2007, que passaram a ser prioridade do governo (Cabral, 2011)



A despeito das iniciativas governamentais, a área da Leopoldina, como um todo, entrou em processo de deterioração urbana e declínio das atividades econômicas, com fechamento de fábricas e lojas, desemprego, e abandono de inúmeros galpões e prédios, especialmente ao longo da Avenida Brasil.

### **3.1.4 – Período de valorização midiática e intervenções urbanísticas voltadas para a atração de investimentos: o Rio de Janeiro no mercado de cidades globais**

Se é verdade que os subúrbios cariocas se constituíram por precariedades e informalidades e se, até o final da década de 1990, esta situação se agravou pela falta de investimento público gerada pelas políticas neoliberais, o aumento do desemprego e o empobrecimento da população, acreditamos que, hoje, estas áreas estejam sendo alvo de outras iniciativas, concertadas entre poder público e privado. São um conjunto de ações que visam a incorporar estes espaços às áreas valorizadas da cidade de maneira mais efetiva, ou pelo menos rentabilizá-los, seja através de planos que incentivam seu adensamento e verticalização, seja através de programas objetivos de urbanização, ou de novas apostas na (re)construção do imaginário sobre estes territórios, que possam torná-los atrativos do ponto de vista turístico.

De toda forma, entendemos que a maioria dessas iniciativas apresenta um discurso de “correção dos problemas das cidades e orientação de suas transformações”, enquanto, para usar as palavras de Arantes, Vainer e Maricato (2000), escamoteia “o incremento da competitividade através de imagens criadas para o consumo”. É a cidade-vitrine ou cidade-espetáculo, como também a chama Canclini (2005). Para este autor,

As cidades-espetáculo são sexys, (...) emblemas da globalização. São urbes para ser visitadas e admiradas como *cidades globais*, ou seja, espaços demarcados onde o mundo se põe em cena por quatro razões: o intenso papel das empresas transnacionais, a mistura de culturas, a concentração de elites da arte e da ciência, e o alto número de turistas. Aqueles que promovem esta concepção da cidade parecem estar pensando uma entidade-mercadoria, que estaria à venda, competindo com outras cidades, todas administradas como empresas, como negócios, desvinculadas da desordem, do descontentamento e da insegurança que cresce nas estatísticas e na experiência cotidiana (Canclini, 2005, p. 186).

Em diversas cidades do mundo, receber e hospedar megaeventos esportivos do porte de uma Copa do Mundo ou Jogos Olímpicos, tem sido um pretexto mais do que suficiente para legitimar intervenções que coloquem a cidade no mapa do mercado global, possibilitando a realização de negócios transnacionais milionários e a renovação do tecido urbano, com grandes lucros para o capital imobiliário.

Fernandes (2008) apresenta dois modos de ocupação de zonas industriais erguidas antes e durante o período fordista, exemplificando as estratégias de city-marketing. No primeiro deles, o abandono das áreas industriais pelo capital e pelo estado

permitiu o desenvolvimento de invasões e a expansão de favelas em bairros industriais e de classes médias que foram entregues à violência do narcotráfico, de milícias privadas e de policiais corruptos, cujas imagens são conhecidas mundialmente e reproduzem as paisagens pós-industriais da ferrugem. Nestes casos estão outras zonas industriais, a exemplo da Avenida Itaóca, em Bonsucesso; de parte da Avenida Brasil; no trecho inicial da Avenida Suburbana, nos bairros de Benfica, Maria da Graça; junto à favela de Mangueira; e na Cidade de Deus, que é vizinha à Barra da Tijuca (N. da N. Fernandes, 2008).

O autor alerta para o fato de que a relação entre favela e conflito ou perigo, nestes casos, não deve ser tomada imediatamente. Até a década de 1980 havia uma aproximação positiva entre fábricas e favelas, decorrente das relações entre trabalho e oferta de mão de obra. Fernandes corrobora a teoria de que a deterioração destes espaços se deu em função de processos globais de desindustrialização, precarização do trabalho, ausência do Estado, especialmente na provisão de serviços públicos e expansão do narcotráfico. A criminalidade impôs prejuízos que, em conjunto com as outras circunstâncias, levaram ao fechamento das empresas, e conversão de seus prédios abandonados em novas favelas, numa escalada de degradação e violência.

No segundo caso, estão “áreas e zonas do miolo metropolitano que estão sendo recicladas e tiveram uma mudança de uso voltada para o comércio e serviços”. No Rio de Janeiro, Fernandes destaca os bairros servidos pela Linha Amarela e atravessados pela Estrada de Ferro Central do Brasil. São áreas como Meier, Madureira, Del Castilho e Engenho Novo, que nos últimos anos receberam enorme afluxo de capital e investimentos, vendo surgirem shoppings, hipermercados, empreendimentos residenciais de grande porte e complexos esportivos. O Norte Shopping e Shopping Nova América, bem como cadeias internacionais de lojas como o Wall-Mart e a Leroy-Merlin são apenas alguns exemplos, entre os que se instalaram exatamente em espaços industriais antes abandonados. Um dos exemplos mais icônicos citado por Fernandes, dentre os projetos de reestruturação urbana nesta área da cidade, é o estádio olímpico conhecido como Engenhão, construído no bairro de Engenho de Dentro, em terrenos das oficinas da Estrada de Ferro Central do Brasil, por ocasião dos Jogos Panamericanos de 2007. Estão ali presentes, segundo o autor, “todos os ingredientes de autoritarismo, privatização dos lucros e socialização das perdas” dos projetos “estratégicos” que fragmentam a morfologia das grandes cidades contemporâneas.

Matérias recentes em jornais<sup>34</sup> ilustram essa informação sobre o crescimento econômico e valorização de algumas áreas de subúrbio. Em novembro de 2014, em reportagem intitulada “Comércio da Zona Sul e Zona Oeste começa a investir na Zona Norte do Rio”, aparecem exemplos de restaurantes, cafeterias e serviços sofisticados que optaram por abrir filiais nos shoppings da região. Sócios e gerentes garantem que a demanda é grande e o retorno do investimento é mais do que satisfatório: “Entendemos que a Zona Norte tem um crescimento de público e um aumento de poder aquisitivo que podemos explorar. Até fomos surpreendidos, pois parece que o consumidor na Zona Norte gosta mais de gastar do que o da Zona Sul”, afirma um dos diretores entrevistados (Lerer, 2014)

Em outra matéria, de dezembro do mesmo ano, o enfoque foi em lojas de roupas, eletrodomésticos e produtos eletrônicos. Todos unânimes em dizer que as unidades que lideram o faturamento em suas redes são as que se localizam na Zona Norte. Considerando que não se trata de exemplos de comércio popular ou fenômenos sazonais, os analistas consultados avaliam que os resultados são fruto da expansão de renda da classe C. Segundo Fabio Bentes, economista da Confederação Nacional do Comércio, “o comércio, de forma geral, está indo em busca da classe C. Ainda que algumas marcas defendam sua identidade Zona Sul, a maioria buscará outras áreas fortes em venda” (Cavalcanti, 2014). O fortalecimento dos novos polos de consumo reflete esse movimento. Em final de outubro de 2014, foi a vez de o Complexo do Alemão receber uma filial da rede Casas Bahia. O vice-presidente de operações da *holding* afirma que as filiais abertas nas favelas têm desempenho acima do das lojas de rua, e acredita que ainda há espaço para a expansão do mercado consumidor nesta faixa de renda.

O exemplo da loja aberta no Complexo do Alemão apenas ratifica nossa teoria, de que a Zona da Leopoldina se apresenta como “a bola da vez”, e que este processo de incorporação de áreas antes desvalorizadas ao fluxo de capitais comerciais e imobiliários, que já está em curso nos subúrbios da Central, começa a atingir, também, os bairros estudados neste trabalho. As ações, investimentos e projetos em desenvolvimento que nos levam a afirmar isto serão apresentados adiante, no capítulo 4.

### **3.2 – O Complexo do Alemão e seus bairros vizinhos**

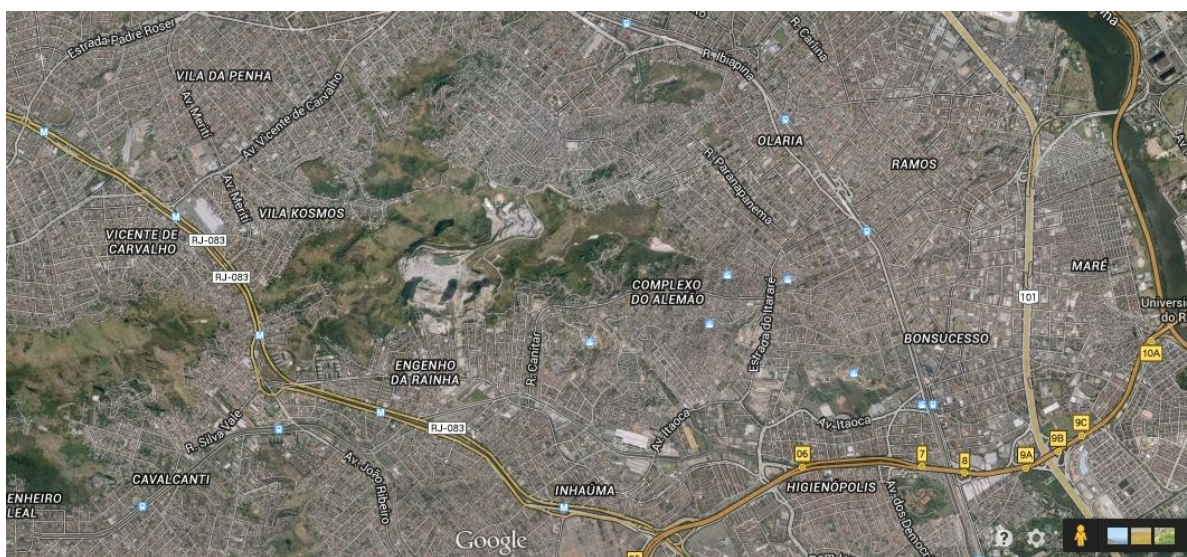
A área que atualmente chamamos de Complexo do Alemão é formada por quinze comunidades que ocupam a Serra da Misericórdia, conjunto de morros à esquerda da Avenida Brasil (considerando o sentido Centro-Zona Oeste) que tiveram sua ocupação

---

<sup>34</sup> <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/comercio-da-zona-sul-zona-oeste-comeca-investir-na-zona-norte-do-rio-14671053> e <http://oglobo.globo.com/economia/varejo-abre-lojas-em-areas-populares-de-olho-no-poder-de-consumo-da-classe-c-14829486>

diretamente ligada ao surto industrial da região. Seu nome vem de um antigo proprietário dos lotes que deram origem a várias destas comunidades, o polonês refugiado da Primeira Guerra Mundial Leonard Kacsmarkiewiez, que ficou conhecido pelo apelido de “Alemão”. O reparcelamento destas terras foi promovido por Leonard “Alemão” a partir de 1928, mas é entre as décadas de 1950 a 1980 que as comunidades que compõem o complexo aí se estabeleceram. São elas: Itararé, Joaquim de Queiróz, Mourão Filho, Nova Brasília, Morro das Palmeiras, Parque Alvorada, Relicário, Rua 1 pela Ademas, Vila Matinha, Morro do Piancó, Morro do Adeus, Morro da Baiana, Estrada do Itararé, Morro do Alemão e Armando Sodré<sup>35</sup>.

**Figura 15:Complexo do Alemão e seu entorno imediato**



Fonte: Google Maps, acesso em outubro de 2015

O Complexo alcançou status de bairro em 1993, integrando (como bairro único) a XXIX RA (Região Administrativa) da cidade. Fazem divisa com o Complexo do Alemão os bairros de Bonsucesso, Ramos, Olaria (integrantes, junto com Manguinhos, da X RA), Higiênópolis, Inhaúma e Engenho da Rainha (integrantes da XII RA, junto com Del Castilho, Maria da Graça e Tomás Coelho). Dentre eles, o Complexo é o bairro com maior número de habitantes e maior densidade populacional, mas o de menor renda média per capita, como podemos ver pelas tabelas abaixo<sup>36</sup>.

<sup>35</sup> <http://www.uppsocial.org/territorios/complexo-do-alemao/>

<sup>36</sup> Optamos por incluir a Penha na tabela porque, apesar de não fazer divisa com o Complexo do Alemão, é um bairro que faz parte da área de estudo da tese. Por outro lado, na tabela constam também bairros que não integram a análise deste trabalho, mas como fazem divisa com o Complexo, acreditamos que faz sentido avaliar seus dados para efeito de comparação.

**Tabela 3: Relação entre área. População, densidade habitacional e número de domicílios por bairro, entre os anos 2000 e 2010**

BAIRRO	ÁREA (ha)	2000			2010			Variação da população no período
		Pop.	Dens (hab/ha)	Domicílios	Pop.	Dens (hab/ha)	Domicílios	
Alemão	296,09	65.026	220	18.245	69.143	234	21.272	6,3%
Bonsucesso	219,97	19.298	88	6.683	18.711	85	7.133	(3,1%)
Ramos	279,35	35.537	134	12.034	40.792	146	15.012	14,8%
Olaria	368,98	62.509	169	19.469	57.514	156	21.620	(8,7%)
Inhaúma	348,53	42.722	123	12.958	45.698	131	16.320	7,0%
Higienópolis	115,75	16.587	143	5.337	15.734	136	6.327	(5,4%)
Engenho da Rainha	222,56	27.311	123	8.237	26.659	120	9.581	(2,4%)
Penha	581,13	72.692	125	22.347	78.678	135	26.403	8,2%

Fonte: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index\\_bairro.htm](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index_bairro.htm)

População do município do Rio de Janeiro em 2000: 5.857.904, com densidade de 48 hab/ha.

População do município do Rio de Janeiro em 2010: 6.320.446, com densidade de 52 hab/ha.

Variação da população do município no período: 7,9%

As variações de população negativas (bairros que perderam habitantes) estão com seu decréscimo percentual colocados entre parênteses

De imediato, observa-se que, enquanto a população do município do Rio cresceu 7,9% entre 2000 e 2010, a de alguns dos bairros enfocados diminuiu, apresentando um decréscimo médio de 5%. Com exceção de Ramos e Penha, os outros bairros – inclusive o Complexo do Alemão – apresentaram taxas de crescimento menores que as do município. Apesar disso, a produção de domicílios no mesmo período aumentou em todos os bairros, ainda que em índices modestos. Estes dados se enquadram numa informação mais ampla, que aponta para a alta atratividade da Zona Oeste da cidade como vetor de expansão populacional e imobiliária, enquanto revelam que, embora esta seja uma área mais próxima ao Centro, com grande potencial para ocupação, ainda se encontra em processo de esvaziamento.

Na tabela a seguir, avaliamos a renda média per capita nos mesmos bairros. Lembramos que o salário mínimo, em 2000, valia R\$151,00, ou U\$83 ao câmbio da época

(U\$1 = R\$ 1,81)<sup>37</sup>. Para efeito de comparação, o salário mínimo brasileiro valia em 2010 R\$ 622,00 ou U\$ 306<sup>38</sup>.

**Tabela 4: Renda média per capita nos bairros em comparação com seu equivalente em dólares americanos, nos anos 2000 e 2010**

BAIRRO	Renda média per capita (R\$) Ano 2000	Valores em dólares norte-americanos em 2000	Renda média per capita (R\$) Ano 2010	Valores em dólares norte-americanos em 2010	Varição da renda no período (em dólares)
Alemão	177,31	U\$ 98	432,77	U\$ 245	150%
Bonsucesso	552,99	U\$ 289	981,04	U\$ 557	93%
Ramos	508,76	U\$ 281	918,81	U\$ 522	86%
Olaria	460,31	U\$ 254	983,18	U\$ 559	120%
Inhaúma	324,30	U\$ 179	686,66	U\$ 390	118%
Higienópolis	614,41	U\$ 339	1.100,06	U\$ 625	84%
Engenho da Rainha	362,62	U\$ 200	818,25	U\$ 465	133%
Penha	430,38	U\$ 238	728,07	U\$ 414	74%

Fonte: [http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index\\_bairro.htm](http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairros Cariocas/index_bairro.htm)

Renda per capita no município do Rio de Janeiro em 2000: R\$ 955,00 (U\$ 528)

Renda per capita no município do Rio de Janeiro em 2010: R\$ 1311,00 (U\$ 745)

Varição da renda média no período: 41%

O Complexo do Alemão, segundo os dados mais recentes da prefeitura do Rio, é um dos bairros com o mais baixo índice de desenvolvimento social (IDS)<sup>39</sup> do município, ocupando a 147ª. posição entre os 160 bairros existentes e menor renda per capita do município. Não obstante, observamos que, ao longo dos primeiros 10 anos deste século, sua renda média melhorou significativamente, em relação à variação de renda do município como um todo, e mesmo em relação aos bairros vizinhos. A diferença entre a menor

<sup>37</sup> Fonte: [http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/salario\\_minimo.htm](http://www.guiatrabalhista.com.br/guia/salario_minimo.htm); [http://www.portalbrasil.net/indices\\_dolar00.htm](http://www.portalbrasil.net/indices_dolar00.htm)

<sup>38</sup> Média do câmbio em 2010: U\$ 1 = R\$ 1,76. Fonte:

[http://www.acsp.com.br/indicadores/IEGV/IEGV\\_DOLAR.HTM](http://www.acsp.com.br/indicadores/IEGV/IEGV_DOLAR.HTM)

<sup>39</sup> O Índice de Desenvolvimento Social é um índice inspirado no Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) calculado pela ONU que tem por objetivo medir o grau de desenvolvimento social de uma determinada área geográfica com base na esperança de vida à nascença, nível educacional e conforto e saneamento. O índice vai de 0 a 1, e quanto mais próximo de 1 maior é o nível de desenvolvimento aferido. O IDS do Complexo do Alemão, em dados de 2000, era de 0,47 contra 0,60 do total do município. Em 2010, alcançou IDS de 0,54 contra 0,61 do município. Outras referências conceituais e informações sobre metodologia, bem como dados sobre os outros bairros da cidade estão disponíveis em

[http://www.portalgeo.rio.rj.gov.br/estudos Cariocas/download/2394\\_Índice de Desenvolvimento Social\\_IDS.pdf](http://www.portalgeo.rio.rj.gov.br/estudos Cariocas/download/2394_Índice de Desenvolvimento Social_IDS.pdf)

(Alemão) e a maior (Higienópolis) renda em 2000 era de 246%. Em 2010, essa diferença caiu para 155%.

O conjunto de favelas da Penha não configura um bairro ou Região Administrativa, como o Alemão. Sua ocupação remonta aos anos 1940. Existem favelas que integram a RA da Penha (Penha, Penha Circular e Brás de Pina) e favelas que integram a RA de Ramos, fazendo parte do bairro de Olaria. Os dados referentes a estas favelas, portanto, encontram-se diluídos nos dados dos bairros das quais elas são parte. Em ambos os complexos observamos uma altíssima densidade demográfica (bem maior que a dos bairros do entorno) e pouca oferta de serviços municipais. Na área constituída pelas favelas da Penha existem duas escolas municipais e seis unidades de educação infantil/creches, mas nenhuma unidade municipal de saúde, esportes ou cultura. No Alemão encontramos quatro escolas municipais, nove unidades de educação infantil/creches, três unidades de saúde, uma nave do conhecimento<sup>40</sup> e uma vila olímpica<sup>41</sup>.

A seguir, apresentaremos os investimentos e modificações normativas que vêm incidindo sobre a área estudada.

---

<sup>40</sup> Projeto da Prefeitura que consiste na oferta, à comunidade, de um espaço que funcione como polo de inclusão digital, com equipamentos que permitam acesso à internet, ferramentas de ensino e programas de uso pessoal, com a intenção de criar um núcleo de difusão e criação artística, cultural e social para os moradores.

<sup>41</sup> <http://pcrj.maps.arcgis.com/home/webmap/viewer.html?webmap=1acb9526946c47878ed7cc9c2d23da5b>



*Capítulo 4*

**AÇÕES EM ESCALAS DISTINTAS QUE SE ARTICULAM NO  
PROCESSO DE TRANSFORMAÇÃO**



Compreendemos a cidade e as transformações a que temos nos referido em sentido lefebvreano: em suas variadas dimensões e em relação às variadas escalas espaciais. Para Lefebvre, “o estudo de sua lógica [do espaço urbano] e de suas propriedades formais conduz à análise dialética de suas contradições” (Lefebvre, 1999, p. 46). O autor propõe entender o espaço urbano como campo de forças que se expressa em formas, que têm embutidas em si contradições próprias da realidade urbana. Como o espaço e a política do espaço exprimem relações sociais e também reagem sobre elas, a organização geral da prática social apenas tem a aparência de uma racionalidade, porque é feita de ordens e coações. Dessa forma, o discurso da ordem e da desordem está subjacente em muitas propostas de intervenção em curso nas áreas estudadas.

Recordando o que já expusemos no Capítulo 1, Lefebvre propõe que a decomposição do fenômeno urbano em níveis e dimensões é uma estratégia que permite “introduzir uma certa ordem nos confusos discursos concernentes à cidade e ao urbano” (Lefebvre, 1999, p. 77). Essas diferentes leituras (geográfica, econômica, sociológica) e formas de organização analítica não se propõem a esgotar a compreensão do fenômeno, mas a fazer uma primeira aproximação, que levará a uma síntese, de onde decorre a possibilidade de novas análises, sucessivamente.

No capítulo 3, fizemos uma análise diacrônica da formação do subúrbio, situando etapas de transformação no eixo espaço-temporal. Agora, passamos ao que Lefebvre chama de análise sincrônica, na qual se distinguem os níveis global, misto e privado. Recapitulando, seguindo a metodologia proposta por Coutinho (Coutinho M. da Silva, 2006, 2007) temos:

- **o nível global**, em que se exerce o poder. Para Lefebvre, é o nível do Estado e do espaço institucional. Neste nível, analisaremos a atuação do Estado através das normas urbanísticas na construção da lógica formal. Elas impõem as regras necessárias ao funcionamento do mercado imobiliário, regulando a posse da terra, mas ao estabelecer nichos de mercado e exclusividade, criam ao mesmo tempo mecanismos de exclusão e promovem, paradoxalmente, a informalidade.
- **o nível misto ou mediador**, enfim, o nível do urbano. Neste nível, estudaremos a implementação dos grandes programas sociais e de infraestrutura nos espaços estudados.
- **o nível privado**, em que prevalece o domínio do habitar. Este nível considera as práticas sociais e os discursos que constroem a imagem que os moradores têm de si mesmos e dos lugares em que vivem, numa perspectiva de valorização da vida cotidiana que costuma ser desconsiderada pelos grandes projetos e intervenções.

Este trabalho não se propõe fazer uma análise aprofundada deste nível, o que demandaria estratégias metodológicas diferentes e ampliaria o escopo da pesquisa de forma imprudente. Desde já, sugere-se que esta análise, potencialmente muito rica, seja objeto de pesquisa específica posterior (Coutinho M. da Silva, R., 2006, pp 89-102)

#### 4.1 – Nível global: o planejamento

Considerando a região da cidade que estamos enfocando, temos, ao nível global, os diversos instrumentos legais ou de planejamento que orientam a ocupação do solo urbano, entre os quais se destacam o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro e seus instrumentos.

##### 4.1.1 – O Plano Diretor

O Plano Diretor em vigência para a cidade do Rio de Janeiro, aprovado pela Lei Complementar 111/2011, trata do macrozoneamento da cidade em seu capítulo II. O mapa apresentado no Anexo II revela que toda a AP3 se encontra na Macrozona de Ocupação Incentivada, assim definida pelo artigo 32 do Plano: *“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 infraestrutura.**”*

A indicação de que o governo pretende investir ou estimular o investimento nessa área é clara. E o próprio governo municipal já avança, aprovando, na sequência, outros instrumentos de planejamento que detalham ou regulamentam os termos dos novos índices quantitativos e qualitativos de ocupação, tais como o Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Penha e a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Avenida Brasil<sup>42</sup>.

---

42

Está em estudo e formulação, neste momento, o projeto de estabelecimento da Área de Especial Interesse Funcional (AEIF) que vai regularizar e disciplinar as formas de ocupação no campus da Fundação Oswaldo Cruz. O PEU da Leopoldina também está em fase final de elaboração e será discutido mais detalhadamente, por seu impacto direto na área analisada.

#### 4.1.2 – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Avenida Brasil

Coerente com os objetivos do macrozoneamento definido pelo Plano Diretor, a Lei Complementar 116/2012, que cria a Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU)<sup>43</sup> da Avenida Brasil, tem por objetivo dinamizar economicamente uma área com muitos vazios industriais e com forte potencial de crescimento. Para isso, a AEIU da Avenida Brasil define novos parâmetros construtivos, aumentando o gabarito permitido e incentiva o uso residencial, estratégias que apontam no sentido de um maior adensamento e verticalização da região, e da otimização das infraestruturas já instaladas. O projeto abrange toda a extensão da avenida, iniciando no bairro do Caju, próximo à Rodoviária Novo Rio e indo até Santa Cruz, na Zona Oeste. Atinge ainda trecho da rodovia Presidente Dutra, no entroncamento com a Avenida Brasil, e partes da Avenida das Missões e Via Light.

Em seu artigo 1º a lei já explicita que o uso e ocupação do solo nesta região deverão ser orientados por alguns princípios tais como o adensamento da população e das construções preferencialmente nas vias estruturadoras da Zona Norte; a reconversão das edificações (apostando na possibilidade de reconversão das instalações industriais abandonadas); a ocupação de vazios urbanos especialmente na faixa compreendida pela Avenida Brasil e o leito da estrada de ferro; e a intensificação da ocupação junto aos centros de comércio e de serviços, às áreas industriais e aos eixos estruturadores das Zonas Norte e Oeste.

Algumas das modificações trazidas por esta lei com maior potencial de impacto sobre a paisagem e as dinâmicas sociais e econômicas da região são:

- a liberação dos usos permitidos ou considerados adequados. Antes apenas os usos industriais eram permitidos, e agora estão liberados usos residenciais uni e bifamiliar, multifamiliar, permanente ou transitório, comerciais, de serviço e misto;
- o estímulo ao reaproveitamento de imóveis degradados;
- o aumento do Índice de Aproveitamento de Terreno (IAT) em 0,5, no caso de demolição de imóvel industrial existente para construção de edificações residenciais, comerciais, de serviços ou mistas;
- o aumento no gabarito previsto para o entorno da Avenida Brasil, que em alguns casos sobe para até 18 pavimentos.

---

<sup>43</sup> Segundo o Plano Diretor, a AEIU é uma área submetida a regime urbanístico específico, relativo a implementação de políticas públicas de desenvolvimento urbano e formas de controle que prevalecerão sobre as zonas e subzonas que a contêm. Destina-se a projetos específicos de estruturação ou reestruturação, renovação e revitalização urbana.

Entre as vantagens oferecidas ao mercado imobiliário na adaptação para o uso residencial dos imóveis degradados, conforme definidos pelo artigo 3º estão a flexibilização de gabarito, taxa de ocupação e permeabilidade do terreno, além da dispensa de construção de número mínimo de vagas de garagem ou de apartamento para zelador. Sérgio Dias, secretário municipal de Urbanismo na época da aprovação da lei, confirmou a intenção da prefeitura de atrair investimentos para a região, acenando com os incentivos públicos sob a forma de construção de corredores expressos de ônibus articulados (os chamados BRTs) e melhorias em trens e metrô.

O então presidente da Associação dos Dirigentes do Mercado Imobiliário (Ademi), Rogério Chor, lembrou que, com estas alterações, a região passa a ter potencial para concentrar empreendimentos imobiliários de maior vulto, construídos dentro do programa federal Minha Casa Minha Vida, além de “muitos condomínios numa região com muito transporte” (Bastos, 2011).

#### **4.1.3 – Projeto de Estruturação Urbana (PEU) da Penha**

O Projeto de Estruturação Urbana da Penha, definido pela Lei Complementar 114, de 26 de dezembro de 2011, estabelece as condições de uso e ocupação do solo para a área que compreende os Bairros da Penha, Penha Circular e Brás de Pina, da XI Região Administrativa da Penha, alterando as condições previstas pelo PEU anterior, dadas pelo Decreto nº 7654/1988.

O objetivo expresso do PEU da Penha é estimular a recuperação econômica da região, supondo a valorização das terras com o fim do controle, pelo tráfico, nos complexos do Alemão e da Penha. Para isso, propõe adensar as ruas no entorno da Igreja da Penha, aumentando o gabarito permitido de cinco para oito pavimentos. O projeto autoriza ainda a construção de vilas residenciais, hoje proibidas na maior parte da cidade. Os empreendedores locais alegavam que o PEU de 1988 era muito restritivo e argumentavam mostrando que durante dez anos a prefeitura não havia emitido novas licenças para essa região, uma vez que as construtoras vinham preferindo outros bairros com maior viabilidade econômico-financeira para seus investimentos (L. E. Magalhães, 2010):

Uma das áreas beneficiadas pelo novo PEU é o terreno de 28,5 mil metros quadrados do antigo Curtume Carioca, que já foi um dos maiores fabricantes de couro do país e faliu em 1998, em meio a grave escândalo ambiental (após um incêndio, a fábrica despejou grandes quantidades de chumbo e fenol na Baía de Guanabara). Com a falência, a propriedade da terra passou para a prefeitura, que a vendeu em 2007 R\$ 3,5 milhões. Os atuais proprietários foram os primeiros neste tempo a pedir uma licença para construir

prédios residenciais na área, sendo fortemente beneficiados com a mudança de legislação. Uma parte pequena do terreno, na lateral, foi vendida a uma igreja evangélica, e o restante deu lugar a um grande lançamento imobiliário, com muitas unidades vendidas e já em fase de ocupação.

