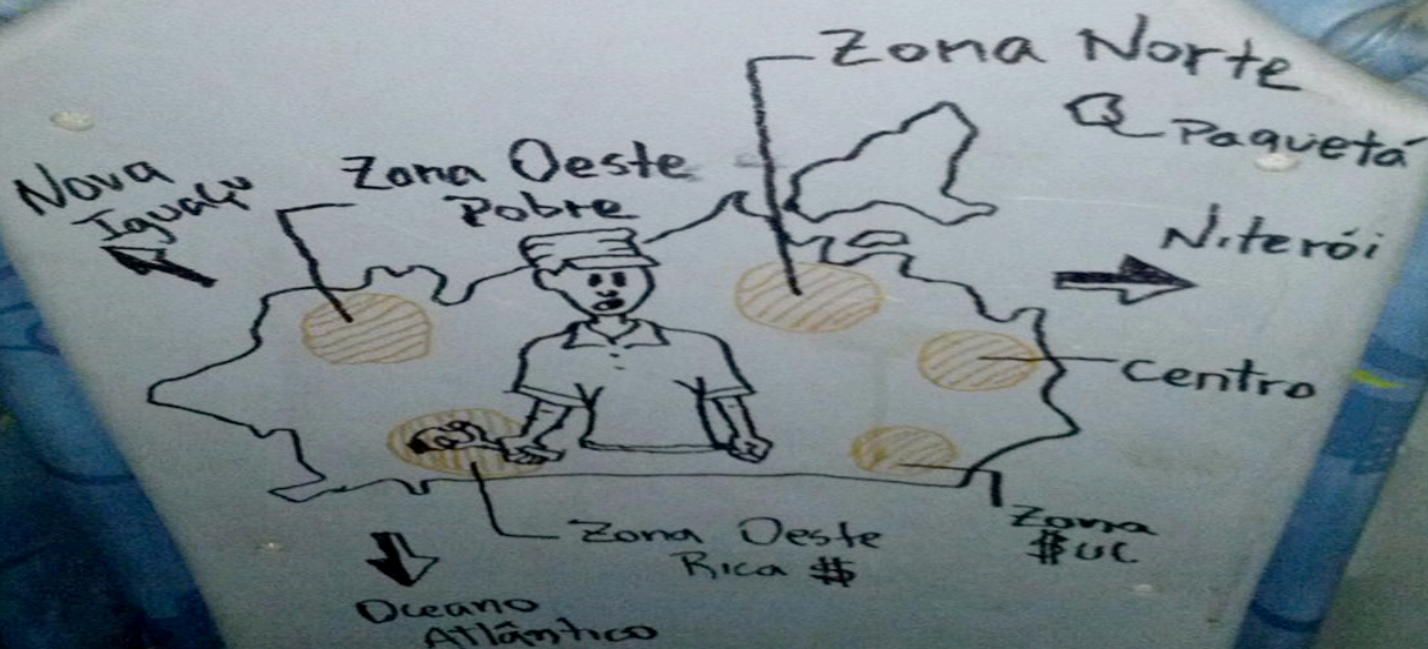


Cidade Maravilhosa Para Quem?



Edgar de Almeida Rios Ramos

RIO DE JANEIRO NO SÉCULO XXI: Planejamento Estratégico, Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Local

Dissertação de mestrado em Geografia Humana - Ordenamento do Território e
Desenvolvimento. Investigação orientada pelo Doutor João Luís Jesus Fernandes, apresentada
ao Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra

Setembro/2015



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Faculdade de Letras

Rio de Janeiro no século XXI: Planejamento Estratégico, Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Local

Ficha Técnica:

Tipo de trabalho	Dissertação de Mestrado
Título	Rio de Janeiro no século XXI: Planejamento Estratégico, Mobilidade Urbana e Desenvolvimento Local
Autor/a	Edgar de Almeida Rios Ramos
Orientador/a	João Luís Jesus Fernandes
Júri	Presidente: Rui Jorge Gama Fernandes Vogais: 1. Doutor Paulo Manuel de Carvalho Tomás 2. Doutor João Luís Jesus Fernandes
Identificação do Curso	2º Ciclo em Geografia Humana
Área científica	Geografia Humana
Especialidade/Ramo	Ordenamento do Território e Desenvolvimento
Data da defesa	28-9-2015
Classificação	17 valores



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Agradecimentos

Primeiramente preciso agradecer duas pessoas em nome de toda a minha extensa família. Minha mãe Ana Paula e meu irmão Álvaro, sem vocês dois e o apoio incondicional que sempre me proporcionaram, para além das infindas trocas histórico/geográficas sobre a vida e que nossas formações nos brindaram com fabulosas leituras, é sempre importante escutar vocês e sobretudo falar sabendo que será uma leitura crítica que irei receber em troca, nada mais é gratificante do que esta nossa dignidade e coerência.

Gostaria de uma maneira geral agradecer todo mundo lá do outro lado do Atlântico que trilhou este caminho junto a mim de maneira muito próxima, apesar de distantes. Amo vocês demais, os seis meses que estive no Rio de Janeiro me proporcionaram para além de uma pesquisa incrível, reencontrar as pessoas por quem eu cultivo sentimentos que me fazem felizes só de senti-los daqui.

Agradecer a toda gente que fez parte desta trajetória comigo em terras lusitanas. A malta portuguesa, a galera brasileira, e toda gente da inúmeras nacionalidades que passaram por Coimbra enquanto cá estive. Estas trocas de experiências me levaram a lugares (físicos e mentais) jamais imaginados por mim, para além de um engrandecimento enorme através do (re)conhecimento do outro.

A Real República dos Galifões e a Real República do Rás-Teparta, minhas eternas e memoráveis casas enquanto estive por Coimbra. Gostaria de agradecer o acolhimento por parte destas duas famílias enormes e cheias de vidas. Tenho muito orgulho em carregar uma parte destas histórias comigo para todo lado onde pisar. Serão muitos e muitos anos voltando para Coimbra por conta disso. Pelo menos, de cem em cem anos!

Aos professores e estudantes do Instituto de Geografia da Universidade de Coimbra. Principalmente os que eu tive oportunidade de conhecer e trocar nossos conhecimentos e experiências. Minha turma de mestrado, obrigado irmãos e irmãs por todas as sextas-feiras juntos e pelos outros dias também. Aos professores do meu mestrado, em especial aos professores Paulo Carvalho e Fátima Velez de Castro, tenho imenso apreço pela carreira geográfica e magistral de vocês, espero que possamos manter as comunicações geográficas por longos anos.

Ao professor e orientador João Luís Jesus Fernandes, pelas leituras, trocas, aulas, relatos e conversas que tive a oportunidade de tecer com o senhor. Sua tranquilidade e seu arcabouço geográfico são de uma importância muito grande dentro de um processo de pesquisa como este. Obrigado por aceitar este desafio e direcioná-lo de maneira bastante gratificante para mim.

Agradeço assim, todas as pessoas que durante estes meus vinte e seis anos de vida, passaram pelo meu caminho e somaram, cada um a sua maneira. Eu só espero que a recíproca seja verdadeira, e que esta soma também seja de mim para com todos vocês.

Muito obrigado, gentes!

Resumo

A geografia, através de suas variadas correntes críticas busca elucidar as contradições contemporâneas e históricas do espaço urbano. Estes enfoques são bastante incisivos no que diz respeito à atual dinâmica global e suas consequências em diversas escalas, sobretudo na relação local – global, dos espaços urbanos e seus movimentos de (re)produção do espaço. Tais relações são materializadas através de políticas e tratados propostos por instituições globais, universidades e empresas que operam a nível global e são na maioria dos casos, organizações sediadas ao Norte Global.

Esta enunciação de determinado conhecimento através destas relações globais de poder, se apresentam enquanto assimétricas desde o surgimento do sistema mundo moderno-colonial, e são transpostos para realidades distantes dos lugares de suas formulações e esta (re)territorialização de capitais e outros fluxos, incidem de maneira vertical e avassaladora em diversos territórios, neste caso, nas cidades do Sul Global, exemplo do Rio de Janeiro. São justamente as contradições coloniais, as primeiras a aferirem ao Rio de Janeiro, um espaço urbano desigual à partir de subjugos e subordinações de outros territórios. Atualmente, estas subordinações de determinados territórios por parte de núcleos urbanos, são legitimadas através de planejamentos urbanos que buscam adequar-se as condições de produção flexíveis, surgida à partir das tecnologias de informação e comunicação no decorrer da segunda metade do século XX.

Estes planejamentos, intitulados estratégicos, são fruto de estudos voltados para ambientes empresariais, de gestões que visam superávits. Ao transpormos uma visão empresarial à gestão pública urbana, como a prefeitura do Rio de Janeiro, suas consequências serão a continuidade dos processos desiguais acima citados. As desigualdades serão ainda mais latentes e visíveis, através da construção de muros, do impedimento de certos grupos de moverem-se pela cidade, a segregação de áreas, ou ainda como no caso da apropriação pejorativa e ideológica da categoria do subúrbio carioca. O planejamento estratégico aliado ao rapto ideológico da categoria de subúrbio, ampliados pelas contradições coloniais (raciais) e da colonialidade nos revelam que estes territórios permanecerão sendo tratados de maneira secundária e subordinada e suas populações em busca da sobrevivência e algum reconhecimento.

Porém, a utopia e as buscas por esta sobrevivência e reconhecimento sempre farão parte destes subúrbios.

Territórios precarizados, mas repleto de inovações e movimentos variados que vão em busca de um desenvolvimento local. Considerando a mobilidade urbana enquanto parte estrutural do urbano e um dos pilares do desenvolvimento local, uma proposta inovadora é construída através de relações horizontais, vai ser a frente de batalha para o (re)surgimento de subúrbios transformados por dentro, sem que as relações em escalas globais se percam, mas que sejam estas, subordinadas as decisões e anseios locais. Um módulo de Veículo Leve sobre Trilhos e sua territorialização simbólica e material para determinada porção do subúrbio do Rio de Janeiro é o eixo de organização entre a sociedade civil organizada, esta pesquisa e as possibilidades de luta e conquista de utopias.

Palavras-chave: Desenvolvimento local, mobilidade urbana, planejamento estratégico, colonialidade, cidades globais

Abstract

Geography, through its various critical currents seeks to elucidate the contemporary and historical contradictions of urban space. These approaches are very incisive with regard to the current global dynamics and their consequences at various scales, particularly in the local connection - global, urban spaces and movements of (re) production of space. Such relationships are materialized through policies and treaties proposed by global institutions, universities and companies that operate globally and are in most cases based organizations to the Global North.

This enumeration of certain knowledge through these global power relations, are presented as asymmetrical since the emergence of the modern-colonial world system, and are translated into distant realities of the places of their formulations and this repossession capital and other flows, focus vertical way and overwhelming in different territories, in this case, in the cities of the Global South, example of Rio de Janeiro. It is precisely the colonial contradictions, the first to aferirem to Rio de Janeiro, uneven urban space starting at overwhelm and subordination of other territories. Currently, these subordination of certain territories by urban centers, are legitimized through urban planning that seek to adapt to flexible production conditions, arising from the information and communication technologies during the second half of the twentieth century.

These plans, strategic entitled, are the result of studies into enterprise environments, the efforts aimed surpluses. Transpormos to a corporate vision of urban governance, as the mayor of Rio de Janeiro, its consequences will be the continuation of unequal cases cited above. Inequalities will be even more latent and visible, by building walls, the prevention of certain groups to move around the city, segregation of areas, or as in the case of pejorative and ideological appropriation category of Rio suburbs. Strategic planning combined with ideological abduction of suburban category, magnified by the colonial contradictions (racial) and coloniality tell us that these territories remain being treated for secondary and subordinate way and their populations in search of survival and some recognition. But the utopia and the search for survival and this recognition will always be part of these suburbs.

Precarious territories, but full of innovations and varied movements that go in search of a local development. Considering urban mobility as a structural part of the city and one of the pillars of local development, an innovative proposal is built through horizontal relations, will be the front line for the (re) emergence of suburbs transformed from within, without relations in global scales should perish, but that these are, subordinas decisions and local aspirations. A vehicle module Light Rail and its symbolic territorial and material for particular portion of the suburb of Rio de Janeiro is the organization of axis between organized civil society, this research and the possibilities of struggle and achievement of utopias.

Keywords: Local development, urban mobility, strategic planning, colonialism, global cities

Índice

Introdução.....	1
1 – A sociedade urbana e suas dinâmicas contemporâneas.....	4
2 - O paradigma estratégico no planejamento urbano.....	24
2.1 - O planejamento estratégico: um paradigma “global”.....	26
2.2 - Planejamento estratégico e a cidade do Rio de Janeiro.....	30
3 - O conceito de subúrbio, o Rio de Janeiro suburbano e suas (re)existências.....	46
3.1 - Zoneamento da cidade do Rio de Janeiro, uma aproximação cartográfica.....	47
3.2 - O conceito de subúrbio e suas diferentes aplicações em contextos urbanos.....	52
3.3 - O conceito enquanto ideologia e suas consequências urbanas.....	64
3.4 - Atual movimento dos subúrbios das zonas norte e oeste.....	77
4 - Mobilidade urbana e desenvolvimento local: perspectivas para os subúrbios cariocas.....	83
4.1 - Considerações sobre a mobilidade urbana na metrópole carioca.....	85
4.2 - Inovação e desenvolvimento local: rumo ao novo subúrbio.....	101
4.3 - Projeto VLT Suburbano.....	111
4.4 - Dialogando sobre o projeto VLT Suburbano.....	126
4.5 - Violência urbana e negócios ilegais nos caminhos da mobilidade suburbana....	131
Considerações finais.....	137
Bibliografia.....	139
Anexos.....	146

Índice de Figuras

Figura 1: Espacialização dos projetos de mobilidade urbana no Rio de Janeiro.....	38
Figura 2: Projeto VLT do Centro do Rio de Janeiro.....	40
Figura 3: Implosão do viaduto da Perimetral, Centro do Rio de Janeiro.....	41
Figura 4: Desapropriações de casas para implantação do projeto TransOlimpica - Jardim Sulacap.....	41
Figura 5: Espacialização dos investimentos e projetos na cidade do Rio de Janeiro....	43
Figura 6: Mapa da cidade do Rio de Janeiro (2013).....	48
Figura 7: Mapa dos bairros e zonas do Rio de Janeiro.....	48
Figura 8: Áreas de Plajenamento (AP's) – Rio de Janeiro.....	49
Figura 9: Regiões de Planejamento (RP's) – Rio de Janeiro.....	50
Figura 10: Mapa temático do Índice de Desenvolvimento Social (2000) do Rio de Janeiro (AP's).....	51
Figura 11: Mapa temático dos Loteamentos Irregulares e Clandestinos (2004).....	51
Figura 12: Mapa da variação do número de postos de trabalho formais entre 2000 e 2008.....	51
Figura 13: Sentidos prioritários de deslocamento intraurbano Rio de Janeiro.....	93
Figura 14: Mapa das remoções de favelas e a relação com o programa MCMV.....	94
Figura 15: Distribuição da população de cor PRETA na RMRJ (2000).....	98
Figura 16: Distribuição da população de cor PARDA na RMRJ (2000).....	98
Figura 17: Distribuição da população de cor BRANCA na RMRJ (2000).....	99
Figura 18: Bairro de Jardim Sulacap dentro da cidade do Rio de Janeiro.....	112
Figura 19: Imagem de satélite do bairro de Jardim Sulacap.....	112
Figura 20: Caminhos (Piabirus) dos índios no Rio de Janeiro.....	113
Figura 21: Sede das fazendas de açúcar e suas dimensões.....	113
Figura 22: Ideia de VLT para Jardim Sulacap.....	117
Figura 23: Protesto virtual de moradores ligados à AMISUL, Jardim Sulacap.....	117
Figura 24: Localização da região proposta em relação as centralidades da cidade....	119
Figura 25: Região proposta para o módulo inicial de VLT.....	119
Figura 26: Localização da Avenida Albérico Diniz	121
Figura 27: Configuração viária atual da Av. Albérico Diniz, Jardim Sulacap	122
Figura 28: Configuração viária transformada pelo VLT da Av. Albérico Diniz, Jardim Sulacap.....	122
Figura 29: Mapa octalinear - Projeto VLT Suburbano.....	122
Figura 30: Linhas do VLT Suburbano à partir da imagem de satélite	123
Figura 31: Instituições públicas especializadas em saúde e educação	125
Figura 32: Instituições de segurança e espaços de lazer	126
Figura 33: Exemplificação da insuficiência dos transporte coletivos públicos perante o transporte local entre bairros suburbanos	128
Figura 34: Comunidades com Unidade de Polícia Pacificadora	133
Figura 35 e 36: Intervenções urbanas advertindo moradores à respeito de assaltos em ruas suburbanas	135

Índice de Tabelas

Tabela 1: Bairros do projeto e suas divisões por Área e Região de Planejamento.....118

Tabela 2: Associações, instituições, espaços escolares mapeados.....127

Índice de Abreviaturas

ACIJA – Associação Comercial e Industrial de Jacarepaguá
ACMNV – Associação Comunitária dos Moradores de Nova Valqueire
ACRJ - Associação Comercial do Rio de Janeiro
AMAMHE – Associação de Moradores e Amigos de Marechal Hermes
AMAPSA – Associação de Moradores e Amigos de Praça Seca
AMISUL – Associação de Moradores e Amigos de Sulacap
AMOC – Associação de Moradores de Oswaldo Cruz
AP – Área de planejamento
BRS – Bus Rapid System
BRT – Bus Rapid Transit
CIDEU - Centro Iberoamericano de Desenvolvimento Estratégico Urbano
COI – Comitê Olímpico Internacional
CP2 – Colégio Pedro II
FAFERJ – Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro
FAMERJ – Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro
FIFA – Federação Internacional de Futebol
FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IDS - Índices de Desenvolvimento Social
IPP – Instituto Pereira Passos
ITDP - Institute for Transportation & Development Policy
JSBS – Jardim Sulacap Bairro Sustentável
MCMV – Minha Casa, Minha Vida
PAC 2 – Programa de aceleração do crescimento 2
PDTU – Plano Diretor dos Transportes Urbanos
PECRJ – Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro
PMUS – Plano de Mobilidade Urbana Sustentável
PPP – Parceria Público/Privado
PUC – Pontifícia Universidade Católica
QM – Quero Metrô
RA – Região administrativa
SMDU – Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano
TUBSA - Tecnologias Urbanas Barcelona S/A
UFF – Universidade Federal Fluminense
UPP – Unidade de Polícia Pacificadora
VLT – Veículo Leve sobre Trilhos

“Resistimos, Continuamos”
Real República dos Galifões

“O medo teme de tudo por isso paga o seguro,
por isso constrói o muro e mantém a distância!”
Capicua

“Four hundred years, and its the same, philosophy”
Peter Tosh

“O povo é quem mais ordena, Dentro de ti, ó cidade”
José Afonso

Introdução

A cidade do Rio de Janeiro atravessa, desde o início dos anos de 1990, sua inserção dentro de um novo paradigma urbano no que tange a gestão política da cidade. Esta nova fase das políticas públicas surge na transição do modelo do planejamento urbano diretivo, os Planos Diretores, para um modelo mais flexível e dinâmico, compreendido enquanto Planos Estratégicos. Esta mudança acompanha as transformações nos setores produtivos dentro da economia global capitalista, assim como as novas tecnologias que vão permitir e obrigar, numa relação contraditória, que determinadas cidades transformem seus espaços urbanos para estas novas realidades.

Destarte é importante salientar a posição das cidades, não somente as grandes cidades, mas sobretudo estas, dentro deste atual cenário político, econômico e geopolítico. As cidades ocupam uma posição central na cadeia produtiva global contemporânea, pautada no que Milton Santos chama de “meio técnico científico informacional”, onde a tecnologia, aliada a produção de conhecimento científico, vão dar as cartas na redistribuição de capital pelo globo. Nesta redistribuição de capital, todos os demais fluxos vão seguir, com variação de intensidades, a mesma lógica. São pessoas, mercadorias, informações, que, se movendo por boa parte do planeta, vão permitir uma maior exploração do capital através do conceito de David Harvey, a compressão espaço-tempo.

Esta realidade das cidades enquanto lócus privilegiado da (re)produção capitalista, nos trarão alguns questionamentos a respeito de como cada território se adequará a esta galopante divisão do trabalho entre os diferentes lugares. Por outro, podemos identificar o contrário, uma maior competição entre as cidades, o que gera consequências bastante dúbias tanto no espaço intraurbano como na própria relação entre elas.