**Figura 16: Área demolida do Curtume e Igreja da Penha**



Fonte: Desenho de minha autoria sobre imagem do Google Maps. Acesso em outubro de 2014

Muitas críticas podem ser feitas a esta lei. Entre elas, a de que é precipitado associar indiscriminadamente adensamento com revitalização. Outros pontos problemáticos são:

- a eliminação da Área de Especial Interesse do entorno da Igreja Nossa Senhora da Penha, criada para proteger a visibilidade do bem tombado municipal e proteger o patrimônio cultural da região;
- o aumento excessivo dos gabaritos de altura, que, segundo simulações em maquetes eletrônicas, feririam exatamente a visibilidade da Igreja. Este aumento

dobra o potencial construtivo especificamente da área do Curtume Carioca, duplicando seu valor.

- a não indicação de diretrizes para proteção do meio ambiente natural e cultural, e da paisagem local, contrariando exigência do artigo 69, inciso II do atual Plano Diretor;
- a não indicação de instrumentos para obtenção de recursos para os investimentos em obras públicas de infraestrutura na região, contrariando exigência do artigo 69, inciso V do atual Plano Diretor;
- a ausência de reserva para áreas de habitação social, nem mesmo em áreas públicas, ou em extensas áreas privadas abandonadas, nem previsão de áreas de lazer, verdes, áreas de escolas, e outros equipamentos públicos, ou para infraestrutura urbana (inclusive viária), essenciais para o adensamento previsto do bairro.

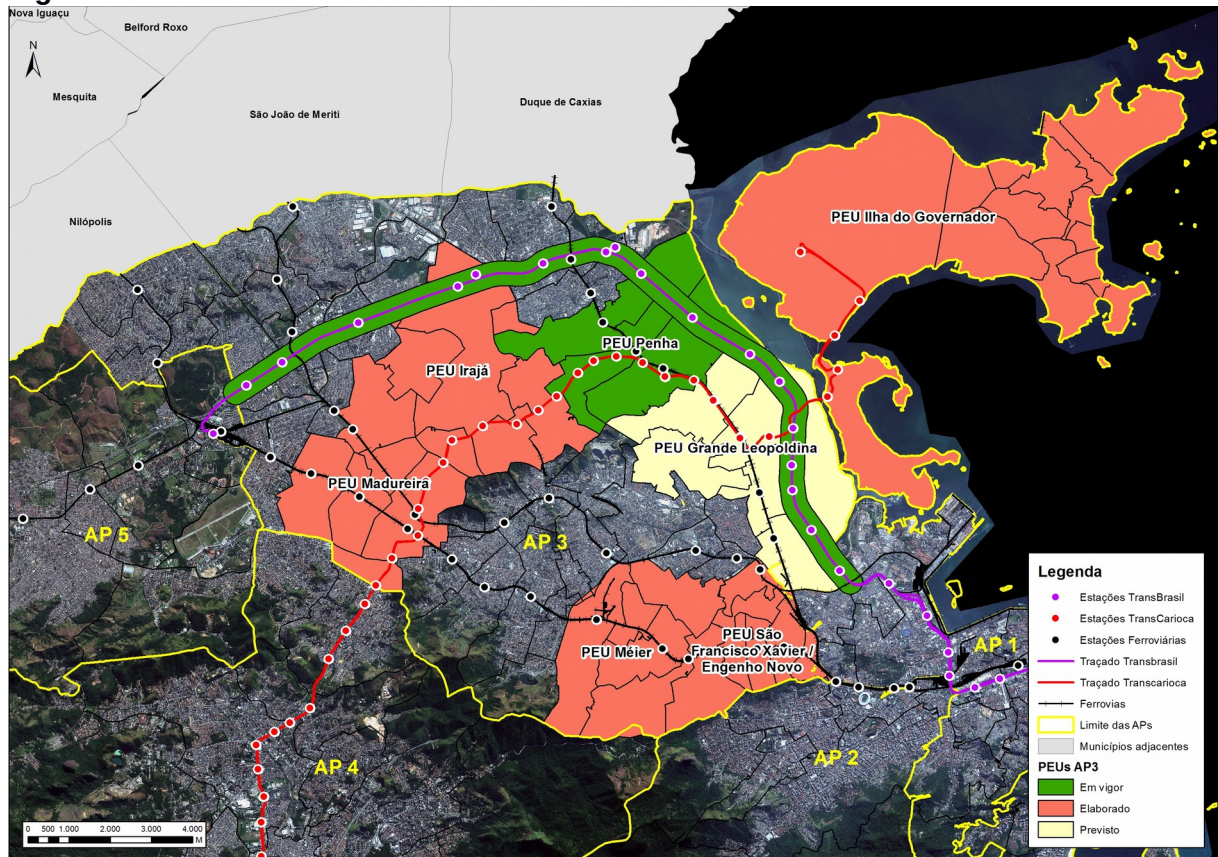
Em 2013, a Procuradoria Geral de Justiça do Estado do Rio de Janeiro entrou com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade, questionando a legalidade do PEU da Penha. A alegação, acatada pela relatoria do processo, era de que a audiência pública de 2009 não dispunha de ata ou prova material comprobatória da efetiva participação popular. Além disso, o projeto não estabeleceria vínculo lógico entre o que é autorizado e o que é pretendido nos termos expostos no projeto que cria o PEU. No final de 2014, em segunda instância, o Tribunal de Justiça do Estado considerou a Lei 114/2011 inconstitucional e tornou-a sem efeito (PGJERJ, 2014).

Como consequência imediata, a Procuradoria Geral do Município orientou a Gerência de Licenciamento e Fiscalização que atende à região de abrangência do PEU da Penha a suspender imediatamente a análise dos processos de licenciamento de obras, construção e regularização de construções destes bairros, até que seja decidido qual legislação urbana que servirá como referência para a análise dos projetos e obras. Esta situação perdurava até o momento de conclusão deste texto.

#### **4.1.4 – Projeto de Estrutura Urbana (PEU) da Leopoldina**

Estão em estudo, no âmbito da Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU), outros projetos de estruturação urbana dentro da AP3, como se pode ver no mapa abaixo:

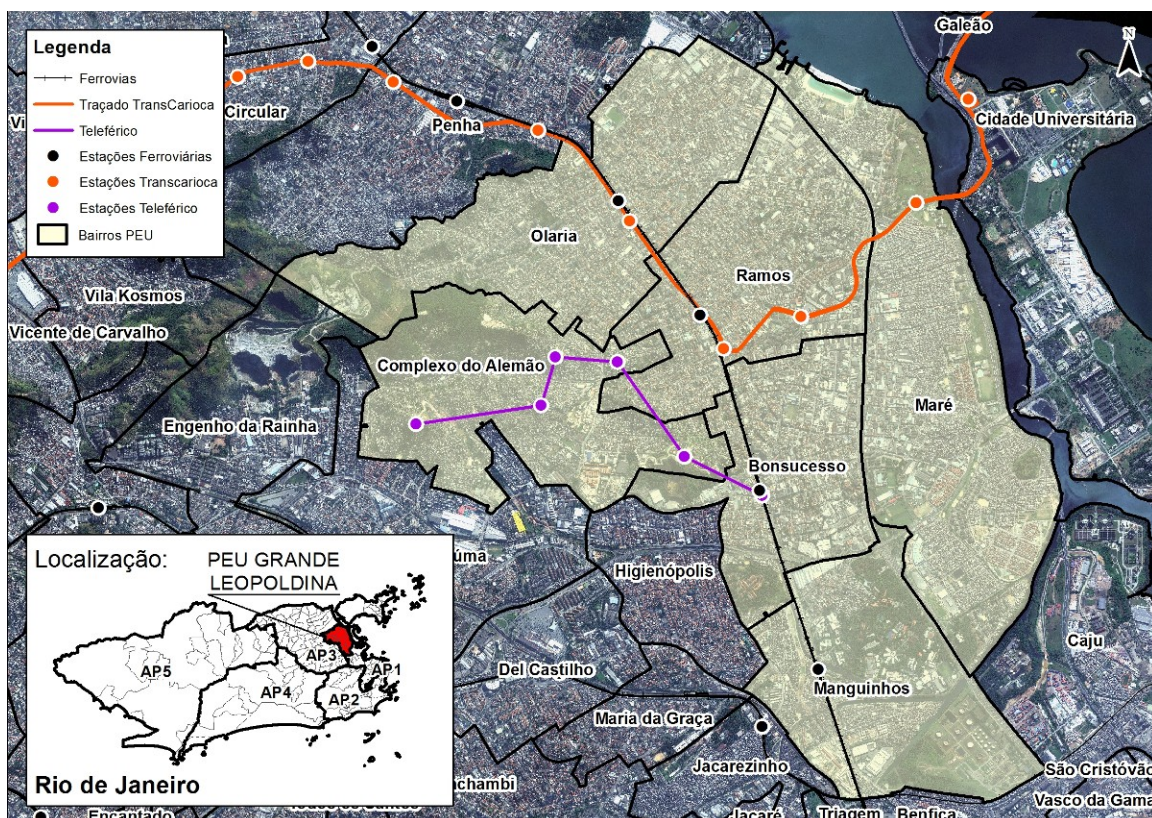
Figura 17: PEUs da AP3



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU, cedido em 2015

Entre eles, o PEU da Leopoldina (em amarelo na figura acima), que abrangerá os bairros de Manguinhos, Maré, Bonsucesso, Ramos, Olaria e Complexo do Alemão, atinge diretamente a área de estudo. Embora já tenha sido apresentado ao COMPUR (Conselho Municipal de Política Urbana, órgão participativo e consultivo do Poder Público Municipal, nos assuntos referentes ao desenvolvimento urbano), o material contendo os estudos e propostas iniciais para elaboração deste projeto de lei ainda não foi publicado.

**Figura 18: Abrangência do PEU da Leopoldina**



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU, cedido em 2015

Um dos pilares da argumentação da SMU em favor da demarcação do PEU é o peso que a região representa na arrecadação de impostos municipal, revelando seu potencial econômico e de movimentação comercial na cidade. O material preparado pela SMU aponta que a arrecadação de IPTU (Imposto Predial e Territorial Urbano) do conjunto de bairros da Leopoldina que constam do projeto era da ordem de 10 milhões de reais em 2010, correspondendo à arrecadação de Laranjeiras ou de Madureira, para dar exemplos de referência. Em termos de ISS (Imposto Sobre Serviços), Bonsucesso lidera com vantagem, gerando recursos de 15 milhões de reais em 2011, o que mostra sua vocação de polo comercial e de serviços na região. Em seguida, com metade desse valor, vem Ramos, seguido da Maré (5.5 milhões), Olaria (3.5 milhões), Manguinhos (1.8 milhões) e Alemão (220 mil). Registre-se que o alto índice de informalidade verificado no bairro do Alemão faz com que o valor arrecadado não reflita a dinâmica dos negócios e transações comerciais existentes.

A grande transformação proposta pelo PEU da Leopoldina está no zoneamento. Enquanto, pela legislação atual, mais da metade da área se encontra em Zona Industrial, com alguns trechos em Zona Residencial, notadamente os que margeiam a linha férrea, o zoneamento proposto reconhece uma multiplicidade de usos, dispostos ao longo de



corredores viários e centros comerciais já existentes. Passamos a ter, como se pode conferir nos mapas abaixo:

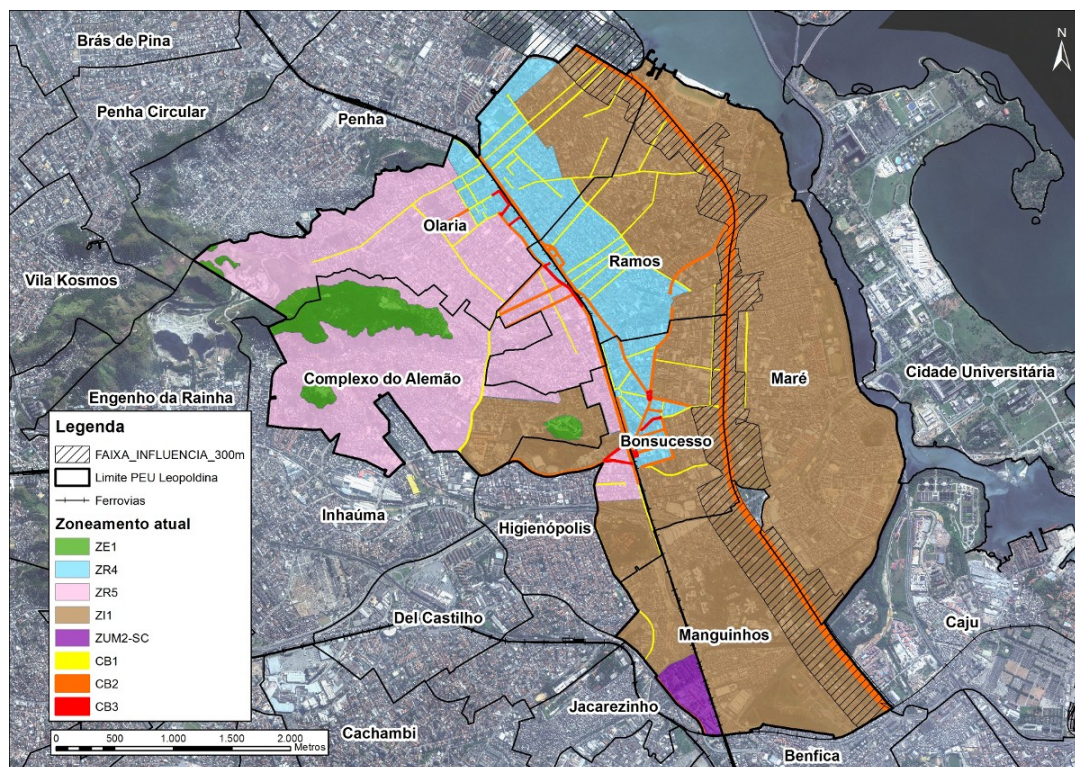
ZCS – Zonas Comerciais e de Serviços, onde prevalecem as atividades comerciais e de prestação de serviços, classificadas de acordo com as intensidades dessas atividades, admitida a incidência de uso residencial e de atividades econômicas ligadas aos setores primário e secundário;

ZUM – Zonas de Uso Misto, onde as atividades residenciais, comerciais, de serviços e industriais, compatíveis entre si, coexistem, sem a predominância necessária de qualquer dessas atividades;

ZRM – Zonas Residenciais Multifamiliares, que permitem moradias unifamiliares e multifamiliares, admitidas as atividades de apoio ou complementaridade a esse uso, desde que compatíveis entre si. Estas zonas aparecem em três gradações diferentes, conforme o controle de intensidade de usos disposto na Lei de Uso e Ocupação do Solo (PCRJ, 2013b).

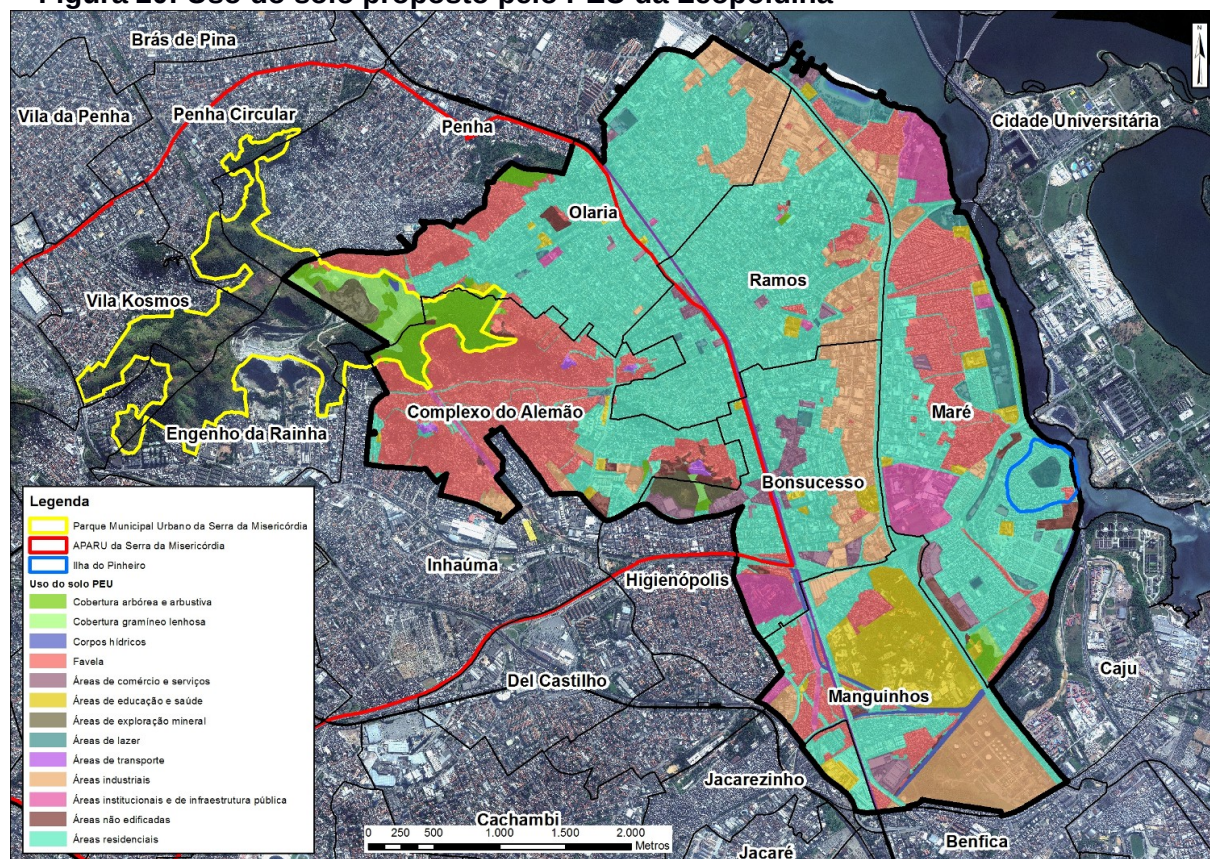
ZCA – Zonas de Conservação Ambiental, que apresentam características naturais, culturais ou paisagísticas relevantes para a preservação, inclusive através de projetos de turismo sustentável. Estas zonas também aparecem em três gradações diferentes, incluindo áreas acima da cota de 100 m e áreas de fragilidade de encostas.

**Figura 19: Zoneamento atual, dado pelo Decreto 322/76**



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU, em 2015

**Figura 20: Uso do solo proposto pelo PEU da Leopoldina**



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU em 2015

A seguir, apresentamos um quadro com a síntese dos pontos a serem alterados pela legislação proposta.

**Tabela 5: Principais alterações propostas**

Legislação vigente	Legislação proposta
Edificação residencial com até duas unidades por lote	Edificação multifamiliar
Edificação de uso exclusivo com uma só numeração	Subdivisão em lojas, salas comerciais, e unidades destinadas à indústria e armazenagem, com numeração independente
No cálculo da ATE não são computadas as áreas de recuo	Para efeito do cálculo da ATE poderão ser computadas as áreas de recuo, desde que processado o recuo
Não prevê a adaptação de imóveis industriais	Adaptação de imóveis industriais para uso residencial
Para o cálculo da ATE é utilizado o IAT permitido de acordo com a legislação	Na substituição de imóvel industrial existente por residências, comerciais,

vigente	de serviços ou mistos, IAT adicional de 0,5 (respeitado o IAT máximo do Plano Diretor da Cidade)
Não permite grupamentos comerciais e/ou de serviços	Será permitida a construção destes grupamentos
	Nas edificações afastadas das divisas com mais de cinco pavimentos é acrescido ao afastamento 1 metro para cada pavimento excedente Nas edificações afastadas das divisas com mais de cinco pavimentos é acrescido ao afastamento 1 metro para cada dois pavimentos excedentes
ATE para imóveis na Avenida Brasil calculado de acordo com o IAT do bairro	Com AEIU ao longo da Avenida Brasil e dos corredores viários estruturantes da AP3 (Rodovia Presidente Dutra e Avenida das Missões) nas quadras lindeiras ou numa faixa de 300 m quando não houver formação de quadra, o IAT chega até a 4,00

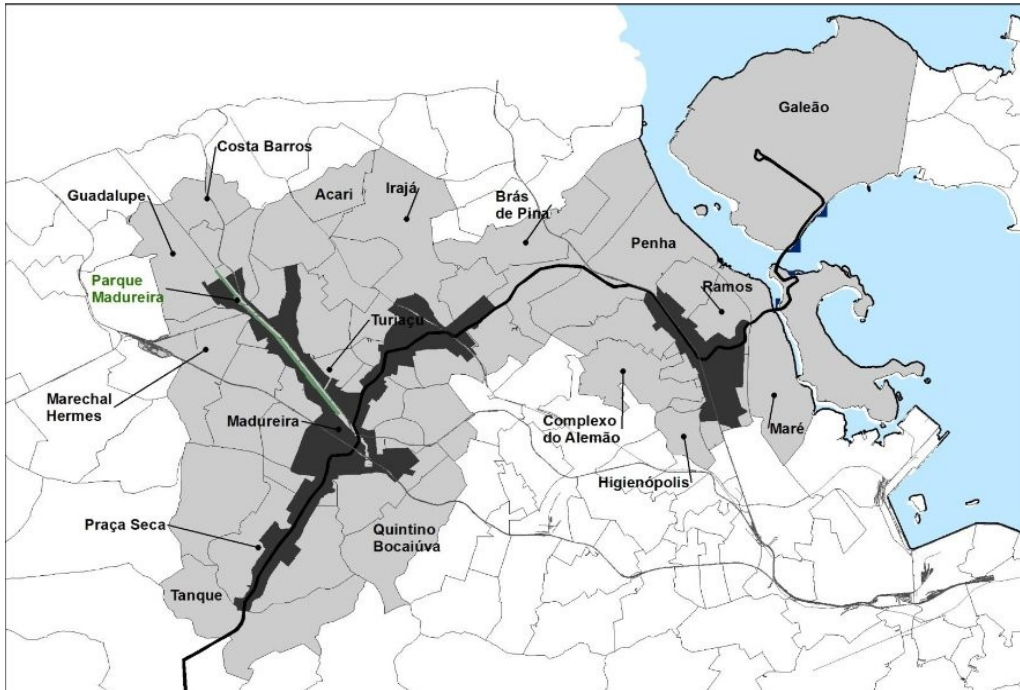
Fonte: Material não publicado cedido pela SMU em 2015

#### 4.1.5 – Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU) da Transcarioca

Outro instrumento recém-elaborado mas ainda não aprovado pela Câmara é o projeto de lei que cria a Área de Especial Interesse Urbanístico da Transcarioca (PCRJ, 2014a). À semelhança da AEIU a Avenida Brasil, o projeto (apresentado em Audiência Pública em agosto de 2014) consiste num conjunto de diretrizes e incentivos para a reestruturação urbana de área de abrangência do corredor expresso estabelecido pelo BRT-Transcarioca<sup>44</sup>.

<sup>44</sup> O BRT-Transcarioca será discutido com mais detalhes adiante, na parte 4.2 deste capítulo.

**Figura 21: Mapa de abrangência da AEIU Transcarioca**



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU em 2015

São reconhecidos dois trechos importantes ao longo deste corredor: o primeiro, composto pelos eixos perpendiculares do Parque de Madureira e os bairros cruzados pelo BRT entre Praça Seca e Vicente de Carvalho/Vaz Lobo. O segundo trecho é o que atravessa Olaria e Ramos, estendendo sua influência até Bonsucesso. Ambos os casos são assumidos pela Prefeitura como regiões que têm sido alvo de grandes investimentos públicos e privados e que, por conseguinte, necessitam de uma legislação que faça frente às novas dinâmicas urbanas.



- Ampliação do afastamento frontal obrigatório para novas edificações ao longo do corredor para 5 metros;
- Permissão para construção de edifício garagem até 200 m de distância de estações ferroviárias e metroviárias e expressas do BRT;
- Incentivos ao uso misto, que terá 10% de redução na aplicação da outorga onerosa por alteração de uso e 5% na outorga onerosa do direito de construir;
- Redução de 10% do valor de outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso, ao empreendimento que:
  - I. for destinado a atividades de hotelaria, telemarketing, tecnologia da informação, biotecnologia, culturais, saúde e educação;
  - II. empregar mais de 500 pessoas.
- Isenção do pagamento de contrapartida de outorga onerosa do direito de construir e na operação interligada, aos empreendimentos habitacionais de interesse social que atendam à população na faixa de renda de 0 a 3 SM;
- Redução de 25% do valor total relativo à outorga onerosa do direito de construir aos empreendimentos habitacionais de interesse social que atendam à população na faixa de renda de 4 a 6 SM;
- Redução de 15% do valor da outorga onerosa do direito de construir e de alteração de uso para empreendimentos localizados a até 200 m de favelas e AEIS (Áreas de Especial Interesse Social).

Com a outorga onerosa, no trecho de Bonsucesso a Olaria, o Índice de Aproveitamento do Terreno sobe de 2,1-2,5 para 2,5-3,5, dependendo da via. Onde os gabaritos são de 8 a 10 pavimentos, com a outorga, podem subir para 9 a 12 pavimentos.

#### **4.2 – Nível do urbano: os grandes programas e projetos de infraestrutura**

Nesta seção, abordaremos algumas iniciativas com origem tanto nos poderes municipal, estadual e federal quanto na iniciativa privada, que atuam no nível do urbano, a partir da noção de que a presença do Estado faz-se mais visível nos espaços que estrategicamente fazem parte da reprodução do capital, tendo a produção da cidade como um negócio.

Em primeiro lugar, apresentaremos as Unidades de Polícia Pacificadora, principal medida de segurança pública a incidir sobre os territórios favelados da cidade. A seguir, analisaremos um conjunto de ações e projetos desenvolvidos e financiados no âmbito do

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) – Minha Casa Minha Vida, a construção Teleférico no Complexo do Alemão, o projeto de implantação do Parque da Serra da Misericórdia, e os corredores expressos de ônibus que cortam a área estudada, os BRTs. Por fim, são apresentados dois projetos da iniciativa privada que corroboram a hipótese levantada neste trabalho, sobre a mudança de status que esta área da cidade vem ocupando do ponto de vista do capital.

#### **4.2.1 – Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs)**

As UPPs são o principal programa de segurança pública do Governo do Estado, que prevê a alocação de contingentes policiais em favelas cariocas dominadas pelo tráfico de drogas, aliada ao fortalecimento de políticas sociais nas comunidades. As parcerias com o governo federal pressupõem a realização concomitante de obras de urbanização e construção de equipamentos comunitários.

Hoje existem 38 UPPs em operação no município, abrangendo 226 comunidades (GERJ, 2014b). A estratégia de priorização de determinadas áreas da cidade em detrimento de outras foi explicitada em 2010 pelo então secretário executivo municipal do Programa Nacional de Segurança com Cidadania (PRONASCI), Ricardo Rotenberg, que revelou que a finalidade de implantação das UPPs na fase inicial era “criar um cinturão de segurança no Centro e nas Zonas Sul e Norte, já pensando na segurança para as partidas da Copa de 2010 e dos Jogos Olímpicos de 2016” (Machado, 2010). O coronel Robson Rodrigues, da Polícia Militar do Rio, confirmou: “Teria sido bem mais inteligente pacificar em primeiro lugar as favelas mais violentas. Mas a escolha foi feita em função dos grandes eventos esportivos, não da realidade da criminalidade. Realmente são as Olimpíadas que ditam nossa escolha. Eu diria até que, sem esse evento, a pacificação nunca teria acontecido” (Vigna, 2013).

**Figura 23: Localização das UPPs no território municipal**

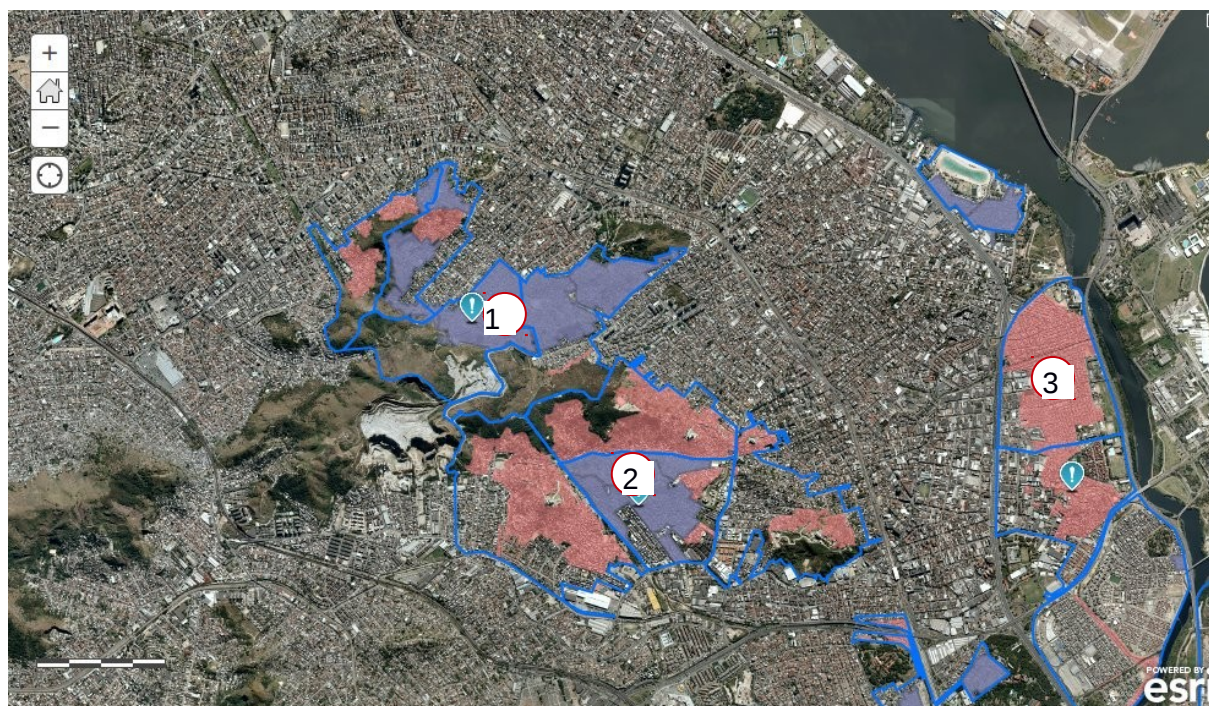


Fonte: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/>

No caso do Complexo do Alemão, violentos confrontos com traficantes ocorridos em novembro de 2010 culminaram com a invasão do Exército, numa polêmica e midiática operação. Este fato acabou antecipando a instalação das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) na comunidade, o que, naquela ocasião, não tinha prazo definido para acontecer. Hoje, o Complexo conta com quatro unidades (Nova Brasília, Fazendinha, Morro do Adeus/Baiana e Morro do Alemão), inauguradas entre abril e maio de 2012. Entre junho e agosto do mesmo ano, foram instaladas as três unidades que atendem ao Complexo da Penha (Morro da Fé/Sereno, Parque Proletário e Vila Cruzeiro) (GERJ, 2013):



**Figura 24: Territórios das UPPs da Penha (1), do Alemão (2) e da Maré (3)**



Fonte: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/>

Há evidências de que a estratégia de “pacificação” dos territórios de favelas baseada neste modelo esteja perdendo efetividade. Não só porque os programas sociais que deveriam acompanhar a instalação das unidades de polícia<sup>47</sup> falharam em mobilizar a população local (Ed Bentsi-Enchill, Jessica Goodenough, 2015), mas também porque os índices de criminalidade nestas favelas e seu entorno voltaram a subir (Rogerio, 2014). Segundo reportagem publicada no jornal O Estado de São Paulo, no primeiro semestre de 2014 houve 6188 ocorrências registradas, uma quantidade 30,1% maior que no primeiro semestre de 2010<sup>48</sup>. Dos tipos de ocorrência registrados, o que teve maior incremento no período foi o de tentativa de homicídio, 250% a mais que em 2010. A reportagem frisa ainda

<sup>47</sup> A UPP Social foi um programa lançado pelo Estado em 2010 e logo transferido para a coordenação do município, em 2011, e tinha por objetivo produzir informação de qualidade sobre as necessidades das favelas onde já haviam sido instaladas Unidades de Polícia Pacificadora. Sob a supervisão do Instituto Pereira Passos (IPP), a UPP Social deveria articular a implementação de melhorias nos serviços públicos a partir da participação popular. A premissa básica era de que políticas de segurança pública e políticas sociais deveriam caminhar juntas, conectando segurança pública a temas como cidadania, programas sociais e ações comunitárias. Uma vez que a comunidade estivesse “pacificada”, com uma unidade permanente de polícia instalada, a equipe da UPP Social entraria na comunidade para mapear suas necessidades, fortalecendo o controle do território por parte do Estado e fornecendo subsídios para suas ações posteriores. Em 2014, a Prefeitura resolveu rebatizar o programa de Rio Mais Social (PCRJ, 2014b) numa tentativa de desvincular as ações de políticas públicas daquelas relacionadas à segurança nas favelas ocupadas pelas forças policiais. O fato de que os agentes que participam do projeto tenha celebrado a modificação, sob a justificativa de que a associação com a UPP dificulta seu trabalho, já que boa parte dos moradores tem medo da polícia, também diz muito sobre a ineficácia do modelo de segurança pública levado a cabo hoje, no Rio de Janeiro.

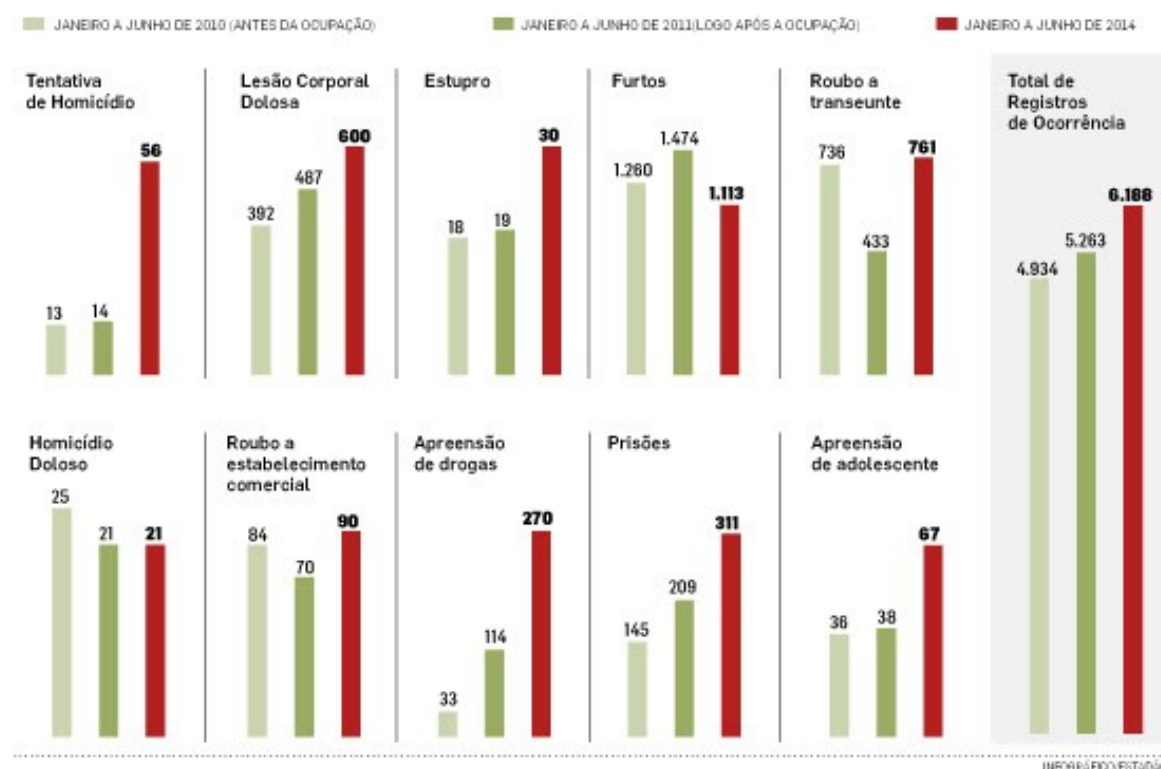
<sup>48</sup> O levantamento foi feito junto ao Instituto de Segurança Pública do Rio (ISP), da Secretaria de Segurança do governo do Rio, levando em conta as ocorrências registradas nas duas delegacias que atendem aos complexos de Alemão e Penha, 22ª DP e 45ª DP.

que entre janeiro e agosto de 2014 cinco PMs das Unidades de Polícia Pacificadora (UPPs) do Alemão e da Penha morreram em confrontos com traficantes - o maior número de baixas de militares desde a criação do projeto, em 2008.

Figura 25: Ocorrências policiais no Alemão em 2010, 2012 e 2014

## OS CRIMES NO ALEMÃO

● Indicadores mostram crescimento de delitos e de apreensão de drogas nas comunidades que formam o complexo



Fonte: <http://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,crimes-no-alemao-e-na-penha-estao-mais-altos-que-antes-de-ocupacao-por-forcas-de-seguranca,1538553> Acesso em dezembro de 2015

Os episódios de tiroteio entre a polícia e traficantes têm sido frequentes, com enorme prejuízo para os moradores da região. O teleférico, por exemplo, chegou a ficar fechado por cinco dias consecutivos em julho de 2014, deixando cerca de 12 mil pessoas diariamente sem o transporte. Além disso, escolas e postos de atendimento de saúde não conseguem abrir, vias internas são interditadas, obstruindo a circulação das pessoas e muitas mortes de pessoas não relacionadas ao crime têm sido denunciadas, além de abusos de autoridade por parte dos policiais.

Os relatos dos que vivem no Alemão são contundentes (Prado, 2015), mas raramente divulgados além das páginas na internet de blogs e coletivos criados por

membros da própria comunidade. Segundo um dos integrantes do coletivo Ocupa Alemão, Leonardo Souza, “a UPP nunca tirou o tráfico de drogas, só trouxe uma falsa sensação de segurança para a classe média” (Pellegrini, 2015).

#### **4.2.2 – Programa de Aceleração do Crescimento (PAC): entendimento geral**

O PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) é um programa federal, lançado em 2007, englobando um conjunto de políticas econômicas com o objetivo de acelerar o crescimento econômico brasileiro. Entre suas prioridades estão o investimento em obras de infraestrutura e urbanização, saneamento, habitação, transportes, energia e recursos hídricos. O primeiro ciclo do programa (2007-2010) englobou quinze cidades no Estado do Rio de Janeiro, sendo doze delas na Região Metropolitana. Na cidade do Rio de Janeiro, as favelas beneficiadas foram o Complexo do Alemão, Manguinhos, Pavão-Pavãozinho, Rocinha, Colônia Juliano Moreira e áreas da Grande Tijuca. O Ministério das Cidades, em balanço de prestação de contas de sua segunda fase (2011-2014), informou que as obras para o Complexo do Alemão continuam em andamento, com orçamento previsto de 1.9 bilhão de reais (MPOG, 2014). Elas constam de:

- novos projetos no sistema viário e infraestrutura (drenagem, abastecimento de água, esgotamento sanitário);
- construção de equipamentos sociais (Centro Integrado de Serviços, Centro de Apoio Jurídico, Biblioteca, Centro Integrado de Atenção à Saúde, Escolas, Centro Cívico);
- construção de unidades habitacionais (construção de 2620 novas unidades, melhorias em 5600 unidades, desapropriação com indenização em 862 unidades);
- criação do Parque da Serra da Misericórdia, com reflorestamento e construção de áreas de lazer e equipamentos públicos no Morro da Misericórdia;
- criação do sistema de teleférico, com seis estações a longo de um percurso total de aproximadamente 3 km. O sistema foi inaugurado no dia 07 de julho de 2011.

#### **4.2.3 – PAC: Minha Casa Minha Vida (MCMV)**

É o programa federal que tem por finalidade criar mecanismos de incentivo à produção e aquisição de novas unidades habitacionais ou requalificação de imóveis urbanos, bem como a produção ou reforma de habitações rurais, para famílias com renda mensal de até R\$ 5.000,00. O programa é levado a cabo em parceria com as prefeituras municipais (Farias, 2015).

Considerando que a produção de habitação é um dos principais fatores de propulsão da urbanização de um dado território, as condições em que esta habitação é produzida são cruciais para a qualidade da vida urbana que se gera. Críticas bastante consistentes ao programa MCMV residem exatamente no fato de que ele produz casas e negócios, mas não cidade. Não espaços públicos. Produz unidades habitacionais, mas não condições para habitar, em seu sentido mais amplo, articulado com as outras dimensões do viver em cidade.

Nascimento e Tostes (2011) demonstram que não há diretrizes específicas em relação ao projeto do espaço público nas regras estabelecidas pela CEF para o programa, com exceção da obrigação que o terreno esteja localizado em lugar que preveja o atendimento por equipamentos e serviços comunitários usuais para empreendimentos habitacionais e que, por medida de segurança, haja iluminação das áreas comuns. Esta é uma concepção simplista que pressupõe o espaço público como o resíduo do que não é privado, desconsiderando que, especialmente entre as classes mais pobres, é exatamente nos espaços comuns que se dá grande parte da vida cotidiana.

Além disso, muitos dos novos empreendimentos estão sendo construídos no modelo de condomínio fechado, sem integração com a cidade, mimetizando os condomínios de classe média e alta, apresentados como padrão de bem viver. Em muitos casos, porém, as áreas de lazer internas não são sequer suficientes para a população prevista nos conjuntos.

Outras falhas são apresentadas pelo pesquisador Adauto Cardoso (Cardoso, 2012), do Observatório das Metrópoles. Em primeiro lugar, ele critica a localização dos empreendimentos, quase sempre em áreas periféricas pouco conectadas com a malha urbana. Para Cardoso, este problema está relacionado à questão fundiária e de valorização da propriedade da terra. Na medida em que não se acoplam instrumentos para controlar a especulação (por exemplo, os instrumentos previstos no Estatuto da Cidade, como parcelamento do solo e IPTU progressivo) aos subsídios oferecidos pelo governo para o MCMV, os recursos públicos alocados tendem a ser captados pela propriedade fundiária, fazendo o custo da unidade subir.

Uma segunda falha apontada pelo pesquisador diz respeito à tipologia e às tecnologias usadas nestes empreendimentos, com plantas convencionais e pouco adaptáveis às populações de baixa renda. Podemos acrescentar que o projeto arquitetônico ainda está pensado e ofertado, na maioria das vezes, nos marcos de uma concepção modernista de “homem universal”. Em nome da racionalização e economia de custos, tanto a disposição quanto o dimensionamento dos ambientes dentro das unidades ainda está pensado para atender a família mononuclear tradicional. Quanto ao projeto dos empreendimentos tomados em seu conjunto, as funcionalidades permitidas ainda são

restritivas e não refletem a rica dinâmica socioeconômica verificada nas comunidades e bairros externos aos programas, em especial nos espaços populares. A distribuição dos recursos do MCMV também sofre com distorções tanto regionais quanto locais. Cardoso destaca, entretanto, que estas distorções não são responsabilidade apenas do governo, mas estão relacionadas à estrutura do próprio programa, na medida em que ele depende da iniciativa das construtoras em fazer uma demanda para a Caixa. Essa distorção abrange não só a questão geográfica mas também a da classe de renda alcançada pelo programa. Podemos ver isso com bastante clareza na área que estamos estudando.

Segundo dados da Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro (SMU, 2014), até agosto de 2011 estava prevista a construção de 112.638 unidades habitacionais na cidade, divididas da seguinte forma: Na AP1, que engloba os bairros mais centrais, 2.722 unidades, ou 2.4% do total; na AP2, que corresponde basicamente à Zona Sul e alguns bairros próximos à Tijuca, 188 unidades, ou 0.2% do total; na AP3, identificada como a Zona Norte da cidade, e que inclui nossa área de estudo, 17.130 unidades, perfazendo 15.2% do total; na AP4, que engloba toda a Baixada de Jacarepaguá, 12.208 unidades, ou 10.8%; e na AP5, correspondente à Zona Oeste, 80.390 unidades, que são 71.4% do total previsto. Das 17.130 unidades contempladas na AP3, 68 estão na Penha e 99 em Ramos, o que significa 1% da quantidade destinada a esta Área de Planejamento.

**Figura 26: Distribuição dos empreendimentos MCMV pelo município**



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo

Um dado interessante, porém, diz respeito à distribuição destas unidades habitacionais por faixa de renda. O programa prevê, grosso modo, três grandes faixas de atendimento à população: uma para rendas familiares de 0 a 3 salários mínimos, outra (com

pequenas variações) para rendas de 3 a 6 salários mínimos, e uma terceira para rendas de 6 a 10 salários mínimos. Quase metade (48.6%) do total de unidades previstas para o Rio de Janeiro, segundo os dados da SMH, contemplam as famílias com a faixa de renda mais baixa. Esta distribuição porém, não é proporcional em todas as Áreas de Planejamento.

Na AP1 58.5% das unidades se destinam às famílias com renda entre 0 a 3 SM; na AP2, são 74.5%; na AP4, 8.2% (todas na favela Cidade de Deus); na AP5, 58,1%. E na AP3, a região que concentra metade de todas as favelas do município, menos de um terço (29.4%) das unidades se enquadram nesta faixa de renda, e nenhuma delas está na Penha ou em Ramos. As 68 unidades da Penha, por sinal, se encontram na categoria de renda mais alta, de 6 a 10 SM. Registre-se que, nestes dois bairros, as obras ainda não saíram do papel. Nos últimos três anos, foram construídas outras 200 unidades do MCMV em Bonsucesso, como parte das obras do PAC do Complexo do Alemão.

**Figura 27: Conjunto MCMV na Estrada do Itararé, em Bonsucesso, erguido no âmbito do PAC**



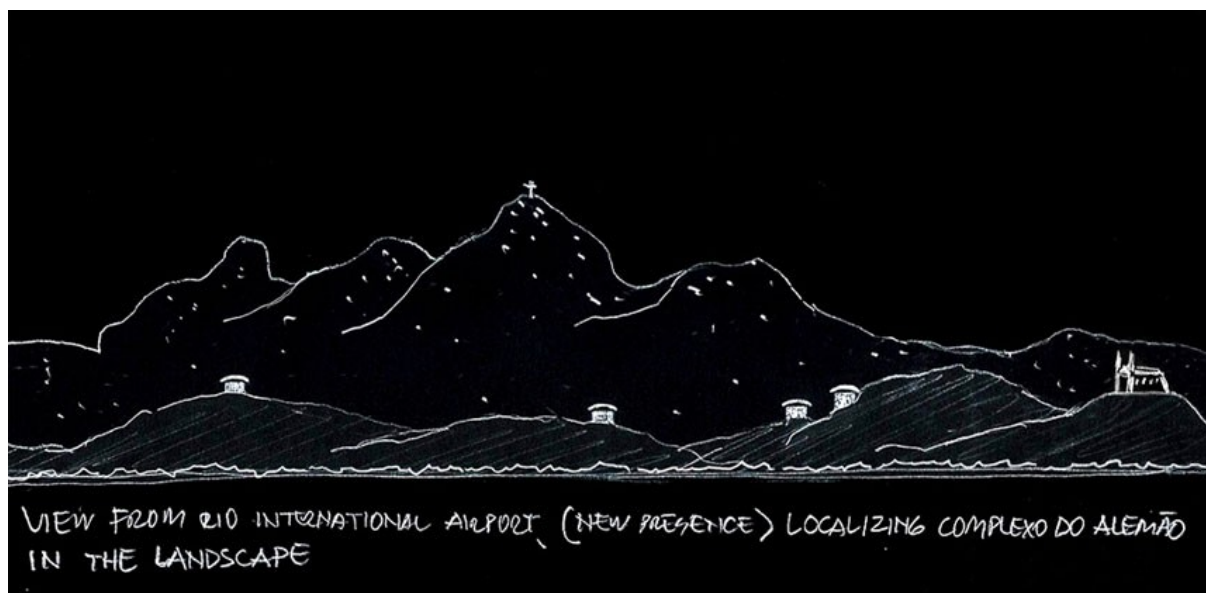
Fonte: Foto de própria autoria, tirada em 29/08/2015

#### 4.2.4 – PAC: Teleférico do Alemão

O projeto de urbanização do Complexo do Alemão, bem como o projeto de arquitetura de diversos dos equipamentos e unidades habitacionais, incluindo o projeto do teleférico e suas estações, ficou a cargo do arquiteto Jorge Mario Jauregui, do escritório Atelier Metropolitano (Jauregui, 2014). Com exceção do teleférico e de algumas obras mais emblemáticas, a população local se queixa de que a maioria dos equipamentos sociais, de saúde e educação, bem como a maior parte das unidades habitacionais prometidas nunca saíram do papel (G1, 2013).

Não por acaso, o teleférico é a obra mais icônica do PAC-Alemão, contribuindo para colocar o complexo definitivamente na paisagem e no roteiro turístico da cidade.

**Figura 28: Imagem do memorial do projeto do Teleférico. A legenda diz: “visto do aeroporto internacional, o teleférico insere o Complexo com destaque na paisagem”**

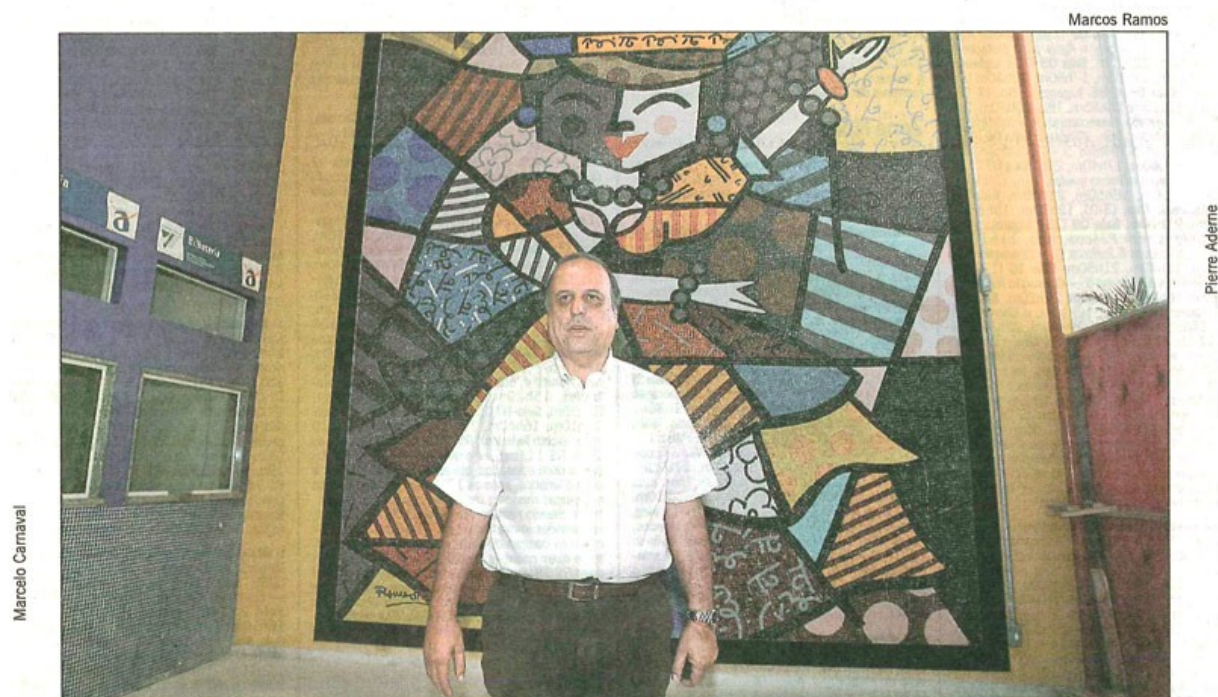


Fonte: <http://www.jauregui.arq.br/teleferico.html>

De acordo com Canclini (2005), na passagem da cidade letrada (moderna) para a audiovisual (pós-moderna), experimenta-se perda do sentido urbano. Maior relevância é dada, então, à tendência de celebrar ou resgatar espaços em extinção, ou recorrer à espetacularização publicitária ou artística como recurso construtor do imaginário urbano. Para ele, o espetacular é a nova forma de monumentalizar a cidade: “Os *outdoors* atuais servem em alguns casos para marcar lugares e identificar a que parte da cidade nos

referimos”. O teleférico do Alemão encaixa-se exemplarmente nesta categoria, sendo coerente com o modelo de planejamento estratégico e empreendedor adotado na cidade (conferir Capítulo 1).

**Figura 29: Teleférico apresentado como novo cartão-postal da cidade**



## Novo cartão-postal da cidade

O vice-governador **PEZÃO** visitou as obras do teleférico do Complexo do Alemão, que começarão a ser testadas esta semana por líderes da comunidade e serão inauguradas em junho, com escolas de samba da região e a presidente Dilma. O teleférico atenderá 30 mil pessoas por dia e será ligado com a estação de trem de Bonsucesso, economizando pelo menos uma hora em transportes na

vida dos moradores. Uma das atrações do sistema é o painel de Romero Brito (foto), que preparou outro com a colaboração dos moradores. A reportagem de GENTE BOA passou pelos 4km de extensão do teleférico, com um conforto e jeito de transporte da Disney. Passou por suas seis estações, sobrevoou o cenário da favela e garante: o Rio vai ganhar um cartão-postal e um novo ponto de concentração turística internacional

COM CLEO GUIMARÃES, MARIA FORTUNA E FERNANDA

Fonte: Jornal O Globo, 10/05/2011

Nos primeiros dois anos de funcionamento, o teleférico cumpriu com as expectativas e chegou a atrair mais de sete mil visitantes/dia nos fins de semana, superando atrações consagradas na cidade como o Pão de Açúcar e o Cristo Redentor (Lima, 2013). O passeio mais comum, feito pela maioria dos turistas, consiste em pegar o teleférico na estação de Bonsucesso e seguir, sem fazer nenhuma parada intermediária, até a estação terminal, onde fica a sede da UPP da Fazendinha. Ali há um mirante de onde é possível tirar fotos

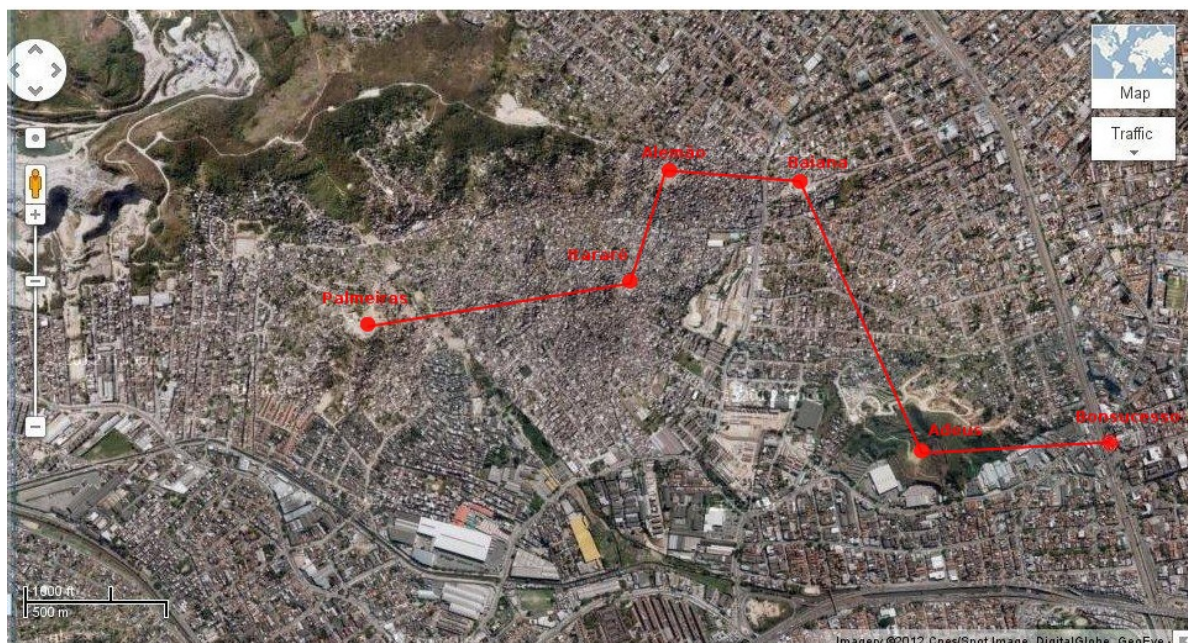


que descortinam uma vista impressionante da favela, de vários bairros da Zona Norte e da Serra da Misericórdia. Até 2013 era possível também fazer o passeio na companhia de um guia que contava curiosidades sobre a história de ocupação do complexo e sobre as gravações da novela *Salve Jorge*, que estava, então, em cartaz (Freire-Medeiros & Name, 2013).

O sociólogo Wellington Conceição pondera criticamente que “o turismo que chegou ao Alemão foi um turismo pelo alto, ou seja, pela visão do bondinho, com uma lógica semelhante à dos safaris africanos, onde você observa o exótico de perto, porém protegido pelo veículo do qual você não deve sair” (Conceição, 2012). Para ele, o turismo “do alto” reifica hierarquias e estereótipos, reforçando os preconceitos contra as favelas e sua população. Como comparação, ele cita o turismo que é feito na favela Santa Marta, em Botafogo. Apesar de críticas de alguns moradores e estudiosos, os turistas têm a oportunidade de interagir com a população local em percursos feitos a pé ou de jipe. Há guias locais, informais ou treinados por organizações diversas; o comércio local lucra e algumas vezes afetos e conflitos podem surgir, o que é saudável para a convivência da diferença na cidade. De maneira distinta, o teleférico facilitou o turismo no Alemão, mas contribuiu para a manutenção da distância social e afetiva entre visitantes e moradores.

O teleférico projetado no Complexo do Alemão tem sua inspiração no projeto do metrocable implantado na cidade de Medellín, na Colômbia, em 2004 (Project, 2013). A versão carioca deste projeto de transporte complementar inicia seu trajeto na estação de trem de Bonsucesso, localizada na Praça das Nações, que funciona como estação de integração. O teleférico é operado pela SuperVia, e apresenta seis estações, distribuídas por 3,5 km de extensão: Bonsucesso, Morro do Adeus, Morro da Baiana, Morro do Alemão, Morro do Itararé e Morro das Palmeiras.