A relação da realidade competitiva entre as cidades e o modo como a gestão territorial urbana é elaborado e posto em prática são evidentes. Assim como também saltam aos olhos as suas consequências. Cidades fragmentadas, subúrbios cada vez mais segregados, econômico, social e racialmente, em um contexto onde as premissas do desenvolvimento não nos apontam para a resolução de tais desigualdes, se não, no agravamento destas contradições.

A partir das décadas de 1970 e 1980, as cidades que vinham desde há duas décadas experimentando o aumento exponencial de bairros periféricos, da quantidade de automóveis nas vias urbanas, do congestionamento cada vez maior nos núcleos urbanos que detêm a maioria dos postos de trabalho e oferta de comércio e serviços a população, vão entrar em colapso. E o debate acerca da mobilidade urbana vai se travar num dos principais eixos de transformações urgentes ao espaço urbano para que este possa voltar a índices de melhor salubridade, de convivência e de possibilidades de uma coesão territorial, social e também econômica dentro das cidades contemporâneas, principalmente no sentido de alargar aos cidadãos todos os acessos ao que a cidade tem a oferecer.

A principal medida correlacionada a esta redefinição do paradigma moderno e privado de mobilidade urbana, foi a tentativa e o sucesso dos projetos de mobilidade urbana em resgatar o antigo bonde para a “nova cidade” européia e estadunidense. Com uma roupagem atual, adotando uma tecnologia de ponta, o Veículo Leve sobre Trilhos surge como o novo paradigma em mobilidade das novas gerações de projetos urbanísticos de cidades europeias e não só estas. A transformação por sua vez, não se configura apenas na mudança de um modal de transporte para outro, ou seja, do modelo rodoviarista para o modelo sobre trilhos, e sim em um debate sobretudo cultural, na tentativa de quebrar a lógica privada e individualista adotada pelos projetos urbanos de cunho funcional e diretivo.

No que tange o debate a respeito do desenvolvimento local, acreditou-se e se tornou visível que os movimentos realizados por estas cidades que fizeram o regresso ao modelo de transporte público coletivo através do VLT, abdicando de uma sobrevalorização do modelo funcional e rodoviarista de cidade, permitiu e dinamizou bairros e regiões que outrora eram tidas como meros bairros residenciais, não produtivos e sem possibilidades de autonomia, tendo seus moradores que se deslocarem para as centralidades urbanas, sendo em alguns casos necessário percorrer mais de 20, 30, até 50 quilômetros diariamente para chegar aos postos de trabalho centrais.

Na realidade do cidadão carioca, tanto sua mobilidade urbana, quanto as possibilidades de um desenvolvimento local que busque dinamizar e melhorar a cidade como um todo, são negligenciados por questões que, outrora, assombraram os paradigmas de planejamentos urbanos das cidades europeias, que por sua vez, vão sendo reproduzidos em cidades de países com uma urbanização mais recente, veloz,

desigual e desequilibrada. Com isso, o desenvolvimento urbano carioca é totalmente seletivizado para o surgimento de uma nova centralidade, o bairro da Barra da Tijuca, principal eixo da expansão e especulação capitalista da cidade do Rio de Janeiro.

O caminho traçado para confirmar tais explicações iniciais e caminharmos em direção a uma mudança social para os subúrbios são baseadas em algumas questões a serem respondidas ou apresentadas no decorrer deste trabalho. Que tipo de urbanização constituiu o Rio de Janeiro, material e simbolicamente durante seus cinco séculos de fundação? Quais são, de fato, as contradições mais latentes que configuram estes territórios da maneira assimétrica como estão configurados ao analisarmos as políticas públicas atuais e seus modelos de gestão da cidade? Quais os caminhos e possibilidades que estas populações suburbanas podem galgar nestas condições?

No primeiro capítulo, uma leitura da sociedade urbana contemporânea e suas dinâmicas globais e locais utilizando o arcabouço teórico advindo de diferentes correntes críticas da geografia e demais ciências humanas e sociais. No segundo capítulo, vamos tecer considerações sobre como as políticas públicas e investimentos privados nestes atuais territórios urbanos se constituem enquanto reprodutores de desigualdes e assimetrias. No terceiro capítulo, vamos, através do conceito de subúrbio, identificar e explorar a evolução urbana do Rio de Janeiro e suas particularidades locais. No último capítulo, a ideia é traçarmos o debate sobre a mobilidade e o desenvolvimento dentro destes contextos expostos nos três primeiros capítulos e em seguida, expor nesta pesquisa o projeto desenvolvido em busca do desenvolvimento local através da transformação do sistema de transportes de determinada parte do subúrbio carioca.

Capítulo 1 – A sociedade urbana e suas dinâmicas contemporâneas

“A prosperidade crescente de uma área urbana em Singapura pode ter suas causas relacionadas, via uma complicada rede de laços econômicos globais, ao empobrecimento de uma vizinhança em Pittsburgh cujos produtos locais não são competitivos nos mercados mundiais.”
(Anthony Giddens, *As Consequências da Modernidade*, 1999: 61)

Pesquisar sobre as cidades do século XXI, é mergulhar a fundo dentro de questões que vão ultrapassar, sempre, as escalas da própria cidade pesquisada. Para pensarmos a sociedade urbana, temos de nos ater aos fenômenos da globalização/fragmentação e seus constantes movimentos de (re)territorialização, que vão ser a base para nossas reflexões e ações sobre estes territórios e lugares. Mostrar a interação entre estes fenômenos nos trará inicialmente um importante arcabouço teórico e metodológico para compreendermos como, hoje em dia, a sociedade urbana – a partir das cidades e outros territórios que a compõe – se (re)produz em movimentos distintos temporal e espacialmente pelo globo.

A aproximação teórica será consoante aos movimentos advindos da geografia crítica, dialogando suas variadas propostas que há mais de 40 anos, surgem na geografia brasileira e não só nesta, como um importante cenário não apenas de renovações dentro das análises geográficas, mas de transformações e possibilidades para novas geografias.

Neste capítulo estarão presentes autores de diferentes vertentes da geografia crítica, que se esforçam para elucidar as contradições do sistema capitalista e da sociedade contemporânea, incluindo e sobretudo, as contradições da (re)produção espaço urbano. E também, o dialogo dentro de uma vertente desta corrente a teoria decolonial (pós-colonial) que a partir de outros conceitos-chave, busca analisar/transformar a sociedade contemporânea, aqui expressada através dos conceitos da colonialidade do saber/poder e suas influências históricas/atuais nos debates e ações referentes a sociedade urbana contemporânea para as cidades da América do Sul e de muitas outras cidades localizadas no Sul Global¹. Por fim,

¹ Metáfora criada pelo sociólogo Boaventura de Sousa Santos – e utilizado pelos pensadores decoloniais, que chama atenção de que este conceito não refere-se a uma posição geográfica somente, mas também à posição política e social que ocupam os sujeitos: “un Sur que no es geográfico, sino metafórico: el Sur antiimperial. Es la metáfora del sufrimiento sistemático producido por el capitalismo y el colonialismo, así como por otras formas que se han apoyado en ellos como, por ejemplo, el patriarcado. Es también el Sur que existe en el Norte,

analisar dentro das obras dos autores críticos marxistas presentes neste trabalho, elementos que são também expressões da colonialidade do saber/poder e fruto destas relações desiguais de poder.

Para Henri Lefebvre, a sociedade urbana se constitui a partir da supremacia da cidade sobre a produção do campo e como o centro produtivo da sociedade atual. Que configura-se a partir dos processos de urbanização/industrialização que vão pautar “o conjunto das manifestações do domínio da cidade sobre o campo”. Não somente no que diz respeito a subordinação da produção de um pelo outro, mas pela “cultura urbana” que será imposta aos territórios para além das próprias urbanidades.

Trazidas pelo tecido urbano, a sociedade e a vida urbana penetram nos campos. [...] Os mais conhecidos elementos do sistema urbano de objetos são a água, a eletricidade, o gás (butano nos campos) que não deixam de se fazer acompanhar pelo carro, pela televisão, pelos utensílios de plástico, pelo mobiliário ‘moderno’, o que comporta novas exigências no que diz respeito aos ‘serviços’. Entre os elementos do sistema de valores, indicamos os lazeres ao modo urbano (danças, canções), os costumes, a rápida adoção das modas que vêm da cidade. E também as preocupações referente ao futuro, em suma, uma racionalidade divulgada pela cidade. (LEFEBVRE, 2010: 19).

É importante porém, salientar que esta realidade urbano/industrial que vai emergir na Europa nos séculos XVIII e XIX, não será seguida obviamente por todos os territórios pelo globo, sendo estes fenômenos bem observados a partir desta visão teórica, porém sem a capacidade elucidativa para todas as realidades urbanas que inclusive já existiam anteriormente ao duplo movimento de urbanização/industrialização europeia.

Um exemplo são as cidades coloniais do Brasil, que já se configuravam enquanto territórios de tomada de decisão e controle das áreas e produções agrícolas da colônia, anteriormente aos movimentos de urbanização industrialização inclusive da metrópole – Portugal – que só viria a ocorrer inclusive, concomitante ao próprio movimento ocorrido no Brasil, já no decorrer do século XX.

Sobre esta dupla relação da sociedade urbana a partir de Lefebvre e da enunciação de cidades anteriores ao movimento urbano/industrial europeu que já se

lo que antes llamábamos el tercer mundo interior o cuarto mundo: los grupos oprimidos, marginados, de Europa y Norteamérica. También existe un Norte global en el Sur; son las elites locales que se benefician del capitalismo global.” (SANTOS, 2011: 16)

prestavam a subordinar a natureza (o campo, a vida camponesa e/ou original dos países da América do Sul) em detrimento de uma metrópole, escreve Mario Rodríguez Ibáñez sobre as cidades coloniais da América do Sul:

La ciudad se encaramó en el simbólico dominante, como el lugar privilegiado de distanciamiento de la naturaleza, como el lugar de la civilización, como el lugar del éxito moderno, como la materialización del progreso y del desarrollo. La ciudad se identificó como distanciamiento de lo campesino, y en nuestro continente invadido eso significa, también, distanciamiento de lo indígena, en oposición a lo rural que se relaciona con “dependencia” con los ciclos de la naturaleza. [...] Las ciudades son el corazón de la reproducción de los modos de vida dominantes, coloniales, modernos, capitalistas (IBÁÑEZ, 2013: 225)

O fenômeno da globalização está ligado a estes fenômenos posteriores da urbanização/industrialização do dito “mundo moderno”. O conceito de globalização será aqui interpretado a partir de duas visões que são distintas, porém, não se anulam.

Como propõe o geógrafo Carlos Walter Porto-Gonçalves, ao invés de nos perguntarmos se é nas décadas de 1960, a partir da crise do sistema moderno de produção taylorista/fordista, a queda na margem de lucros, e outros fatores relacionados ao sistema de produção capitalista, que se inicia a globalização, com o que o geógrafo Milton Santos chamou de “meio técnico científico informacional” ou se esta começou lá no século XVI com as grandes navegações de cunho expansionista financiada pelos europeus afins de criar conexões comerciais/coloniais por outros continentes ultramarinos.

Parece ser mais confiável referirmos as fases da globalização, incluindo então estes dois – e não só estes – períodos para explicarmos a atual configuração territorial, social, econômica da sociedade contemporânea a partir da globalização.

Para Olivier Mongin, em seu livro sobre as cidades “na era da globalização”, o debate a respeito do conceito de globalização também recai em periodizações que vão remontar os séculos XV - XVI como seus precursores, no que o autor chama de “primeira globalização” onde o mundo passaria a configurar-se em um centro, uma periferia e uma semiperiferia, a partir da expansão ultramarina europeia e no movimento da supremacia da informação, tecnologia, e reestruturação produtiva capitalista o autor identifica como a “terceira globalização”, enquanto que Carlos Walter identifica como sendo o 4º período da globalização, intitulada pelo autor como “Neoliberal”.

Importante dizer que, para o autor brasileiro, os períodos da globalização não se sucederam como o mesmo propõe, havendo sim rupturas evidentes entre si, mas enquanto processos, estes se sobrepõem, coexistem em diferentes territórios pelo globo, todos, até os dias de hoje.

Levando em conta as questões relacionadas a mais recente fase/ruptura da globalização, que se inicia a partir da década de 1960 com as revoluções tecnológicas em alguns países do hemisfério norte que permitiram uma “compressão espaço temporal” nos dizeres do geógrafo David Harvey que transformaram as relações econômicas, políticas, sociais, geopolíticas, e suas consequências nas mais diversas cidades da sociedade urbana. Esta compressão do espaço pelo tempo foi fundamental para a reestruturação da produção capitalista, que passava durante a década de 60 uma crise de produção/consumo nos países centrais, fazendo as margens de lucro e suas economias caírem ano após ano.

Porém, outros fatores foram decisivos para que o capital através de suas grandes companhias e Estados se reestruturassem para a manutenção de suas hegemonias. Como as constantes revoluções sociais que ocorriam pelo mundo e desestabilização destes países em relação suas atuações sobretudo no hemisfério sul, através do questionamento dos valores de desenvolvimento, guerras coloniais, e demais tensionamentos políticos e sociais. Sobre esta época, David Harvey nos esclarece.

Nesse momento, a divisão inter-regional e internacional do trabalho esta no decurso da racionalização e da reconstrução por meio da combinação de processos poderosos de mudança tecnológica e mobilidade geográfica do capital. (HARVEY, 2006: 155)

A financeirização da economia surge como um fator estrutural nesta nova fase global, os ganhos através do juros e suas consequências inclusive para o ambiente (PORTO-GONÇALVES, 2006) são também características destes tempos. Para Mongin, as economias-mundo que existiam até então, se transformaram em apenas uma única economia-mundo, o que nas palavras do autor “permite qualifica-lo como ‘global’ ” (MONGIN, 2009: 146).

Porém ao analisarmos o quadro sobre a estrutura do comércio mundial para as décadas de 1980 e 1990 disponível no livro supracitado de Porto-Gonçalves, veremos que a participação dos países ditos desenvolvidos – EUA, Japão e União Europeia -, por mais que suas populações representem na altura 18% do total mundial, em

relação a estrutura do mercado suas participações ultrapassam os 61% das exportações e 70% das importações. Enquanto ao reunirmos África, América Latina e Oriente Médio, a participação é de 10,58% nas exportações e 9,18% nas importações, referentes a década de 1990, números inclusive, menos expressivos do que os da década anterior. Ou seja, os países hegemônicos seguem a se beneficiarem desta globalização, que Milton Santos adjetiva enquanto perversa.

Seguindo com análises de Milton Santos, nesta etapa da sociedade contemporânea, é fundamental para os geógrafos revisarem o conceito de território, que não seria um conceito dado em si mesmo, mas, somente a partir de seu uso, que se configuraria o espaço geográfico enquanto território. Esta noção torna-se fundamental na ultrapassagem do conceito enquanto rígido da geografia tradicional dos Estados-Nação, para uma visão mais dinâmica das relações de poder, difuso, mais complexo e difícil de ser cartografado, as multiterritorialidades, que são o cerne central da questão sobre este conceito. São estas multiterritorialidades que serão exploradas neste novo cenário de “cidades globais”, que é o caso do Rio de Janeiro.

Em uma fase onde a relevância do papel da ciência, tecnologia e informação são marcantes, os territórios unem-se e afastam-se em constantes movimentos de desterritorialização² e reterritorialização, na medida em que a competitividade entre os lugares, que é a força regente das atuais relações econômicas, se alastra por cada vez mais territórios pelo globo. É necessário pensarmos para além da globalização para apreendermos uma solidez maior ao falar sobre esse aspecto da realidade (SANTOS, 1994).

Estas contribuições de Milton Santos foram fundamentais para as construções conceituais a respeito do próprio binômio globalização/fragmentação. Para o autor, era (é!) possível reverter os processos perversos da globalização em curso, expressados pelas crescentes fragmentações territoriais, muros visíveis e invisíveis,

² Utilizando neste momento a filosofia de Deleuze e Guattari no campo da ciência geográfica proposta por diálogos do professor Rogério Haesbaert com os conceitos de rizoma e desterritorialização escrito pelos filósofos. “O território pode se desterritorializar, isto é, abrir-se, engajar-se em linhas de fuga e até sair do seu curso e se destruir. A espécie humana está mergulhada num imenso movimento de desterritorialização, no sentido de que seus territórios “originais” se desfazem ininterruptamente com a divisão social do trabalho, com a ação dos deuses universais que ultrapassam os quadros da tribo e da etnia, com os sistemas maquínicos que a levam a atravessar cada vez mais rapidamente, as estratificações materiais e mentais.” (GUATTARI e ROLNIK, 1986:323 apud HAESBAERT, 2002: 14)

segregações urbanas, e no lugar disso emergir uma outra globalização, “capaz de restaurar o homem na sua dignidade.” (p.20), através, por exemplo, das resistências de comunidades locais, organizações da sociedade civil organizada, movimentos sociais, e é justamente através destes pressupostos, que nos capítulos seguintes, traremos a proposição que busca ser uma destes pilares capazes de reverterem os processos danosos destas fragmentações para a cidade do Rio de Janeiro.

Importante ressaltar que narrativas sobre a globalização a partir de periodizações nas quais seus resultados chegam as questões econômicas e tecnológicas, como propostas pelos autores acima citados, nos oferecem uma dimensão temporal ao fenômeno que pode vir a tornar seus desdobramentos e análises a-espaciais, ou seja, sua dimensão espacial seria posta de lado pela dimensão temporal em um discurso bastante cômodo para os atores hegemônicos (MASSEY, 2007). A partir do que intitula como “geografias da desigualdade” e suas assimetrias intencionais produzidas por determinados territórios do sistema mundo atual, a também geógrafa Maria Adélia A. de Souza, ressalta citando E. Soja, a importância de se “espacializar a narrativa histórica”, para que o leitor possa entender “uma geografia das relações simultâneas e significados que são articulados por uma lógica espacial mais do que histórica.” (SOUZA, 1994: 23).

Rogério Haesbaert & Carlos Walter tratam diretamente das questões do território/territorialidade e sobretudo elucidam que estas periodizações se sobrepõem entre si por diversos territórios pelo globo o que demonstra o lado espacial e os tensionamentos produzidos pela globalização, mas sobretudo pela fragmentação imposta aos “livres” movimentos - sobretudo de pessoas - que seriam o pressuposto máximo da globalização neoliberal, esta perigosa armadilha torna-se sanada.

A geógrafa Doreen Massey, ao preocupar-se com as questões da globalização sobretudo para além das questões econômicas, que são importante e dialogam diretamente com as outras questões da nossa sociedade, nos evidencia como o discurso da globalização é um discurso recheado pelas colonialidades e atribuirá aos autores “pós coloniais”, aqui intitulados enquanto teoria decolonial, uma importante contribuição ao deslocarem o eixo da narrativa da Europa, para os demais territórios que sem estes, não haveria sido cabível a globalização ser uma realidade.

Ou seja, a noção que trazem os geógrafos brasileiros citados a respeito da globalização e suas consequências para as estruturas urbanas contemporâneas, propõem uma visão de mundo que demonstra notoriamente o movimento

intencional de uma parte reduzida do mundo, o continente Europeu, em evocar-se enquanto central/universal, e a partir disso, explorar, assimilar, e até mesmo indicar os “caminhos”, ou melhor “o caminho” a que o mundo tem que seguir.

A manutenção da ideia de centro/periferia/semi-periferia ou seja lá qualquer tentativa de estratificação dos territórios a nível das nações, servem apenas para a manutenção da ideia para qual foram inventados estes termos, em uma estória contada da Europa, sobre o mundo, para o mundo! (MASSEY, 2007). Um dos mais significativos trabalhos neste sentido de universalizar os conhecimentos e práticas europeus foi “As etapas do desenvolvimento econômico”, de Walt Rostov, onde o autor traça cinco etapas onde toda e qualquer sociedade haveria de enfrentar para atingir o patamar do desenvolvimento, algo como o caminho supostamente percorrido pelos Estados-Nações europeus em suas “marchas” rumo ao progresso.

Não somente críticas do campo epistemológico sofreram tais narrativas, como também, importantes crítica de correntes ecológicas e de autores de outras partes do mundo, como a “Teoria da Dependência” representada pelo sociólogo Fernando Henrique Cardoso (MORAIS, M. & SILVA, C., 2010). Para entendermos melhor como a *globalização neoliberal* pode ser uma narrativa a-espacial e eurocêntrica.