**Figura 30: Percurso do teleférico, marcando suas estações**



Fonte: Desenho sobre imagem do Google Maps

O percurso em si é tranquilo e rápido, durando cerca de 20 minutos de Bonsucesso até a estação terminal, no Morro das Palmeiras. As cabines passam continuamente. Segundo a concessionária, são 152 cabines, com capacidade de atendimento de 30 mil passageiros/dia, e é possível descer ou subir em cada uma das estações. Cada cabine tem capacidade para 8 passageiros. Estão previstas interrupções do serviço por motivos de segurança, em caso de mau tempo. Nos últimos anos, porém, houve mais de uma interrupção por conta de tiroteios nas comunidades. O horário de funcionamento é de 6 às 21 hs nos dias úteis e de 8 às 20 hs aos sábados, domingos e feriados.

Ao longo do trajeto temos uma visão bastante ampla e incomum do complexo de favelas da zona norte da cidade. Descortina-se uma vista ampla de toda a AP3, passando pela Cidade Universitária, bairros ao longo da Avenida Brasil desde Manguinhos até a Penha, todos os bairros ao sul do Complexo do Alemão até a vertente norte do Maciço da Tijuca, bairros cortados pela Linha Amarela (Inhaúma, Higienópolis, Cachambi, Méier, Piedade, Engenho Novo, Engenho de Dentro, entre outros). São visíveis o estádio do Engenhão, a Ponte Rio Niterói e a Igreja da Penha, entre outros marcos na paisagem.

**Figura 31: Vista da cidade a partir do trajeto no teleférico**



Fonte: Fotos de própria autoria.

Chama a atenção a altíssima densidade de ocupação dessa região da cidade, com bairros que se intercalam com favelas e loteamentos – informais ou não – que também já se encontram bastante favelizados. O solo é muito parcelado e apresenta altas taxas de ocupação, ainda que não esteja excessivamente verticalizado. As áreas não edificadas que se destacam são remanescentes de ocupações industriais, ou pátios e garagens de empresas de ônibus. Há poucas áreas verdes e espaços públicos mais amplos, as encostas de morros são quase todas ocupadas por assentamentos precários. Muitos lotes vazios e terrenos baldios são usados informalmente como campos de futebol. Mesmo assim, observa-se a existência de algumas ruas bem arborizadas e muitos quintais nos lotes ocupados por residências unifamiliares. Também pudemos observar a existência de diversos conjuntos habitacionais novos e alguns equipamentos de uso comunitário como quadras, centros esportivos e as próprias unidades de polícia pacificadora. As UPPs de Nova Brasília e Fazendinha se fazem notar na paisagem. O prédio que abriga a UPP

Fazendinha, localizado ao lado da estação terminal do teleférico, ainda estava em obras no dia da primeira visita, realizada em 09/05/2012.

**Figura 32: Visita ao Complexo do Alemão, de teleférico, em 09/05/2012**



Fonte: Fotos de própria autoria.

Com relação às favelas sobre as quais passamos, algumas observações preliminares foram feitas:

- na medida do possível, com os recursos disponíveis e seguindo escolhas estéticas em que se percebe a referência a repertórios estilísticos popularizados pelos meios de comunicação, os moradores investem bastante nas suas casas. Não é muito disseminado o uso de argamassa de acabamento nas paredes, mas há um cuidado grande com esquadrias e cobertura. Lajes de concreto são cobertas com cerâmica ou transformadas em terraços, sempre com acabamento. Uma infinidade de antenas parabólicas e de TV a cabo, bem como aparelhos de ar condicionado, indicam o investimento em conforto doméstico.
- Há grande diversidade na aparência das casas, denotando uma certa hierarquia de status social dentro da mesma comunidade.

- O que se torna flagrantemente precário são as condições urbanas. Podem ser observados por todos os lados muitos depósitos de lixo, inexistência de esgotamento sanitário, predomínio de vielas estreitas, mal iluminadas e sem pavimentação, becos, construções em condições de risco ambiental.
- As favelas são ainda mais adensadas que os bairros em volta. Há inúmeras edificações com dois ou três pavimentos, mas nenhuma (pelo menos nos morros observados) que configure uma habitação multifamiliar *stritu senso*. De forma geral, são unidades independentes sobrepostas, dentro da prática de ceder/vender as lajes, muito comum nas favelas.
- A vida cotidiana revela ser muito dinâmica. Há diversos pontos de comércio – bares, mercearias, cabeleireiros, lojas de roupas. Qualquer alargamento das vias se torna uma espécie de praça ou ponto de encontro. O vai-e-vem de moradores é constante, a pé, de bicicleta ou de moto. Nas vias carroçáveis (quase sempre nos pontos mais baixos dos morros) há trânsito de carros, caminhões de entrega, kombis de frete. Há grande quantidade de igrejas e locais de culto e faixas ou placas de propaganda também são comuns, anunciando eventos, bailes e reuniões.

A respeito da aparência e funcionalidade das casas em favelas e da política de construção de moradias que deveria incorporar este entendimento, Silva e Barbosa lembram que

quando se trata das favelas, a habitação não se resume aos padrões hegemônicos do uso exclusivamente residencial. A casa possui outro sentido. A habitação no cotidiano dos espaços populares exerce funções muito mais amplas do que a de uma simples residência. Uma delas está vinculada às oportunidades de geração de trabalho e renda. Nas favelas, a moradia pode ter um “puxadinho” para frente ou para trás, dando lugar a uma pequena mercearia, um bar ou um salão de beleza. Multiplicam-se as oficinas, os depósitos de bebidas, lojinhas de roupas, todas intimamente associadas à habitação. São pequenos negócios de origem familiar que se mantêm graças ao mercado local constituído pela própria favela.

Nesse sentido, a política habitacional voltada para as pessoas de origem popular deve abrigar instrumentos de financiamento que associem a produção de moradia à criação de oportunidades de geração de trabalho e renda, estimulando o desenvolvimento socioeconômico local ((J. de S. Silva & Barbosa, 2005, p. 97)

Entre os aspectos problemáticos ou questionáveis, observados durante as visitas realizadas, podemos mencionar:

- A presença de policiais pesada e ostensivamente armados é bastante agressiva. Vale perguntar se é mesmo necessária a exposição de armamento pesado num

ambiente frequentado por trabalhadores, famílias, crianças, turistas. Longe de ser garantia de segurança, isso só reforça o tempo inteiro a percepção de que estamos numa área de risco, onde a violência pode ser deflagrada a qualquer momento. Como prática social, contribui para naturalizar uma cultura de violência e intimidação, que não colabora na construção de um ambiente de paz e normalidade urbana.

- Há informações (colhidas em conversas informais durante as visitas, com usuários do teleférico e trabalhadores das estações que também eram moradores dos morros) de que o acesso às estações é complicado para os moradores das comunidades. Embora no entorno imediato das estações os preceitos de acessibilidade sejam atendidos, chegar até elas pode ser bastante difícil para quem está em outras áreas da favela.
- Seria interessante investigar melhor quantos moradores realmente fazem uso do teleférico nos seus deslocamentos diários, de maneira a conseguir caracterizar melhor o projeto: ele pode ser efetivamente considerado um modal de transporte coletivo ou sua função é mais decorativa e turística? Em sendo turística, é do interesse das comunidades a que serve? Que tipo de vantagens e desvantagens traz, do ponto de vista dos moradores?

Reportagem publicada no Jornal do Brasil em setembro de 2013 informa que, apesar de o teleférico ter sido projetado para ser o transporte principal do Alemão, com previsão e capacidade para atender 30 mil passageiros por dia, menos da metade desse contingente o utiliza efetivamente. Para os moradores, o teleférico “não atende às necessidades básicas de mobilidade, integração social e melhorias na qualidade de vida” da comunidade (Freitas, 2013). A resistência do Alemão inclusive motivou os moradores de outra grande favela da cidade, a Rocinha, a também se mobilizar contra o projeto de implantação do teleférico em seu território.

Durante o Fórum de Mobilidade Urbana, promovido pelo Clube dos Engenheiros do Rio de Janeiro em setembro de 2013, o conselheiro Alcebíades Fonseca destacou que, dado o tempo de operação do Teleférico do Alemão, já se pode afirmar que esse tipo de modal não é viável para as comunidades cariocas, por não solucionar os problemas de mobilidade da população e por ter seu custo de manutenção muito alto. Ao mesmo tempo, o coordenador do Instituto Raízes em Movimento do Complexo do Alemão, Alan Brum, revelou que a comunidade discutiu intensamente o Plano Básico de Licitação e de Desenvolvimento Sustentável com a Empresa de Obras do Estado do Rio de Janeiro (Emop) desde 2008. Ele conta que a população manifestou posição favorável a que os recursos do PAC fossem investidos na

melhoria e regulamentação do transporte alternativo, duplicação da Rua Joaquim Queiroz – via de acesso principal à comunidade e, em caráter prioritário, em obras de saneamento básico. A principal crítica dos moradores, segundo Brum, é que o teleférico atende a um objetivo turístico que nem sequer promove a integração entre visitantes e população local. Ele arremata dizendo que “para agradar os olhos dos turistas, eles [governo do Estado] construíram um cinturão social no entorno do Alemão, com um colégio público bonito, UPA, creche e o conjunto habitacional. Mas isso só nos locais por onde os turistas passam. Se você entrar na comunidade, vai encontrar o resultado do desleixo do poder público, a real precariedade que tentamos combater”. (op. cit)

- Talvez caiba também uma reflexão extra sobre a pertinência da exploração comercial dos espaços e equipamentos públicos através de patrocínios. Esta tem sido uma tendência clara no Rio de Janeiro, que pode ser constatada também no teleférico: as cabines que originalmente eram revestidas de forma neutra, hoje ostentam as cores e o símbolo de uma fábrica de sorvetes (Kibon); uma das estações é patrocinada por uma indústria cosmética (Natura), uma outra pelo Banco do Brasil e outra, ainda, por uma operadora de telefonia (TIM). Isso seria uma tendência irreversível? Significa a incapacidade (ou o desinteresse) do setor público para financiar e operar (ou regular a operação de) atividades estratégicas na dinâmica urbana, como o transporte, ainda que via concessionária privada? Este tipo de publicidade é inócuo para a percepção de quão público é o espaço público ou teria algum tipo de impacto na vivência desses espaços?

Em 2013, a concessionária que administra o metrô, Metrô Rio, chegou a propor ao governo do Estado a ideia de oferecer a algumas marcas a possibilidade de pôr seus nomes à frente do nome original das estações, por exemplo Marca/Cinelândia. Na ocasião, o governador Sérgio Cabral vetou a proposta. Qual o motivo da diferença de tratamento? Adriana Figueirola, doutora em Comunicação pela UFF, afirma que isto é indício de que o governo vê o metrô e o teleférico de formas distintas. Segundo ela, “o metrô seria um espaço público, onde uma propaganda desse tipo poderia ser negativa para o governo. Já o teleférico é tratado mais como um equipamento turístico em área pobre, onde as marcas têm um papel ligado à responsabilidade social. O teleférico, inclusive, nem é fiscalizado pela agência reguladora” (Andreoni, 2013).

- Por fim, ainda que as estações em si atendam satisfatoriamente aos usuários, com um projeto de arquitetura que contempla o conforto (boa ventilação e iluminação), facilidade de localização e informação e sanitários adequados, faltam serviços de

apoio que articulem as estações ao entorno e estimulem a permanência do visitante e sua interação com a comunidade, como bares, restaurantes, mapas e placas informativas sobre outras possibilidades de percurso, por exemplo.

Desde 2014, as notícias veiculadas pela mídia dão conta de suspeitas de irregularidade na administração do Teleférico e relatam dificuldades em sua operação (Andrade, 2015; Bertolucci & Schmitt, 2015; I. Nogueira, 2015). Nogueira (2015) afirma que, ao término da obra, em 2011, a SuperVia foi contratada sem licitação, em caráter experimental, para analisar os custos do sistema. Pelo contrato, a Secretaria de Transportes faz o ressarcimento integral dos custos à Supervia, também concessionária dos serviços de trens no Rio. De acordo com a pasta, foram gastos R\$ 113,7 milhões para cobrir essas despesas. Além do custo operacional, o Estado paga também uma “taxa de administração” de 10% sobre as despesas, o que somou R\$ 11,37 milhões até 2014. A Supervia também pode ficar com 20% do arrecadado em receitas publicitárias ou com eventos realizados nas estações, o que lhe garantiu uma arrecadação extra de R\$ 1,9 milhões neste período. No total, entre 2011 e 2014, a SuperVia lucrou mais de R\$ 13 milhões com este contrato. Originalmente, o acordo previa o serviço experimental por um ano, mas sucessivas prorrogações garantiram a operação pela SuperVia até agora (A. Gomes, 2013).

Em nota oficial, a Secretaria de Estado de Transportes informa que já foi publicada no Diário Oficial a autorização para continuidade da licitação que escolherá a nova empresa a administrar o teleférico do Complexo do Alemão (GERJ, 2015). O edital da licitação foi publicado em maio de 2015 e cerca de doze empresas disputam o contrato. A concorrência chegou a ser adiada pelo Tribunal de Contas do Estado, mas agora está marcada para setembro de 2015.

#### **4.2.5 – PAC: Parque da Serra da Misericórdia**

A Serra da Misericórdia é um maciço rochoso encravado Zona Norte do Rio de Janeiro, que apresenta trechos remanescentes de Mata Atlântica, uma pedreira com exploração industrial e áreas ocupadas por comunidades do Complexo do Alemão.

Em novembro de 2000, a partir de intensa mobilização de organizações não-governamentais e outras entidades da sociedade civil, o decreto municipal Nº 19.144 cria a APARU (Área de Proteção Ambiental e Recuperação Urbana) da Serra da Misericórdia. Além de criar uma importante unidade de conservação na Zona Norte carioca, abrangendo cerca de 3.695 ha, esta legislação introduz um quadro de proteções ambientais para a área que inclui projetos e ações de recuperação ambiental e estabelece metas de desenvolvimento urbano, entre as quais a regularização fundiária das favelas.



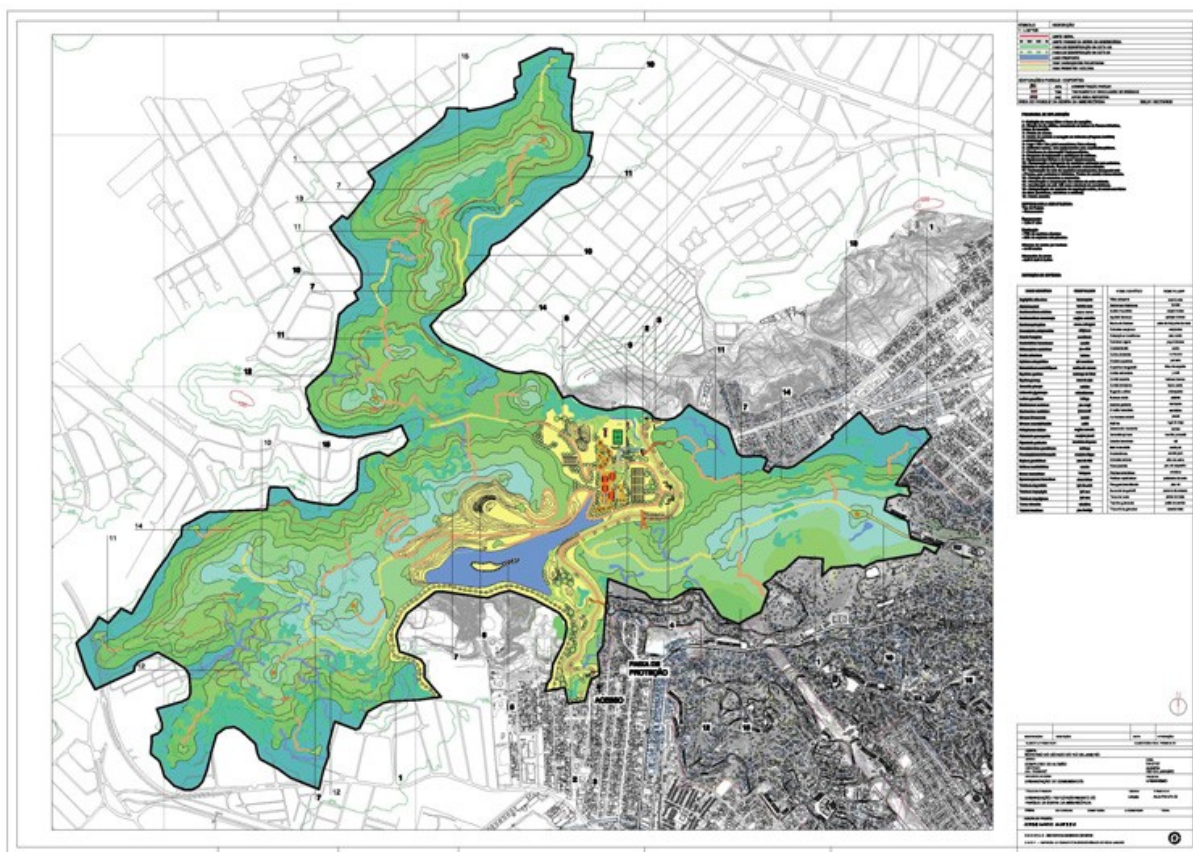
É importante ressaltar que desde os anos 1940 diversas empresas de mineração têm atuado na região, com extração de pedra para produção de concreto. Atualmente, três empresas operam no local: o grupo francês Lafarge, a Sociedade Nacional de Engenharia e Construção, e a Anhanguera (Hoffman, 2015). Na prática, o conflito de interesses entre manutenção da atividade industrial, preservação ambiental e a urbanização das favelas significou a baixa efetividade da criação da APARU, no que diz respeito à proteção ambiental que a legislação deveria garantir para a área. A categorização da Serra da Misericórdia como área protegida foi, entretanto, comemorada como um primeiro passo.

O passo seguinte seria o estabelecimento da Serra da Misericórdia como Parque Municipal, logrado pelo Decreto Municipal 27.469/2006, do prefeito Cesar Maia. Nos termos do decreto, a criação do Parque tem como objetivos, entre outros, a construção de edificações para educação ambiental; a promoção de convênios com universidades e outras instituições de investigação e pesquisa; a produção de mudas para reflorestamento; a definição de critérios para expansão urbana e até a produção de energia eólica. O programa de arquitetura proposto incluía a criação de uma via pública conectando os bairros de Ramos e Inhaúma; a construção de portais de acesso ao Parque, Centro de Controle e Recepção de Visitantes (contendo áreas administrativas e um pequeno auditório), equipamentos lúdicos e de lazer, além de deck panorâmico; a criação de um lago artificial, com ilha e pier e a criação do Museu da Mineração, entre outros itens.

A elaboração do projeto teve pouca participação dos movimentos sociais e moradores da área e, da mesma forma que a legislação de 2000, este novo decreto também teve efeitos muito limitados. O Parque ganha nova chance quando se torna uma das obras previstas e pactuadas pelo PAC no Complexo do Alemão. Neste contexto, o prefeito Eduardo Paes assina o Decreto Municipal 33.280/2010, que substitui o decreto de 2006 e renomeia o Parque Municipal da Serra da Misericórdia como Parque Municipal Urbano da Serra da Misericórdia. Na nova legislação, o parque perde uma parte considerável das proteções ambientais e estímulo à conservação existentes anteriormente. A área fica sob a jurisdição da Fundação Municipal Parques e Jardins e tem como objetivos principais destinar espaços públicos para o lazer, prática desportiva, recreação em meio à natureza, promoção da educação ambiental e valorização das manifestações culturais e tradições locais.

O projeto foi desenvolvido pelo arquiteto Jorge Mario Jauregui, o mesmo que projetou as estações do teleférico, e incluía uma série de corredores urbanos-ecológicos para melhorar a integração de espaços verdes na paisagem das favelas (Hoffman, 2015).

**Figura 33: Projeto para o Parque da Serra da Misericórdia desenvolvido pelo arquiteto Jauregui**



Fonte: [http://www.jauregui.org.br/favelas\\_alemao.html](http://www.jauregui.org.br/favelas_alemao.html). Acesso em dezembro de 2015

Alegando a necessidade de priorizar outras intervenções do PAC, a Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro (EMOP) descartou o projeto de Jauregui, o que não impediu que ele fosse retomado mais tarde, desta vez a cargo do escritório Darsa Arquitetura. O foco do projeto, condizente com o decreto de 2010, fica nos equipamentos esportivos, com seis quadras de esporte, uma ciclovia e trilhas para escaladas. Além disso, propõe a criação de centros de atividades sociais, incluindo equipamentos recreativos e programas de educação ambiental.

Os recursos para a construção do parque foram garantidos durante a Rio+20 Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável, em 2012. Seriam R\$11 milhões oriundos do Fundo Socioambiental da Caixa, acrescidos de uma contrapartida de R\$4 milhões da Prefeitura, com a promessa de implantação do que seria “a maior alternativa de lazer para a população dos bairros da Penha, Olaria, Inhaúma, Vila Cruzeiro, Bonsucesso, Ramos, e Complexo do Alemão” (Brasil, 2012).

**Figura 35: Facsímile do ofício da Prefeitura que desfaz o Acordo de Cooperação Técnica para construção do Parque da Serra da Misericórdia**



PREFEITURA  
DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO  
SECRETARIA MUNICIPAL DE HABITAÇÃO  
Rua Afonso Cavalcanti, nº 455 - Anexo / 4º andar - Cidade Nova  
Tel: 2976-2405  
e-mail: GAB/SMH@pcrj.rj.gov.br



Rio de Janeiro, 28 de março de 2014.

**Ao Senhor  
Tarcisio Luiz Dalvi  
Superintendente Regional SR/RJ Norte**

**Assunto: Acordo de Cooperação Técnica nº 2591.0107-099/2013 – Fundo Socioambiental CAIXA (FSA) Parque Leopoldina**

**Sr. Superintendente,**

Vimos informar, que por força da Lei do Incentivo ao Esporte, através do projeto Travessias firmado entre a Light e o Governo do Estado do Rio de Janeiro para construção da pista denominada Favela Bike Park, que atenderá aos Jogos Olímpicos Rio 2016, esta SMH não realizará mais a intervenção na área supramencionada.

Diante de todo o exposto solicitamos o distrato do Acordo de Cooperação Técnica acima referenciado.

Atenciosamente,

Pierre Batista  
Secretário Municipal de Habitação

Eduardo Paes  
Prefeito

A Prefeitura protocolou o Plano de Trabalho<sup>49</sup> na Caixa, declarando que as obras durariam um ano, a partir de outubro de 2013. Os trabalhos começaram com a remoção de moradores da área conhecida como Lagoinha, no Complexo do Alemão. Entretanto, pouco depois, o prefeito Eduardo Paes e o Secretário Municipal de Habitação Pierre Batista desfazem o compromisso com a Caixa. Em ofício datado de maio de 2015<sup>50</sup>, eles declaram que o Parque não será mais construído, oferecendo em seu lugar o Favela Bike Park, um parque de ciclismo de 4,5 mil m<sup>2</sup>, contra os 240 ha que inicialmente constituiriam o Parque (GERJ, 2014a)

**Figura 34: Desenho representativo do projeto Favela Bike Park**



Fonte: <http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=2044577>

#### **4.2.6 – PAC: BRT-Transcarioca e BRT-Transbrasil**

As ações que visam às transformações na mobilidade urbana também podem ajudar a entender a produção dos espaços urbanos. Isso vale especialmente para as ações e projetos ligados à criação de estruturas de circulação viária metropolitana, que têm grande impacto na modificação morfológica, funcional e social das áreas chamadas de periféricas, ou, como mais comumente designadas hoje, periurbanas. Incluem-se nesta categoria os BRTs projetados no Rio de Janeiro.

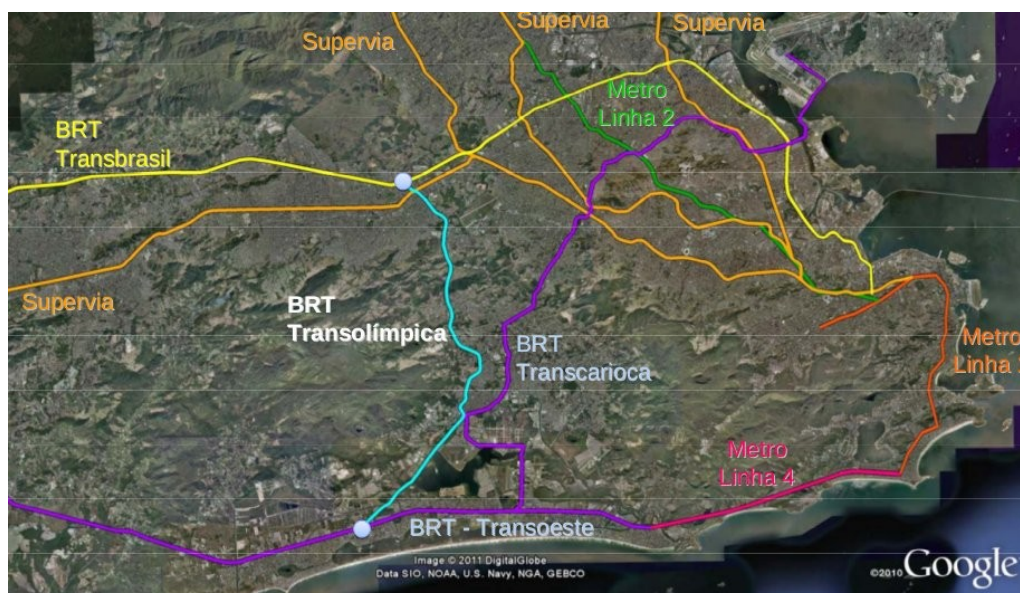
Os corredores de alta capacidade para ônibus articulados, conhecidos como BRT (*Bus Rapid Transit*), são o carro-chefe da política de mobilidade urbana da cidade. Dois

<sup>49</sup> <https://drive.google.com/file/d/0B4kHBJWByR9xODVjbDFEdTlpaXM/view>

<sup>50</sup> <https://drive.google.com/file/d/0B4kHBJWByR9xUEZFYnJXT2loVW8/view>

desses corredores atravessarão a área de estudo. O BRT-Transcarioca já foi inaugurado e faz a ligação da Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional do Galeão. Ao longo de seu trajeto há 45 estações (sendo três terminais de integração) dispostas ao longo de 39 km, cortando 27 bairros da cidade, incluindo Bonsucesso, Penha, Olaria e Ramos. O BRT-Transbrasil, por sua vez, ligará Deodoro, na Zona Oeste, ao Aeroporto Santos Dumont passando ao longo da Avenida Brasil, Avenida Francisco Bicalho e Avenida Presidente Vargas. São 32 quilômetros, com quatro terminais, 28 estações e 15 passarelas, com a perspectiva de atender a 900 mil passageiros por dia. O Transbrasil apresentará ainda dois terminais intermediários que vão ligar o sistema às rodovias federais BR-116 (Rio-São Paulo) e BR-040 (Rio-Juiz de Fora), e terá conexões com a Transcarioca (Barra daTijuca/ Aeroporto Internacional) e a Transolímpica (Barra/ Deodoro).

**Figura 36: Mapa com traçado das linhas de BRT no município**



Fonte: Material não publicado cedido pela SMU(a) BRT-Transcarioca

### **(a) BRT-Transcarioca**

As obras da Transcarioca iniciaram em março de 2011, como parte das promessas de realização para a Copa do Mundo, sob responsabilidade do Consórcio TransCarioca, formado pelas construtoras Delta e Andrade Gutierrez. Após consecutivos atrasos, a linha começou a operar em 2014. Este corredor foi construído em dois lotes: da Barra à Penha e da Penha ao Galeão. O investimento total foi de R\$ 2 bilhões, sendo R\$ 1,18 bilhões em recursos federais dentro do Programa PAC da Copa, liberados pelo BNDES, e o restante em contrapartida da Prefeitura (CGU, 2013; PCRJ, 2013).

A Transcarioca oferece duas linhas, sendo uma expressa, com uma única parada de integração com o metrô em Vicente de Carvalho, e outra com paradas nas mais de 40 estações ao longo do trajeto. Faz ligação com a Transoeste, no Terminal Alvorada, e deverá se conectar também com a Transolímpica, no Terminal Centro Olímpico, em Curicica.

O BRT-Transcarioca é uma obra viária de alto impacto, que promoveu o alargamento e duplicação de vias para os automóveis, construção de nove pontes (duas estaiadas), dois mergulhões e dez viadutos. Para sua realização, foram feitas cerca de 1800 desapropriações, das quais cerca de 500 apenas em Olaria. Segundo o Portal da Transparência, foram gastos recursos da ordem de R\$ 300 milhões para o pagamento das indenizações, mas muitos casos estão sendo resolvidos na justiça por desacordo entre a prefeitura e os proprietários<sup>51</sup>.