Agora, isto revela bastante sobre maneiras de pensar sobre (incluindo não pensar) o espaço em si mesmo. Mais evidentemente, a versão padrão da estória da modernidade – como uma narrativa de progresso emanando da Europa – representa uma vitória discursiva do tempo sobre o espaço. Isto quer dizer que diferenças que são verdadeiramente espaciais são interpretadas como sendo diferenças em desenvolvimento temporal – diferenças no estágio do progresso alcançado. Diferenças espaciais são reconvocadas como uma sequência temporal. Assim, a Europa Ocidental é entendida como sendo ‘avançada’, outras partes do mundo ‘um pouco mais atrasadas’ e outras ‘atrasadas’. Eufemisticamente mudar o rótulo de ‘atrasado’ para ‘em desenvolvimento’ em nada altera o processo de se pensar a variação espacial em termos de uma série temporal. (MASSEY, 2007: 146)

Em relação as cidades, dentro deste contexto tecnológico pós-moderno nas metrópoles “vitrines do primeiro mundo”, veremos emergir conceitos como cidades globais, megalópoles, territórios luminosos, além de diversos outros, das mais variadas ciências modernas parcelares que tem enquanto objeto/sujeito a ser pesquisado/transformado a cidade, a sociedade urbana, em uma espécie de

manutenção da desigualdade entre as diferentes cidades pelo mundo, como escreve Georges Benko a respeito de Paris e o que ele chama “hierarquização do sistema urbano”.

A hierarquização do sistema urbano implicaria a predominância de determinadas cidades sobre outras em função de um certo número de critérios multidimensionais. Se tomarmos, por exemplo, o caso de Paris, seu peso se vê reforçado por sua posição central para as redes comerciais e de comunicação. Pode tratar-se igualmente de uma vantagem cultural, no caso de uma cidade centro de “inovações” culturais. Pode ser, enfim, uma superioridade nos setores da produção e das finanças. (BENKO, 1994: 56)

Para dar seguimento as análises teóricas que serão utilizadas para analisar a atual sociedade urbana, uma passagem do livro citado no epígrafe deste capítulo – *As Consequências da Modernidade* – é importante para o debate acerca da importância da globalização na atualidade:

A administração colonial de terras distantes pode ter ajudado, em algumas situações, a consolidar a expansão econômica, mas ela nunca chegou a ser a base principal da disseminação do empreendimento capitalista em escala global. No final do século XX, quando o colonialismo em sua forma original já quase desapareceu, a economia capitalista mundial continua a envolver grandes desequilíbrios entre o centro, a semiperiferia e a periferia. (GIDDENS, 1991: 64)

O autor refere-se aos desequilíbrios contemporâneos provocados pelo capitalismo entre diferentes territórios pelo globo enquanto a comprovação de que nos séculos passados, a colonização não teria tido tanta importância nos processos de consolidação do sistema-mundo moderno, que também se configure enquanto colonial (HAESBAERT & PORTO-GONÇALVES, 2005). Ao se posicionar a partir do “colonialismo”, o autor argumenta de maneira consistente, afinal, apesar de sabermos que ainda existem diversos trabalhadores em condições análogas a escravidão trabalhando principalmente nos territórios do Sul Global, esta não é mais uma prática aceitável - oficialmente - entre os estados-nações e seus tratados contemporâneos, apesar de termos exemplos como o Reino Unido que ainda possuem mais de 15 territórios em relações coloniais pelo mundo, por exemplo.

Porém, as configurações de poder assimétricas entre os atuais Estados Nações, principalmente se analisarmos as relações entre os territórios do Norte e Sul Global, as colonialidades do saber/poder, ao contrário do colonialismo, não deixam de

influenciar, guiar e explorar territórios que outrora foram dependentes diretos das metrópoles europeias enquanto suas colônias de fato. Ou seriam as metrópoles europeias, dependentes diretas destes territórios coloniais?

Na América Latina e no Caribe a colonialidade sobreviveu ao colonialismo, por meio dos ideais desenvolvimentistas eurocêntricos ocupando os corações e mentes das elites criollas, brancas ou mestiças nascidas na América. (PORTO-GONÇALVES, 2006: 49)

O conceito de colonialidade está presente no livro organizado por Edgardo Lander intitulado “A Colonialidade do Saber – eurocentrismo e ciências sociais Perspectivas latinoamericanas”, diversos autores que dialogam a partir desta perspectiva teórica, escrevem a respeito das dimensões do sistema-mundo moderno-colonial. Walter Mignolo, nos oferece uma leitura destes conceitos na sociedade contemporânea, interpretada pelo mesmo como pós-moderna:

A pós-modernidade autoconcebida na linha unilateral da história do mundo moderno, continua ocultando a colonialidade, e mantém a lógica universal e monotópica - da esquerda e da direita - da Europa (ou do Atlântico Norte) para fora. A diferença colonial (imaginada no pagão, no bárbaro, no subdesenvolvido) é um lugar passivo nos discursos pós-modernos. O que não significa que seja um lugar passivo na modernidade e no capitalismo. (MIGNOLO, 2005: 34)

Trazendo para o primeiro plano a sociedade urbana contemporânea, mais especificamente as cidades do Sul Global, como o caso do Rio de Janeiro, esta colonialidade se mostrará presente e peça chave/fundante de nossas apropriações materiais e simbólicas do espaço urbano, pelo menos no que tange em quase sua totalidade as ações dos governos municipais (e de outras esferas do poder público), das grandes empresas, proprietários tanto de imóveis quanto fundiários e demais atores hegemônicos que atuam na (re)configuração do espaço urbano. O geógrafo/professor Nelson Diniz, nos esclarece acerca dos processos de globalização e da colonialidade do saber para analisar as políticas públicas urbanas que se sucederam em território Carioca no início dos séculos XX e XXI:

Na história da ciência moderna, existem múltiplos casos que demonstram como a colonialidade do saber se tornou uma dimensão fundamental da formação do pensamento e do discurso científicos. A elaboração e difusão de saberes sobre a cidade e o planejamento urbano se inscrevem no conjunto desses exemplos. Os dois momentos destacados nesse

artigo, o princípio do século XX, com a modernização do Porto do Rio de Janeiro no âmbito da reforma Pereira Passos, e o princípio do século XXI, com o “sonho tornado realidade” da “revitalização” da Região Portuária do Rio de Janeiro, são exemplos da constituição colonial dos saberes sobre a cidade. (DINIZ, 2012: 7)

Diversos são os pontos onde o autor evidencia a colonialidade do saber e do poder presente nas tomadas de decisões, nos projetos a serem aprovados e nos próprios sujeitos responsáveis pelos projetos e pelo discurso por trás destes enquanto reprodutores dos ideários da modernidade - para o início do século XX - e da pós-modernidade - para as transformações do século XXI - em uma espécie de dependência que outrora era explícita e oficial e que atualmente perpassa todas as dimensões da sociedade, cultural, social, política, econômica e sobretudo espacial (DINIZ, 2012).

Nos mais variados autores, de diversas correntes teóricas marxistas que se debruçam atualmente em desvendar e analisar os caminhos da sociedade urbana, a premissa das colonialidades do saber/poder aparecem com certa frequência mesmo que não sejam pautadas enquanto bases teóricas para a construção do conhecimento sobre os temas em questão. Estas conexões entre os dois aportes teóricos, mostrando como as colonialidades do poder e saber, podem ser evidenciadas através de críticas marxistas aos modelos hegemônicos de produção será o objetivo à seguir.

Um dos conceitos bastante criticados a partir da visão decolonial crítica da geografia e demais ciências é a ideia do conhecimento universal³ advinda do movimento iluminista (modernidade) onde o que se emanava da Europa, seria reproduzido por todo o globo a partir deste centro do mundo, como também, todas as demais epistemologias existentes, seriam postas em uma posição de inferioridade perante ao suposto conhecimento advindo dos Europeus. Por sua vez, o economista Theotônio dos Santos traz essa crítica como sendo uma das características da

própria revolução que o capitalismo promovia no mundo através da transformação muito profunda das relações sociais, econômicas e políticas em que se apresentava como

³ Citando Carlos Walter Porto-Gonçalves (2006): “[...] não queremos recusar a ideia de que o conhecimento seja universal, mas, sim: retirar o caráter unidirecional que os europeus impuseram a essa ideia (eurocentrismo), e afirmar que as diferentes matrizes de racionalidade constituídas a partir de diferentes lugares, os *topoi* de Boaventura de Sousa Santos, são passíveis de serem universalizados, o que nos obriga a considerar os processos por meio dos quais os conhecimentos podem dialogar, se relacionar. Enfim, o que se visa é um diálogo de saberes que supere a colonialidade do saber e do poder (Quijano, 2005).” (PORTO-GONÇALVES, 2006: 38)

um sistema universalizante em oposição a todos os outros sistemas históricos (SANTOS, 1994: 72)

Neste trecho fica nítida a crítica a todo sistema mundo moderno-colonial, mas o autor refere-se apenas a uma crítica ao sistema capitalista.

Neil Smith, em seu livro intitulado “Desenvolvimento Desigual”, mostra como as economias do Norte Global visavam a partir das relações assimétricas de poder, manter seus lucros, monopólios e influências, ou seja, seus modos produtivos em pleno vapor. Em épocas de crise, a reestruturação do capital se torna iminente para que novas bases de exploração possam dar cabo das transformações que ocorrem na sociedade como um todo.

E é justamente dentro destas épocas onde as expressões do subjuogo colonial por parte das economias ditas avançadas saltam aos olhos. As desigualdades regionais são acentuadas, ao analisar o caso específico do Brasil no prefácio da edição brasileira, mostra como a colonização contemporânea da Amazônia é peça crucial neste desenvolvimento desigual e nas assimetrias que resultaram a entrada do Brasil na era da globalização neoliberal e no próprio movimento da sociedade urbano/industrial, tornando o país um devedor na ordem das centenas de bilhões de dólares para com os mercados centrais - principalmente os EUA (SMITH, 1988).

Ao analisarmos autores brasileiros que tratam sobre a sociedade urbana contemporânea como Ermínia Maricato, Carlos Vainer, Fernanda Sanchez, e o próprio Milton Santos, todos estes nos trarão inúmeros e importantes trabalhos acerca de como se estruturaram as políticas urbanas e as ações e relações destas para com os demais agente hegemônicos na construção das cidades e do urbano. Trazer a luz toda a colonialidade expressa nestas contradições, que também são de cunho capitalista, constituem numa maior consistência teórica que ajuda a interpretar especificamente nossas cidades brasileiras e de nossos vizinhos da América do Sul.

Em seu livro “A Urbanização Desigual”, Milton Santos refere-se a diferenciações dos processos de urbanização nos dois blocos de países chamados de primeiro e terceiro mundo, desenvolvidos e subdesenvolvidos e a partir de uma série extensa e bem analisada de dados, vai fazer as conexões necessárias para se chegar a conclusões como a citada a seguir:

Nos países industrializados, a cidade é instrumento de acumulação de recursos e poder, enquanto nos países subdesenvolvidos é apenas um instrumento de penetração e levantamento de riquezas. [...] Assim, enquanto nos países

desenvolvidos assistimos a um processo cumulativo, nos subdesenvolvidos o processo é explosivo, **mais localizado, seletivo e, por isso mesmo, criador de discontinuidades.** Isso explica as diferenças tanto no espaço nacional e regional como **no interior da cidade.** Tais diferenças são sensíveis tanto do ponto de vista espacial como do social. (SANTOS, 2010: 106) **(Grifo nosso)**

Esta passagem, escrita originalmente em 1980, serve como uma espécie de antevisão do que, por exemplo, se passa atualmente com as políticas urbanas no Rio de Janeiro. De caráter seletivo, assimétrico e excludente, os investimentos são verdadeiros reprodutores de diferenças, fragmentações e desigualdades sociais e espaciais. Em seu outro livro, “Por uma economia política da cidade”, desta vez debruçado especificamente sobre as questões da sociedade urbana, Milton Santos vai traçar mais um esboço de como estas desigualdades se materializam a partir de práticas contraditórias e que podemos afirmar, exprimem a colonialidade do saber e poder:

A partir de um equipamento seletivo do território, dá-se uma urbanização corporativa rapidamente crescente e despontam metrópoles e cidades corporativas, onde, de um lado, a modernização do meio ambiente construído favorece as grandes empresas e, de outro, o êxito das reivindicações dos grupos sociais vai depender de pressões corporativas. Nessas condições, parcela importante dos recursos públicos se dirige a um equipamento urbano seletivo, do interesse da economia hegemônica e das camadas sociais hegemônicas. (SANTOS, 2012: 137)

Estas características da urbanização desigual brasileira, são tema também para Ermínia Maricato. E ao referir-se sobre as metrópoles brasileiras dentro do que chama de “periferia do mundo globalizado”, as evidentes marcas da colonialidade se apresentam novamente. O percurso que a autora intitula como “a tragédia urbana brasileira”, devem-se as “ideias fora do lugar”, a total falta de conhecimento da realidade empírica ou o conhecimento e a negação destas para que sejam mantidas as relações de exploração e acumulação hegemônicas vão ser as características mais marcantes do planejamento urbano no Brasil. (MARICATO, 2013).

Estas “ideias fora do lugar” são a expressão máxima da colonialidade do saber e do poder que acima foram tratadas como uma das marcas dos nossos processos de urbanização e da inserção do Brasil dentro das distintas fases da globalização. A palavra “tragédia” parece ser a palavra que descreve melhor o histórico grau de

dependência externa da produção do espaço urbano das cidades brasileiras.

Esta preocupação em relação ao conhecimento das realidades empíricas na construção de nossas políticas urbanas territoriais, vão aproximar a autora de um arcabouço teórico crítico que, se por um lado, segue um viés da escola Francesa das décadas de 1960 preocupadas com o urbanismo em França, por outro, também seguem uma aproximação com autores brasileiros, que buscaram elucidar tais contradições do sistema-mundo em questão. Porém, a aproximação com as teorias decoloniais, que trazem conceitos como os trabalhados neste capítulo e a apreensão do mundo atual enquanto um sistema moderno/colonial presente na prática dos textos de Ermínia Maricato, não ocorrera até então (MARICATO, 2014).

Em outro texto da autora, o próprio título do artigo “As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias”, frase cunhada por Francisco de Oliveira em um encontro com a própria autora, expressa as contradições que Maricato atribui a “princípios do modernismo ou da racionalidade burguesa”, que também são marcas dos processos de não conhecimento, invisibilização, que fundamentam as críticas decoloniais para com a realidade vivida e o conhecimento construído a partir destas realidades.

A importação dos padrões do chamado ‘primeiro mundo’, aplicados a uma parte da cidade (ou sociedade) contribuiu para que a cidade brasileira fosse marcada pela modernização incompleta ou excludente. (MARICATO, 2002: 123)

Incluiria a importante análise da autora, não somente os padrões, mas também os próprios consultores, como no caso dos planejadores catalães responsáveis por assinar planos estratégicos em cidades como Buenos Aires, Rio de Janeiro, as grandes empresas que nestes espaços urbanos seletivos se instalam e diversos outros pontos onde o binômio globalização/fragmentação se mostram fundamentais para quaisquer análise sobre estes territórios.

As consequências destas ideias foras do lugar, para nossos lugares fora das ideias, são tão devastadoras que durante a década de 90, na cidade de São Paulo, enquanto se debatia a respeito de um “plano diretor” para a cidade, 11 grandes obras de mobilidade eram feitas, com um total de mais de 7 bilhões de reais gastos, onde atenderiam os bairros de maior concentração de renda, numa espécie de “estratégia de construir uma ‘ilha de primeiro mundo’, com condições para abrigar a São Paulo, cidade mundial” (MARICATO, 2002).

E nestes anos, para além das dívidas públicas contraídas pela prefeitura,

foram descumpridas as leis que obrigam os investimentos na casa dos 30% em educação para a cidade. Ou seja, os problemas com o planejamento urbano no Brasil, e nas outras cidades de crescimento rápido, em posições desvantajosas dentro do sistema mundo moderno/colonial, transbordam para outros campos de disputas sociais, como a saúde, a educação e demais questões sociais (MARICATO, 2002).

Seguindo com este capítulo sobre como estrutura-se a sociedade urbana contemporânea a partir de um olhar geográfico crítico, é importante ressaltar como este discurso “estratégico” permeia nossas representações, forjam consensos e penetram pelos múltiplos territórios e lugares com uma capacidade de convencimento profissional, sempre em busca da manutenção das coalizões dominantes (SANCHEZ, 1999; VAINER, 2000).

Estas estratégias contemporâneas relacionadas aos planejamentos urbanos mais recentes, vão ser a transposição das dinâmicas neoliberais atribuídas aos Estados e empresas para os lugares, para a escala local, como por exemplo, as prefeituras e outras governanças locais. Este “empresariamento” das cidades, vai deslocar o debate sobre o ato de planejar a cidade, o espaço urbano, que será esmiuçado com maior esforço e capacidade analítica no capítulo seguinte, mas que agora, precisa ser esclarecido enquanto parte dos processos de globalização/fragmentação contemporâneos.

O contexto neoliberal atuando sobre as cidades e seus poderes diretivos, principalmente suas prefeituras, vão ocasionar o que diversos autores brasileiros intitularam de “guerra dos lugares” (SANCHEZ, 1999). Sendo que, na prática, ao invés de serem as governanças que guerreiam entre si, é o capital que em sua fluidez possui capacidade de guerrear através de suas empresas e não só estas e pôr em prática este dinamismo globalizante e fragmentador.

Contudo, por ser uma disputa não somente para realocar a produção e fazer-la de modo mais vantajoso para a empresa, existe também a atração de consumidores e neste ponto, o papel dos governos passa a ser fundamental e a “guerra dos lugares” acaba por ser um conceito de fato elucidativo das dinâmicas contemporâneas urbanas, porém, há de se ter cautela ao emprega-lo para que não seja reproduzidos discursos meritocráticos e produtivistas.

O principal indutor destas disputas territoriais entre cidades serão as parcerias entre as empresas, setores produtivos e governos locais, e as estratégias adotadas por esses governos são pautadas na propaganda e marketing da cidade para atrair seus

“parceiros”. “A cidade-empresa do modelo empreendedor é apresentada como mercadoria que tem que ser vendida.” (SANCHEZ, 1999: 118). O poder público local ao entrar nestas disputas neoliberais, inclusive na escala da vida individual das pessoas que vivenciam as metrópoles contemporâneas através de competições pessoais para ocuparem cargos públicos por exemplo, vai reconfigurar seus pontos centrais de atuação e se adequar as normas das parcerias, que no Brasil são intituladas e já bastante conhecidas, PPP's, as “parcerias público-privadas”.

Estas parcerias inclusive, são a expressão da mudança de atuação do papel do Estado em suas diversas escalas, mas sobretudo nas municipalidades é onde os conceitos de planejamento e gestão vão se confundir, sobre este assunto, cito uma contribuição importante de Marcelo Lopes de SOUZA:

O ‘empresarialismo’ reflete, de certo modo, a assimilação, maior ou menor conforme o país e a cidade, das tendências contemporâneas de desregulamentação e diminuição da presença do Estado também no terreno do planejamento e da gestão urbanas, amiúde sugeridas pela fórmula ‘parcerias público-privado’ (private-public partnership). E, pelo menos nas situações mais nitidamente empresarialistas, ‘the public-private partnership means that the public takes the risks and the private takes the benefits’ (HARVEY, 2000: 141). (SOUZA, 2011: 137)

É evidente que os investimentos econômicos e “lucrativos” vão ser o grande protagonista destes governos, em detrimento de gastos sociais, que ao analisarmos o discurso de qualquer empresa - ou qualquer cidade que esteja dentro desta lógica de gestão pública - veremos ser prioritário o lucro, o superávit e não gastos ditos “excessivos” e “desnecessários” aos olhos de quem visa lucrar a priori. Torna-se visível o aumento da força de ação econômica e uma retração da força de ação social neste período de empresariamento das cidades e suas parcerias com os atores privados (SANCHEZ, 1999).

Diversos teóricos europeus vão buscar consolidar essa visão estratégica de planejar a cidade a partir da ideia da globalização neoliberal. Citados por Carlos Vainer, autores como Jordi Borja, Manuel Castells, vão expor claramente em suas explanações a relação direta entre esta globalização neoliberal e a suposta necessidade dos governos locais se adequarem a estes movimentos de reestruturação produtiva.

Um exemplo de como esses processos são nocivos as populações urbanas e

contrários as urgências sociais de determinadas cidades - principalmente do hemisfério sul -, é o PECRJ incluir em suas diretrizes que a cidade do Rio de Janeiro é um “laboratório de experimentação e aperfeiçoamento democrático, baixa intolerância racial e exemplo de harmonia social (sic!)” e como um problema ressaltar a “forte visibilidade da população de rua”, ambos trechos retirados do PECRJ (p.20 e p.50, apud VAINER, 2000). Em ambas citações, os sérios e bastante graves problemas sociais e econômicos da cidade do Rio de Janeiro, são vistos como entraves para atrair investidores para a cidade. Como escreve Carlos Vainer (2000: 82), “a miséria estrategicamente redefinida como problema paisagístico (ou ambiental)”.

Em ambos autores, Fernanda Sanchez e Carlos Vainer, encontramos análises críticas que nos ajudam a elucidar como estas “novas estratégias” são reproduzidas para “novos territórios e lugares”, e como ressaltado anteriormente pelo geógrafo Nelson Diniz, como estas “novas dinâmicas” trazem consigo as marcas de um passado bastante presente e com ganas de manutenção para o futuro a sociedade urbana e logicamente, manutenção de seus poderes hegemônicos.

As ideias de escolas como a “Harvard Business School” ou a empresa Technologies Urbanas Barcelona S.A. - empresa consultora responsável pelo primeiro plano estratégico do Hemisfério Sul, na cidade do Rio de Janeiro - são exemplos das colonialidades do saber/poder que ainda atuam sobre territórios que outrora também eram usados nas dinâmicas econômicas, políticas e sociais do suposto centro global.

Questões que são importantes dentro do debate crítico da geografia e sobre os territórios urbanos contemporâneos, são as levantadas por Rafael Mata Olmo, da Universidade Autônoma de Madrid. Ao analisar o último período de aquecimento do mercado imobiliário espanhol entre os anos de 1996 – 2007 nos dizeres do autor, as inúmeras contestações de que as cidades do mundo pós-moderno iria a partir do capital financeiro e da importância dos fluxos, tais quais seriam benefícios deste período globalizante, porém, a manutenção da sobreutilização do território, seguem a pleno vapor, inclusive, tornando fenômenos como a urbanização das áreas ainda não urbanas, em detrimento do inchaço ainda maior que as centralidades urbanas sempre atraíram/expulsaram (OLMO, 2007).

A la vista de la experiencia española —aunque no sólo— pareciera que "la ciudad informacional" y el "espacio de los flujos" que ha conceptualizado Manuel Castells (CASTELLS, 1995 y 2000) no se han liberado de la

necesidad de consumir cantidades cada vez más altas de suelo. Probablemente, y entre otras razones, porque como el propio Castells señala, siguiendo a Saskia Sassen, el nuevo papel estratégico de las principales ciudades a través de la "integración global", se ha visto necesariamente asociado a la dispersión espacial (SASSEN, 1991). (OLMO, 2007: 25)

Aqui nesta passagem destacamos dois conceitos que o autor utiliza que nos interessa, primeiramente a ideia de “papel estratégico” exercido por determinadas cidades e a relação desse papel com a “dispersão urbana”, ou seja, a utilização da força de trabalho, de recursos públicos e privados e principalmente de solo, território, são as marcas deste papel estratégico. As consequências desta globalização, que são variadas diante da multiplicidade de movimentos (desterritorialização / reterritorialização) concomitantes em cada nó desta cadeia produtiva global, não poderiam ser melhor destacadas pelo autor como nesta passagem

La reciente extensión y dispersión del fenómeno urbano por el territorio implica, como se pone de manifiesto en el libro congresual, la fragmentación ecológica, paisajística, funcional y social del territorio, y procesos a veces muy sutiles de privatización de usos y de funciones asociadas hasta ahora a la esfera de lo público, privatización que alcanza de modo cada vez más patente a la gestión y control de determinados espacios públicos. (OLMO, 2007: 30)

Fragmentações, assimetrias de poder entre instituições e populações, desequilíbrios ambientais com inúmeras consequências sociais, privatizações e seletivizações dos usos de espaços públicos. Através de processos sutis e com discursos sustentáveis, ecológicos, responsáveis, vão ser o mote pelo qual essas estratégias serão vendidas e exportadas para a maior quantidade de territórios a serem explorados pelo globo.

Em uma espécie de colonização contemporânea, termo que o próprio Rafael Olmo utiliza neste trabalho citado, “*la urbanización coloniza igualmente la montaña*” (p.32), ao referir-se a expansão do capital imobiliário para áreas do interior, tendo em vista a saturação das faixas litorâneas e *facilidades* do mundo informacional.

Por fim deste capítulo introdutório/teórico, vamos dar ênfase a um conceito importante para compreendermos esta sociedade urbana de hoje dentro do contexto urbano brasileiro. As fragmentações, sejam estas físicas e/ou simbólicas, nos trazem, ao contrário do que o pensamento hegemônico tenta transmitir a partir dos seus

discursos (pois suas práticas confirmam nossa tese), a ideia de que a “aldeia global” segue seu “caminho natural” e que cada vez mais territórios ainda não incorporados nesta “Sociedade em Rede” (CASTELLS, 1996) vão inserir-se nesta cadeia e supostamente prosperarem economicamente.

Baseando-se em Milton Santos em seus livros sobre a apropriação privada e seletiva dos espaços e ações públicas por parte dos atores hegemônicos, Ana Fani A. Carlos colabora a respeito do espaço fragmentado por conta da “mundialização”.

Mundializado, o espaço fragmenta-se por meio de formas de apropriação para o trabalho, para o lazer, para o morar, para o consumo etc. Desde modo, o espaço fragmenta-se em espaços separados, parcelas fixas, como consequência de uma atividade parcelada fundada no trabalho abstrato. O espaço aparece como mercadoria, apesar de suas especificidades, produzido e vendido enquanto solo urbano, cujo conteúdo escapa aos indivíduos, posto que submissos à troca e à especulação – uma troca que se autonomiza em relação ao uso num processo de produção assentado na propriedade privada da terra que gera a apropriação diferenciada do espaço por extratos diferenciados da sociedade. (CARLOS, 1994: 193)

Continua referindo-se aos movimentos que estas fragmentações causam no espaço urbano “Essa fragmentação produz um constante movimento de atração-expulsão da população do centro para a periferia e vice-versa.” (p.193).

Citando Boaventura de Sousa Santos, o geógrafo Rogério Haesbaert vai trazer o conceito de “fascismo territorial”, a partir da análise do autor português Boaventura de Souza Santos que o papel do Estado contemporâneo em diversos territórios é de recuo em seus domínios e ações, de chegar ao ponto de existirem “*espaços/territórios selvagens*”, assim como a crescente precarização do trabalho inclusive legitimada e institucionalizada, são características que trazem a tona o que seriam os estados de exceção (HAESBAERT, 2014), termo que também utiliza Carlos Vainer, ao referir-se as políticas públicas(o)privadas em voga no Rio de Janeiro do século XXI.

Nestes estados de exceção, ainda citando Sousa Santos, o que ocorre é um “fascismo pluralista”, ao contrário do fascismo tradicional que teria sacrificado a democracia aos mandos do capitalismo, neste *fascismo contemporâneo* não chega a ser necessário e nem conveniente sacrificá-la, pois o capitalismo já se promove dentro dela. Através de uma forma tridimensional de sociabilidade, “o fascismo do apartheid social; o fascismo paraestatal (fascismo contratual e territorial); e o

fascismo da insegurança.” (SOUSA SANTOS, apud. HAESBAERT, 2014: 140).

O autor brasileiro, tece algumas críticas a esta abordagem, trabalhando a respeito do conceito de fascismo territorial, sendo este parte do fascismo paraestatal definido como a “usurpação de prerrogativas estatais (de coerção e de regulação social) por atores sociais muito poderosos”, este, para Haesbaert, pode ser incluído no “apartheid social”, que seria a “cidade dividida”, uma segregação social dentro da urbe que se dividiria entre “zonas selvagens e zonas civilizadas”, categorização que Rogério Haesbaert considera uma “terminologia polêmica”.

As inúmeras interseções entre estas “zonas” distintas da cidade, não permite que possamos trabalhar com a ideia de cidade dividida, afinal, é o mesmo território e suas múltiplas territorialidades que atuam, inclusive ao não atuarem, sobre estes espaços “selvagens e/ou civilizados”.

tampouco se trata de uma cidade “dividida”, tamanhas as interseções – ainda que veladas – entre essas parcelas do espaço urbano. [...] Ao contrário de Sousa Santos, não fazemos essa distinção nítida entre ‘zonas selvagens’ e ‘zonas civilizadas’- termos, aliás, carregados de conotações pejorativas -, pois o ‘fascismo territorial’ dos comandos paraestatais pode estar agindo tantos nas primeiras (ver o caso do narcotráfico nas favelas brasileiras) quanto nas segundas (ver o aparato de segurança privada e o fechamento de espaços públicos nos territórios dos grupos hegemônicos. Além disso, há várias formas de resistência e auto-organização nas ‘zonas selvagens’ que muitas vezes representam uma outra ordem, imperceptível diante dos nossos critérios ‘normais’ de ordem e civilidade. (HAESBAERT, 2014: 140)

O autor, porém, escreve que o “Estado corporativo contemporâneo” também pode agir a partir de “fascismos”, “inclusive criando territórios ‘legítimos’ de exceção” (p.140). Estas questões vão ser aprofundadas pelo autor no mesmo livro citado, em um capítulo onde aborda diretamente as dinâmicas de exceção em voga na cidade do Rio de Janeiro.

Com exemplos de muros físicos ⁴ e ações simbólicas que geram

⁴ A partir da experiência na cidade do Rio de Janeiro, podemos identificar duas modalidades principais de muros, os muros-duto e os muros-barragem. Os muros-duto são construídos ao longo de grandes vias de circulação e implicam principalmente a contenção indireta da população subalterna, pela ‘canalização’ ou direcionamento seguro dos fluxos, sobretudo em relação a grupos que ‘devem’ – ou que querem – evitar o contato com certas áreas da cidade (como as favelas). Isso ocorre seja pelo alegado risco à segurança, seja pelo próprio impacto visual. [...] Os muros-barragem, por outro lado, são construídos, sobretudo, como dupla contenção territorial vinculada à segurança: barrar a expansão das áreas faveladas,

fragmentações, buscam contenções e permitem que a ordem vigente (da globalização neoliberal) seja respeitada e (re)produzida na cidade que, ao entrar no circuito das cidades globais, passa a configurar-se para estas verticalidades, em detrimento das horizontalidades e suas demandas locais urgentes e pertinentes presentes na cidade como um todo, mas sobretudo, nos espaços onde a fragmentação é sentida, como nos subúrbios distantes, nas favelas onde esses muros são construídos e outros espaços marginalizados por esta coalizão de poder hegemônica (HAESBAERT, 2014).

No capítulo seguinte, veremos como as políticas públicas e suas finalidades cada vez mais privatizadas pelas “parcerias” com este setor, se adequaram para atender a estas condições de (re)produção, circulação, consumo, controle e vigilância, ditadas pelo poder hegemônico globalizado, através de seus paradigmas de planejamento urbano.

Como já ressaltado anteriormente neste capítulo, serão mais uma comprovação da tentativa – com algum êxito e muitos percalços – de consolidação do modelo vigente de sociedade. A seguir, depois de uma conceituação teórica à respeito das origens dos planejamentos estratégicos, utilizaremos os exemplos de Barcelona, cidade que para além de “modelo”, exportou consultores que foram os responsáveis pelos planejamentos em voga atualmente para o Rio de Janeiro, assim como as análises destes próprios documentos e políticas para a capital fluminense.

principalmente em nome da preservação ambiental – a ‘biossegurança’ dos chamados ecolimites (através de uma legislação discriminatória que muitas vezes não se aplica a bairros de classes altas nas mesmas condições) e também, a exemplo dos muros-dutos, restringir a mobilidade para for a das favelas, principalmente (na leitura dominante) de grupos considerados perigosos, como os narcotraficantes. (HAESBAERT, 2014: 244 249)

Capítulo 2: O paradigma Estratégico no Planejamento Urbano

É importante voltarmos inicialmente ao capítulo anterior, ao debate a respeito da cidade em uma sociedade tecnológica/informacional, enquanto lócus privilegiado de (re)produção do capital, sendo o espaço urbano o aglomerado de fixos e fluxos que permitem a circulação de produtos, mercadorias, pessoas, ideias em grandes velocidades, o que nos traz a noção de uma compressão espaço temporal cada vez mais real/virtual entre determinados espaços globais (SANTOS, 2012; HARVEY, 2009). A partir desta dimensão da cidade contemporânea enquanto espaço central na lógica capitalista flexível, Milton Santos acrescenta:

Quanto mais territórios são cortados por estradas, tanto mais a produção e os homens se concentram em poucos lugares. A cidade é um grande meio de produção material e imaterial, lugar de consumo, nó de comunicação. Por isso, o entendimento do processo global de produção não se contenta com a mera economia política, nem se basta com a Economia Política da Urbanização, exigindo uma Economia Política da Cidade. (SANTOS, 2012: 114)

Em relação a esta economia política da cidade que se refere Milton Santos, traduzimos como a necessidade de entendermos as forças produtivas e suas maneiras de reprodução por meio de investimentos público e/ou privados. Primeiramente a aglomeração na cidade de todo o trabalho acumulado em infraestruturas pretéritas, assim como sua dinâmica de trabalho ativa, faz desses espaços urbanos verdadeiros indutores de meios coletivos de socialização da produtividade e esta socialização se apresenta de diversas formas, inclusive, como contraditória. Seguindo ainda o pensamento de Milton Santos sobre estas socializações urbanas de produção:

A socialização propiciada por uma rede diferenciada de firmas e agente à disposição dos processos produtivos complexos da cidade facilita o consumo até nas camadas mais pobres, possibilitando a inserção na economia urbana de um número crescente de pessoas. (SANTOS, 2012: 116)

Ou seja, é a partir dos diferentes agentes, processos, em diferentes escalas dentro da cidade e entre estas, que vão se dar os processos avançados de reprodução capitalista, onde agentes como o Estado (em seus diferentes níveis de governança), as empresas, os capitais industriais, e outros, vão traçar suas linhas de ação e seus projetos. Em nossa sociedade capitalista, a socialização das forças produtivas de um

meio urbano não se dão de forma harmoniosa, existindo total desequilíbrio nestas relações. A socialização - e territorialização - capitalista é um conceito que vai embasar este desequilíbrio e elucidar seus principais agentes, diz Santos a este respeito:

A socialização capitalista é, pois, e sobretudo, um processo de transferência de recursos da população como um todo para algumas pessoas e firmas. Trata-se, como dito antes, de um processo seletivo, que atinge diferentemente os atores econômicos, o que faz do Estado um motor de desigualdades, já que, por esse meio, favorece concentrações e marginalizações.” (SANTOS, 2012: 118).

É neste sentido que vamos buscar compreender por meio das políticas públicas, planos estratégicos em vigor, e outros mecanismos de atuação, como se posiciona e se articula o Estado, que é de longe o ator com maior complexidade e escalas de atuação dentro do espaço urbano. Neste caso, trabalhando na escala do município, sem perder de vista as relações com as demais estâncias de poder público. Sobre a atuação do Estado na (re)produção do espaço urbano, nos escreve Roberto Lobato Corrêa:

Essa multiplicidade de papéis (**do Estado**) também se efetiva na escala da rede urbana. Tanto nessa escala como na do espaço intraurbano estabelecem-se relações com outros agentes sociais, como empresas industriais e de consultora, bancos, empreiteiras, universidades e proprietários de terra. Nessas relações entram em jogo mecanismos de negociação, cooptação e clientelismo, aos quais a corrupção não é estranha.” (CORRÊA, 2009: 46). (Grifo nosso)

Caminhando em direção as estratégias contemporâneas das chamadas cidades globais, como o Rio de Janeiro⁵. Buscamos conceituar as ideias de plano estratégico,

⁵ Durante o século XXI, a cidade do Rio de Janeiro sediou dezenas de eventos de proporções continentais e/ou globais, em diversos segmentos. Desde eventos políticos, como a Rio +20 em 2012, religiosos como a Jornada Mundial da Juventude em 2013, e sobretudo esportivos, como os Jogos Panamericanos de 2007, Jogos Mundiais Militares em 2011, Copa do Mundo FIFA 2014, Jogos Olímpicos de 2016, Etapas anuais dos circuitos mundiais de Surf e mais recentemente de Tênis a partir de grandes investimentos no “Rio Open”, evento que teve a sua primeira edição em 2014, e conta como um dos principais patrocinadores, o Governo do Estado do Rio de Janeiro. Porém, ao nos defrontarmos com a territorialização destes grandes eventos, o que se torna evidente é que apenas uma pequena parte do território da cidade é usado para estes circuitos e eventos. As regiões do Centro e Zona Sul são, historicamente e atualmente, privilegiadas em relação aos investimentos público e privado, por outro lado, experienciando uma realidade oposta e ‘menos globalizada’, os subúrbios representam a imensa porção do território à margem de quase todo este fenômeno, sendo seu acesso dificultado e/ou negado por diversos motivos, apesar de seus moradores serem necessários enquanto mão de obra para que sejam realizados tais eventos.

aliados a conceitos como city marketing, em “modelos” de projetos e planos em cidades globais, como Barcelona ou em menores cidades como Bolonha e Florença na Itália. (ARANTES, 2002; VAINER, 2002; CAPEL, 2006, 2007; SANCHEZ, 1999; PIRES, 2010).

A princípio, nos mais variados campos da ciência onde a cidade é pensada enquanto objeto a ser analisado e transformado, o colapso do paradigma da modernidade, que se sustentou por quase todo século XX, se torna evidente. Arquitetos, urbanistas, geógrafos, sociólogos, que pensam a cidade vão pautar em seus estudos contemporâneos uma série de novas abordagens que mostram os movimentos atuais de atuação destes profissionais em relação as questões dos territórios das cidades.

2.1 – O Planejamento Estratégico: um paradigma “global”

Partindo de uma análise a respeito do urbanismo desenvolvido pelos projetos urbanísticos das cidades dos séculos XX e XXI principalmente, analisando as diferentes gerações de planos urbanísticos para este período, que foca basicamente nas gerações que transformaram as cidades na lógica moderno/funcional que visavam dinamizar a produtividade da cidade a partir da racionalização do espaço urbano, até a geração atual, chamada “terceira geração” que ao contrário da primeira, busca realçar dimensões como a cultura, visando uma nova dinamização e produtividade, pautados no modelo de “cidade-emprego”, numa lógica gestora do espaço urbano, baseado na imagem, na informação e nas redes. Otilia Arantes nos esclarece a respeito da dita “terceira geração” urbanística:

Por terceira geração Venuti compreendia as iniciativas que na Itália se contrapunham ao urbanismo dos anos 1970, que, ainda em nome do Estado Social, estava resvalando, em seu ímpeto expansionista e meramente quantitativo, na simples especulação imobiliária de sempre. O novo planejamento - hierarquizador e intensivo -, sendo de oposição, se apresenta como transformador e “reformista”. Voltava-se assim, segundo o autor (Venuti) - ao menos na Itália -, a uma visão global da cidade à procura de uma melhor resposta à nova fase de capitalismo flexível e predominância do terciário. (ARANTES, 2002: 18)

Neste momento, este discurso passa a ser dominante, e é esta visão que será

encontrada em diversos autores que vão trabalhar a imagem da cidade no sentido de aplicação de um marketing territorial, a serviço da cidade. Ainda utilizando Otilia Arantes, a respeito do surgimento do paradigma estratégico em detrimento do urbanismo moderno, onde este último já se encontrava desacreditado em relação a situação das cidades depois de 30 anos de crescimento no pós-guerra:

O planejamento convencional, a utilização de planos e regulamentos para guiar o uso do solo pareciam cada vez mais desacreditados. Em vez disso o planejamento deixou de controlar o crescimento urbano e passou a encorajá-lo por todos os meios possíveis e imagináveis. Cidades, a nova mensagem soou em alto e bom som, eram máquinas de produzir riquezas; o primeiro e principal objetivo do planejamento devia ser o de azeitar a máquina. O planejador foi-se confundindo cada vez mais com o seu tradicional adversário, o empreendedor; (ARANTES, 2002: 21)

Este novo modo de fazer política urbana, voltado mais para as necessidades do capitalismo flexível, em rede, globalizado, vai reforçar as ideias do Milton Santos expostas anteriormente, onde cada vez mais são agravadas práticas como a seletivização das políticas referentes aos espaços urbanos, a privatização de espaços públicos, a competitividade entre os lugares:

Em nome da estabilidade, do equilíbrio da balança comercial e de pagamentos, do crescimento e da competitividade, o planejador é, cada dia, convidado a encontrar os meios e as formas de transformar o Espaço Urbano, de modo a permitir que as firmas mais poderosas possam melhor utilizá-lo em seu próprio proveito. (SANTOS, 2012: 130)

Esta apropriação privada da cidade, dos espaços urbanos, que Milton Santos chama de capital geral, vai ser o objetivo crucial do planejador estratégico, que vai pensar a cidade para as grandes firmas e demais atores que, aliadas aos organismos estatais de planificação, vão buscar fazer render ao máximo os lucros, a mais-valia dentro da cidade.