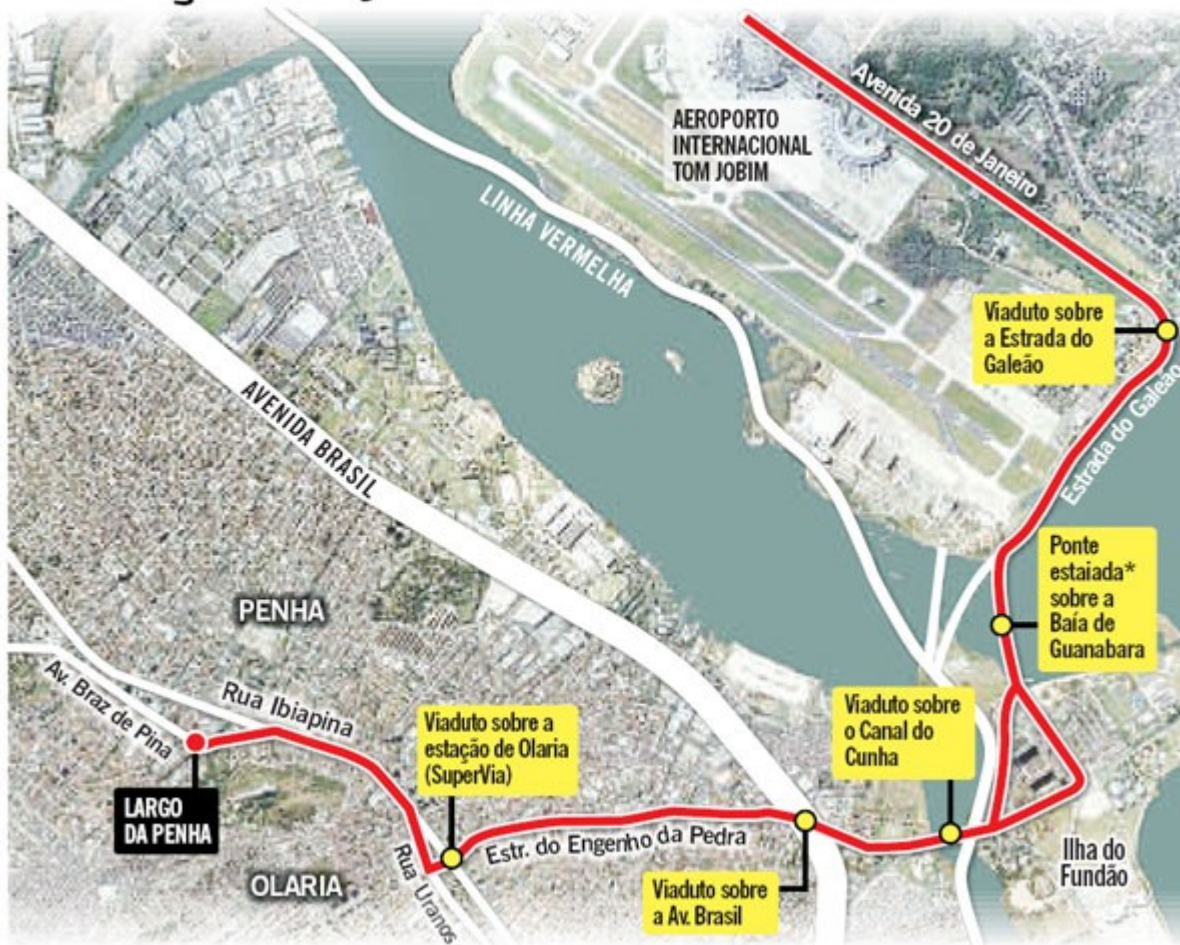
O tema das desapropriações foi bastante sensível e chegou a provocar alteração no traçado da via. Na primeira proposta, o percurso do BRT cortaria ruas residenciais em Olaria, acarretando ainda mais desapropriações. O INEA (Instituto Estadual do Ambiente) também estava apontando irregularidades ambientais e exigiu a mudança do traçado para liberar a licença. No novo projeto, o percurso acompanhava o traçado da Rua Uranos, apertada entre a linha férrea e um intenso comércio de pequeno porte. A população se mobilizou para exigir que o ônibus não passasse pela Rua Uranos, mas o trajeto final acompanha um pequeno trecho da via até a estação de trem de Olaria. Dali há um desvio para um viaduto sobre a linha do trem até a Estrada Engenho da Pedra, em seguida o ônibus passa sobre a Avenida Brasil em outro viaduto, chegando à Ilha do Fundão e, em seguida, Ilha do Governador e aeroporto.

---

<sup>51</sup> Estes números não incluem as habitações em assentamentos informais, que somam outras 800 remoções.

Figura 37: Trajeto do BRT-Transcarioca

## Conheça o trajeto do BRT



\* Ponte estaiada é um tipo de ponte suspensa por cabos de aço presos a um ou mais mastros que seguram os tabuleiros do viaduto

Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/transito/transcarioca-deve-mudar-paisagem-da-cidade-2946180>

Outra polêmica envolveu um deslize de planejamento que levou a prefeitura a estimar em 3600 o número de desapropriações necessárias para a realização da obra. O deslize em questão foi o uso da ferramenta Google Maps para mapear as edificações a serem demolidas. A imprecisão dos dados, que acabaram divulgados, levou a dúvidas e muitas reclamações e apreensões por parte da população. Quando o levantamento topográfico foi iniciado, o número de desapropriações que se mostrou efetivamente necessário caiu para a metade (Lo-Bianco, 2013).

## (b) BRT-Transbrasil

O BRT-Transbrasil é uma obra orçada em R\$ 1,3 bilhão, dos quais R\$ 1,129 bilhão serão financiados pelo Governo Federal, com contrapartida de R\$ 171 milhões da Prefeitura (BRTBrasil, 2014). A obra deve durar 36 meses e o trajeto previsto liga Deodoro ao Aeroporto Santos Dumont, no Centro do Rio. Além das conexões com outros dois BRTs - o Transcarioca (Barra-Tom Jobim) e Transolímpico (Barra-Deodoro), o projeto do Transbrasil também prevê integração com estações de trens, metrô e com o futuro VLT que ligará a Zona Portuária ao Aeroporto Santos Dumont. O traçado prevê obras de melhoria na pavimentação e na urbanização das vias; alargamento de um trecho da Av. Brasil e ordenamento viário no entorno, bem como reestruturação da rede de drenagem ao longo da via, com a implantação de nove projetos para correção de pontos de alagamento. Ao contrário de outros BRTs, o Transbrasil exigirá menos desapropriações ou reassentamentos, já que aproveitará faixas de trânsito já existentes ou em implantação.

Após alguns adiamentos, foi licitado no final de setembro de 2014 o lote 2 da obra da Transbrasil, que vai de Deodoro ao Caju, com vitória do consórcio formado pelas empresas Odebrecht, OAS e Queiroz Galvão. Já a construção do lote 1, trecho que liga o Caju ao Centro, ainda não teve seus detalhes definidos.

**Figura 38: Trajeto do BRT-Transbrasil**



Fonte: <http://www.brtrasil.org.br/index.php/component/allvideoshare/video/transbrasil-deodoro-santos-dumont/default>



Em documento emitido pela Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro, os BRTs são considerados “intervenções importantes na preparação da cidade para a Copa de 2014 e para as Olimpíadas de 2016 e um importante legado para o Rio”. Apesar disto, a conclusão das obras dentro deste cronograma está descartada pelo Secretário de Obras municipal, Alexandre Pinto (Moura, 2014).

### **4.3 – Outros investimentos**

O conjunto de programas e projetos elencados até agora é de iniciativa governamental, mesmo acionando também a participação de empresas privadas na sua execução. Entretanto, são iniciativas e estratégias que pactuam com a iniciativa privada o rumo que se pretende dar ao desenvolvimento da região, acenando com as possibilidades de ganho que podem atrair os investidores. Nesta esteira, surgem aos poucos outros projetos, privados, para estas áreas.

Existe uma demanda, por parte significativa população, de que ela possa também usufruir do que, para ela, são símbolos de modernidade e ascensão social: os shoppings, os condomínios, as vias amplas e expressas, os grandes parques. E estes projetos estão surgindo.

#### **4.3.1 – Shopping no Alemão**

Está em andamento o projeto de construção do primeiro shopping em favelas no Brasil. O Favela Shopping é uma parceria de Celso Athayde, ex-presidente da Central Única de Favelas (Cufa) com a rede mineira de centros comerciais populares Uai, do empresário Elias Tergilene (D. Nogueira, 2013). Em 2012 foi criada a Favela Holding Participações, empresa de Athayde que idealiza o projeto. Desde então seguem negociações entre a holding e o governo do Estado em torno de terreno, dentro do Complexo, para erguer o empreendimento. A expectativa é de que o empreendimento gere cerca de 6000 empregos e movimente a economia da comunidade, através de acordos firmados com grandes cadeias de lojas que abram franquias sociais, ou seja, em que os sócios, moradores do Complexo do Alemão, não paguem aluguel. Além de gerar empregos no Alemão, o compromisso de Tergilene com Athayde é que ao menos 60% dos donos das 500 lojas previstas para o shopping sejam moradores da comunidade.

Para Athayde, “a economia foi aquecida e as favelas estão sendo vistas de outra maneira. Não apenas como consumidoras, mas também como gestoras dos negócios”. A

opinião não é partilhada por Itamar Silva, diretor do Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (Ibase), que teme que a criação de shoppings dentro de favelas cariocas possa “reforçar a distância entre essas comunidades e o resto da cidade, além de aumentar as diferenças sociais entre os próprios moradores desses territórios”. Já o geógrafo Jailson de Souza e Silva, coordenador da ONG Observatório de Favelas, vê como inovadora a proposta de Athayde: “A grande inovação é o desejo do Celso (Athayde) e de seus sócios de contribuir para que os comerciantes atuais ou potenciais da favela consigam ter condições de ter sucesso, ter condições de efetivamente ampliar e garantir o seu negócio”. Silva alerta, porém, para os riscos de se transformar a favela só em espaço de consumo e afirma que, para dar certo, a proposta deve prever acesso a crédito, formação e treinamento para os comerciantes, para que eles possam competir em condição de igualdade com outros empreendedores (BBCBrasil, 2013):

#### **4.3.2 – Nova Penha Clube Condomínio**

Aproveitando o potencial construtivo recém liberado para o antigo terreno do Curtume Carioca, os incorporadores imobiliários lançaram no mercado o primeiro condomínio fechado da região, que já se encontra em funcionamento. Seguindo todo o ritual de lançamento dos empreendimentos do gênero em outras áreas da cidade, os *sítes* anunciam, com imagens coloridas e vibrantes, “apartamentos de 2, 3 e 4 quartos na região do antigo curtume carioca, com porcelanato, suite, varanda gourmet, excelente distribuição interna, plantas muito bem distribuídas, 1 a 3 vagas de garagem”. Segundo a publicidade, o condomínio conta com as facilidades esperadas – “academia, salão de festas adulto e infantil, piscina adulto e infantil, brinquedoteca, espaço kids, sauna e hidro, quadra, churrasqueira e forno de pizza, além de segurança perimetral 24hs com portaria” (VivaReal, 2012). São dois blocos de cinco edifícios residenciais cada, totalizando 966 unidades, com área privativa entre 51 a 101 m<sup>2</sup>. O apartamento de 56 m<sup>2</sup> estava anunciado em 2013 por R\$ 270 mil reais. Em 2014, o mesmo apartamento já estava sendo cotado a R\$ 363 mil reais. Um outro apartamento próximo, de mesma área, mas fora do condomínio, pode ser encontrado à venda, na mesma página de internet, por R\$ 160 mil (BomNegócio, 2014).

Os anúncios fazem menção à valorização da localidade pela proximidade da estação BRT-Transcarioca, da Igreja da Penha e da oferta variada de comércio. E associam o lançamento aos eventos esportivos: “A Copa do mundo e as Olimpíadas estão trazendo uma nova realidade para a vida do carioca e as mudanças já são visíveis nos transporte, na segurança e na qualidade de vida” (NPC, 2014).

**Figura 39: Imagens publicitárias do Nova Penha Clube Condomínio**



Fonte: <http://www.novapenhaclubcondominio.com/>

**Figura 40: Fotos do condomínio construído**



Fonte: Fotos de própria autoria

#### **4.4 – Evolução dos licenciamentos de obras emitidos pela Prefeitura**

Para esta etapa da pesquisa, foram analisadas as licenças de obra emitidas pela Prefeitura para esta área da cidade a partir de 2005. O objetivo da análise foi avaliar se e em que medida todas estas ações, tanto no nível do planejamento quanto no nível do urbano, estão revertendo em investimentos privados. O arco temporal escolhido tem duas justificativas. Em primeiro lugar, permite verificar se há alguma inflexão no número e tipo de licenças solicitadas a partir dos novos marcos legais trazidos pelo Plano Diretor e pelos outros dispositivos de zoneamento, criados de 2011 para cá, em comparação com anos anteriores. Além disso, reflete o conjunto de informações disponibilizadas pela Secretaria Municipal de Urbanismo. Além das tabelas e gráficos, foram analisados os diversos

relatórios emitidos pela Secretaria, com a síntese e interpretação dos dados de cada período.

É necessário ressaltar que a metodologia e sistematização de dados oferecida pela SMU varia de ano para ano, e alguns dos itens analisados em determinados anos não o são nos anos seguintes, o que prejudica a uniformidade na apresentação dos resultados. Ainda assim, o painel obtido é bastante significativo, especialmente quando transcrito em mapa, como veremos a seguir.

O primeiro relatório produzido pela SMU e disponibilizado em sua página compreende o período de 2000 a 2004 e, significativamente, aborda somente o cenário do mercado de construção na Zona Sul. O relatório reconhece a primazia da região em termos de concentração de investimentos públicos acumulados ao longo de várias décadas e da oferta de bens e serviços públicos e privados, creditando a isto (além da proximidade com a orla marítima) o fato de ser esta a região mais valorizada do município. Apesar da extraordinária valorização, nos primeiros anos deste século a Zona Sul já havia perdido o posto preferencial dos investimentos imobiliários para a Barra da Tijuca, principal vetor da expansão urbana no Rio. Ainda segundo o relatório, outros fatores ajudam a explicar que a área de construção licenciada para novas edificações na Zona Sul tenha caído gradativamente no período: a escassez de terrenos disponíveis, em virtude de ser área muito consolidada e a decretação de APACs (Áreas de Proteção ao Ambiente Cultural) em diversos bairros que, ao impedir a demolição de imóveis considerados como de relevante valor cultural, inibe a possibilidade de renovação urbana.

#### **4.4.1 – 2005 a 2007: A mudança na curva de investimentos imobiliários na AP3**

Em 2005 registrou-se um aumento considerável na área total licenciada para novas edificações, especialmente nas zonas Sul e Oeste. Os investimentos públicos e privados relacionados aos Jogos Pan-Americanos foram determinantes para este fenômeno, bem como o incremento nos financiamentos da Caixa Econômica Federal para moradia popular através do Programa de Arrendamento Residencial (PAR) e o cenário macroeconômico nacional favorável.

Entretanto, a AP3 registrou declínio da atratividade para novos investimentos imobiliários, em relação aos anos anteriores, constituindo o pior desempenho da atividade imobiliária na região desde 1998, como se pode ver na tabela abaixo:

**Tabela 6: Área total licenciada em metros quadrados**

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	Var 04-05
<b>4o DLF – Ramos</b>	28.238,17	31.747,89	57.182,68	37.241,71	29.071,84	74.795,27	60.137,61	52.339,95	-13%
<b>AP3</b>	367.223,99	519.866,43	396.434,18	328.915,85	298.060,18	287.808,46	296.401,93	217.109,23	-26,75%
<b>TOTAL do município</b>	1.994.295,13	2.433.213,95	3.023.900,28	2.229.697,43	2.419.275,80	2.311.848,71	2.284.540,86	3.007.055,59	31,6%

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/informacoes-urbanisticas>

Ao analisar o licenciamento da AP3, o relatório destaca a profusão de pequenos empreendimentos residenciais destinados aos segmentos de renda média baixa podendo indicar uma maior diversificação do mercado imobiliário. Como aponta Vasconcelos (2011), na análise feita no capítulo 1, o pequeno especulador/empreendedor é um importante ator social urbano, e sua atuação não deixa de ter impacto sobre as dinâmicas da cidade. No total, estes empreendimentos representaram nada menos do que 45% do total de unidades residenciais aprovadas nesta macrorregião em 2005. Considerando as áreas licenciadas por uso nos bairros estudados, temos que as edificações para uso residencial representam mais do que o dobro da área licenciada das edificações para uso comercial.

**Tabela 7: Alvarás de construção, por área das edificações (m<sup>2</sup>) – 2005**

GLF/DLF	Residencial	Comercial	Misto	Industrial	Serviço (1)	TOTAL
<b>4o DLF- Ramos</b>	<b>24.940,90</b>	<b>11.166,20</b>			<b>16.232,85</b>	<b>52.339,95</b>
<b>TOTAL do município</b>	<b>1.961.858,33</b>	<b>461.711,86</b>	<b>278.119,37</b>	<b>104.205,49</b>	<b>201.160,54</b>	<b>3.007.055,59</b>

Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro. <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/informacoes-urbanisticas>

Nota: (1) Inclui edificações destinadas ao uso escolar, institucional, religioso, hospitalar e hoteleiro.

Dos 95 bairros analisados no relatório de 2005, o que apresentou maior área licenciada foi a Barra da Tijuca (844.069,38 m<sup>2</sup>), mais que o dobro do segundo colocado que foi Jacarepaguá (409.342,32 m<sup>2</sup>), também na AP4. Os bairros que são objeto deste estudo aparecem entre as últimas colocações, denotando a estagnação em termos de investimentos imobiliários naquele momento.

36o. lugar: Olaria	8.457,37 m <sup>2</sup>
45o. lugar: Penha	3.855,14 m <sup>2</sup>
79o. lugar: Bonsucesso	436,60 m <sup>2</sup>
82o. lugar: Ramos	365,00 m <sup>2</sup>
Total do município	3.007.055,59 m <sup>2</sup>

A partir de 2006, há duas mudanças na metodologia de sistematização e apresentação dos dados por parte da Prefeitura. Em primeiro lugar, as informações deixam de ser agrupadas por GLFs (Gerências de Licenciamento e Fiscalização) e passam a se organizar por Áreas de Planejamento, Regiões Administrativas e Bairros, exatamente como os dados estatísticos de demografia e indicadores sócio-econômicos dos anuários, facilitando o cruzamento de informações. Além disso, a prefeitura deixa de colocar os endereços individuais das licenças concedidas, e passa a dividir sua análise em licenças concedidas e habite-se concedidos, através das tabelas, mapas e relatórios.

Esta divisão é efetiva em termos da análise das transformações na cidade quando se pensa que as licenças concedidas indicam uma tendência potencial de desenvolvimento urbano para a cidade em um determinado momento. Já a concessão de habite-se serve como indicador do que é realidade, do que efetivamente se concretizou. Em estudos com empreendimentos acima de 1000 m<sup>2</sup>, a prefeitura verificou que o tempo médio entre a entrada do projeto (processo) e a emissão da primeira licença é de cerca de 1 ano. Uma vez obtida a licença, o tempo médio até a concessão do habite-se é de aproximadamente 3 anos.

A área licenciada em 2006 se deu em um patamar semelhante ao observado no ano de 2005, quase 4 milhões de m<sup>2</sup>, com aumento de apenas 2% em relação ao ano anterior. A novidade é o destaque obtido pelas Áreas de Planejamento 1 e 3 (correspondentes às Zonas Central e Norte), com crescimento da área total licenciada de 48% e 42%, respectivamente, em relação a 2005. No caso da AP1, observou-se a ocorrência de empreendimentos comerciais de porte, além de edificações residenciais em São Cristóvão, reflexo de mudanças na legislação que passaram a estimular o crescimento do bairro.

A XIII RA (Méier) representou 54% do total de m<sup>2</sup> licenciados na AP-3, a maior parte na região próxima ao Norte Shopping, Engenho de Dentro, Cachambi e Méier, dentro do perímetro ou nas proximidades da AEIU do Engenho (Lei 4125/2005). Esta legislação tinha como objetivos a “implantação do estádio municipal, fortalecimento e desenvolvimento do

comércio e serviços da região e requalificação dos espaços estagnados”. Para isso, sobe o número de pavimentos permitidos para 18 em diversos locais, amplia o espectro de usos permitidos na região e adensa a ocupação do solo, subindo o IAT (Índice de Aproveitamento do Terreno) para 3 ou 3,5. A rapidez com que o mercado imobiliário responde à mudança na lei indica como instrumentos normativos de indução ao investimento podem ser efetivos.

Naquele momento, a expectativa era de expansão continuada no total de áreas licenciadas na cidade, a contar com as intenções de novos empreendimentos declaradas pelos agentes imobiliários e manifestadas através de buscas de dados e Certidões de Informação, bem como com a manutenção da conjuntura macroeconômica e regulatória, a continuidade dos avanços registrados no aumento da renda das famílias e a melhoria das condições de crédito/financiamento. A aposta dos analistas, conforme aparece nos relatórios da SMU, era de mudanças significativas no mercado imobiliário tanto no segmento privado como no segmento mais dependente de recursos públicos federais. A queda da taxa de juros e a realidade expressa por indicadores com forte implicação social, como o aumento real do salário mínimo e do rendimento médio das famílias, justificava essa expectativa.

O ano de 2007 começa com crescimento no número total de unidades licenciadas e na área total resultante, com destaque para a AP4 (Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Jacarepaguá). Em segundo lugar, confirmando a tendência de crescimento que já vinha sendo observada desde o ano anterior, aparece a AP3, com os bairros ao longo das linhas férreas da Central, Leopoldina e Linha 2 do Metrô. Quando comparados o número de licenças concedidas e a área total licenciada, entretanto, observamos que o número é bem maior na AP3, enquanto há mais área licenciada na AP4, o que significa a incidência de empreendimentos mais pulverizados e de menor tamanho na Zona Norte.

Estava em discussão, naquele momento, a revisão do Plano Diretor da Cidade, com a proposta de elaboração de novas diretrizes nas políticas urbanas e setoriais. Duas situações concorriam para a percepção de que a Zona Norte merecia uma atenção mais aprofundada e propostas mais assertivas e cuidadosas no que diz respeito ao desenvolvimento urbano. Por um lado, os agentes do mercado imobiliário anunciavam uma ampliação das oportunidades de acesso aos bens imóveis para as camadas mais populares a partir da redução de preços das unidades:

Essa situação é consistente com um quadro caracterizado como de boom imobiliário, indicando a existência de liquidez crescente no mercado imobiliário, seja por conta do aperfeiçoamento do marco regulatório, das medidas do governo federal visando à aceleração do crescimento, seja pela captação de recursos por parte das empresas imobiliárias decorrentes da abertura de capital em bolsa de valores e outros fatores/indicadores macroeconômicos positivos (PCRJ, 2008)

Por outro lado, não havia garantias de manutenção do cenário a longo prazo. Além disso, a canalização dos investimentos públicos e privados para a efetivação na melhoria das condições de vida da população a partir da diversificação dos investimentos da indústria da construção civil, parecia depender também de condições objetivas favoráveis no âmbito local. Neste sentido, reconhecia-se que os bairros da AP3 enfrentavam (como continuam enfrentando) uma situação de precariedade ambiental e urbana, com a presença de assentamentos de baixa renda de grandes dimensões em condições socioeconômicas precárias e situações de conflito e segurança pública.

Segundo a SMU, as propostas de revisão do Plano Diretor objetivavam intervir nesta situação fortalecendo o plano local e potencializando as condições que se verificavam no ambiente macroeconômico. Em suma, isto significava a ampliação dos usos permitidos, a liberação de gabaritos e o adensamento através do aumento nos Índices de Aproveitamento de Terreno – IAT, além da implantação de subzonas de moradia popular e uma política específica voltada para a regularização urbanística e fundiária, como possibilidades de fomentar os investimentos imobiliários para essa região da cidade,

Ao longo do ano de 2007, alguns empreendimentos chamam a atenção em outras áreas da cidade, como a licença para ampliação do aeroporto Santos Dumont, com mais de 45 mil m<sup>2</sup> e um empreendimento residencial em São Cristóvão, com 14 mil m<sup>2</sup> e 120 unidades em 10 pavimentos. Ainda assim, o maior número de licenças concedidas é na AP3, ainda no padrão fragmentado e de empreendimentos de pequena área. Há queda de 19% no total da área licenciada mas um crescimento de 58% no número total de unidades produzidas., com destaque para um grupamento residencial multifamiliar em Del Castilho, próximo ao Norte Shopping, com 30 mil m<sup>2</sup> de área e 177 unidades. Outros empreendimentos de porte estão situados em Água Santa (1,5 mil m<sup>2</sup> e 16 unidades), Brás de Pina (1,3 mil m<sup>2</sup> e 11 unidades), Jardim Guanabara (2,1 mil m<sup>2</sup> e 10 unidades) e Vila da Penha (3,3 mil m<sup>2</sup> e 18 unidades), além de empreendimentos comerciais e de serviços em Bonsucesso, Parque Colúmbia, Encantado e Pilares, que juntos somam mais de 10 mil m<sup>2</sup>.

Ao longo dos três anos analisados nestes parágrafos (2005-2007) percebe-se uma inflexão na produção imobiliária com crescimento na cidade do Rio de Janeiro, em metros quadrados e número de unidades, principalmente de uso residencial, mas também na distribuição territorial desta produção, que alcançou áreas que, historicamente, vinham passando por um processo de esvaziamento e decadência. A Zona Norte, de maneira geral, passa a ocupar um papel de centro de comércio e entretenimento. Mas isso ainda não alcança os bairros estudados nesta pesquisa, localizados entre a encosta do Complexo do Alemão e a Avenida Brasil, e cortados longitudinalmente pela Estrada de Ferro Leopoldina.



**Tabela 8: Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2005 e 2007**

	2005		2006		2007	
	no. licenças	área licenciada (m <sup>2</sup> )	no. licenças	área licenciada (m <sup>2</sup> )	no. licenças	área licenciada (m <sup>2</sup> )
AP1	125	228,198	120	295,186	109	214,574
AP2	451	558,226	555	250,589	438	419,726
<b>AP3</b>	<b>1,379</b>	<b>532,370</b>	<b>1,352</b>	<b>756,282</b>	<b>1,161</b>	<b>448,260</b>
AP4	1,071	2,129,962	1,145	2,317,336	792	1,946,085
AP5	654	402,063	703	323,593	692	482,490
<b>X RA Ramos</b>	<b>77</b>	<b>24,725</b>	<b>100</b>	<b>19,580</b>	<b>94</b>	<b>26,626</b>
Bonsucesso	31	9,692	29	6,474	28	14,561
Ramos	19	3,087	34	5,215	33	6,386
Olaria	26	11,811	35	7,348	32	5,484
Manguinhos	1	135	2	543	1	196
<b>XI RA Penha</b>	<b>183</b>	<b>49,961</b>	<b>198</b>	<b>48,989</b>	<b>136</b>	<b>41,683</b>
Penha	39	8,688	51	6,593	36	5,831
<b>XXIX RA Alemão</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>688</b>	<b>2</b>	<b>416</b>
<b>Total do município</b>	<b>3,680</b>	<b>3,850,820</b>	<b>3,875</b>	<b>3,942,986</b>	<b>3,192</b>	<b>3,511,135</b>

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo

#### 4.4.2 – 2008 a 2011: O pico no otimismo

Após uma ligeira retração no número de unidades licenciadas na AP3 em 2007, em relação a 2006, volta a haver um expressivo crescimento em 2008, da ordem de 158%. A área total licenciada na AP3 também cresce 113%, seguida da AP5, com crescimento de 60%. Um dos motivos é o incremento na produção voltada para os segmentos de renda média e baixa, apoiados em programas tipo PAR da Caixa Econômica. Outro fator importante para esse resultado foi a produção de unidades não residenciais, em particular de comércio e serviços, o que reflete o aumento na capacidade de consumo de segmentos expressivos da população.

Os bons resultados e o otimismo continuam ao longo de 2009, puxados pela ampliação do programa Minha Casa Minha Vida e o lançamento do PAC para os grandes centros urbanos (PAC 2). Além disso, havia grandes expectativas de ganhos com a realização da Copa de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Esperava-se superar o patamar dos 6 milhões de m<sup>2</sup> de área total licenciada, patamar histórico atingido durante a vigência da política habitacional nos idos no Banco Nacional de Habitação<sup>52</sup>. Ainda que isso não tenha sido obtido em 2009, rompe-se pela primeira vez em mais de 20 anos a marca de 5 milhões de m<sup>2</sup>, mesmo patamar do início dos anos 1980, e os números não pararam de crescer, ano a ano, até 2013. Frisamos, mais uma vez, que esse ritmo de produção se deve em grande parte a programas de produção de moradias populares, voltados também para famílias com renda até 3 salários mínimos de forma subsidiada. É o caso do Minha Casa Minha Vida, regulado por dispositivos da Lei Municipal 97/2009<sup>53</sup>, com destaque para as licenças concedidas na área da AP5 (Zona Oeste). Contribuiu também para a dinamização da produção imobiliária o lançamento da segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento, voltado para investimentos em transportes e infra-estrutura nos grandes centros urbanos. Dentro deste quadro inscrevem-se algumas das grandes obras licenciadas nos Complexos de Manguinhos e Alemão e seus arredores.

Os anos de 2009 e 2010 são também os anos em que se pode perceber, com mais nitidez, as mudanças na participação de cada Área de Planejamento no total da área licenciada na cidade. Embora a AP4 (Barra, Recreio e Jacarepaguá) continue sendo o inquestionável foco da expansão urbana, a AP3 e a AP5 passam a representar uma fatia muito mais expressiva do mercado imobiliário municipal. Conforme vemos na tabela abaixo, em 2005 a AP4 contribuía com 65% das licenças expedidas na cidade. Em 2009 e 2010, esse percentual cai para 37% e 39% respectivamente. Por sua vez, a AP3 sobe de 7% em 2005 para 18% em 2009 e 20% em 2010, enquanto a AP5 registra 8% em 2005 e cresce para 30% em 2009 e 28% em 2010.

---

<sup>52</sup> A partir de 2009, a Prefeitura deixa de informar, em seus relatórios e tabelas, o número de unidades licenciadas, apresentando apenas a área total.