Uma produção de riquezas que por outro lado, e também por se utilizar de algo que é - ou deveria ser - um bem comum enquanto algo privativo, que esta produção de riquezas gera também, um empobrecimento planejado, de áreas da cidade que não são dotadas deste capital geral, deixando assim uma multiplicidade de atores com reduzidas chances de serem levados em consideração no que diz respeito suas necessidades e anseios sobre a cidade ou parte da cidade em que vivem, sem

possibilidades de usufruírem de toda capacidade tecnológica, inovadora e estratégica da cidade. Neste sentido, o planejamento estratégico é sobretudo uma ideologia, ao invés de teorias e práticas a respeito da cidade, afinal, citando Milton Santos:

de teoria tem apenas a forma, não é baseada na realidade vivida, e o resultado de sua aplicação é o oposto de suas promessas. Sendo ideologia, porém, é responsável pela construção de novos espaços e pela reformulação do espaço urbano atual. (SANTOS, 2012: 132).

Por trás desta nova ideologia estratégica, que busca desenvolver a cidade a partir de atores globais, hegemônicos que quase sempre não levam em consideração a vivência das populações que usam cotidianamente os espaços urbanos onde seus projetos irão transformar, que surge o “modelo Barcelona”, que na visão dos autores aqui citados, não passa de outra ideologia, afinal, este empresariamento das cidades não surge em Barcelona (ARANTES, 2000; CAPEL, 2006, 2007; PIRES, 2010).

Em seu artigo intitulado “De nuevo el modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo Barcelonés”, Horacio Capel traz o debate do seu livro “El Modelo Barcelona. Un examen crítico” a partir de algumas críticas como as de Oriol Bohigas, arquiteto que foi delegado de urbanismo do ayuntamiento de Barcelona entre 1980 e 1984, que nos dizeres de Capel, além de darem um parecer positivo ao livro, apesar de tecer críticas construtivas em alguns pontos, mostram a importância dos geógrafos nos debates referentes ao urbanismo, ordenamento do território (CAPEL, 2006).

Se os autores divergem seus pensamentos em diversos pontos deste debate, em relação à imposição de um “modelo Barcelona” ambos concordam que este não existe, senão enquanto uma ideologia/metodologia que não surge em Barcelona, mas que ganha destaque publicitário e político. Capel escreve sobre a crítica de Bohigas:

Bohigas reconhece, de todas maneras, que no debería hablarse del “modelo Barcelona”, y que se ha podido utilizar la expresión “para conseguir facilmente prestigios publicitarios o soporte político.” Lo que seguramente es cierto, y es precisamente una de las cuestiones que se plantean en el libro. (CAPEL, 2006: 2).

É necessário nos aprofundarmos nos contextos econômico, político e social de Barcelona para que possamos analisar estes processos urbanísticos que sem dúvidas elevaram Barcelona a um grande nível em relação a infraestruturas urbanas e em busca de uma cidade equilibrada, mas por outro lado, contradições latentes fazem com que estes processos não seja um “modelo” e sim, um acúmulo de experiências

utilizadas em outras cidades anteriormente, com algumas inovações locais. E há de se levar em consideração o posicionamento político dos governos nas alturas das políticas e planos.

Depois da democratização da Espanha, nas primeiras eleições para poder local, o que ocorreu por volta do final dos anos 1970 e durante a década de 1980, Barcelona atravessava um período de governos com uma preocupação social grande, que buscava medidas que eram diferentes dos projetos e políticas modernas que deram cabo a cidade de Barcelona desde o século XIX. Na altura, os bairros construídos em autoconstrução foram praticamente extintos.

Porém, com a guinada para os grandes eventos globais, principalmente os Jogos Olímpicos de 1992, fizeram desta reestruturação urbana voltada para o local e o social, numa disputa mercadológica, numa espécie de “contramodelo” se comparado as políticas e planos desenvolvidos até então. Desde 1986, data que foi anunciado os jogos na cidade, e durante toda a década de 1990, uma “guinada à direita” fez de Barcelona uma cidade que ao invés de se manter enquanto uma cidade coesa, foi em busca de investimentos e disputas globais, que favorecem atores globais, empresas, mercados globais, em detrimento dos cidadãos que lá vivem, viveram e viverão suas vidas (CAPEL, 2007).

La canalización de amplias inversiones hacia la preparación de los Juegos supuso una transformación del modelo anterior de actuación a pequeña escala y de equipamiento de los barrios. Se pasó de las pequeñas actuaciones a los grandes proyectos, de la prioridad por los barrios y la calidad de vida de los vecinos a la competencia mundial. Ahora es toda la ciudad la que se equipa para competir en el mercado global. (CAPEL, 2007: 25)

Acerca do processo/métodologia de Barcelona que Bohiga analisa a partir de Horacio Capel, vamos nos ater apenas ao primeiro ponto, que serve como base para exemplificar os objetivos dos planos estratégicos e suas latentes contradições.

A primeira ação do método que escreve Bohiga se trata da “acción basada en el proyecto del espacio publico como lugar urbano y colectivo por excelencia.” Se por um lado Capel concorda com estas transformações que forneceram a Barcelona novos e remodelados espaços urbanos, de fato coletivos e de extrema importância para a vida urbana.

Porém, ressalta nas sutis privatizações destes espaços públicos, ou a aparição de bairros fechados, onde o espaço publico é inexistente, já que a apropriação do

espaço é seletiva e controlada. Outros seis pontos são explorados do que Bohiga acredita ser as ações fundamentais do processo por qual atravessou - ou atravessa - Barcelona desde a redemocratização da política, conseqüentemente da cidade e do seu espaço urbano (CAPEL, 2006; 2007).

Esta ideologia do “modelo Barcelona” fora exportada exacerbadamente para outras cidades europeias como Lisboa, mas sobretudo na América Latina, exemplos como Bogotá, Buenos Aires e o Rio de Janeiro, que é a cidade questão deste trabalho vão nos trazer elementos interessantes para expormos o quanto a ideologia da estratégia global no que diz respeito as políticas públicas urbanas vão afetar os espaços públicos destas cidades e principalmente, a vida de seus moradores.

Infelizmente, não podemos, assim como fizeram os autores espanhóis, traçar os diversos pontos positivos destas políticas, afinal, quando estas são importadas por cidades de países com urbanizações mais recentes, velozes e contraditórias como no caso da Colômbia, Brasil, Argentina, seus resultados são mais catastróficos do que exemplares.

2.2 – Planejamento Estratégico e a cidade do Rio de Janeiro

Neste sentido, para além da nossa própria visão a respeito destes planos e políticas, trazemos para este debate três autores que atuam diretamente no espaço urbano do Rio de Janeiro, Carlos Vainer, Hidenburgo Pires e Fernanda Sanchez, em trabalhos que analisam as políticas e planos estratégicos da cidade do Rio de Janeiro, em relação aos planos em que estes se basearam, seus interesses, conseqüências e possibilidades.

Assim como Otilia Arantes que assinalou as contradições no discurso dos planejadores estratégicos que buscavam dar à cidade uma gestão empresarial competitiva, o professor Carlos Vainer vai levantar o debate do incentivo dos planos estratégicos no Brasil, sobretudo no Rio de Janeiro. Escrevendo sobre produtividade e competitividade enquanto a nova questão urbana, Vainer nos esclarece:

O modelo vem sendo difundido no Brasil e na América Latina pela ação combinada de diferentes agências multilaterais (BIRD, Habitat) e de consultores internacionais, sobretudo catalães, cujo agressivo *marketing* aciona de maneira sistemática o *sucesso* de Barcelona. (VAINER, 2000: 75)

No discurso de autores como Jordi Borja, Manuel Castells, Manuel de Forn, citados por Carlos Vainer, aparece claramente a visão de espaço urbano e cidade que estes esperam transformar, planejar e desenvolver. Mas antes, o autor ainda faz menção a Harvard Business School, onde fora desenvolvido o planejamento empresarial, que viria a ser inspiração central para o planejamento estratégico, que deve ser um trunfo para os governantes locais, já que as cidades estariam submetidas às mesmas lógicas, condições e desafios de uma empresa (VAINER, 2000). O autor então cita Borja e Castells em passagens que confirmam este pensamento empresarial para as cidades e seus governos.

Para Borja, "as cidades se conscientizam da mundialização da economia e da comunicação" e, em conseqüência, "se produz crescente *competição* entre territórios e especialmente entre seus pontos nodais ou centros, isto é, as cidades" (Borja, 1995: 276). Em Castells é ainda mais clara a ênfase na caracterização da *démarche* estratégica como uma imposição do ambiente de concorrência, inclusive interurbana, incerto e instável:

A flexibilidade, globalização e complexidade da nova economia do mundo *exigem* o desenvolvimento do planejamento estratégico, apto a introduzir uma metodologia coerente e adaptativa face à multiplicidade de sentidos e sinais da nova estrutura de produção e administração" (Castells, 1990 : 14 - grifo do autor). (VAINER, 2000: 76)

Estes mesmos autores foram os consultores contratados pela prefeitura do Rio de Janeiro para estabelecerem as metas, objetivos, diagnósticos a respeito da posição do Rio de Janeiro nesta arena global de competição entre as grandes cidades ao redor do mundo. O discurso de produtividade, de fluxos e conexões, de investimentos principalmente estrangeiros, simplesmente fazem desaparecer toda a pobreza, a segregação urbana, a violência urbana, o abandono dos espaços públicos destas cidades. Estes quando aparecem, surgem como entraves à venda da cidade, como problemas que não devem ser solucionados por serem responsáveis pelo caos social que vivemos, mas sim porque são peças que entavam os processo de compra e venda da cidade. (VAINER, 2000)

“A preocupação com a imagem atinge seu paroxismo entre os estrategistas carioca-catalães quando o diagnóstico aponta como um dos problemas a "*forte visibilidade da população de rua*" (Plano Estratégico do Rio de Janeiro, p. 50): a miséria estrategicamente redefinida como problema paisagístico (ou ambiental)' [...] Poder-se-ia explorar um pouco mais a maneira como a transformação da cidade em

mercadoria (de luxo) repercute no olhar lançado sobre a pobreza. A transfiguração da pobreza em *ambiente* foi explicitamente formulada pelos catalães, quando incluíram no que chamam de *entorno social* "o peso da pobreza". Os pobres são *entorno* ou *ambiente* pela simples razão de que não se constituem, nem os autóctones, nem os virtuais imigrantes, em demanda solvável. Em todos os níveis, tanto do ponto de vista concreto (infra-estruturas, subsídios, favores fiscais, apoios institucionais e financeiros de todos os tipos) quanto do ponto de vista da imagem, não resta dúvida: a mercadoria-cidade tem um público consumidor muito específico e qualificado. (VAINER, 2000: 82)

Fernanda Sánchez, que publica diversos trabalhos a respeito dos processos de "city-marketing" que estão em curso pelas cidades por todo o mundo, vem trazer elementos que nos ajudam a fundamentar ainda mais esta valoração da cidade enquanto produto(s), imagem e gerenciamento empresarial por parte dos gestores públicos, estes por sua vez, ancorados, subordinados e aliados aos atores hegemônicos, através de parcerias publico-privado (PPP's), que são basicamente a forma de investimentos mais recorrentes dos planos estratégicos.

A autora elenca os processos da globalização e suas variadas consequências, como os impulsionadores desta nova fase de planos e políticas urbanas. Os intensos fluxos das redes globais, seus atores hegemônicos com grande fluidez pelos mercados e territórios, vão aumentando ainda mais as possibilidades de localização e desenvolvimento dos setores produtivos pelo mundo, sendo a cidade os principais nós dessas complexas redes, são estas que vão disputar estas possibilidades de desenvolvimento. O que vai ocasionar o que alguns autores chamam de "guerra dos lugares" (Alessandri, 1996: 39; Santos, 1996: 197 apud. SÁNCHEZ, 1999).

Por fim, a contribuição de um dos trabalhos do geógrafo Hindenburgo Pires, que desenvolve pesquisas em torno das questões urbanas contemporâneas para a cidade do Rio de Janeiro, onde busca analisar as relações entre os planos estratégicos que foram desenvolvidos no Rio de Janeiro pós 1990, com o modelo catalão, de Barcelona.

Neste caso, o autor traça uma periodização dos planos e políticas urbanas que deram cabo na cidade neste período. Esta periodização proposta pelo autor é ancorada em pesquisas de outros autores como Ermínia Maricato, Flávio Villaça e Vera Resende, e pode ser resumida, de acordo com Pires:

é possível efetuar uma periodização da história do planejamento urbano no Brasil, subdividindo-a em três

grandes fases: a primeira, de 1875 a 1930, caracterizada pelos planos de melhoramentos e embelezamento; a segunda, de 1930 a 1990, período representado por investimentos em obras de infra-estrutura, e também caracterizado pelo predomínio dos planos diretores e pelo discurso de planejamento; e a terceira, a partir de 1990 até os dias atuais, representada pelo surgimento dos planos ou planejamentos estratégicos em oposição aos diretores. (PIRES, 2010: 09)

Nos interessa analisar a última fase deste planejamento urbano brasileiro, que está em curso até os dias de hoje, posta em prática a partir dos 1990 do século passado, onde os conceitos de “city marketing”, “gestão empresarial da cidade”, “competitividade”, “gentrificação” saltam aos olhos.

Uma disputa desigual entre os atores hegemônicos que planejam a cidade estrategicamente para gerar a mais-valia urbana e a manutenção de seus privilégios, e os atores subalternizados que lutam contra estas estratégias empresariais de gestão do espaço público urbano.

Por fim, sobre estas políticas estratégicas contemporâneas do Rio de Janeiro que vamos nos debruçar a seguir, o professor Hindenburgo Pires sentencia: “A proposta de elaboração do Plano Estratégico transformou-se em um ideário discursivo hegemônico, que completará, em 2016, vinte e três anos de políticas e intervenções urbanas e unilaterais.” (PIRES, 2010: 10).

É neste contexto econômico global que o Rio de Janeiro lançou suas candidaturas para receber eventos como os da FIFA, do COI e de outras entidades e federações globais/transnacionais. Uma série de políticas públicas - planos estratégicos - voltados para o território da cidade, se apresentam como facilitadores destes movimentos de competição entre as cidades, impulsionadas pelo “livre mercado”, ou seja, por dinâmicas neoliberais. Por estas políticas se encontram sempre nas mãos dos governantes e quase sempre em direção contrária aos interesses dos cidadãos, em suma, foram em sua totalidade elaboradas a partir de técnicos e gestores, com uma preocupação e intencionalidades que tornam quase inexistentes os reais interesses dos residentes da cidade. Sobre este tema, os planejamentos estratégicos neoliberais, que nos acrescenta Francesca Gual.

“La consecuencia de esta nueva forma de planificación es que las grandes empresas brasileñas asociadas con los gobiernos son las únicas que tienen un papel activo a través de su participación en diversos consorcios y proyectos como Porto Novo Consorcio, Aeroportos do Futuro Consorcio, complejo Maracanã, la extensión del metro, infraestructura

Transcarioca... las empresas están ganando poder de decisión a expensas del gobierno. Ellos son los actores que deciden donde invertir, quién va a ganar con este tipo de inversiones... Gestionan los recursos porque los contrato se firmaron sin saber del coste final.” (GUAL, 2014: 19)

Para entendermos melhor estas políticas territoriais contemporâneas é necessário revisitarmos algumas décadas atrás, os movimentos que se passavam na cidade do Rio de Janeiro. Basta que voltemos a década de 80 do século XX, tempos em que a redemocratização do país e as diversas lutas sociais, inclusive de reforma urbana, se mostravam ativas na disputa pelo que viria ser a Constituição Cidadã de 1988. A partir desta nova constituição, as grandes cidades e não só estas passaram a ser obrigadas a elaborar planos diretores e outros mecanismos de gestão dos territórios urbanos que se apoiassem de fato na construção coletiva da cidade, em busca da coesão social, a máxima da “gestão democrática da cidade”.

Na cidade do Rio de Janeiro, o processo foi mediado pela SMDU e ocorreram desde o final da década de 80 diversas reuniões com grupos específicos de movimentos populares como a FAMERJ⁶ e a FAFERJ⁷, assim como o Instituto dos Arquitetos do Brasil. Diversos GTs foram elaborados e os debates se deram de forma bastante tensa durante o projeto. Já que a inexperiência em debate público e as gritantes contradições sociais eram as marcas deixadas pela recente ditadura militar no país (NUNES, 2010).

Apesar de aprovado em 1992, o plano foi posto de lado pelos governos que o sucederam. Cesar Maia, prefeito a partir de 1993, tendo seu último ano de mandato em 2008 (intervalo com Luis Paulo Conde 1997 – 2000, companheiro de Cesar Maia), simplesmente negligenciou o plano, que havia tido como resultado dos GTs que a prioridade seria a habitação social na cidade, em contrapartida, a gestão da cidade foi feita através dos Planos Estratégicos. A respeito destes documentos estratégicos elaborados no decorrer da década de 90 no Rio de Janeiro, recorro a uma análise de Marcelo Lopes de Souza:

“Sem embargo, o espírito geral do plano é indiscutivelmente mercadófilo; o documento constitui-se em uma peça de *city marketing*, destinada a vender uma imagem favorável do município. Tenta-se criar a sensação de um firme consenso existente na sociedade, expresso na sustentação do plano e colaboração para sua elaboração por

⁶ Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro.

⁷ Federação das Associações de Favelas do Estado do Rio de Janeiro.

partes de entidades da sociedade civil, com destaque para o setor empresarial. A decisão de preparar o plano foi selada com a assinatura de um acordo de cooperação em dezembro de 1993 entre a Prefeitura, a Associação Comercial do Rio de Janeiro/ACRJ e a Federação das Indústrias do Rio de Janeiro/FIRJAN. Ademais, é sintomático que, dos 305 membros do Conselho da Cidade, cuja a função seria de supervisionar a implementação do plano e o qual reúne instituições e algumas personalidades individuais, a esmagadora maioria seja formada por empresas e órgãos da administração municipal (Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro et al., 1996^a)” (SOUZA, 2011: 140).

No início dos anos 2000, o Estatuto da Cidade⁸ foi aprovado o que fez com que o PD-92 fosse obrigatoriamente revisado, porém, esta revisão se deu a partir de verdadeiros embates políticos, sem qualquer possibilidade de um trabalho amplo e participativo, ou seja, em total desacordo com a política de ordenamento territorial em vigor. Assim como o atual prefeito, Eduardo Paes (2009 – atual), também aliado de Cesar Maia, o método do Plano Estratégico ainda é utilizado, em detrimento do Plano Diretor, que visava dar a cidade do Rio, um poder de decisão democrático, com participação e cidadania (NUNES, 2010).

Outro autor que já fora anteriormente citado também tece críticas a esse movimento de engavetamento do Plano Diretor em detrimento da utilização do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro, que foi elaborado a partir de um acordo com a Associação Comercial do Rio de Janeiro (ACRJ) e a Federação das Indústrias (FIRJAN), e visava descartar os processos participativos, além de diversos outros pontos necessários em uma visão cidadã e comprometida de cidade, que foram consolidados com a implementação do Plano Diretor (PIRES, 2010). Neste sentido, o autor completa:

A consolidação do PECRJ apressou o engavetamento e a não obediência das normas constitucionais da promulgadas pelo poder público federal, através da Constituição Brasileira de 1988. [...] Com a PECRJ, uma clivagem de forças ou ‘uma nova coalização de poder local’ assume o controle dos instrumentos de gestão pública e passa a administrar a cidade como uma grande empresa, gerenciada pelo consórcio mantenedor, composto por 46 empresas e associações empresariais. Este consórcio recebeu a consultoria de um grupo de arquitetos e planejadores catalães, vinculados a

⁸ Lei 10.257/2001 que refere-se aos temas relacionados as políticas urbanas no Brasil, visando atribuir um caráter mais participativo e cidadão as gestões territoriais, assim como ratificar a importância da função social da propriedade.

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. (PIRES, 2010 : 8, 9)

Este movimento realizado pelo PECRJ, culminou em diversos projetos que não saíram do papel e quando saíram não eram concretizados por completo, em relação a atração de eventos globais, apenas os Jogos Panamericanos 2007 foram realizados na cidade, sendo a candidatura as Olimpíadas de 2012 um fracasso, já que Londres ganhou o certame para sediar este evento.

Em 2009, com os anúncios de que a cidade do Rio de Janeiro sediaria eventos como a Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, a prefeitura anuncia o Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro e a versão atual deste plano é um dos objetos de estudo centrais desta pesquisa. São dois volumes até o momento, o primeiro que abarca o período entre 2009 – 2012 e o segundo que refere-se aos anos de 2013 – 2016.

E já existe um projeto da prefeitura intitulado “Rio Visão 500” que visam estratégias até o ano de 2065(!), e dentro desta ideia, a consolidação do terceiro volume do Plano Estratégico, para os anos de 2017 – 2020, com perspectiva de ser lançado nos primeiros meses de 2016.

Para além destes, é importante a análise dos documentos da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN), intitulados Rio Decisão, também em dois volumes, um para 2012 – 2014 e outro para 2014 – 2016, que correspondem as aspirações das Indústrias dentro do cenário econômico global que segue na capital fluminense.

Nesta tese o foco se dará em torno das questões relacionadas ao cenário da mobilidade urbana no que se refere ao sistema de transportes dentro destes documentos e políticas públicas - projetos e metas - abarcadas por este Plano Estratégico. Em primeiro momento, a respeito do volume referente aos anos de 2009 – 2012 do Plano Estratégico, Hindenburgo Pires faz uma análise das metas relacionadas a infraestrutura e transportes para os anos em questão.

A meta de “Reduzir o gasto médio diário dos usuários de transporte público em, pelo menos, 10% entre 2009 e 2012”, também não é nada extraordinária, quando comparamos os custos com transportes no Rio de Janeiro e os de Barcelona e Buenos Aires. A questão principal é saber

quais os valores envolvidos nestas metas, porque certamente são bastante desproporcionais, já que os investimentos destinados aos Projetos: Porto e Bairro Maravilha, TransOeste e Túnel da Grota Funda, representam quase 85 por cento de todos os investimentos previsto no Plano Estratégico, os investimentos previstos para área social, estão próximos aos 9 por cento. Partindo dessas informações fornecidas pelo PEPRJ, às afirmações efetuadas por Carlos Vainer (2009, p. 04) não são proféticas ou pessimistas, são verídicas:

“Sabemos desde já quem serão os ganhadores – as grandes empreiteiras, os grandes proprietários de terras da Barrada Tijuca, que terão seu patrimônio fundiário valorizado pelos investimentos bilionários. Enquanto isso, os perdedores também já são conhecidos, e permanecerão desprovidos de transporte naquelas áreas onde reside a imensa maioria da população de nossa cidade - Zona Norte, subúrbios, Baixada fluminense e Grande Niterói. O legado, já sabemos de antemão: uma vez mais a socialização dos custos e a privatização dos benefícios. (PIRES, 2010, p.11)

Dando continuidade a estes autores, vale acrescentar ao debate as metas e projetos apresentados no segundo volume do Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro, referente aos anos de 2013 – 2016.

Neste documento, para o setor dos transportes, são anunciados os seguintes projetos: A continuidade do Bilhete Único Carioca (projeto de subsídios de passagens que permite aos usuários dos transportes públicos utilizar mais meios de transporte em determinado tempo por uma única tarifa), a modernização da frota de ônibus⁹, TransOeste*, TransCarioca*, TransOlímpica*, TransBrasil*, VLT do Centro*, Projeto de Transporte Aquaviário, Tráfego Inteligente, Plano de Mobilidade Sustentável e o Rio Boa Praça.

Cabe incluir o projeto Rio Capital da Bicicleta, que está na área de projetos para o meio ambiente e sustentabilidade, mas estão diretamente ligados ao setor dos transportes.

⁹ Todos os projetos marcados com “*” dizem respeito a projetos ligados diretamente aos Jogos Olímpicos Rio 2016.



Figura 1: Espacialização dos projetos de mobilidade urbana no Rio de Janeiro
 Fonte: Google Earth / Própria

Analisando as metas que estes projetos visam alcançar, estão algumas como:

- Melhorar a mobilidade na cidade, expandindo e modernizando o sistema estrutural de transportes de alta capacidade a partir da implantação de corredores expressos no modal rodoviário.
- Racionalizar o sistema de transportes públicos através da reorganização e integração físico-tarifária deste sistema.
- Melhorar a fiscalização e a gestão dos sistemas de transporte público através do uso da tecnologia. (Prefeitura do Rio de Janeiro, 2013: 79)

Todas estas metas estão relacionadas diretamente com um único modal de transporte público, o rodoviário, que através da Fetranspor (Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro) comanda um monopólio que rege o sistema de transporte público da cidade, os outros modais como o ferroviário (trem/metro e mais recentemente o VLT que chega ao Centro), não são suficientes para atender a maior parte do território do Rio de Janeiro, que por sua vez também não é suficiente os ônibus existentes e por conta deste e de outros fatores, existem atualmente na cidade uma frota de transportes alternativos¹⁰ entre vans,

¹⁰ De acordo com dados do PDTU 2003, a representatividade das vans e moto-taxis do transporte alternativo representam 16% do total de transportes coletivos da cidade, ficando atrás apenas dos ônibus que representam 74%, o metrô representa apenas 3%, mesma

moto-taxis que vivem na linha tênue entre a regulação e a ilegalidade, muita das vezes refêns de poderes como o do tráfico de drogas e das milícias que atuam nos subúrbios da cidade.

Este cenário parece não ser solucionável a partir das metas e projetos que se desenvolvem atualmente na cidade do Rio de Janeiro, se levarmos em consideração as diretrizes e caminhos do Plano Estratégico. Quase a totalidade dos projetos vão no sentido de alargar mais o modal rodoviário pela cidade, principalmente em direção a Barra da Tijuca, bairro que concentra o maior volume de investimentos e projetos tanto público quanto privado. Esta necessidade de direcionar e seletivizar os investimentos em direção a este bairro da cidade, vai de encontro à agudização dos problemas já existentes na cidade, ao invés de serem traçadas políticas e metas que visem a descentralização de investimentos e postos de trabalho, como também de um maior investimento nos demais modais, como por exemplo o Veículo Leve sobre Trilho, uma alternativa para reduzir distâncias e dinamizar territórios no interior das cidades.

Outra obra de transformação urbana que envolve o sistema de transportes na cidade e que explicita a contradição destas políticas e projetos urbanos, é o projeto VLT do Centro, consórcio formado por uma parceria público privada, que conta com o Grupo CCR, Grupo Invepar, Odebrecht, RIOPAR, BRT e RATP, nesta composição, onde, em um total de 1,2 bilhões de reais investidos nesta obra, metade são de ordem pública federal, do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2) e o restante, fica como “contrapartida da Prefeitura do Rio de Janeiro”. (Concessionária do VLT Carioca, 2014).

porcentagem dos trens, apenas 1% representa as barcas/catamarã e o bonde (atualmente inexistente) 0%.

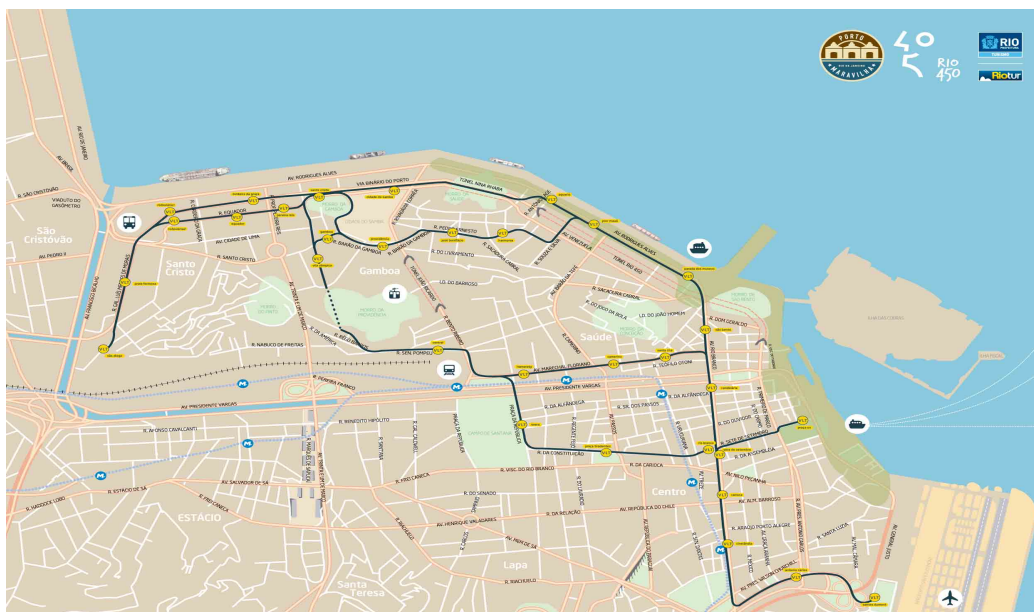


Figura 2: Projeto VLT do Centro do Rio de Janeiro
 Fonte: Projeto Porto Maravilha, 2015

A RATP é uma empresa francesa de transportes públicos, os outros grupos e a Odebrecht são as grandes empresas de infraestrutura nacionais que financiam não somente obras em suas áreas como também campanhas políticas, como por exemplo, as do atual prefeito da cidade do Rio de Janeiro, mas sobretudo o RIOPAR chama mais atenção, que se apresenta enquanto um Holding, criado pelas empresas de ônibus do Rio de Janeiro (Fetranspor), para “captar novos negócios no segmento de passageiros”, ou seja, muda-se o modal, mas os seus mandatários seguem os mesmos, e a ideia de “negócio” com a nossa mobilidade urbana, como mote principal para estes empresários, que ao perderem espaço com a redução dos ônibus na cidade, já fazem parte do consórcio referente ao VLT. (Concessionária do VLT Carioca, 2014).

Porém, este projeto representa uma inovação estratégica necessária e de grande capacidade/qualidade no que diz respeito a mobilidade e sustentabilidade dos territórios. Porém, tendo sua espacialidade restrita ao centro do Rio de Janeiro, o projeto também representa a seletividade dos investimentos, a gentrificação que expulsa as populações pobres das áreas centrais, a revalorização de parte da cidade para poucos, em detrimento de todos e principalmente, a manutenção de uma lógica privatista e monopolista de enxergar a mobilidade urbana.

Para que este projeto fosse posto em prática, o grande viaduto da Perimetral, de mais de 1,5 quilômetros de extensão foi demolido, numa obra que renova o Rio de Janeiro para as cidades que ultrapassaram a modernidade, a era do concreto e dos

automóveis e chegou a era dos transportes inteligentes, sustentáveis.

Porém, ao mesmo tempo que um viaduto no Centro é derrubado em nome da “cidade do futuro”, em diversos pontos do subúrbio da cidade, seja na Zona Norte ou na Zona Oeste, vemos diversos viadutos sendo construídos, em processos que são criticados pela obra que a mesma prefeitura elabora no Centro da cidade! As figuras a seguir (figuras 3 e 4) mostram os processos de demolição de um lado do viaduto da Perimetral, no Centro e do outro de casas no bairro de Jardim Sulacap, subúrbio da Zona Oeste, que vão dar lugar a um viaduto.



Figura 3: Implosão do viaduto da Perimetral, Centro do Rio de Janeiro
Fonte: Beth Santos / Divulgação Prefeitura do Rio



Figura 4: Desapropriações de casas para implantação do projeto TransOlimpica - Jardim Sulacap
Fonte: Paula Monteiro, 2014

Analisando o próprio discurso da Prefeitura do Rio de Janeiro, através do Projeto Porto Maravilha, no artigo intitulado “Por que substituir o elevado da Perimetral?”, diversos argumentos são levantados, diga-se de passagem, com toda razão, se por outro lado, não houvessem diversos viadutos sendo construídos na própria cidade do Rio de Janeiro. Para além do mais, está presente no discurso a recorrente necessidade de alicerçarmos nossas políticas e ações a partir de referenciais externos como as cidades do norte global, utilizando o conceito do sociólogo Boaventura de Sousa Santos.

Hoje, estudos técnicos comprovam que a remoção da Perimetral é fundamental para melhorar o trânsito na região. E a decisão de substituir viadutos deste porte não é ideia exótica ou sem fundamentação. A **Pesquisa Vida e Morte das Autovias Urbanas do Institute for Transportation & Development Policy (ITDP)** apurou que 17 cidades dos Estados Unidos, da Europa e de países asiáticos já substituíram seus grandes viadutos. **Viadutos causam depreciação social, econômica e cultural.** As razões para a substituição de elevados em todo o mundo variam entre o alto custo para manter estruturas gigantescas e projetos de revitalização para recuperar áreas degradadas pela instalação desses viadutos. [...] Centrado nas pessoas e na sustentabilidade ambiental, privilegia o transporte público, a integração entre os meios de transporte, as ciclovias e as áreas de circulação, garantindo mais fluidez ao trânsito e o desenvolvimento da região. [...] A concepção de um novo sistema viário, que inclui 28 Km de vias para o **Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)**, 17 Km em ciclovias e ruas para passagem exclusiva de pedestres, segue lógica muito diferente da atual. O VLT ligará os principais modais de transporte (estações de ônibus, teleférico da Providência, trens, metrô, barcas e aeroporto), diminuindo o número de carros e ônibus no Centro. (Porto Maravilha, 2012: 3)

Trazendo para o debate os documentos da FIRJAN, Rio Decisão 2012 – 2014 e 2014 – 2016, veremos que a semelhança entre os discursos é bastante notável, para além dos mesmos projetos serem pautados como verdadeiro legado para toda a população carioca.

A implantação do sistema BRT e do sistema de VLT, juntamente com a construção da Linha 4 do Metrô, por exemplo, serão importantes para melhorar a mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro, não apenas durante os Jogos, mas principalmente depois deles.[...] A realização da Copa do Mundo e dos Jogos Olímpicos provoca mudanças culturais e estruturais, reforçando a condição de *global player* do Rio de Janeiro. [...] O Rio de Janeiro avança, assim,

rumo a um novo patamar de desenvolvimento e consolida as perspectivas de bons negócios no estado, que se manterão nos próximos anos. (FIRJAN, 2013: 9 11)

Outro ponto que o documento Decisão Rio 2014 – 2016 nos permite levantar em nossa análise é a possibilidade de espacializarmos a partir da plataforma do Google Earth os investimentos em curso na cidade do Rio de Janeiro através da georeferenciação dos dados. Como mostra a figura 5.

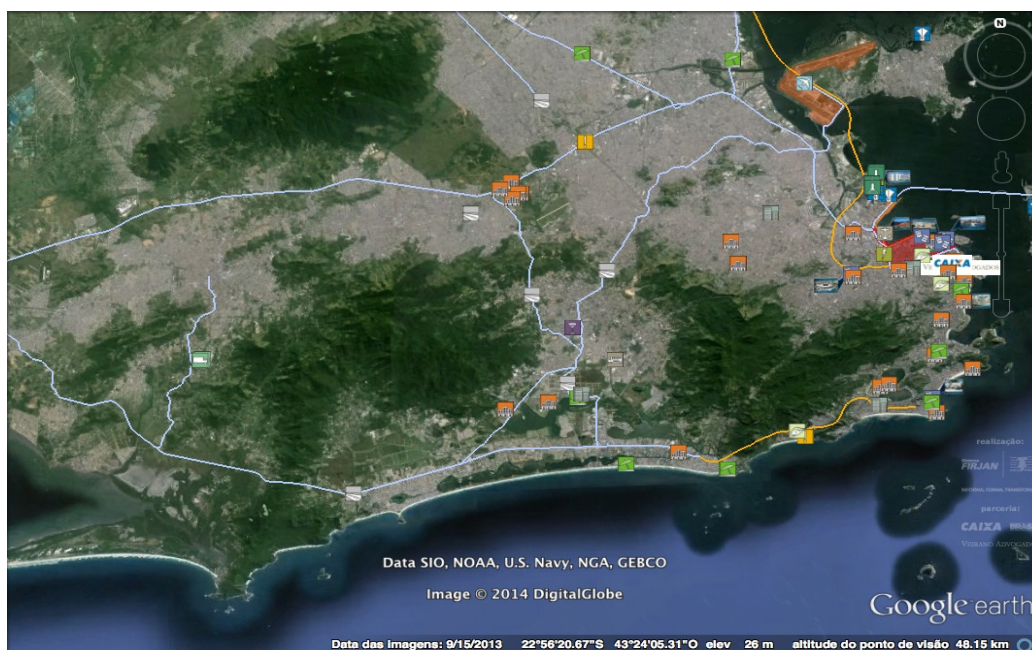


Figura 5: Espacialização dos investimentos e projetos na cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Firjan - Decisão Rio 2014 - 2016

Os eixos de ligação em azul claro, representam as obras de mobilidade do BRT, que são as novas avenidas, repletas de viadutos que cruzam diversos bairros do subúrbio da cidade, onde todas tem como destino final o bairro da Barra da Tijuca, que por sua vez, aparece como uma das poucas áreas da cidade a receber investimentos/projetos.

O protagonismo da zona sul é evidente, apesar de ser esta a zona urbana mais consolidada e de melhor infraestrutura da cidade, o Centro da cidade aparece também como grande polarizador de investimentos, principalmente no eixo do projeto “Porto Maravilha” e para toda a extensão das zonas Norte e Oeste, os investimentos e projetos são rarefeitos, para além das rodovias que cruzam estas zonas visando ligá-las a Barra da Tijuca, apenas bairros como Deodoro apresentam alguma significativa presença de projetos/investimentos, neste caso por conta de algumas modalidades

Olímpicas que terão suas competições em instalações do bairro, porém, fica claro que a cidade como um todo não usufrui da mesma maneira esse grande volume de capital investido na cidade.

A professora Valéria Pero, em seu artigo intitulado “Mobilidade Urbana e Pobreza na cidade do Rio de Janeiro” busca relacionar a mobilidade urbana com a pobreza na cidade, nos traz uma visão acerca destes projetos na área dos transportes. Cita o Bilhete Único Carioca enquanto um avanço no que diz respeito ao custo e consequentemente a própria mobilidade urbana, que é justamente as populações mais pobres e suburbanas que arcam com maiores despesas de transporte e tem maiores taxas de deslocação cotidiana, devido a morarem geralmente longe de seus postos de trabalho, estes por sua vez, centralizados em áreas específicas da cidade, centro e Barra da Tijuca, além de bairros da zona sul (PERO et al, 2012).

Outros projetos que a autora cita são o BRS, que nada mais é do que um projeto de logística para faixas exclusivas de ônibus em bairros da zona sul e Centro em primeiro momento e depois alargado para a zona norte mais próxima, que possuem o trânsito saturado e com problemas diários. Os BRTs também são lembrados como “corredores expressos e articulados, formando um anel de alta performance.”.

Segundo o portal da Fetranspor na internet, a grande mudança, porém, não é a alteração física na via, mas o olhar da autoridade governamental em relação ao transporte público. A priorização do ônibus, na disputa pelo espaço, entre os veículos, democratiza a cidade, privilegiando o coletivo em detrimento do individual. “A conta é muito simples: se um automóvel leva em média 1,5 pessoa e um ônibus, 35, e a proporção de média de ocupação do solo é de um ônibus para 2,5 carros, ao se abrir espaço para o coletivo nas ruas, promove-se justiça social. (PERO et al, 2012: 17)

Apesar da citação levar em consideração o discurso de quem lucra e sobrevive a partir do monopólio rodoviário do sistema de transporte público da cidade do Rio de Janeiro, a posição crítica com que a autora se posiciona em relação aos projetos e medidas que, supostamente, servirão para melhorar a vida dos cariocas e residentes do Rio de Janeiro faz com que neste caso, hajam discordâncias entre as posições defendidas neste trabalho com as da autora, porém, sem retirar a importância de suas pesquisas.

A quantidade e grandiosidade dos projetos mostram uma inclinação por parte do poder público para solucionar as

mazelas do sistema de transportes fluminense, ainda em processo de consolidação. Resta saber se a construção do legado será eficaz no objetivo de melhorar os obstáculos do cotidiano dos cariocas e residentes, antes, durante e após a realização dos eventos. (PERO et al, 2012: 17)

Ao recordarmos os estudos aqui citados, veremos que este suposto legado para além dos eventos globais em si, são parte do discurso hegemônico que permite, inclusive, que estes projetos e ações sejam postas em prática de maneira imperativa, verticalizada e quase sempre sem qualquer possibilidade de uma participação social satisfatória, sendo necessária a organização e resistência local dos possíveis e prováveis atingidos por tais políticas para que estes sejam ouvidos e respeitados em suas posições.

São essas resistências históricas e atuais suburbanas que vão ser a tônica do capítulo seguinte. Os subúrbios do Rio de Janeiro e suas estratégias de resistência perante os projetos e políticas atuais serão marcados por poucos diálogos com os poderes públicos e privados – em parceria -, sendo assim, restam as “linhas de fuga” para que seja possível sobreviver e (r)existir nos subúrbios do Rio de Janeiro.