<sup>53</sup> Esta lei estabelece normas relativas a edificações e grupamentos de edificações aplicáveis a empreendimentos de interesse social vinculados à política habitacional municipal, estadual e federal e tem como alvo principal a implementação do programa do governo federal Minha Casa Minha Vida no município do Rio de Janeiro.

**Tabela 9: Participação percentual na área total licenciada na cidade, por Área de Planejamento, em 2005, 2009 e 2010.**

	2005	2009	2010
AP1	6%	10%	3%
AP2	13%	6%	10%
AP3	7%	18%	20%
AP4	65%	37%	39%
AP5	8%	30%	28%

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo  
<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=1634842>

Em 2011, a área total licenciada no município ainda cresce 8,2% em relação a 2010, com os melhores resultados vindos da AP4, seguida pela AP3. A recuperação econômica do Rio e a proximidade da realização dos megaeventos esportivos aquece a demanda por imóveis não residenciais no Rio. 60% das novas unidades licenciadas nesta categoria se localizam na Barra da Tijuca, mas em termos relativos, o maior crescimento no número de unidades não residenciais licenciadas foi na AP3, com um salto de 804%. Foram 181 licenças expedidas em 2010 e 1637 em 2011.

Os motivos elencados para este fenômeno, expressos nos relatórios da SMU, passam pela redução do número de empreendimentos licenciados pelo Programa Minha Casa Minha Vida (o que condiz com a queda na área total licenciada na AP5, alvo preferencial deste tipo de investimento) e pela valorização do solo urbano, com aumento vertiginoso no preço dos terrenos, que passam a ser menos atrativos para empreendimentos residenciais.

**Tabela 10: Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2008 e 2011**

	2008		2009		2010		2011	
	No. licenças	Área licenciada (m <sup>2</sup> )	No. licenças	Área licenciada (m <sup>2</sup> )	No. licenças	Área licenciada (m <sup>2</sup> )	No. licenças	Área licenciada (m <sup>2</sup> )
AP1	128	193,375	-	482,856	-	158,221	-	527,880
AP2	400	307,866	-	302,377	-	507,061	-	501,663
<b>AP3</b>	<b>1,168</b>	<b>956,931</b>	<b>-</b>	<b>909,057</b>	<b>-</b>	<b>984,276</b>	<b>-</b>	<b>979,690</b>
AP4	1,384	2,481,168	-	1,870,560	-	1,900,813	-	2,478,387
AP5	770	772,596	-	1,500,357	-	1,350,309	-	815,071
<b>X RA Ramos</b>	<b>102</b>	<b>47,906</b>	<b>-</b>	<b>49,736</b>	<b>-</b>	<b>17,110</b>	<b>-</b>	<b>11,990</b>
Bonsucesso	22	23,016	-	2,253	-	10,290	-	2,086

Ramos	34	18,161	-	4,041	-	1,045	-	6,123
Olaria	40	4,636	-	3,375	-	5,774	-	3,599
Manguinhos	6	2,094	-	40,067	-	0	-	182
<b>XI RA Penha</b>	<b>116</b>	<b>30,633</b>	<b>-</b>	<b>33,087</b>	<b>-</b>	<b>40,442</b>	<b>-</b>	<b>23,415</b>
Penha	45	15,723	-	15,754	-	18,460	-	7,785
<b>XXIX RA Alemão</b>	<b>6</b>	<b>31,302</b>	<b>-</b>	<b>11,967</b>	<b>-</b>	<b>76</b>	<b>-</b>	<b>93</b>
<b>Total do município</b>	<b>3,850</b>	<b>4,711,936</b>	<b>-</b>	<b>5,065,207</b>	<b>-</b>	<b>4,900,829</b>	<b>-</b>	<b>5,302,692</b>

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo

#### 4.4.3 – 2012 a 2014: Retração e cautela

Com o cenário nacional e internacional em crise recessiva, o ritmo da produção imobiliária desacelera, com exceção feita a projetos específicos relacionados a compromissos já firmados, como a realização dos eventos esportivos. O ritmo da atividade de licenciamento de construção, contudo, leva um pouco mais de tempo para acusar a nova dinâmica. De fato, ele parece apresentar uma certa defasagem com a conjuntura da construção civil, o que leva a crer que a atividade de licenciamento de construções pode ser resultado de projetos maturados/decididos em momentos anteriores.

Ainda assim, o ano de 2012 apresenta, em seu resultado final, um ligeiro decréscimo em relação a 2011 na área total licenciada no município, da ordem de 2%. A maior queda é registrada nas unidades não-residenciais (-32%). As unidades residenciais chegaram a crescer 3% em relação ao ano anterior, graças, principalmente, ao licenciamento da Vila Olímpica de Camorim – empreendimento referente à realização dos Jogos Olímpicos de 2016 – que contribuiu, inclusive, para a recuperação da participação da AP4 no total de licenciamentos. Apesar da queda na área não-residencial licenciada, este é o ano em que se destaca a participação da AP1, com licenciamentos significativos na região portuária.

Por outro lado, fatores locais mais específicos também influenciaram esse resultado. É o caso do maior rigor implementado por parte do Executivo Municipal na avaliação de empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida<sup>54</sup>.

De toda forma, a AP3 segue sendo atrativa ao investimento, respondendo por um terço das unidades licenciadas no município e 21% da área total licenciada, perdendo apenas para a AP4. A diferença é que na AP4, 73% das unidades licenciadas são residenciais, enquanto na AP3 o destaque são as unidades não residenciais.

<sup>54</sup> O PMCMV Fase 2 foi lançado em junho de 2011 e em agosto começou a funcionar, no âmbito do Executivo Municipal, a Comissão objeto do Decreto No 34.300 de 16/08/2011 composta por diversas secretarias e coordenada pela Secretaria Municipal de Urbanismo para Avaliação de Impacto Urbanístico dos Empreendimentos Minha casa Minha Vida para a Área de Planejamento 5.

Em 2013, a Câmara Brasileira da Indústria da Construção Civil (CBIC) alerta para o cenário negativo no setor, apresentando dados da Sondagem da Indústria da Construção que mostram uma estagnação na atividade ao longo de 2012 e tendência à retração a partir de 2013. Paradoxalmente, o crédito imobiliário bateu recorde de desembolsos no primeiro semestre de 2013, movimentando R\$ 49,6 bilhões em empréstimos com recursos da poupança, volume 34% superior ao do mesmo período de 2012 (Marques, 2013).

A tendência de desaquecimento se mantém em 2014, quando foram licenciados 26% a menos, em área, que em 2013 (4,5 milhões m<sup>2</sup> contra 5,9 milhões m<sup>2</sup> em 2013). Entretanto, a AP3 destoou deste quadro, apresentando crescimento de 30% no total da área licenciada e 42% no número de unidades. Acreditamos que este dado contribui para corroborar a tese de que a Zona Norte da cidade não só é uma região com enorme potencial de desenvolvimento (boa localização, entre o centro e as áreas de negócios que se deslocam para a Barra; infraestrutura instalada, em que pese a precariedade de serviços de transporte e saneamento, especialmente nas áreas mais carentes, e uma grande massa de moradores que conheceram recentemente ascensão nos padrões de consumo), mas está efetivamente passando por um processo de transformação de grande porte.

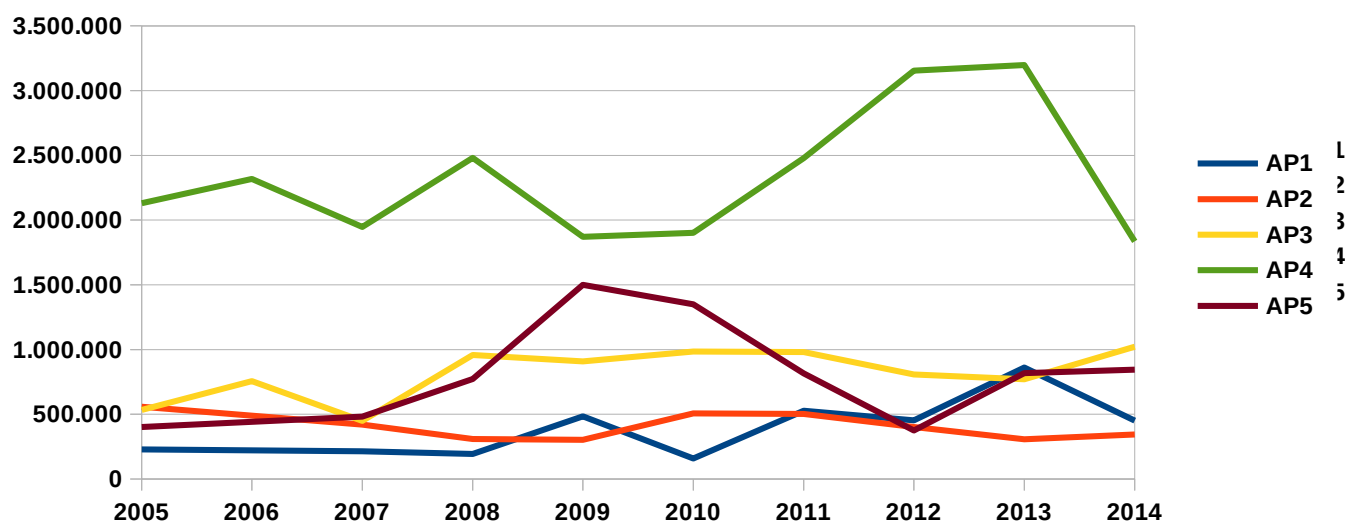
**Tabela 11: Licenças concedidas por Área de Planejamento, Região Administrativa e Bairros, entre 2012 e 2014**

	2012	2013	2014
	Área licenciada (m <sup>2</sup> )	Área licenciada (m <sup>2</sup> )	Área licenciada (m <sup>2</sup> )
AP1	453,914	860,664	450,821
AP2	402,652	307,025	344,657
<b>AP3</b>	<b>807,632</b>	<b>817,047</b>	<b>1,022,253</b>
AP4	3,153,976	3,196,875	1,834,629
AP5	373,844	769,464	843,995
<b>X RA Ramos</b>	<b>18,090</b>	<b>32,780</b>	<b>34,347</b>
Bonsucesso	3,495	11,696	11,577
Ramos	7,560	9,114	6,315
Olaria	6,894	10,924	16,455
Manguinhos	141	1,046	0
<b>XI RA Penha</b>	<b>24,080</b>	<b>91,672</b>	<b>79,736</b>
Penha	5,154	79,602	40,491
<b>XXIX RA Alemão</b>	<b>438</b>	<b>0</b>	<b>21,831</b>
<b>Total do município</b>	<b>5,192,019</b>	<b>5,951,075</b>	<b>4,497,357</b>

Fonte: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Secretaria Municipal de Urbanismo

Antes de fazer a análise mais atenta do comportamento específico dos bairros em estudo nesta pesquisa, apresentamos abaixo um gráfico com a síntese da evolução das licenças concedidas no município, por Área de Planejamento, no período aqui avaliado.

**Gráfico 1: Evolução dos licenciamentos por Área de Planejamento (2005-2014)**



É possível perceber no gráfico que o comportamento das Áreas de Planejamento é bastante irregular ao longo do tempo e mostra muito pontualmente os licenciamentos dos grandes empreendimentos capitaneados pelo próprio Estado ou nas parcerias do Estado com a iniciativa privada. Percebe-se, por exemplo, que a AP5 tem um pico de pedidos para a aprovação dos projetos do MCMV (entre 2008 e 2010), retornando aos patamares usuais em seguida.

É o caso também da AP1, que mostra no final do período avaliado a ascensão no número de pedidos referente aos licenciamentos da Zona Portuária e dos projetos do Porto Maravilha. A AP2 tem um comportamento mais estável, é uma área mais consolidada e, não tendo sido alvo de empreendimentos extraordinários, mantém mais ou menos um certo padrão de funcionamento. Os pedidos de licença diminuem um pouco em 2008-2009 em função das APACs, e sobem em 2010-2011, por conta do PEU de São Cristóvão, mas de maneira geral tem uma tendência de estabilização. A AP4 oscila bastante e apresenta uma curva bastante diferente das outras, não no sentido das tendências, mas no sentido de ter um volume significativamente maior de pedidos de licença. Há um incremento significativo a partir de 2010, em função dos jogos para a Copa do Mundo e das instalações para as Olimpíadas, mas é possível observar que, entre 2013 e 2014, começa a haver uma queda

nesta tendência, provavelmente sentindo o impacto da retração econômica que atinge o mercado imobiliário.

A AP3 tem um comportamento um pouco mais estável à semelhança da AP2. O que podemos perceber é que, de 2008 em diante, ela consegue estabilizar em patamares mais altos do que vinha até então, numa indicação do seu potencial para receber investimentos. A ligeira queda em 2012-2013 não impede que o gráfico termine em curva ascendente, apesar de todo o impacto da recessão econômica. Conclui-se que, em termos de investimentos imobiliários, a AP3 não se ressentiu tanto da crise. Há demanda e espaço para crescimento. Uma outra conclusão possível é de que o crescimento da AP-3 está menos sujeito ao sabor dos investimentos pontuais para os grandes jogos, sendo mais consistente com a mudança de perfil da região.

Esta mudança de perfil fica mais clara ao observarmos a tabela da prefeitura que mostra as alterações nos usos predominantes do solo entre 2009 e 2011.

**Tabela 12: Alterações no uso predominante do solo na AP3 entre 2009 e 2011**

Área de Planejamento 3	2009 (área em m <sup>2</sup> )	2011 (área em m <sup>2</sup> )	Diferença em m <sup>2</sup>	Dif %
	203.496.774	203.496.786		
Áreas não edificadas	4.310.532	4.554.497	243.965	5,66
Áreas residenciais	107.811.227	108.367.272	556.046	0,52
Comércio e serviços	6.185.594	7.890.421	1.704.827	27,56
Industriais	9.711.843	8.564.983	(1.146.860)	(11,81)
Educação e saúde	4.181.098	4.207.345	26.247	0,63
Favela	18.410.753	18.034.634	(376.119)	(2,04)
Institucionais e de infraestrutura	7.170.957	6.923.035	(247.922)	(3,46)
Transporte	9.288.942	9.337.000	48.058	0,52
Lazer	2.645.404	2.589.208	(56.196)	(2,12)
Exploração mineral	1.474.790	1.461.064	(13.726)	(0,93)
Áreas agrícolas	474.853	266.001	(208.852)	(43,98)
Cobertura arbórea e arbustiva	15.854.627	15.863.574	8.947	0,06
Cobertura gramíneo-lenhosa	13.932.126	13.327.661	(604.465)	(4,34)
Afloramentos rochosos	805.025	834.706	29.681	3,69
Corpos hídricos	934.956	974.062	39.106	4,18
Áreas sujeitas a inundação	304.046	301.322	(2.724)	(0,90)

Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo

Observa-se que a maior mudança ocorreu em relação às áreas industriais e áreas agrícolas, que diminuíram drasticamente. Há um decréscimo de 44% nas áreas agrícolas entre 2009-2001 na AP3 e um decréscimo de 12% nas áreas industriais, ao mesmo tempo em que se verifica um crescimento de 27% na área de comércio e serviços. Isso aponta para uma maior urbanização, e a maior oferta de serviços deve ser acompanhada, ao longo dos próximos anos, de um acréscimo no número de unidades residenciais. Outras quedas percebidas são na cobertura vegetal e nas áreas institucionais e de infraestrutura. Considerando que a tabela cobre um período anterior às principais intervenções apresentadas neste trabalho, acredito que a tendência é de reversão deste quadro. De toda forma, é possível sintetizar a tabela enfatizando a mudança de perfil da AP3, de uma área mais industrial e ainda com alguma atividade agrícola, para uma área com predominância de comércio e serviços.

Corroborar esta avaliação a análise dos pedidos de demolição, mais ou menos no mesmo período, porque eles indicam uma tendência à renovação da área. Na tabela abaixo, que mostra os pedidos de demolição entre 2008 e 2012, em todas as Áreas de Planejamento da cidade, pode-se constatar que as áreas demolidas na AP3 nos cinco anos analisados suplanta enormemente a das outras regiões da cidade.

**Tabela 13: Demolições por Área de Planejamento, entre 2008 e 2012**

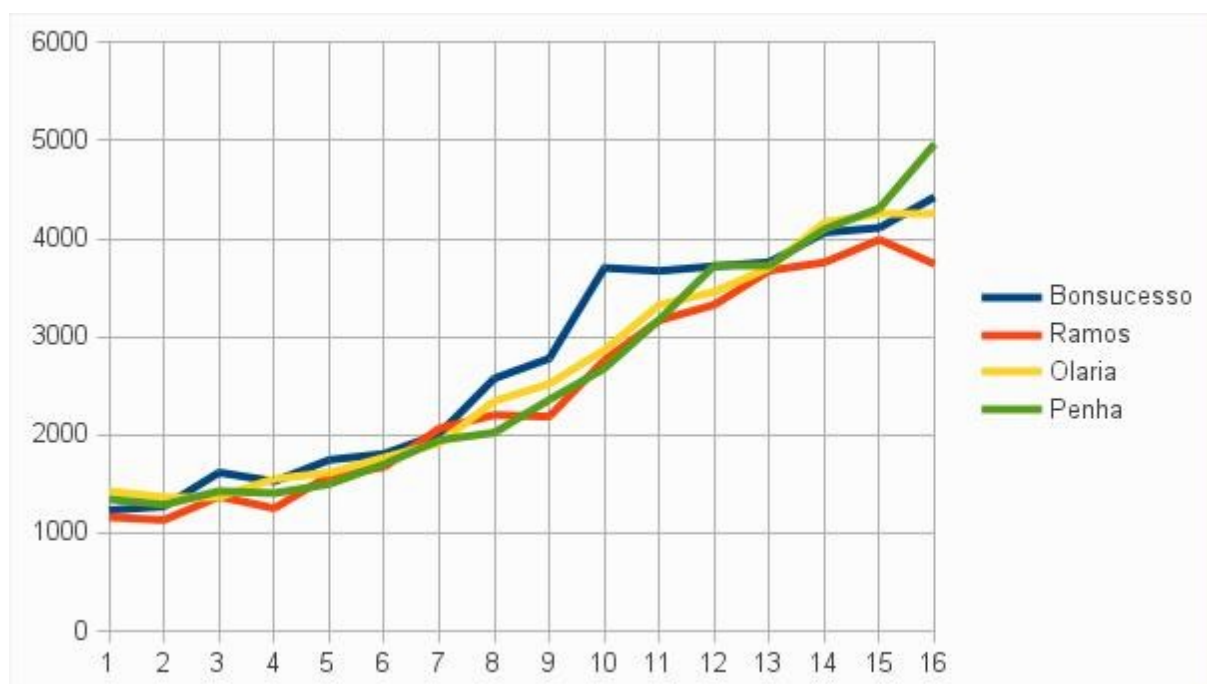
AP	No. de demolições						Área Total Demolida (em m <sup>2</sup> )				
	2008	2009	2010	2011	2012	Total	2008	2009	2010	2011	Total
AP1	12	6	7	11	62	<b>98</b>	70	234	1.593	10.734	<b>19.762</b>
AP2	89	50	85	101	62	<b>387</b>	9.480	7.892	16.711	17.431	<b>61.899</b>
AP3	90	93	125	154	84	<b>546</b>	25.812	69.087	163.749	99.670	<b>402.123</b>
AP4	165	121	131	151	113	<b>681</b>	55.014	26.022	18.177	30.290	<b>185.204</b>
AP5	36	59	51	55	37	<b>238</b>	38.210	11.714	6.810	13.374	<b>74.529</b>
<b>Total</b>	<b>392</b>	<b>329</b>	<b>399</b>	<b>472</b>	<b>358</b>	<b>1950</b>	<b>128.447</b>	<b>114.949</b>	<b>207.040</b>	<b>171.499</b>	<b>743.518</b>

Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo

A valorização da terra nos bairros que estamos estudando também é um indicativo potente de que os investimentos na região estão tornando-a mais atrativa e a dinâmica econômica acompanha aquela do restante do município. O gráfico abaixo mostra a variação do preço médio do metro quadrado para a venda de apartamentos nos bairros de Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha, no período entre 2008 e 2015.



**Gráfico 2: Variação do preço por metro quadrado nos bairros de estudo (2008-2015)**



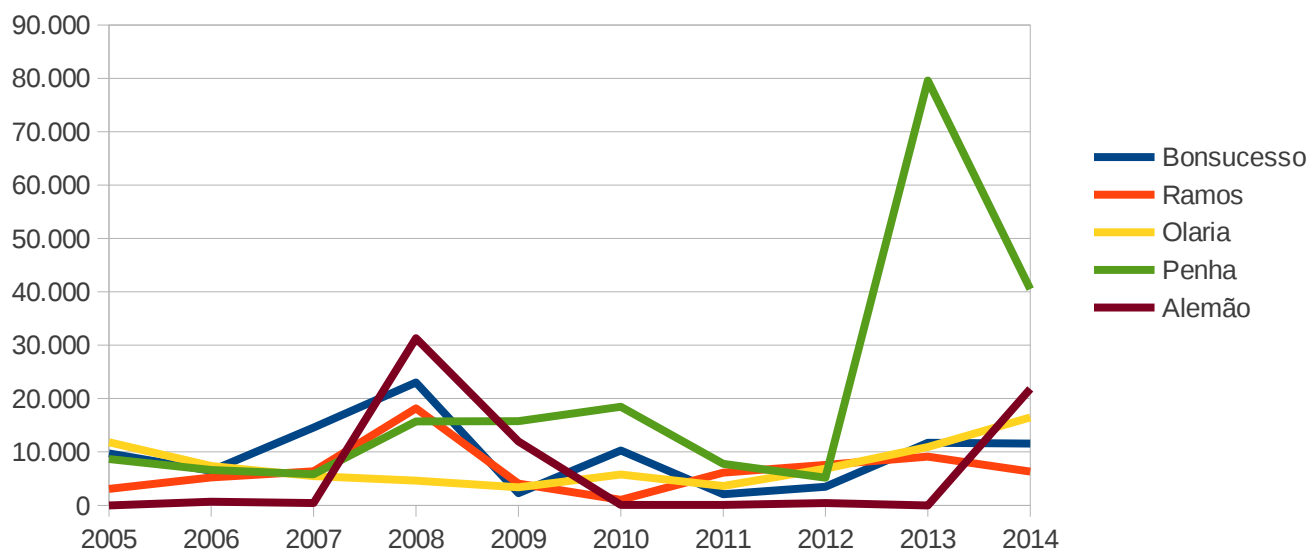
Fonte: <http://www.zap.com.br/imoveis/fipe-zap-b/>

Em Bonsucesso, o preço subiu de R\$ 1.231,00 para R\$ 4.425,00 no período, numa valorização de 259%. Em Ramos, a valorização foi de 223%, com os preços variando de R\$ 1.160,00 para R\$ 3.742,00. Olaria apresentou preços que começaram em R\$ 1.426,00 e chegaram a R\$ 4.266,00 em 2015, um aumento de 199%. Dentre os quatro bairros destacado, a Penha foi o que mais valorizou, alcançando 270% de diferença entre o preço verificado em 2008, que foi de R\$ 1.343,00, e o preço de 2015, que chegou a R\$ 4.967,00.

Esses valores em números absolutos ainda estão muito distantes daqueles que se observa nas áreas mais caras da cidade. Nos bairros da Zona Sul, por exemplo, o preço por metro quadrado frequentemente ultrapassa R\$ 10.000,00. Entretanto, em termos relativos, podemos afirmar que o preço dos imóveis nos bairros do subúrbio da Leopoldina acompanhou de perto a onda recente de valorização imobiliária na cidade, chegando a ultrapassar certas áreas de maior visibilidade. Apenas para efeito de comparação e ilustração, citamos o caso do Leblon, que valorizou 86% no mesmo período (R\$ 7.089,00 a R\$ 13.210,00); o Centro, que com todos os investimentos valorizou 293% (R\$ 2.177,00 a R\$ 8.558,00); a Barra da Tijuca, cujos preços subiram 164% (R\$ 3.752,00 a R\$ 9.896,00); e Madureira, também na AP3, mas localizada às margens da linha Central do Brasil, que valorizou 228% (R\$ 1.158,00 a R\$ 3.802,00).

Voltando aos pedidos de licença, olhamos agora aqueles específicos dos bairros estudados.

**Gráfico 3: Pedidos de licença de obra nos bairros estudados por área licenciada (2005-2014)**



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo

Observando as curvas referentes a Bonsucesso, Ramos, Olaria, Penha e o Complexo do Alemão, podemos perceber que o período de 2005 a 2007 é de estagnação e até retração. Em 2008, entretanto, praticamente todas as curvas – com exceção de Olaria – apresentam um pico bastante acentuado. Mais uma vez, lembramos que este é um momento de consolidação de ganhos financeiros e ganhos no padrão de consumo dessa população, o que se traduz num aumento no número de pedidos de licença para empreendimentos de comércio e serviços.

É também o ano em que começam a aparecer muitos pedidos de licenciamento para habitação de interesse social, em programas de financiamento pela Caixa Econômica, e isto também se reflete no gráfico.

Em 2010 volta a haver um crescimento, especialmente em Bonsucesso e na Penha, principais polos comerciais da região e, em 2013, surge um fenômeno específico na Penha, que diz respeito ao projeto do Nova Penha Condomínio, conjunto residencial erguido na área do antigo Curtume Carioca. Seu licenciamento e execução foram permitidos pela alteração nos parâmetros de construção dadas pelo PEU da Penha.

Numa análise bairro a bairro, podemos dizer que Bonsucesso apresenta maiores oscilações; Ramos – bairro predominantemente residencial – tem um aumento de pedidos em 2008 e depois retrai aos níveis anteriores, voltando a subir nos últimos anos; Olaria

mostra uma estabilidade maior, apresentando agora um viés de ascensão; a Penha apresenta o fenômeno do Curtume, mas embora os pedidos tenham decrescido em 2014 ainda estão num nível bem acima do que eram nos primeiros anos da década. Por fim, a curva referente ao Complexo do Alemão se comporta espelhando as iniciativas formais: as obras do PAC em 2008 e uma grande quantidade de projetos ligados ao MCMV sendo licenciados nas proximidades do Morro do Alemão em 2014.

A tendência de queda no número de pedidos de licença em Bonsucesso e Ramos nos últimos dois anos se deve, a nosso ver, não só à retração econômica no período, mas ao recrudescimento da violência, com o insucesso do projeto da UPP no Complexo do Alemão.

Uma última observação referente às licenças solicitadas diz respeito aos pedidos para construção de equipamentos culturais e de uso coletivo. Constatamos que, a despeito do aumento na quantidade de unidades residenciais e de empreendimentos comerciais, a AP3 continua sendo uma área precária em termos de oferta de bens e serviços culturais e institucionais.

Para confirmar esta afirmação, apresentamos na tabela abaixo os pedidos de licença solicitados por Área de Planejamento, entre 2010 e 2012, que a Prefeitura do Rio classifica como “Empreendimentos Especiais”, e que compreendem as licenças para uso cultural, esportivo, hoteleiro e institucional.

As licenças a que esta tabela se refere incluem construção de prédio novo, reforma e modificação com acréscimo ou decréscimo de área em prédio existente.