No capítulo seguinte, o que se pretende é territorializar os conhecimentos e teorias até aqui levantadas para determinada realidade encontrada na grande parte do território da cidade do Rio de Janeiro, seus subúrbios. Em um primeiro momento, analisando como se constituíram enquanto parte de uma cidade que já nascera fragmentada por lógicas pretéritas de dominação/exploração territorial, sendo então o próprio conceito de subúrbio uma categoria a ser analisada especificamente para o caso do Rio de Janeiro e em seguida, como estes desdobramentos geohistóricos recaem sobre os atuais processos, ações, projetos que, diante desta nova era modernizadora, continua a enxergar a cidade do Rio de Janeiro a partir de uma visão seletiva e fragmentada do espaço urbano.

Capítulo 3 – O conceito de subúrbio, o Rio de Janeiro suburbano e suas (re)existências

“Essa homenagem implica uma recusa da seletividade espacial que sustenta a estrutura hierárquica e excludente das cidades; seletividade que naturaliza desigualdades sociais, estigmatiza a sociabilidade de grandes segmentos da classe trabalhadora e legitima privilégios econômicos e políticos.”
(Ana Clara Torres Ribeiro, 150 anos de subúrbio Carioca, 2010: 1)

Esta homenagem a quem se refere Ana Clara Torres Ribeiro no prefácio deste capítulo, diz respeito a uma obra específica de diversos autores de segmentos das ciências humanas, sociais e outras áreas do conhecimento, que, reunidos no Rio de Janeiro a partir do desdobramento de um colóquio intitulado “150 anos de subúrbio carioca” realizado em 2008 na Universidade Federal Fluminense (UFF), buscavam romper e transformar os paradigmas a respeito dos subúrbios cariocas, vistos historicamente enquanto espaços de ausência, seja cultural, social e/ou econômica.

As ideias que trazem muitos estudos, meios midiáticos e demais produções hegemônicas de conhecimento e informação, é, sistematicamente, de que no subúrbio estão as ausências e carências das cidades, assim como a violência estrutural onde os próprios suburbanos são sempre relativizados como possíveis criminosos ou desordeiros a priori e esta visão ser desconstruída é a proposta e intuito principal destes trabalhos apresentados no colóquio em questão.

O atual capítulo pretende elucidar de maneira crítica as noções do conceito de subúrbio para a realidade urbana do Rio de Janeiro para que em seguida, possamos avançar para os debates acerca da mobilidade urbana e o desenvolvimento local proposto através de uma transformação dos sistemas de transportes, que será a temática do capítulo 4.

O conceito de subúrbio então terá de ser inicialmente desdobrado em suas concepções clássicas, enquanto categoria geográfica e suas relações com as teorias da geografia urbana e posteriormente, em seu uso ideológico no que diz respeito este conceito para a capital fluminense (FERNANDES, 2011). Também faz-se necessário uma análise da reprodução e ampliação da malha urbana em direção a estes subúrbios concomitante as utilizações do conceito de subúrbio, ou seja, as relações entre a questão ideológica de subúrbio e suas implicações nas decisões políticas relacionadas

a urbanização da cidade.

Por fim, caracterizar a área do subúrbio em questão para esta pesquisa, explicitando suas configurações políticas/administrativas, suas dinâmicas de mobilidade e perspectivas atuais dentro dos projetos e planos estratégicos em voga.

Porém, antes de iniciarmos estes capítulos seguintes, faz-se notoriamente necessário que localizemos estes subúrbios a partir de suas diferentes e divergentes legislações e conceituações urbanas. Vale ressaltar que não há, até o momento, apesar de todo debate que aqui vamos levantar a respeito dos subúrbios Cariocas, um mapa definitivo que limite de fato, qual é o território destes subúrbios, o que comprova ainda mais suas características ideológicas.

Vamos então agora no início, expormos as conceituações e localizações das zonas da cidade (norte, sul, oeste e centro), assim como as cinco áreas de planejamento (APs) da prefeitura do Rio de Janeiro, e as diversas regiões administrativas (RAs) também da prefeitura, e em seguida relacionarmos com alguns mapas temáticos destes territórios e traçarmos alguns apontamentos a respeito.

3.1 – Zonas, áreas e regiões da cidade do Rio de Janeiro, uma aproximação cartográfica

Uma série de imagens e mapas aqui serão levantadas para que os debates à seguir sejam lidos a partir de uma maior clareza e conhecimento sobre o território pesquisado. A primeira cartografia será obviamente a cartografia oficial mais recente da cidade do Rio de Janeiro (figura 6), elaborada pelo Instituto Pereira Passos, órgão pertencente a prefeitura do Rio de Janeiro.

Algumas pequenas informações foram adicionadas ao mapa, apenas a localização através do círculo vermelho do centro histórico da cidade, nas margens da Baía de Guanabara e as duas setas que indicam os dois movimentos históricos e atuais em direção aos subúrbios ao sul, norte e ao oeste da cidade.

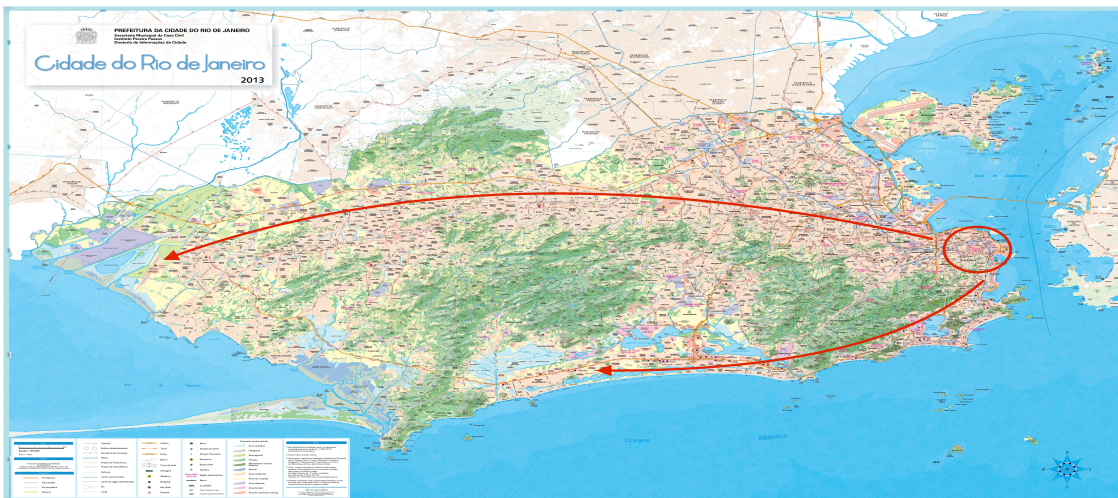


Figura 6: Mapa da cidade do Rio de Janeiro, 2013. (grifos nossos)
 Fonte: Armazém de dados, Instituto Pereira Passos

A seguir, a próxima imagem trará as divisões entre as zonas Sul, Norte e Oeste da cidade, além do Centro, que também é assinalado com uma cor específica (figura 7), assim como a listagem dos mais de 100 bairros que compõe a cidade do Rio de Janeiro. A grande área rosa representa a zona oeste da cidade, a zona norte é representada pela cor verde escura e a zona sul, pela cor verde claro, por sua vez a região central é identificada no canto fazendo fronteira com as cores verdes clara e escuro.



Figura 7: Mapa dos bairros e zonas do Rio de Janeiro
 Fonte: Em que bairro você mora? (2009)

Dois mapas que também são importantes de serem inseridos nesta parte da pesquisa, são os que se referem as áreas de planejamento da cidade e as regiões de planejamento (figuras 8 e 9), ambos termos e áreas definidos pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro. Vemos à partir daí, que as zonas norte e neste são fragmentadas, no caso das AP's, a Barra da Tijuca junto a Cidade de Deus e Jacarepaguá se fragmentam da zona oeste e os bairros da Tijuca e Vila Isabel, são incorporados na AP referente a zona sul, saindo estes da zona norte. Enquanto a zona sul e o centro permanecem enquanto unidades únicas de planejamento, apesar de que São Cristóvão, bairro que também pertence a Zona Norte, se encontrar na AP1, referente a área central da cidade.

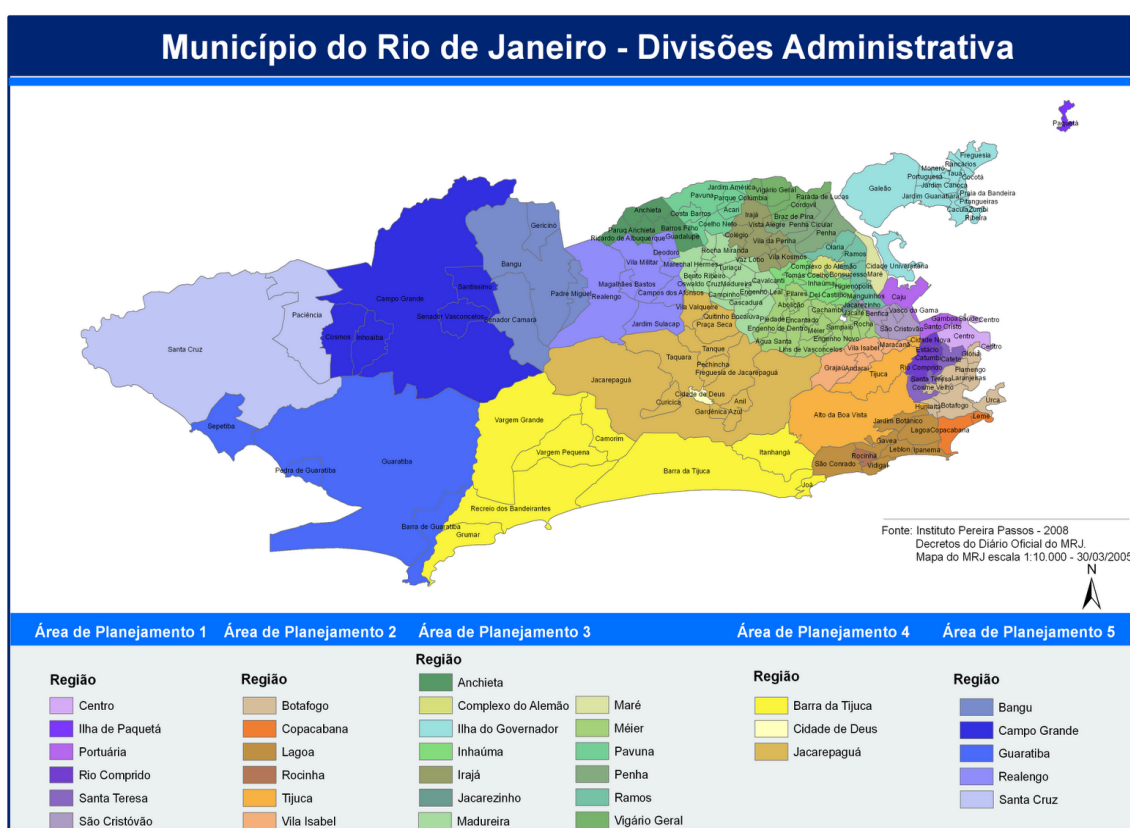


Figura 8: Áreas de Planejamento (AP's) – Rio de Janeiro
Fonte: Prefeitura do Rio de Janeiro

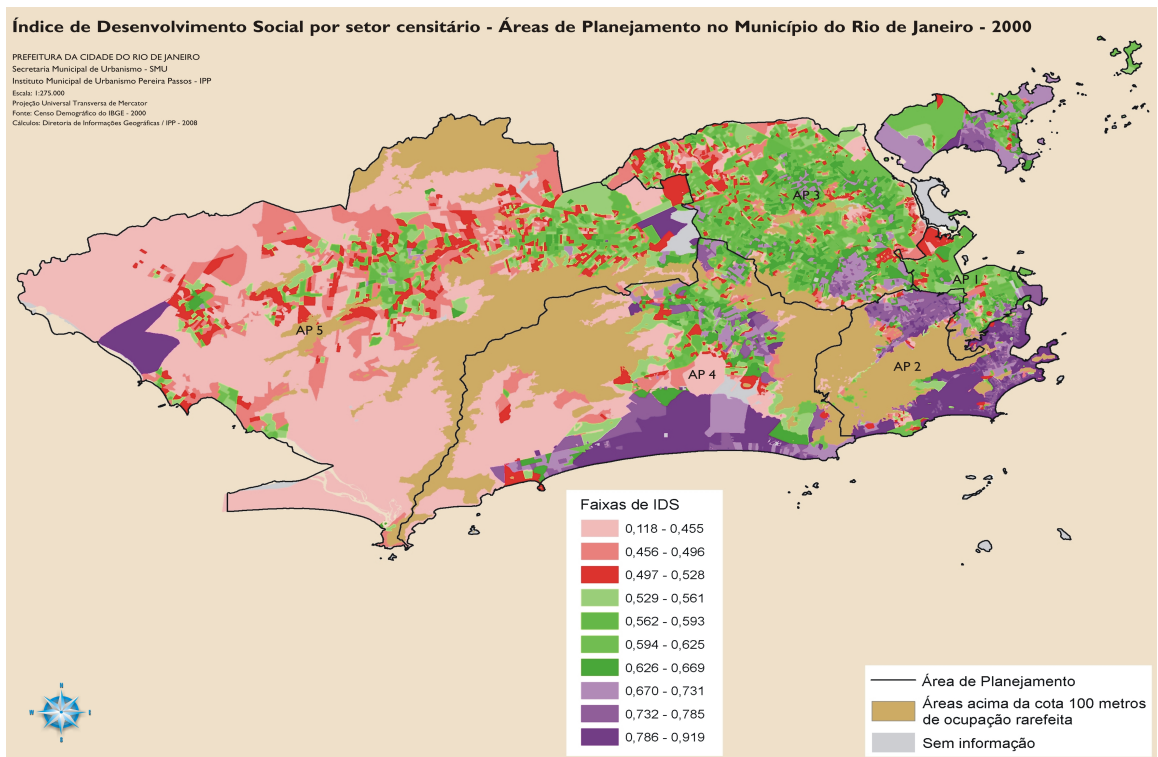


Figura 10: Mapa temático do Índice de Desenvolvimento Social (2000) do Rio de Janeiro (AP's)
Fonte: Instituto Pereira Passos

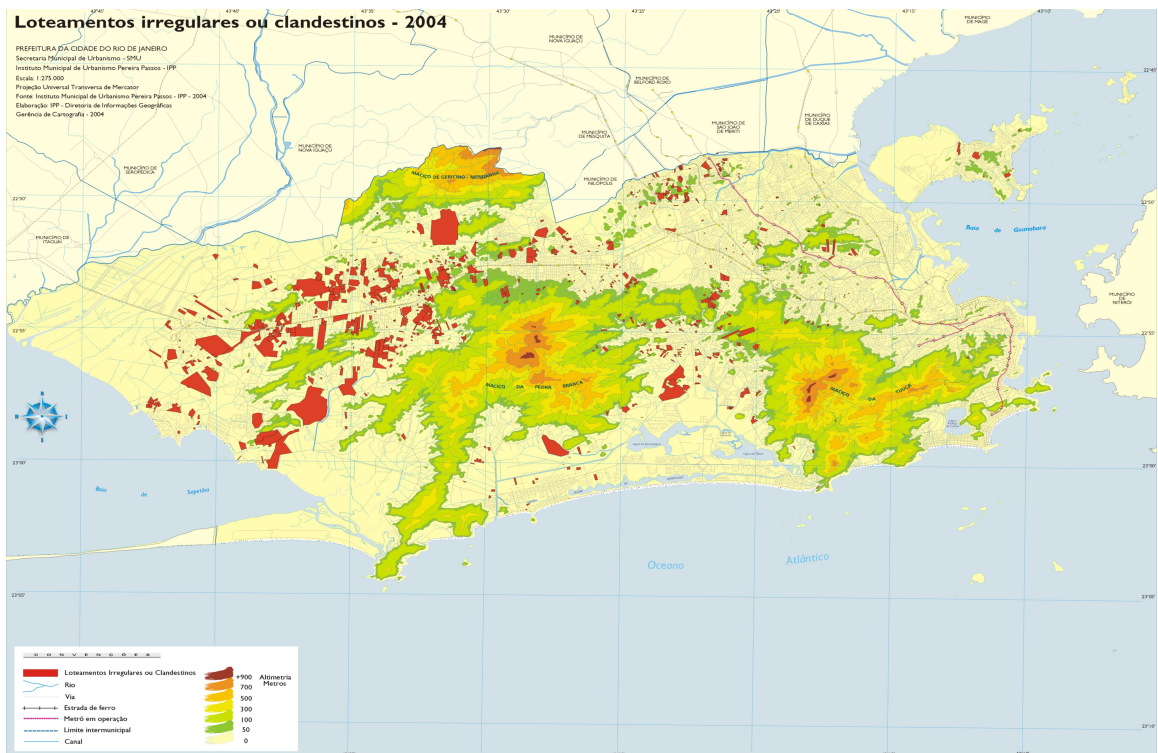


Figura 11: Mapa temático dos Loteamentos Irregulares e Clandestinos (2004)
Fonte: Instituto Pereira Passos

No primeiro mapa (figura 10), o que chama atenção é verificarmos que a Área de Planejamento 4, que engloba Jacarepaguá, Cidade de Deus e a Barra da Tijuca, incorporam as áreas suburbanas que possuem os melhores índices de desenvolvimento social, aproximando estas áreas da Barra da Tijuca e afastando-as dos subúrbios vizinhos com índices mais modestos. Em toda Área de Planejamento 5, que engloba o restante “pobre” da zona oeste, apenas duas áreas apresentam índices satisfatórios, justamente, as áreas militares da aeronáutica do Campo dos Afonsos e da Base Aérea de Santa Cruz, no extremo oeste da cidade.

Já no mapa da figura 11, chegamos a triste constatação que é justamente em grande parte da zona oeste onde se concentram grande parte das irregularidades fundiárias e conseqüentemente habitacionais e de mobilidade, ou seja, irregularidades estruturais urbanas, mesmo que, na zona sul, hajam inúmeros condomínio e favelas que ocupam áreas de risco, por exemplo, todo seu território se apresenta enquanto legal, assim como toda a Barra da Tijuca, que apesar de a própria prefeitura querer remover diversas populações pobres que permanecem neste bairro, o mapa mostra claramente que não existem ocupações irregulares, conseqüentemente legitima a permanência destas famílias (como no caso da Vila Autódromo).

Estas contradições latentes do território Carioca, sobretudo o território suburbano, tem origens ainda em tempos de ocupação remota, os antigos arrabaldes das épocas coloniais, ou ainda as “terras Realengas”, onde hoje situa-se o bairro de Realengo, que ainda no século XVII, já faziam menções a esta porção do território da cidade do Rio de Janeiro. É para estas geografias e histórias que segue o presente capítulo.

3.2 – O conceito de subúrbio e suas aplicações em diferentes contextos urbanos

Inicialmente, é importante salientar as “raízes das palavras”, como referencia Almir Chaiban El-Kareh, ao iniciar sua apresentação a respeito dos arrabaldes cariocas, que seriam os subúrbios de outrora, quando a cidade do Rio de Janeiro ainda postulava características coloniais no que diz respeito a sua urbanização, período esse que se prolonga até meados do século XIX, quando a cidade passaria então a receber uma série de infraestruturas e investimentos urbanos/industriais que transformaram

para sempre a vida da cidade.

Na língua portuguesa, a palavra “subúrbio” remeterá a um sentido pejorativo, isso por conta do sufixo de subordinação, “sub” que ao analisarmos o caso do francês com a palavra “banlieue”, encontraremos a mesma caracterização etimológica a partir, também, de um sufixo de subordinação. Neste caso, o “ban” servirá tanto para uma situação de submetido à determinada jurisdição, como também uma conotação de banimento, exílio (EL-KAREH, 2011). Na própria etimologia da palavra subúrbio, na língua portuguesa - e na francesa -, já encontram-se elementos permeados de sentidos que fogem à alçada da geografia, que é o sentido da caracterização de determinada porção do espaço geográfico, “o sentido essencial, original e geral da categoria subúrbio reside no fato e representar um espaço geográfico situado à margem, nas bordas, na periferia, localizado extramuros da cidade” (FERNANDES, 2011: 34).

Aliados a isto, críticas fundamentadas a partir de Henri Lefebvre por Nelson da Nóbrega Fernandes ao “empirismo, à despolitização e à falta de espessura histórica predominante na sociologia e na geografia” (LEFEBVRE, 1991: 22-5 APUD. FERNANDES, 2011: 16), na utilização deste conceito, permitem que os mesmos sejam utilizados, sobretudo, enquanto “rapto ideológico” sendo seus sentidos pejorativos exacerbados em detrimento de um uso que transmita o sentido geográfico da palavra. Nesta direção, seguem as citações de Álvaro Domingues que dão coro as críticas anteriores, no sentido do conceito de subúrbio no campo geográfico e na sociedade.