**Tabela 14: Pedidos de licença para empreendimentos especiais, por Área de Planejamento (2010-2012)**

Empreendimento		AP1		AP2		AP3		AP4		AP5	
Tipo	Ano	Num .	Área (m <sup>2</sup> )	Num .	Área (m <sup>2</sup> )	Num .	Área (m <sup>2</sup> )	Num .	Área (m <sup>2</sup> )	Nu m.	Área (m <sup>2</sup> )
Cultural	2010	11	20.379	4	7.966	1	2.389	1	807	1	0
	2011	1	1.504	0	0	0	0	2	144.142	0	0
	2012	14	19.127	5	312	0	0	3	5.220	1	0
Esportivo	2010	0	0	5	67.438	1	54.208	1	0	0	0
	2011	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	2012	4	25.077	4	1.349	2	15.441	3	469	0	0
Hoteleiro	2010	6	398	10	976	2	11.913	3	31.856	0	0

	2011	7	818	17	21.359	<b>1</b>	<b>8.438</b>	8	225.776	0	0
	2012	16	33.790	41	85.731	<b>1</b>	<b>60</b>	10	124.687	2	0
<b>Institucional</b>	2010	4	22.276	1	5.808	<b>1</b>	<b>0</b>	0	0	0	0
	2011	1	0	1	0	<b>0</b>	<b>0</b>	0	0	0	0
	2012	18	58.566	7	19.223	<b>2</b>	<b>792</b>	0	0	3	9.269
<b>TOTAL</b>											
<b>Cultural</b>		26	41.010	9	8.278	<b>1</b>	<b>2.389</b>	6	150.169	2	0
<b>Esportivo</b>		4	25.077	9	68.787	<b>3</b>	<b>69.649</b>	4	469	0	0
<b>Hoteleiro</b>		29	35.006	68	108.066	<b>4</b>	<b>20.411</b>	21	382.319	2	0
<b>Institucional</b>		23	80.842	9	25.031	<b>3</b>	<b>792</b>	0	0	3	9.269

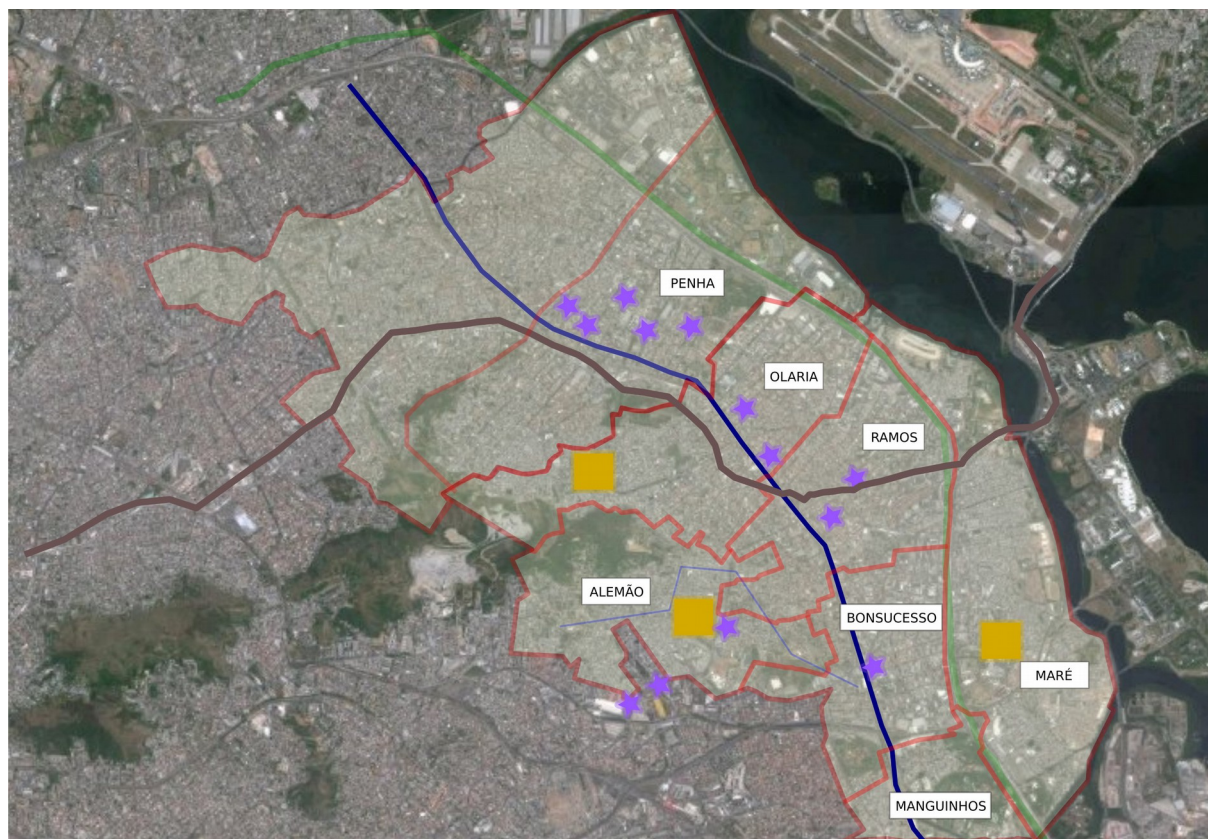
Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo (<http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4257827>)







O único pedido de licença para equipamento cultural na AP3 neste período foi a reforma das quatro salas de cinema no Shopping Ilha Plaza, na Ilha do Governador. Os equipamentos esportivos foram a construção da Vila Olímpica erguida para os Jogos Militares, em Marechal Hermes (que teve pedido de alteração do projeto no ano seguinte, para acréscimo de área) e o Ginásio Experimental Olímpico de Jequiá, também na Ilha do Governador. Quanto a empreendimentos hoteleiros, a AP3 compareceu com uma licença de modificação com acréscimo de área no Shopping Nova América, em Del Castilho, que agregou um hotel a suas instalações, e com um pedido de licença para construção de um hotel no aeroporto internacional do Galeão (Ilha do Governador). Os únicos empreendimentos institucionais registrados na AP3 foram a construção de um centro de controle de aproximação de voo no aeroporto internacional e a estação intermodal do teleférico, em Bonsucesso. Como já demonstramos, todos empreendimentos ligados aos grandes eventos esportivos (que demandam investimentos na infraestrutura aeroportuária) ou às intervenções de grande porte já apresentadas neste capítulo.

Em conjunto com a priorização das intervenções em mobilidade com conexões de longa distância e habitação de interesse social, este quadro indica que o bem-estar dos moradores desta área da cidade continua sendo preterido em favor de investimentos que supram ao subúrbio condições para continuar sendo suporte para as áreas centrais e a AP4. Por bem-estar aqui compreendem-se os critérios que aferem qualidade de vida segundo, por exemplo, o IDS (Índice de Desenvolvimento Social), já referido no Capítulo 3. Entre eles está o conforto oferecido à população, na forma de áreas verdes, equipamentos e serviços de lazer, cultura e esporte.

Fechamos este capítulo com um mapa-síntese, que localiza as principais ações do Estado apontadas, os empreendimentos privados e os pedidos de licença levantados na pesquisa.

**Figura 41: Mapa síntese com a marcação das principais intervenções e os pedidos de licenciamento**



- |   |  |   |
|---|--|---|
|  Principais licenças de construção |  Estrada de Ferro                               |  BRT-Transcarioca              |
|  UPPs                              |  Teleférico do BRT-Transbrasil / Avenida Brasil |  Limites dos bairros estudados |

Fonte: desenho sobre imagem do Google Maps

Olhando para o mapa, percebemos com clareza que a maior parte dos pedidos de licença para construção de empreendimentos privados se situa nas imediações das grandes intervenções públicas, notadamente entre os eixos formados pela linha férrea, o BRT-Transcarioca e a Avenida Brasil, que neste trecho coincide com o trajeto do BRT-Transbrasil, em construção.

Algumas conclusões podem ser tiradas dos dados apresentados. Temos uma área com boa oferta de infraestrutura, que vem concentrando investimentos sobretudo voltados para as camadas médias e baixas da população. O conjunto de medidas tomadas pelo Estado, tanto as do nível do planejamento quanto as do nível do urbano tem oferecido, através das grandes obras públicas e dos novos parâmetros edilícios, oportunidades de lucro ao capital privado, haja vista a lista de empresas envolvidas tanto na construção do BRT quanto nas obras do PAC e de diversos conjuntos habitacionais no âmbito do Minha Casa Minha Vida.

Esta aliança Estado-Capital se dá nos moldes de uma gestão empreendedorista, que visa a garantir a boa imagem da cidade diante da grande vitrine mercadológica que é a realização dos eventos esportivos como a Copa e as Olimpíadas.

Se é em parte verdade que o grande capital imobiliário ainda não está lucrando com a construção em larga escala de condomínios e prédios comerciais de alto padrão, é inegável que há uma dinâmica imobiliária em curso que tende a transformar a paisagem destes bairros no médio prazo. Conjuntos como o erguido na área do Curtume Carioca, além de outros prédios voltados para uma classe de poder aquisitivo maior que aquela que costumava habitar essa região da cidade já podem ser vistos, assim como edifícios que abrigam lojas comerciais de grandes redes de varejo e outros tantos negócios que refletem a mudança no perfil econômico local.

Resta saber que impactos essas medidas trarão num prazo mais longo, em termos de produção de um espaço urbano com mais qualidade para as pessoas que ali residem, neste momento da construção de um novo subúrbio carioca.



## CONCLUSÃO

Chegamos até aqui assumindo que a sociedade capitalista é fragmentada, plural e múltipla e nela as fronteiras existem para serem seguidamente ultrapassadas. O mercado nos apresenta escolhas de consumo como se elas fossem exercícios de autonomia e limites como se fossem oportunidades. Santos (2001) afirma que o novo paradigma pós-moderno se vê diante de alguns desafios, para os quais ainda não nos atrevemos a postular soluções. Se a crença no progresso nos levava a acreditar sempre num futuro melhor, hoje as expectativas quanto ao futuro são sombrias. Precisamos enfrentar a ilusão do consenso, a resignação e a hegemonia. As classes dominantes transformam suas ideias em ideias dominantes, que as outras classes reproduzem sem perceberem que estão cerceando sua própria autonomia de pensamento e ação. Ao não se acreditar mais em alternativas a este estado de coisas, produz-se um estado de alienação social, em que a hegemonia das classes dominantes não mais se assenta no consenso, mas na resignação.

Neste trabalho, procurei trilhar um percurso reflexivo que contribuísse para o entendimento das transformações operadas hoje nos bairros de subúrbio do Rio de Janeiro, com atenção especial para os bairros dispostos ao longo da Estrada de Ferro Leopoldina.

Iniciei explorando alguns conceitos fundamentais, a começar pelo de pós-modernidade, discutido mas de forma alguma esgotado, por importantes autores como Beck, Giddens, Bauman, Jameson, Boaventura Santos, Habermas e Harvey. A seguir, estudei de que formas a pós-modernidade influencia e informa o projeto urbano, tomado numa acepção ampla de concepção e escolha política de uma dada maneira de construir e viver (n)a cidade e das formas de alcançar este objetivo. Interessava-me mostrar, neste momento, que o advento da pós-modernidade impacta todos os campos e dimensões da nossa forma de viver e pensar o mundo, com inevitáveis consequências para a vida cotidiana.

Em sua obra sobre o cotidiano e os “praticantes ordinários da cidade”, Michel de Certeau mostra como as pessoas comuns escapam do que lhes foi supostamente designado, inventando novas estratégias e artifícios e operando novas espacialidades. A escala da vida cotidiana é estudada também por Gottdiener e Lefebvre, cuja metodologia de análise orientou a parte final deste trabalho.

Procuramos salientar aqui que as ações sobre o espaço urbano provocam adesões e resistências. Holston mostra como as resistências são espaços de insurgência, que



desestabilizam o *status quo* ao alterar as práticas de cidadania e permitir a novos grupos reivindicar direitos sobre a cidade e subverter as agendas do Estado. Também Vainer destaca a importância da resistência e dos conflitos para a vitalidade da cidade. Para este autor, o conflito é entendido como possibilidade de discussão, criação do novo pelo confronto das diferenças.

A vida urbana, em toda sua complexidade, acontece nos territórios da cidade. Mas para além de uma lógica espacial superada, que considerava os territórios como fixos, estáveis, contínuos e contíguos, trabalhei com o conceito de multiterritorialização de Haesbert, que considera também a dimensão simbólica, cultural e de apropriação dos territórios pelos grupos sociais que os atravessam e vivenciam.

Ainda no primeiro capítulo, não só foi apresentado o conceito de produção de espaço urbano e identificados seus principais agentes, como foi abordada a crescente aplicação do planejamento estratégico nas cidades brasileiras e no Rio de Janeiro em particular, justificada pela escolha da cidade como sede de grandes eventos esportivos internacionais.

Vimos como Harvey descreve a transição do gerenciamento para o empresariamento na gestão urbana, adotado como estratégia para a rápida transformação da cidade e sua oferta na competitiva vitrine internacional. Gerir a cidade como empresa, na lógica da acumulação flexível de capital e sua reprodução sob a forma de lucros crescentes significa apoiar atividades que contribuem para a valorização imobiliária, atração de investimentos, aumento da base tributária e que geram repercussão positiva na mídia, em detrimento de atividades que busquem solucionar problemas estruturais calcados na desigualdade social.

Há estreitas relações entre violência, abandono e degradação formal em determinadas áreas da cidade, especialmente nas favelas e áreas mais pobres da cidade. A estas relações somam-se interesses imobiliários, travestidos de alegações de desenvolvimento. Para alguns agentes, atores poderosos na produção do espaço urbano, é provavelmente conveniente a degradação que pode baratear terras, que serão convertidas em alvo de investimentos e – uma vez despojadas de sua população original, revalorizadas e transformadas em lucrativo estoque de terrenos, prontos a serem transformados em condomínios, shoppings, empreendimentos institucionais e comerciais.

O papel desempenhado pelo subúrbio na dinâmica da cidade é abordado no capítulo 2. Ao falar da dimensão simbólica, introduzi a discussão sobre a representação do subúrbio e das favelas que os rodeiam no imaginário urbano, apresentando algumas das diversas narrativas que se construíram historicamente sobre estas áreas da cidade e seus moradores. Reuni o subúrbio e suas favelas sob a denominação de espaços populares. Defendi a ideia de que há, hoje, uma disputa narrativa pela construção de um novo

subúrbio, visando seduzir novos públicos, como turistas, investidores e a classe que ascendeu economicamente nos últimos dez a quinze anos.

Ao tratar os bairros formais do subúrbio e as favelas do entorno como espaços populares, tive a intenção de destacar especialmente dois aspectos. O primeiro deles é a relativa identificação formal e social entre estes espaços, tratados por diversos autores como espaços populares. As imagens e representações destes espaços estão crivadas de estigmas e estereótipos sobre pobreza e desordem e seus moradores se reconhecem como partilhando de uma condição social similar, se comparados à condição social dos moradores de bairros de elite. O segundo aspecto diz respeito às intervenções que incidem hoje sobre estes espaços. Como tentei demonstrar, as ações associadas do Estado e do capital privado operam quase indistintamente sobre esses espaços, na busca de ordem, higienização, valorização turística e midiática, adequação e inserção desses espaços na lógica e no funcionamento mais amplo da metrópole empresarial.

A principal hipótese com que se trabalhou ao longo da pesquisa foi de que o subúrbio da Leopoldina atravessa um momento importante de inflexão na sua conformação social, econômica e morfológica. Afirmo também que o Estado busca se aliar à iniciativa privada na consecução de empreendimentos de grande porte, com base em uma estratégia de gestão baseada nos princípios do planejamento estratégico e do empreendedorismo, conforme conceituado por David Harvey. Isso foi demonstrado de várias formas. À luz dos dados levantados, essa hipótese precisa ser matizada, o que será feito mais adiante.

No capítulo 3, foram apresentadas as principais características da área estudada e seus moradores, sempre buscando situá-la no contexto mais amplo da AP3 e da cidade como um todo. Isso permitiu ter uma visão não só contemporânea dos problemas e potenciais da área, mas histórica, de sua formação e dos momentos anteriores de transformação. De acordo com as etapas apresentadas, o subúrbio do Rio atravessou um período de acentuada urbanização com a chegada das estradas de ferro; mais tarde, conheceu um momento de industrialização induzido fortemente pela legislação de zoneamento da cidade. O último quarto do século XX foi marcado pelo movimento oposto, de desindustrialização e esvaziamento, com declínio da atividade econômica, proliferação de favelas e degradação do espaço construído.

As transformações atuais consistem num novo modelo de atuação, tanto do Estado quanto da iniciativa privada. Os exemplos apresentados no capítulo 4 – os diversos instrumentos normativos que pretendem moldar a região na direção de um maior adensamento, as grandes obras públicas no campo do transporte como o teleférico e os BRTs, os conjuntos habitacionais do MCMV e a política de segurança pública representada pelas UPPs – são ilustrativos do modo de gestão empresarial que discutimos no capítulo 1.

Uma gestão que visa à produção de consensos, à manipulação da paisagem como ativo de mercado (vide a apresentação do teleférico como cartão-postal da cidade) e à valorização das pessoas segundo seu potencial de consumo e produção.

Algumas outras reflexões sobre as transformações pelas quais passa o subúrbio se seguem. A despeito da instalação recente de algumas empresas de tecnologia na Ilha do Fundão, confirmando a Cidade Universitária como um polo científico-tecnológico importante, a maior parte dos equipamentos culturais, de lazer e esportivos – com destaque para os equipamentos olímpicos – que contam com apoio ou iniciativa da Prefeitura estão concentrados na Zona Oeste e Barra da Tijuca, muito mais distantes dos dois principais aeroportos da cidade e da área central. Isso se dá com imensos custos de infraestrutura, especialmente quanto à mobilidade. Para remediar essa situação, a Prefeitura investe nos corredores de ônibus expressos, criticados entre outros motivos, por continuar privilegiando o transporte rodoviário e a matriz energética de combustível fóssil, reconhecidamente não sustentáveis. Além disso, esta estratégia deixa de aproveitar enormes vazios industriais e áreas disponíveis na AP3, notadamente na região da Grande Leopoldina. Além da maior proximidade, o leito da ferrovia, modernizado ou transformado, poderia ser utilizado para a implantação de tecnologia moderna de transporte, articulado ao metrô, sem desapropriações de vulto, e atenderia – não só durante os jogos – um contingente populacional muito maior, principalmente considerando que a Leopoldina é o principal eixo de ligação do município do Rio com os da Baixada Fluminense que integram a Região Metropolitana.

Quanto ao BRT, que cruza os bairros estudados aqui, sabemos que valoriza as terras ao longo de seu percurso, atraindo investimentos na forma de construção de novos e modernos prédios, centros comerciais e condomínios. Na verdade, porém, trata-se da oferta de um meio de transporte que pretende levar mais eficientemente a mão de obra aos seus locais de trabalho e valorizar os terrenos próximos, e que visa, fundamentalmente, a atender aos interesses dos grandes centros de negócios, e não à população local, que tem seus bairros rasgados por mais uma estrutura viária.

Como explica Alves,

Investimentos viários garantem a mobilidade de capitais (inclusive na forma de mercadoria em seu sentido lato). Essa ação estatal se articula às da iniciativa privada para a criação de espaços produtivos (escritórios, centros de prestação de serviços, centros comerciais). Por um lado, temos a integração dessas áreas da metrópole à rede de cidades globais. Por outro, temos a desintegração e transformação de espaços da vida cotidiana para atender às necessidades postas pelos espaços produtivos. Não se trata de uma dualidade, mas de um processo dialético, em que a metrópole, como espaço que difunde ideias, produções e modos de consumo, transforma a periferia metropolitana, utilizando-se de um discurso que articula

modernidade, velocidade, proteção ao meio ambiente e (o fetiche da) propriedade privada (Alves, 2011, p. 119).

O que vemos, portanto, é a adoção de um modelo que atende melhor aos interesses e lucros do mercado imobiliário e das grandes (ou mesmo pequenas) construtoras. Ao fim e ao cabo, as camadas mais pobres continuam sendo isso, força de trabalho. Os investimentos são apresentados como melhoria para a população, mas são na verdade confortos oferecidos ao capital: maiores ganhos na instalação das estruturas, maior rapidez no fluxo de bens (trabalhadores aí incluídos) entre os grandes centros de negócios da cidade e os aeroportos.

Enquanto isso, na disputa pela construção narrativa de um novo subúrbio, as facilidades de transporte e os novos serviços e oportunidades de consumo se juntam ao discurso que privilegia um imaginário repleto de sociabilidades cordiais e ritmo de vida mais tranquilo para vender os novos prédios e centros comerciais. Além destas facilidades, a proximidade do centro e das áreas de expansão urbana através dos grandes eixos viários prometem garantir a almejada ascensão social e o acesso a vantagens como segurança e estilo de vida semelhante ao cobiçado e idealizado, das classes mais altas.

A análise dos pedidos de licenciamento também fornece pistas interessantes para nossas considerações. Acreditamos que só a indicação normativa que altera os parâmetros para atrair (ou permitir) os investimentos não é suficiente, pois tem um efeito muito efêmero. Tome-se, por exemplo, o PEU de São Cristóvão (LC 73/2004). Assim que ele é aprovado, permitindo maior verticalização e adensamento, verificam-se dois ou três anos subsequentes com um aumento expressivo nos pedidos de licença para empreendimentos naquela área, e depois um declínio nessa tendência. O mesmo acontece no entorno do Engenho. Após a aprovação da AEIU do Engenho (LC 4125/2005), há um grande aumento nos pedidos de licença e depois um esvaziamento, como pode ser conferido nas tabelas e análises feitas no capítulo 4. Outro caso é o do PEU da Penha (LC 114/2011). O grande beneficiário é o terreno do antigo Curtume Carioca, que tem licença expedida pouco depois. Em seguida, voltam os pedidos para o patamar anterior. Fica a impressão de que essas leis são feitas e aprovadas para atender a uma demanda específica, e não como fruto de um estudo mais profundo das reais necessidades do bairro em termos de desenvolvimento a longo prazo.

A lei mais recente nesse sentido é a que estabelece a Área de Especial Interesse Urbanístico da Avenida Brasil (LC 116/2012), com impacto direto sobre os bairros estudados. Neste caso específico, não se observou ainda um efeito imediato nos pedidos de licença, como visto nos exemplos citados anteriormente.

As grandes intervenções que já produzem efeitos neste pedaço do espaço urbano carioca se baseiam, por enquanto, principalmente em provisão de habitação voltada para um público de classe média-baixa a média e de infraestrutura de transportes. A dinâmica econômica local se encarrega de fazer proliferar a oferta de uma maior variedade de comércio e serviços. Ou seja, a região passa, sim, por transformações significativas, que permitem identificar um momento de inflexão em sua trajetória e papel dentro da cidade. Mas a Região específica da Leopoldina tem um desempenho econômico de menor volume e impacto que aquela que vêm experimentando os bairros ao longo da estrada de ferro Central do Brasil, especialmente em torno do Méier e Madureira. Estes são os que “puxam” os índices da AP3 como um todo. Podemos elencar alguns motivos para isso: (1) a população residente nesses bairros já possuía um poder aquisitivo maior que a dos bairros da Leopoldina, mais empobrecidas. Então, a “ascensão” social provoca efeitos mais vistosos e efetivamente alça a população a um patamar com poder de consumo mais agressivo; (2) esta é uma área onde os vazios industriais já haviam sido, em grande parte, parcelados e modificados em seu uso, inclusive com grande investimento do Estado nessa operação; (3) os bairros ao longo da Central do Brasil formam o eixo de crescimento da cidade, em direção à Zona Oeste. Com o advento da Linha Amarela, sua ligação com a Barra e toda a Baixada de Jacarepaguá ficou ainda mais rápida e estreita, atraindo conseqüentemente mais investimentos. Por sua vez, o subúrbio da Leopoldina faz ligação com a Baixada Fluminense, ligando o Centro do Rio – ao longo de uma linha de maior pobreza, espremida entre grandes complexos de favelas (Manguinhos, Alemão e Penha, de um lado, e Maré, de outro), para chegar a municípios que até relativamente pouco tempo atrás, eram “dormitórios” do Rio de Janeiro.

Entretanto, ainda que numa escala menor, já se fazem notar os efeitos das intervenções do Estado, mobilizando pequenos empreendedores e construtores que, aos poucos, vão mudando a face dos bairros estudados. Revendo as categorias elencadas no capítulo 1 como os agentes produtores do espaço, vemos com clareza a atuação do Estado, de construtoras (as maiores associadas aos grandes empreendimentos de infraestrutura capitaneados pelo Estado, tanto as viárias quanto as habitacionais, como o Minha Casa Minha Vida, mas também médias e pequenas transformando o parque construído), corretores, bancos, usuários em geral, agentes que atuam na escala cotidiana, nos dizeres de Harvey e Correa.

Destacamos, nesse sentido, alguns dados apresentados no capítulo 4, em especial as tabelas 13 e 14, que mostram, respectivamente, as alterações de uso do solo entre 2009 e 2011 e os pedidos de demolição na AP3 entre 2008 e 2012. Na primeira tabela, observamos a queda drástica na área ocupada por usos industriais e agrícolas (-12% e

-44%), substituído principalmente por usos comerciais e de serviços (27%), enquanto o uso residencial se mantém praticamente inalterado percentualmente (0,5%). As áreas não edificadas também crescem quase 6%, o que condiz com a tabela seguinte, de demolições. Na tabela de demolições, temos a comparação entre as áreas de planejamento, em número de demolições e área total demolida. Enquanto a AP4 até lidera em número de demolições, a área total na AP3 é consideravelmente maior, respondendo por mais da metade de todas as demolições do município, no período. Inequivocamente, isso aponta para uma enorme taxa de renovação da área, que vai apresentando novos usos e dinâmicas.

Um outro indicativo desse momento de crescimento da área pode ser verificado no gráfico 1, que mostra a evolução dos licenciamentos no período de 2005 a 2014, por Área de Planejamento. Observando os últimos anos, afetados por uma significativa crise econômica, percebemos que a curva de todas as AP's é descendente ou no máximo estável, acusando o impacto da recessão e freando os investimentos imobiliários. A AP3 é a única exceção, revelando uma continuidade na demanda por crescimento.

Esse espaço para crescimento se revela também ao analisarmos a valorização do preço dos imóveis, no período de 2008 a 2015. Segundo dados da Fipe, apresentados no capítulo 4 (gráfico 2 e texto a seguir), os bairros estudados da região da Leopoldina tiveram uma valorização média de 238% no preço do metro quadrado, com destaque para Penha (270%) e Bonsucesso (259%). Esses índices suplantam o de Madureira, que mesmo com o Parque, ficaram em 228%. E são expressivamente maiores que os índices de valorização na Barra (164%) ou na Zona Sul (o Leblon teve uma valorização de 86%). Isso mostra uma espécie de “espaço reprimido” para crescimento que está se materializando em função dos investimentos e transformações estudadas.

Por outro lado, a despeito do discurso de melhoria da qualidade de vida para a população local, por parte do Estado, e do grande volume de investimentos na área, isso não se traduz em conforto e bem-estar real para os moradores destes bairros. Fica escamoteado que o interesse maior é o cumprimento de uma agenda capitalista de valorização imobiliária sob o pretexto dos Jogos Olímpicos, com algumas concessões que têm mais efeito midiático ou cosmético do que impacto positivo e de longo prazo na vida dos moradores locais.

Esse é outro aspecto que também aparece na análise dos pedidos de licença de obras. Com o aumento do poder de compra de uma parcela significativa da população mais pobre, aumentam os pedidos de licença para empreendimentos de comércio e serviços na AP3 como um todo e nos bairros mais especificamente estudados, bem como para habitação de interesse social. Entretanto, não há aumento nos já quase inexistentes pedidos de licença para construção de equipamentos institucionais e urbanos, como escolas e

hospitais. Alguns desses equipamentos são edificados no âmbito do PAC, mas não há teatros, cinemas, clubes ou ginásios sendo licenciados, nem a pedido do Estado, nem a pedido da iniciativa privada.

Observamos que muitos projetos que visam ao desenvolvimento local foram pensados e logo engavetados; foram desenvolvidos e depois distorcidos na hora da implementação, ou simplesmente não tiveram prosseguimento, continuidade. É o caso, por exemplo, do Parque da Serra da Misericórdia, também apresentado no capítulo 4. São projetos idealizados para atender a um evento, a um fenômeno pontual, com enormes chances de perderem atenção e entrarem em decadência assim que se extinguir o evento para o qual foram pensados.

O que estamos afirmando é que este tipo de incentivo ao crescimento, que visa ao atendimento de uma demanda de mercado pontual, não se sustenta no médio e no longo prazo e não garante o crescimento de forma consistente. É preciso haver investimento no desenvolvimento local, ações como a implantação efetiva do Parque da Misericórdia e revitalização de outros espaços verdes e de lazer, como o Parque Ary Barroso, na Penha. Investimento em um transporte de massa que não faça só a passagem entre o Centro e a AP4, mas que atenda de fato àquela região, conectando-a em rede, internamente. Investimento real em turismo, cultura, esporte e meio ambiente, em vez de apenas estímulo ao consumo de bens.

O cenário que vislumbramos é de acentuação das desigualdades, com respiros de aburguesamento por um lado e gentrificação por outro, na medida em que muitos dos habitantes que hoje resistem no subúrbio da Leopoldina não consigam mais manter suas moradias e precisem se deslocar para novas periferias. Consideramos, para isto, a valorização dos terrenos com o conseqüente aumento no preço do metro quadrado, tanto para venda quanto para aluguel. No fim das contas, o discurso do “legado” nestes bairros, seja da Copa, seja das Olimpíadas, esconde que o que se lega é mais segregação, periferização, canteiros de obras inacabadas, remoções, rasgos e rupturas.

Ao longo dos mais de quatro anos desta pesquisa, muitas foram as vezes em que as possibilidades de prosseguimento bifurcavam, como se eu estivesse em uma sala com várias portas, cada uma se abrindo para um rumo de pesquisa diferente. A cada escolha, uma nova árvore de possibilidades se apresentava. É enorme a tentação de enveredar por vários caminhos ao mesmo tempo, tão grande quanto o risco de se perder na empreitada, não logrando nenhum resultado a contento. Entre as diversas portas que ficaram para trás, gostaria de destacar uma, que fica como convite para novos trabalhos que venham a complementar este. A opção por me ater aos dois primeiros níveis de análise propostos por Lefebvre, o nível do planejamento e o nível do urbano, foi consciente e importante para a

consecução da tese. O terceiro nível, da dimensão privada, demandaria outros métodos e forneceria uma rica e extensa massa de dados, porém requerendo tempo que não era disponível para sua sistematização e análise. Entretanto, estudar as práticas sociais e os discursos que os moradores da área constroem sobre as transformações que vivenciam, numa perspectiva de valorização da vida cotidiana, é um desafio que precisa ser enfrentado. Já há pesquisas neste sentido, uma delas tendo por tema a "ressignificação do conceito de subúrbio no Rio de Janeiro"<sup>55</sup>.

No artigo *A liberdade da cidade*, publicado em 2009 na revista *GEOUSP*, David Harvey faz uma citação do sociológico Robert Park, que diz: "a cidade é a tentativa mais consistente do homem e a mais bem sucedida como um todo para refazer o mundo em que vive o mais próximo de seu desejo íntimo. Mas, se a cidade é o mundo que o homem criou, é o mundo no qual ele está doravante condenado a viver. Assim, indiretamente, e sem qualquer clareza da natureza de sua tarefa, fazendo a cidade, o homem refeito a si mesmo" (Harvey, 2009, p. 1).

Harvey pretendia provocar com isso não apenas uma pergunta sobre o tipo de cidade que queremos, mas argumentar que as cidades que construímos estão indissolúvelmente associadas ao tipo de pessoas que somos, às relações que tecemos com a natureza e com os outros seres, enfim, ao modo de vida que levamos. Para ele, a busca pelo direito à cidade e à vida urbana com dignidade precisa ser exercitada com afinco.

O que vemos no subúrbio do Rio de Janeiro, hoje, é uma transformação intensa que produz um novo espaço dentro da cidade, mais bem equipado por um lado, mais segregador por outro. A chave para que este espaço se articule com o todo da cidade de maneira mais inclusiva e justa reside na disputa que se trava entre os diversos atores sociais, não só pela narrativa que define esse subúrbio aos olhos externos, mas pela efetiva ocupação e apropriação de seu território.

---

<sup>55</sup> Pesquisa de mestrado em andamento na UFRJ, de autoria de Rodrigo Bertamé, com o título provisório de "Rizoma suburbano". Um questionário preliminar de apoio à pesquisa foi realizado em 2015 e seus resultados foram apresentados no site *Vozerio* (Gullino, 2015).





## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS



- Abreu, M. de. (1987). A periferia de ontem: o processo de construção do espaço suburbano no Rio de Janeiro (1870-1930). In: *Espaço & Debates*, 1(21).
- Abreu, M. de. (1994). Reconstruindo uma História Esquecida: Origem e Expansão Inicial das Favelas do Rio de Janeiro. In: *Espaço & Debates*, 1(37), 34–46.
- Alves, G. da A. (2011). A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. In A. F. A. Carlos, M. L. Souza, M. E. B. Sposito (ed.), *A produção dos espaços urbanos: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. (pp. 109–122)
- Andrade, H. de. (05 de julho de 2015). Em 4 anos, teleférico do Alemão fracassa para o turismo e para o transporte. *Portal Uol*. São Paulo.  
<http://noticias.uol.com.br/cotidiano/ultimas-noticias/2015/07/05/deficitario-teleferico-no-alemao-rj-e-visto-com-desinteresse-apos-4-anos.htm>
- Andreoni, M. (18/05/2013). Teleférico em favela tem patrocinador. No metrô, governador proibiu exibição do nome de empresa em estação. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro.  
<http://oglobo.globo.com/rio/teleferico-em-favela-tem-patrocinador-8428904>
- Arantes, O., Vainer, C., & Maricato, E. (2000). *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos*. Petropolis: Vozes.
- Barbosa, J. L., & Dias, C. G. (2013). *Solos Culturais*. In:  
<http://solosculturais.org.br/territorio/complexo-do-alemao/>
- Barbosa, J. L., Silva, J. dos S., & Faustini, M. (2012). *O novo carioca*. Rio de Janeiro: Mórula Editorial.
- Bastos, I. (16/05/2011). Sinal verde para revitalização da Avenida Brasil. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. <http://oglobo.globo.com/rio/sinal-verde-para-revitalizacao-da-avenida-brasil-2770045>
- Bauman, Z. (1998). *O mal-estar da pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editora.
- BBCBrasil. (22/03/2013). Criação de shopping em favela divide opiniões. *BBC Brasil*. Rio de Janeiro.  
[http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/03/130321\\_favela\\_shopping\\_sub\\_cq\\_ac.shtml](http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2013/03/130321_favela_shopping_sub_cq_ac.shtml)
- Beck, U. (1997). A Reinvenção da Política: rumo a uma teoria da modernização reflexiva. In S. Giddens, A., Beck, U., e Lash (Ed.), *Modernização Reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna*. São Paulo: UNESP. (pp. 11–133)
- Belchior, P. (2011). Tristes subúrbios: Literatura, Cidade e Memória em Lima Barreto (1881-1922). UFRJ. In: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1444.pdf>
- Bertolucci, R., & Schmitt, L. G. (23/06/2015). Abandonado, teleférico do Alemão não cobra mais ingressos e tem operação limitada. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro.  
<http://oglobo.globo.com/rio/abandonado-teleferico-do-alemao-nao-cobra-mais-ingressos-tem-operacao-limitada-16525098>

- BomNegócio. (2014). Ótimo apartamento na Penha. In: <http://rj.bomnegocio.com/rio-de-janeiro-e-regiao/imoveis/apartamento-2-quartos-curtume-carioca-penha-16269723> 09 de outubro de 2014.
- Borelli, A. (2009). *Penso Subúrbio Carioca*. Rio de Janeiro: TIX.
- Botelho, A. (2007). A cidade como negócio: produção do espaço e acumulação do capital no município de São Paulo. *Cadernos Metropole*, (18), 15–38.  
<http://www.cadernosmetropole.net/pt/component/content/article/50-102>
- Bourdieu, P. (2011). *O poder simbólico*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Brasil, P. (2012). Projeto investirá R\$ 15 milhões no Parque Urbano da Serra da Misericórdia, no Rio de Janeiro. In: <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2012/06/projeto-investira-r-15-milhoes-no-parque-urbano-da-serra-da-misericordia> 07 de julho de 2015
- Cabral, A. (2011). Favela-Bairro: 20 anos depois. In: <http://vivafavela.com.br/513-favela-bairro-20-anos-depois/> 12 de setembro de 2015
- Caldeira, T. (2000). *Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/EDUSP.
- Canclini, N. G. (2005). O papel da cultura em cidades pouco sustentáveis. In Monica Serra (ed.), *Diversidade cultural e desenvolvimento urbano*. São Paulo: Ed. Iluminuras.
- Cardoso, A. (2012). Desafios para a política habitacional: 2ª etapa do programa Minha Casa, Minha Vida. *Observatório Das Metrôpoles*.  
[http://observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com\\_content&view=article&id=1695%3Adesafios-para-a-politica-habitacional-2o-etapa-do-programa-minha-casa-minha-vida&catid=43%3Anoticias&Itemid=114&lang=pt](http://observatoriodasmetrosoles.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1695%3Adesafios-para-a-politica-habitacional-2o-etapa-do-programa-minha-casa-minha-vida&catid=43%3Anoticias&Itemid=114&lang=pt)
- Carlos, A. F. A. (2011). Da “organização” à “produção” do espaço no movimento do pensamento geográfico. In A. F. A. Carlos, M. L. Souza, M. E. B. Sposito (ed.), *A produção dos espaços urbanos: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. (pp. 53–73).
- Castells, M., & Borja, J. (1996). As Cidades como Atores Políticos. *Novos Estudos CEBRAP*, (45), 152–166.  
[http://novosestudios.org.br/v1/files/uploads/contents/79/20080626\\_as\\_cidades\\_como\\_atores.pdf](http://novosestudios.org.br/v1/files/uploads/contents/79/20080626_as_cidades_como_atores.pdf)
- Castoriadis, C. (1982). *A instituição imaginária da sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- Cavalcanti, G. (2014). Varejo abre lojas em áreas populares, de olho no poder de consumo da classe C. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. [oglobo.com/economia/varejo-abre-lojas-em-areas-populares-de-olho-no-poder-de-consumo-da-classe-c-14829486](http://oglobo.com/economia/varejo-abre-lojas-em-areas-populares-de-olho-no-poder-de-consumo-da-classe-c-14829486) 14 de dezembro de 2014
- Certeau, M. De. (2012). *A invenção do cotidiano. v. 1. Petrópolis: Vozes* (18a. ed.). Petrópolis: Vozes.

- CGU. (2013). Rio de Janeiro > Mobilidade Urbana > BRT Transcarioca (Aeroporto / Penha / Barra). <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/cidades/execucao.seam?empreendimento=204> 26 de julho de 2015
- Compans, R. (2005). *Empreendedorismo urbano: entre o discurso e a prática*. São Paulo: UNESP.
- Conceição, W. (2012). Quer conhecer o Alemão? Vá de mototáxi! In: <http://www.solosculturais.org.br/quer-conhecer-o-alemao-va-de-mototaxi/> 05 de setembro de 2014
- Coutinho M. da Silva, R. (2006). *Ordem e irregularidade no espaço urbano: uma perspectiva regulatória e urbanística*. In Pinheiro Machado, D. (ed.) *Sobre Urbanismo* (pp. 89–102). Rio de Janeiro: Viana&Mosley, PROURB.
- Coutinho M. da Silva, R. (2007). *Urbanismo na Sociedade de Risco: Estratégias de Planejamento e Projeto para Integração e Inclusão de Espaços Urbanos em Áreas de Conflito*. Rio de Janeiro: Relatório de Pesquisa, Bolsa de Produtividade em Pesquisa, CNPq.
- Correa, R. L. (1989). *O espaço urbano*. São Paulo: Ed. Ática.
- Correa, R. L. (1997). *Trajetórias geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Correa, R. L. (2011). Redes geográficas: reflexões sobre um tema persistente. *Cidades*, 9(16), pp. 199–218. In: <http://revista.fct.unesp.br/index.php/revistacidades/article/viewFile/2378/2122>
- Costa, R. G.-R. (2006). *Entre “Avenida” e “Rodovia”: a história da avenida Brasil (1906-1954)*. UFRJ.
- Ed Bentsi-Enchill, Jessica Goodenough, M. B. (2015). The Death of UPP Social: Failing to Make Participation Work. In: <http://www.rioonwatch.org/?p=17660> 10 de setembro de 2015
- Encarnação, J. L. (1999). *A transferência de informação em redes de movimentos sociais: o caso da Região da Leopoldina*. UFRJ.
- Farias, M. M. de. (2015). Programa Minha Casa, Minha Vida - PMCMV. In: <http://www.cidades.gov.br/index.php/minha-casa-minha-vida> 02 de setembro de 2015
- Fazolato, T. P. (2004). *Rio de Janeiro, século XX: os subúrbios e o deslocamento das indústrias*. UFRJ.
- Fernandes, F. M. (2009). Do lugar da busca à busca de um lugar: a contribuição de Henri Lefebvre. *Revista Tamoios*, V(1), 56–67. In: <http://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/tamoios/article/view/889>
- Fernandes, N. da N. (2008). Capitalismo e morfologia urbana na longa duração: Rio de Janeiro (século XVIII-XXI). *Scripta Nova REVISTA ELECTRÓNICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*, XII. In: <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/144.htm>
- Fernandes, N. da N. (2010). *O rapto ideológico da categoria subúrbio*. Rio de Janeiro: Editora Apicuri, FAPERJ.

- Ferran, M. de N. S. (2000). *Participação, política cultural e revitalização urbana nos subúrbios cariocas: o caso das lonas culturais*. UFRJ.  
<http://d3nv1jy4u7zmsc.cloudfront.net/wp-content/uploads/2012/02/Participac%C3%A3o-Pol%C3%ADtica-Cultural-e-Revitaliza%C3%A7%C3%A3o-Urbana-nos-Sub%C3%BArbios-Cariocas.pdf>
- Ferreira, L. F. (2000). Acepções recentes do conceito de lugar e sua importância para o mundo contemporâneo. *Revista Território*, 9, 65–83. In:  
[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09\\_5\\_ferreira.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09_5_ferreira.pdf)
- Frahia, S., & Lobo, T. (2004). *Bairros do Rio: Ramos, Olaria e Penha* (1a ed.). Rio de Janeiro: Ed. Frahia.
- Freire-Medeiros, B., & Name, L. (2013). “Peace, love & fun!”: a cable car and the traveling favela. In *Differential Mobilities: Movement and Mediation in Networked Societies*. Montreal: Mobile Media Lab/Concordia University.
- Freitas, C. (2013). Rocinha e Alemão pretendem processar Estado por causa de Teleférico. *Jornal Do Brasil*. Rio de Janeiro. <http://www.jb.com.br/rio/noticias/2013/09/29/rocinha-e-alemao-pretendem-processar-estado-por-causa-de-teleferico/> 29 de setembro de 2013
- Fridman, F. (1999). *Donos do Rio em nome do Rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed; Garamond.
- G1. (2013). Obras do PAC no Alemão, no Rio, não saíram do papel. *G1 - Parceiros Do RJ*. Rio de Janeiro. <http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/parceiro-rj/noticia/2013/05/obras-do-pac-no-alemao-no-rio-nao-sairam-do-papel.html> 02 de maio de 2013
- Gennari, L. A. (2013). *O lugar da casa na cidade: Rio de Janeiro na Belle Époque*. UFRJ.
- GERJ. (2013). UPP Alemão: dados sobre a implantação. In:  
<http://www.upprj.com/index.php/informacao/informacao-selecionado/ficha-tecnica-upp-alemao/Alem%C3%A3o> 09 de maio de 2014
- GERJ. (2014a). Obras do parque de ciclismo do Alemão são aprovadas por atletas. In:  
<http://www.rj.gov.br/web/imprensa/exibeconteudo?article-id=2049268> 06 de agosto de 2015
- GERJ. (2014b). Unidade de Polícia Pacificadora. In:  
<http://www.upprj.com/index.php/historico> 15 de outubro de 2014
- GERJ. (2015). Setrans dá continuidade ao processo de licitação do Teleférico do Alemão. In:  
<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=2530166> 28 de agosto de 2015
- Gerson, B. (1965). *História das ruas do Rio*. Rio de Janeiro: Editora Brasileira.
- Giddens, A. (1991). *As Consequências da Modernidade*. São Paulo: UNESP.
- Gomes, A. (2013). SuperVia ganha prorrogação de contrato para operar teleférico do Alemão sem licitação. *Jornal Extra*. Rio de Janeiro.  
<http://extra.globo.com/noticias/rio/supervia-ganha-prorrogacao-de-contrato-para-operar-teleferico-do-alemao-sem-licitacao-9894682.html> 10 de setembro de 2013

- Gomes, R. C. (1994). *Todas as cidades, a cidade*. Rio de Janeiro: Rocco.
- Gottdiener, M. (1993). *A produção social do espaço urbano*. São Paulo: EDUSP.
- Gullino, D. (2015). Subúrbio: investigações de um território. In: <http://vozerio.org.br/Suburbio-investigacoes-de-um>
- Habermas, J. (1992). Modernidade - um projeto inacabado. In O. B. F. e P. E. (orgs. . ARANTES (Ed.), *Um ponto cego no projeto moderno de Jürgen Habermas: arquitetura e dimensão estética depois das vanguardas* (pp. 99–123). São Paulo: Brasiliense.
- Haesbert, R. (2004). *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand.
- Harvey, D. (1993). *A condição pós-moderna*. São Paulo: Edições Loyola.
- Harvey, D. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. *Espaço & Debates*, (39), 48–64. In: <https://antropologiadeoutraforma.files.wordpress.com/2014/03/harvey-david-do-gerenciamento-ao-empresariamento.pdf>
- Harvey, D. (2004). *Espaços de esperança*. São Paulo: Edições Loyola.
- Harvey, D. (2005). *A produção capitalista do espaço*. São Paulo: Annablume.
- Harvey, D. (2009). A Liberdade da cidade. *GEOUSP - Espaço E Tempo*, (no. 26), pp. 09–17. <http://doi.org/http://dx.doi.org/10.11606/issn.2179-0892.geousp>.
- Harvey, D. (2012). O ESPAÇO COMO PALAVRA-CHAVE. *Geographia*, 14(28), pp. 8–39. In: <http://www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/article/view/551/345>
- Hoffman, A. R. (2015). Cadê o Parque Municipal da Serra da Misericórdia? In: <http://rioonwatch.org.br/?p=16172> 22 de julho de 2015
- Holston, J. (1996). Espaços de cidadania insurgente. *Revista Do Patrimônio Histórico E Artístico Nacional*, (n. 24), 243–253.
- Jameson, F. (1985). Pós-modernidade e Sociedade de Consumo. *Novos Estudos CEBRAP*, (n. 12), 16–26.
- Jauregui, J. M. (2014). Projeto de articulação socio-espacial - Complexo do Alemão (Escala Territorial) PAC-UAP - Programa de Aceleração do Crescimento / Urbanização de Assentamentos Precários. In: [http://www.jauregui.arq.br/favelas\\_alemao.html](http://www.jauregui.arq.br/favelas_alemao.html) 19 de outubro de 2014
- Leal, L. P. (2015). *Caminhos do Subúrbio Carioca - o papel das antigas estradas na formação dos bairros da região de Inhaúma*. UFRJ.
- Lefebvre, H. (1977). *Critique de la vie quotidienne*. Paris: L'Arche Editeur.
- Lefebvre, H. (1978). *De lo rural a lo urbano*. Barcelona: Ediciones Península.
- Lefebvre, H. (1986). A produção do espaço. In *A produção do espaço*. Paris: Anthropos.
- Lefebvre, H. (1995). *Lógica formal, lógica dialética*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira.
- Lefebvre, H. (1999). *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Ed. UFMG.

- Lefebvre, H. (2001). *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro.
- Lefebvre, H. (2006). *La presencia y la ausencia: contribución a la teoría de las representaciones*. Ciudad de Mexico: Fundo de Cultura Economica.
- Lerer, A. (2014). Comércio da Zona Sul e Zona Oeste começa a investir na Zona Norte do Rio. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. <http://oglobo.globo.com/rio/bairros/comercio-da-zona-sul-zona-oeste-comeca-investir-na-zona-norte-do-rio-14671053> 27 de novembro de 2014
- Lima, L. de. (2013). Teleférico do Alemão bate ícones do Rio em número de visitantes. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. <http://oglobo.globo.com/rio/teleferico-do-alemao-bate-icomes-do-rio-em-numero-de-visitantes-8433461> 19 de maio de 2013
- Linhares, M. A. S. (2007). A área central do Méier: dos trilhos para o asfalto. In M. R. (orgs) LIMA, Evelyn Furquim Werneck e MALEQUE (Ed.), *Espaço e cidade: conceitos e leituras* (2a. ed.). Rio de Janeiro: 7Letras.
- Lo-Bianco, A. (2013, September 18). “Ajuste” na Transcarioca poupa dois mil imóveis. *Jornal O Dia*, p. 10. Rio de Janeiro.
- Machado, L. (2010). Próximas comunidades a receber UPPs são reveladas, mas Paes desmente. In: <http://www.sidneyrezende.com/noticia/79269+proximas+comunidades+a+receber+upps+sa+reveladas+mas+paes+desmente> 02 de outubro de 2010
- Magalhães, L. E. (2010). Prefeito quer mudar lei para acelerar mudanças urbanísticas na Penha. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. In: <http://oglobo.globo.com/rio/prefeito-quer-mudar-lei-para-acelerar-mudancas-urbanisticas-na-penha-2917396> 01 de dezembro de 2010
- Magalhães, S. (2007). *A cidade na incerteza: ruptura e contiguidade em urbanismo*. Rio de Janeiro: Viana&Mosley, PROURB.
- Marques, F. (2013). Crédito imobiliário bate recorde no semestre. *Jornal Valor Economico*. São Paulo. <http://www.valor.com.br/financas/3211430/credito-imobiliario-bate-recorde-no-semestre> 26 de julho de 2013
- Martins, J. de S. (2011). A dialética do método regressivo-progressivo em dois temas brasileiros: cidade e campo. In *35ª Reunião Anual da Anpocs*. Caxambu/MG: NPOCS - Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais. In: [http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com\\_docman&task=cat\\_view&gid=206&Itemid=290](http://www.anpocs.org/portal/index.php?option=com_docman&task=cat_view&gid=206&Itemid=290)
- Marzulo, E. (2007). Favelização Ampliada: o processo de segregação espacial das classes populares. In *XII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. Belém: ANPUR.
- Mattoso, R. (2006). *A estética do subúrbio: contribuições ao estudo do processo histórico de construção dos subúrbios cariocas 1870-1930*. UFRJ.
- Medeiros, A. P. (2012). O projeto urbano na crise da modernidade: uma reflexão sobre seus novos desafios e abordagens. In Coutinho M. da Silva, R. (ed.), *Desafios urbanos para*



- a sustentabilidade ambiental nas cidades brasileiras* Rio de Janeiro: PROURB, (pp. 54-73).
- Medeiros, A. P. (2013). A produção social do espaço urbano. *Oculum Ensaios*, 2(10), 311–315. In: <http://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/2151/1797>
- Mendes, I. C. R. (2006). *Programa Favela-Bairro: uma inovação estratégica? Estudo do Programa Favela-Bairro no contexto do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro*. Universidade de São Paulo.
- Mendonça, L. C. (2011). *Nas margens: Experiências de suburbanos com periodismo no Rio de Janeiro, 1880-1920*. Universidade Federal Fluminense. In: <http://www.historia.uff.br/stricto/td/1511.pdf>
- Moura, A. (2014). BRT Transbrasil cada vez mais longe das Olimpíadas. *Jornal O Dia*. Rio de Janeiro. <http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-08-07/brt-transbrasil-cada-vez-mais-longo-das-olimpiadas.html> 07 de agosto de 2014
- MPOG. (2014). Cartilha Estadual - Rio de Janeiro (11º Balanço PAC 2). In: <http://www.planejamento.gov.br/assuntos/investimento-e-pac/publicacoes-regionais/rio-de-janeiro/cartilha-estadual-rio-de-janeiro-11o-balanco-pac-2.pdf/view> 20 de outubro de 2014
- Nascimento, D. M., & Tostes, S. P. (2011). Programa Minha Casa Minha Vida: a (mesma) política habitacional no Brasil. *Vitruvius*, (133). In: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/12.133/3936>
- Nogueira, D. (2013). Empresa negocia com Estado construção de shopping no Alemão. *Jornal O Globo*. Rio de Janeiro. In: <http://oglobo.globo.com/economia/empresa-negocia-com-estado-construcao-de-shopping-no-alemao-7569948> 13 de fevereiro de 2013
- Nogueira, I. (2015). Sem licitação, empresa lucra R\$ 13 mi com teleférico do Alemão. *Folha de São Paulo*. São Paulo. In: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2014/07/1489475-sem-licitacao-empresa-lucra-r-13-milhoes-com-teleferico-do-alemao.shtml> 22 de julho de 2015
- NPC. (2014). Nova Penha Clube Condominio. In: <http://novapenhacondominio.com/conheca.php> 09 de outubro de 2014
- Oliveira, M. P. de. (2008). Projeto Rio Cidade: intervenção urbanística, planejamento urbano e restrição à cidadania na cidade do Rio de Janeiro. In *X Coloquio Internacional de Geocrítica: DIEZ AÑOS DE CAMBIOS EN EL MUNDO, EN LA GEOGRAFÍA Y EN LAS CIENCIAS SOCIALES, 1999-2008*. Barcelona: Universidad de Barcelona. <http://www.ub.edu/geocrit/-xcol/338.htm>
- Oliveira, S. M. Q. de. (2009). *Planos urbanos do Rio de Janeiro: Plano Agache*. Rio de Janeiro: Centro de Arquitetura e Urbanismo.
- Paiva, B. B., Fernandes, N. da N., & Menezes, M. L. P. (2010). Da pedra à Penha: a formação de um bairro leopoldinense através da Igreja da Penha, do Cortume Carioca e do conjunto de prédios do IAPI da Penha. In *XVI Encontro Nacional dos Geógrafos*.

- Porto Alegre: Associação dos Geógrafos Brasileiros. In: <http://www.agb.org.br/xvieng/arquivos/CDPROGXVIENG.pdf>
- PCRJ. (2008). *Análise do Licenciamento Imobiliário na Cidade - 2007*. Rio de Janeiro. In: <http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/1641375/DLFE-222218.pdf/rioestudos284.pdf>
- PCRJ. (2013). PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 33/2013. [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4224287/4103827/ProjetodeLeiComplementar33\\_2013LUOS](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/4224287/4103827/ProjetodeLeiComplementar33_2013LUOS) 10 de outubro de 2013
- PCRJ. (2014a). Audiência Pública - AEIU Transcarioca. In: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?id=4846585> 15 de agosto de 2015
- PCRJ. (2014b). O que é o Rio+Social? In: <http://www.riomaisocial.org/programa/> 18 de outubro de 2014
- Pellegrini, M. (2015). “UPP não acabou com o tráfico, só trouxe falsa sensação de segurança.” *Carta Capital*. In: <http://www.cartacapital.com.br/revista/858/espremidos-entre-dois-senhores-6954.html> 16 de julho de 2015
- PGJERJ. (2014). Processo No: 0005052-21.2013.8.19.0000. In: <http://www4.tjrj.jus.br/ejud/ConsultaProcesso.aspx?N=2013.007.00018> 03 de fevereiro de 2015
- Pires, H. F. (2010). Planejamento e Intervenções Urbanísticas no Rio de Janeiro: A utopia do Plano Estratégico e sua Inspiração Catalã. *Biblio 3W - REVISTA BIBLIOGRÁFICA DE GEOGRAFÍA Y CIENCIAS SOCIALES*, XV(895). In: <http://www.ub.edu/geocrit/b3w-895/b3w-895-13.htm>
- Prado, J. (2015). “Alemão vive medo diário”, diz líder do Voz da Comunidade. In: <http://noticias.terra.com.br/brasil/policia/situacao-no-alemao-e-de-medo-diario-diz-lider-do-voz-da-comunidade,4cc7071e257c4bcee96ea807ba373eb8i7fqRCRD.html> 03 de agosto de 2015
- Project, G. (2013). Medellín Metrocables. In: <http://gondolaproject.com/medellin/> 29 de outubro de 2014
- Ramos, G. A. (2011). Em cartaz, os cinemas. In: <http://turmadeolaria.blogspot.com.br/2011/08/066-cinemas.html> 10 de fevereiro de 2015
- Rio, P. do. (2014). Secretaria Especial de Concessões e Parceiras Público-Privadas. In: <http://www.rio.rj.gov.br/web/secpar/o-que-sao-as-ppp-s> 16 de agosto de 2015
- Rodriguez, H. S. (2004). *A formação das estradas de ferro no Rio de Janeiro: o resgate da sua memória*. Rio de Janeiro: Memória do Trem.
- Rogero, T. (2014). Crimes no Alemão e na Penha estão mais altos que antes da ocupação por forças de segurança. In: <http://brasil.estadao.com.br/noticias/rio-de-janeiro,crimes-no-alemao-e-na-penha-estao-mais-altos-que-antes-de-ocupacao-por-forcas-de-seguranca,1538553> 22 de julho de 2015
- Rykwert, J. (2004). *A sedução do lugar: a história e o futuro da cidade*. São Paulo: Martins Fontes.

- Salles, E. de. (2004). Culturas transitivas. In Heloísa Buarque de Hollanda (Ed.), *Cultura e Desenvolvimento* (pp. 90–103). Rio de Janeiro: Aeroplano.
- Santos, B. de S. (2001). *Crítica da razão indolente: contra o desperdício da experiência*. São Paulo: Cortez Editora.
- Santos, M. (1999). *A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (2007). *O Espaço do Cidadão* (7a. ed.). São Paulo: EDUSP.
- Santos, M. (2008). *Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e meio técnico-científico-informacional*. São Paulo: EDUSP.
- Serpa, A. (2011). Lugar e centralidade em um contexto metropolitano. In A. F. A. Carlos, M. L. Souza, M. E. B. Sposito (ed.), *A produção dos espaços urbanos: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. (pp. 97–108).
- Silva, M. L. P. da. (2010). A favela e o subúrbio: associações e dissociações na expansão suburbana da favela. In M. P. Fernandes, Nelson da Nóbrega; Oliveira (Ed.), *150 anos de subúrbio carioca*. Rio de Janeiro: FAPERJ, Lamparina, EDUFF.
- Silva, J. de S. (2004). Identidade, território e práticas culturais: a experiência do Centro de Estudos e Ações Solidárias da Maré – Ceasm. In H. B. de Hollanda (Ed.), *Cultura e Desenvolvimento* (pp. 75–89). Rio de Janeiro: Aeroplano.
- Silva, J. de S., & Barbosa, J. L. (2005). *Favela: alegria e dor na cidade*. Rio de Janeiro: Editora Senac-Rio.
- SMU. (2014). Empreendimentos Minha Casa, Minha Vida. In: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smu/exibeconteudo?article-id=2069711> 18 de outubro de 2014
- Souza, M. L. de. (2011). A cidade, a palavra e o poder: práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In A. F. A. Carlos, M. L. Souza, M. E. B. Sposito (ed.), *A produção dos espaços urbanos: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. (pp. 147–166).
- Tângari, V. R. (1999). *Um outro lado do Rio*. FAUUSP.
- Topalov, C., & Depaule, J.-C. (2001). A cidade através de suas palavras. In M. S. Bresciani (Ed.), *Palavras da Cidade* (pp. 17–38). Porto Alegre: Editora Universidade.
- Vainer, C. (2011). No conceito insurgente, cidadania é o exercício permanente do conflito. In: [http://www.lsr-cit.org/index.php?option=com\\_content&view=article&id=749](http://www.lsr-cit.org/index.php?option=com_content&view=article&id=749) 23 de maio de 2012
- Vaitsman, H. (2007). *Judeus da Leopoldina*. Rio de Janeiro: Museu Judaico do Rio de Janeiro.
- Vasconcelos, P. de A. (2011). A utilização dos agentes sociais nos estudos de geografia urbana: avanço ou recuo? In A. F. A. Carlos, M. L. Souza, M. E. B. Sposito (ed.), *A produção dos espaços urbanos: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto. (pp. 75–96).

Vaz, L. F. (2012). Reflexões sobre possíveis significados de um novo território híbrido de fábricas, favelas e cultura. In *Red Iberoamericana de Investigadores sobre Globalización y Territorio (RII)*. Belo Horizonte.

Venturi, R. (2003). *Aprendendo com Las Vegas*. São Paulo: Cosac Naify.

Vigna, A. (2013, January 7). UPP: o poder simplesmente mudou de mãos? *Le Monde Diplomatique Brasil*. São Paulo. In: <http://www.diplomatique.org.br/artigo.php?id=1328>  
07 de janeiro de 2013