Os conceitos de periferia urbana e de subúrbio banalizaram-se de tal forma que é hoje difícil encontrar uma definição clara e consensual desses conceitos. Não admira que assim seja. Esses conceitos são usados normalmente de uma forma negativa e relativizada, isto é, por *contra-posição* a um centro. (DOMINGUES, 1995: 5)

Após esta contestação, o autor segue com sua explanação a respeito desta dependência do subúrbio para com o centro e, para ele, é a partir destas distâncias que serão traçados os atributos destes subúrbios, e somente assim, seriam deferidos enquanto território, a partir do “grau de afastamento” de suas centralidades. Em detrimento de serem territórios reconhecidos a partir de sua “densidade ou pela intensidade do interrelacionamento interno ao nível local” (DOMINGUES, 1995: 5). Esta afirmação reforça a necessidade de uma revisão do conceito para um olhar

interno, uma visão de subúrbio que seja um olhar de/por dentro do próprio subúrbio, deixando de lado o discurso da dependência - colonialidade -, para um discurso do pertencimento, da vida local, e principalmente, de empoderamentos locais, suburbanos.

Contudo, a utilização do conceito de subúrbio perpassa a linha geohistórica da modernidade. Podemos afirmar que, desde que as cidades existem, o conceito de subúrbio poderia/deveria ser utilizado para referir-se às margens e limites destas estruturas e organizações urbanas, sejam elas ocupadas por diferentes composições sociais, culturais, variando de sociedade para sociedade, sendo ora moradia e conforto de classes mais abastadas da própria cidade, outrora, refúgio e possibilidade de moradia para populações pobres e com dificuldades de acesso as áreas urbanas (FERNANDES, 2011). Ainda sobre as polissemias dos subúrbios em diferentes contextos sociais urbanos, Fernandes define de maneira elucidativa.

Um espaço produzido junto à cidade e tão antigo quanto ela, mas que, por sua localização geográfica, tipo e forma de uso, não se confunde nem com a paisagem nem com o espaço considerado urbano, Outra característica presente na categoria subúrbio é ser um espaço subordinado às cidade, em termos jurídicos, políticos, econômicos e culturais, embora isto nem sempre possa ser traduzido por desprestígio social, como vimos em Roma, na cidade helênica e na cidade medieval do século XII descrita por Herni Pirenne, e finalmente, no emblemático subúrbio norte-americano moderno. (FERNANDES, 2011: 34)

Podemos assim constatar que em diversas sociedades desde a antiguidade em que cidades se apresentavam enquanto territórios relevantes para a estrutura social, os subúrbios demonstram múltiplas funcionalidades, e ambos constataam que os estudos a respeito dos subúrbios foram postos de lado, como supostos fenômenos recentes e sem importância para pensarmos as cidades contemporâneas.

Edward Soja é um dos autores que, ao contrário destes que desconsideram a categoria de subúrbio enquanto importante para pensarmos nossas cidades, vai salientar que nos fenômenos contemporâneos de metropolização das grandes cidades pelo mundo, aponta que, para compreendermos as dinâmicas urbanas de hoje, é indispensável repensarmos as “premissas básicas da teoria e da análise urbana.”, ou seja, os conceitos de urbano, suburbano, exurbano e rural (SOJA, 1994).

A nova metrópole é crescentemente “descentralizada” e cada vez mais um mosaico de desenvolvimento geograficamente desigual sobreposto às lentas

concentricidades e cunhas setoriais da clássica cidade capitalista industrial. A mistura das novas e velhas formas (visto que as velhas certamente não desapareceram) está hoje desafiando nossas definições convencionais de urbano, **suburbano**, **exurbano** e **rural**. (SOJA, 1994: 154) (grifo nosso)

Neste sentido e referindo-se as insuficientes análises teóricas sobre os espaços suburbanos, principalmente quando pretende-se utilizar modelos teóricos dotados de uma realidade empírica distinta do território que buscou-se analisar com o modelo, que o autor Maurício de A. Abreu, afirma ser inadequado utilizar, por exemplo, as premissas teóricas da escola de ecologia humana de Chicago onde as realidades de onde partem suas análises não nos servem para as cidades como o Rio de Janeiro, por exemplo. Citando o autor:

Ademais, ao contrário das cidades americanas, a área central e suas proximidades, [do Rio de Janeiro] quando vistas temporalmente, tendem a adquirir valores monetário e simbólico ainda maiores, solidificando ainda mais as características descritas acima. Para isso contribuem tanto a inexistência de um bom sistema de transportes, como a oferta restrita de serviços públicos, que fazem com que a população abastada resida em áreas densamente povoadas (como é o caso do Rio) e não em *suburbs* bucólicos, como pressupõe o modelo ecológico. (ABREU, 2011: 15)

Outra corrente teórica criticada pelo autor são “os postulados da teoria econômica neoclássica”. Uma visão que busca a partir de pressupostos da competitividade, concorrência, valor do solo e necessidade de habitação, ou seja, as demandas capitalistas urbanas, explicar como se constituem os subúrbios. Sendo assim, “o uso do solo é então determinado pela simples competição entre os diversos setores econômicos ou classes sociais por cada segmento do espaço.” (p.15). Estas afirmações não são cabíveis para as cidades de urbanização rápida e mais recente não apenas por conta de seus arranjos espaciais resultantes, mas sim pela exacerbação do viés econômico em suas análises, onde atores como o Estado, estariam apenas a disposição para mediar os conflitos decorrentes destas competições entre classes e/ou setores econômicos. (ABREU, 2011). Finalizando as críticas a estes modelos pré-existentes de análise das estruturas urbanas contemporâneas, conclui Maurício.

A estrutura espacial de uma cidade capitalista não pode ser dissociada das práticas sociais e dos conflitos existentes entre as classes urbanas. Com efeito, a luta de classes também reflete-se na luta pelo domínio do espaço, marcando a forma

de ocupação do solo urbano. Por outro lado, a recíproca é verdadeira: nas cidades capitalistas, a forma de organização do espaço tende a condicionar e assegurar a concentração de renda e de poder na mão de poucos, realimentando assim os conflitos de classe. (ABREU, 2011: 15)

Sobre este tema, ratifica Néelson da Nóbrega Fernandes sobre as insuficiências teóricas dos modelos e teorias de estruturação urbana levantadas por Abreu em seu livro citado anteriormente.

Entretanto, tal expectativa [da utilização de modelos teóricos] não se concretizou nos poucos modelos e teorias encontrados que, por duas razões, foram rejeitados. Primeiro, porque estes esquemas teóricos foram elaborados para as cidades dos países desenvolvidos, especialmente os EUA, realidade muito diferente da nossa. Segundo, e por causa de tal origem, tais abordagens foram concebidas sob o marco de uma sociedade liberal capitalista que não considera em seus sistemas explicativos o Estado como um dos agentes decisivos no processo de estruturação urbana da cidade capitalista. (FERNANDES, 2011: 78)

Tais teorias e modelos aqui analisados através de um olhar crítico da geografia brasileira, também receberam críticas desde sua própria origem, como as que fez David Harvey no seu livro “Social Justice and The City” (1973). As críticas vão desde o caráter descritivo de tais análises, “The main thrust of the Chicago School was necessarily descriptive” (p. 131), até críticas a respeito de contradições encontradas em tais teorias, como o conceito de “solidariedade social” que seria supostamente o movimento dos homens na ocupação do solo urbano através de uma “ordem moral”.

Park and Burgess both appeared to regard the city as a sort of man-produced, ecological complex, within which the processes of social adaptation, specialization of function and of life style, competition for living space, and so on acted to produce a coherent spatial structure, the whole being held together by some culturally derived form of social solidarity which Park (1926) called "the moral order". [...]It is curious to note, however, that Park and Burgess did not pay a great deal of attention to the kind of social solidarity generated through the workings of the economic system nor to the social and economic relationships which derive from economic considerations. They did not ignore the issue, of course, but it was of secondary importance to them. As a result, the urban land-use theory which they developed has a critical flaw when it is used to explain the ghetto. (HARVEY, 1973: 131)

O próprio Nelson Nóbrega Fernandes, utilizou das críticas elaboradas por David Harvey para as condições dentro da geografia que acabava por incorporar e reproduzir conceitos e categorias meramente ideológicas.

De uma maneira geral, o que Harvey está advertindo é que não raro a ciência incorpora em suas teorias certos conceitos e categorias absolutamente ideológicas, de modo que acabam por legitimar e reificar o status quo. (FERNANDES, 2011: 70)

Dando ênfase as críticas colocadas por Maurício de Abreu, Nelson Fernandes e David Harvey em relação ao desenvolvimento do espaço urbano nas cidades, Álvaro Domingues aponta para as complexidades dos subúrbios e a consequente insuficiência de quaisquer “solução”, plano ou análise que seja externa àquelas realidades. Abrindo assim possibilidades para leituras sobre a estrutura e evolução urbana a partir de um olhar suburbano e/ou do subúrbio (FERNANDES, 2011; FRABETTI, 2013; MACIEL, 2010; OLIVEIRA, 2010; FERNANDES & OLIVEIRA, 2010; VIEIRA, 2012; SANTOS, 2011; MANSUR, 2008, 2011).

As periferias [subúrbios], [...], proporcionam oportunidades de transformação [e análise] diferentes consoante a natureza dos seus problemas, os trunfos que podem ir buscar ao novo quadro de coesão urbana, os recursos disponíveis, as oportunidades que se lhes oferecem e os recursos que possam mobilizar. Não constituem, por isso, receptáculos de soluções normalizadas e completamente transferíveis para todas as situações. (DOMINGUES, 1994/5: 16) (grifo nosso)

Torna-se claro que não se faz cabível a aplicação de modelos ou teorias transpostas para realidades distintas das originais para onde foram formuladas, ao menos, sem que estas sejam devidamente modificadas para tais usos. Por exemplo, no Rio de Janeiro, ou qualquer outra grande cidade em Portugal, que também experimentou seus processos de urbanização/modernidade, no decorrer do século XX é necessário que próprios modelos e formulações teóricas sejam trabalhadas, inclusive, utilizando-se criticamente dos modelos e teorias mais antigas. (FERNANDES, 2011: 74). O surgimento, então, de proposições teóricas para as análises do urbano e do suburbano, no caso do Rio de Janeiro, vão agora serem aqui expostas a partir de duas vertentes.

A primeira, baseada de acordo com o conceito de “formação social”, que seria uma análise dos modos de produção, afinal, ao pretendermos analisar uma sociedade

através de sua existência, são os modos de produção de cada uma que devem ser fundamentais para tais estudos. Neste caso, por se tratar de uma análise sobre a evolução urbana referente a cidade do Rio de Janeiro, o autor Mauricio de Abreu esclarece

faz-se necessário usar uma categoria que se referia, não à realidade pura e abstrata do modo de produção, mas uma realidade concreta, impura, caracterizada pela existência de vários tipos de relação de produção. Essa categoria teórica é a formação social. (ABREU, 2011: 16)

Milton Santos, ao referir-se ao conceito de formação social, diferenciando-o da categoria de modo de produção, explica que, enquanto o modo de produção é a inscrição da história no tempo, devem-se as formações sociais a inscrição desta mesma história no espaço. Ou seja, a formação social é “uma totalidade social concreta historicamente (e espacialmente) determinada.” (HARNECKER apud. ABREU, 2011) (grifo nosso).

Formatado por estruturas econômicas, estruturas jurídico-políticas (institucionais) e estruturas ideológicas, a formação social por se tratar de uma realidade concreta, “impura”, a sua complexidade é bastante maior do que o próprio modo de produção. Sendo comumente encontrado assimetrias no desenvolvimento destas estruturas (ABREU, 2011).

A evolução não sincronizada das estruturas que compõem a formação social tem papel importante no seu desenvolvimento. É exatamente essa a responsável por alterações importantes na organização social, por transformações na divisão social do trabalho.” (ABREU, 2011: 16)

Esta abordagem teórica de evidentes características materialistas históricas, vai ser o caminho teórico utilizado por Maurício de Almeida Abreu para esmiuçar toda a evolução urbana da nossa cidade. Relembra a posição de destaque como capital do Brasil entre 1763 – 1960, assim como sua postulante de cidade mais populosa do país, perdendo apenas no decorrer do século XX a posição para São Paulo. Tínhamos no cenário urbano e suburbano de nossa cidade, o exemplo descrito por ele nos diz

uma das expressões espaciais mais acabadas da formação social brasileira, refletindo a coerência e as contradições dos sistemas econômico, institucional e ideológico prevaletentes no país. (ABREU, 2011: 16)

Outro autor que vai buscar uma teorização a respeito destas transformações espaciais ao longo dos séculos para a cidade do Rio de Janeiro, mas desta vez referindo-se com maior ênfase sobre as questões que envolvem os subúrbios da cidade, é Néelson da Nóbrega Fernandes, utilizando criticamente os mesmos modelos e teorias que propusera Mauricio Abreu anteriormente neste trabalho, inclusive a própria visão do autor, que acaba por reproduzir uma visão dualista “centro x periferia” em seus estudos acadêmicos apesar de Fernandes reconhecer “Indiscutivelmente, as proposições de Abreu foram uma grande contribuição para este campo dos estudos urbanos.” (p. 78).

As críticas levantadas por Fernandes vai além, assim como suas proposições de analisar a evolução espacial das cidades de um modo em geral. Mas afirma que, tanto David Harvey (1973) quanto Maurício de Almeida Abreu (1987), vão ser responsáveis por atestarem a validade das teorias estadunidenses - Kohl, Burgess e Hoyt -¹¹ a respeito de suas realidades urbanas, ressaltando que tais análises, ao

¹¹ Modelos e teorias que são baseadas a partir da segregação e estrutura residencial das cidades, Fernandes vai utilizar destes mesmo modelos que foram propostos esquematicamente por Roberto Lobato Corrêa, porém, alargando o conceito para o nível da estrutura urbana como um todo e não apenas o que tange suas questões residenciais (FERNANDES, 2011: 70).

Modelo de Kohl – Este modelo é utilizado para as urbanizações pré-industriais, onde as “obras” das cidades e conseqüentemente suas classes abastadas eram espacializadas em seus centros, assim como a maior parte de palácios, dentre outros, devido a baixas possibilidades de locomoção para áreas fora das cercanias da cidade. Sobrando para as classes mais baixas, anéis de ocupação ao redor do Centro cada vez mais pobres e precários conforme a distância para este aumenta. (CORREA, 1995: 12)

Modelo de Burgess – Formulado pelos autores da Escola de Ecologia Humana, já criticada neste trabalho, buscavam atribuir um padrão inverso ao analisado por Kohl em suas cidades pré-industriais. Ou seja, a partir de uma maior mobilidade dos transportes, permitiu que as classes mais abastadas pudessem fugir dos antigos centros das cidades que já se encontravam degradados e cheios de “pessoas indesejáveis” como imigrantes, trabalhadores em geral, e outros estratos mais baixos de classes sociais, vão ocupar o centro para permanecerem perto de seus locais de trabalho e por não terem acesso às mobilidades que permitiam tal deslocamento em direção a outras áreas da cidade. Basicamente o que se postulavam a partir destes dois modelos teóricos é que um serviria para as cidades de países desenvolvidos e outros para cidades de países subdesenvolvidos, numa espécie de “cidade industrial” e “cidade agrária” respectivamente. (JAUME, 2002: 71 72)

Modelo de Hoyt – Quebrando pela primeira vez com as estruturas de visão dualista do espaço urbano, Homer Hoyt vai nos brindar com um modelo teórico em que afirma ser através de setores circulares, conectados com o centro a partir de vias específicas, em detrimento de anéis circulares ao redor do centro pautando que classes ocupariam cada anel. O que o modelo de Hoyt nos oferece, é uma complexidade até então não passível de ser observada nos modelos anteriores, que não saíram da dualidade “centro x periferia”. (JAUME, 2002: 73)

serem transpostas a diferentes realidades, deveriam de passar por transformações dentro de tais análises.

Utilizando o modelo teórico proposto por Homer Hoyt, visto como “um aperfeiçoamento mais que uma alteração do primitivo modelo concêntrico” (JOHSON, 1974: 234 apud. FERNANDES, 2011: 79). Hoyt observa que a distribuição espacial dos grupos sociais, não se formam através de anéis ao redor de um núcleo, e sim, em setores circulares em um movimento do centro para uma determinadas periferias, em detrimento de um “anel contínuo dessa mesma periferia”. Outro fator de diferenciação importante entre os modelos concêntricos anteriores, é a maior complexidade aferida nos trabalhos de Hoyt, ao considerar

os sistemas de transportes, a indústria e sua associação com áreas populares, as amenidades e o valor simbólico com setores exclusivos para as classes superiores, mais que aperfeiçoa o modelo zonal concêntrico, pois concebe um modelo de estrutura urbana com maior valor descritivo e explicativo para a compreensão de cidades capitalistas do século XX, inclusive o Rio de Janeiro (FERNANDES, 2011: 80)

E é justamente a partir desta maior complexidade da análise e a possibilidade de partindo dela, não apenas analisar os movimentos de suburbanização das classes mais abastadas e o movimento geral da urbanização capitalista, como também a suburbanização das classes populares, através de fenômenos como a descentralização industrial, as reformas urbanas em áreas centrais onde as populações pobres são predominantes e conseqüentemente expulsas para os subúrbios por tais reformas. Isso por sua vez, reifica a insuficiência das teorias dualistas “centro x periferia” aplicadas as realidades urbanas de qualquer que seja a cidade, não importando se está na Europa, nos EUA ou no Brasil, tais análises são confirmadas a seguir pelo autor.

Assim, a partir do modelo de Hoyt, ficam expostas as graves limitações da descrição bipolarizada de Burgess que, por um lado, não reconhece a pluralidade da periferia vendo apenas a sua ocupação por bem-aventurados e grupos afluentes e, por outro lado, com esta ideia de núcleo urbano – totalmente, homogeneamente, permanentemente ocupado por pobres – retira da história e da reflexão teórica sobre a cidade capitalista a luta de classes pela centralidade urbana que já vimos em Lefebvre, isto é, as grandes reformas urbanas que em toda parte, ciclicamente, tem resultado na expulsão das classes populares para a periferia e a reconquista desses bairros para o uso e consumo da burguesia. (FERNANDES, 2011: 80)

Esta citação de Henri Lefebvre a qual refere-se o autor nesta passagem citada, diz respeito as grandes transformações urbanas da Paris de Haussmann, que sucederam-se durante a segunda metade do século XIX. Dividido em três atos descritos por Lefebvre sobre este movimento de “expulsão do centro urbano e da própria cidade o proletariado, destruindo a ‘urbanidade’”, a burguesia capitalista vai afastar assim, os perigos de uma “democracia urbana” que se seguia nas vielas e bairros de Paris até então. Lefebvre então ratifica

Com a ‘suburbanização’ principia um processo, que descentraliza a cidade. Afastado da cidade, o proletariado acabará por perder o sentido da obra. Afastado dos locais de produção, disponível para empresas esparsas a partir de um setor de habitat, o proletariado deixará se esfumar em sua consciência a capacidade criadora. A consciência urbana vai se dissipar. (LEFEBVRE, 2010: 27)

Lefebvre percebe a complexidade da cidade moderna, quando a partir dos próprios excessos advindos desta “urbanização desurbanizantes e desurbanizada”, as classes de maior poder aquisitivo vão também criar seus próprios subúrbios residenciais e o centro da cidade, que outrora fora negado aos pobres – que nunca deixaram de depender da cidade mesmo expulsos desta – agora é ocupado por majoritariamente por escritórios de negócios. Ficando evidente a incapacidade de qualquer modelo e teoria sobre o urbano, utilizarem uma visão dicotomizada a respeito da relação centro x subúrbios.

Outro autor que possui uma relevância para estas análises e formulações teóricas a respeito das cidades é Ruy Moreira, que ao escrever uma resenha sobre o livro supracitado de Nélson da Nobrega Fernandes, vai elucidar aos leitores sua leitura a respeito da proposta de Fernandes. Primeiramente, importante ressaltar a diferenciação que Ruy Moreira faz entre as transformações de Haussmann para Paris (1853 – 1869) e de Pereira Passos (1903 – 1906) para o Rio de Janeiro.

enquanto em Paris a reforma de Haussmann (1853 – 1869) visa expulsar da área central e ao mesmo tempo incorporar na periferia a massa proletária ao sistema da propriedade privada imobiliária, abrindo a periferia da cidade para a ideologia do hábitat, no Rio de Janeiro a reforma de Pereira Passos (1903 – 1906) serve para escancarar a cidade à especulação imobiliária, numa ação que ao tempo que desloca o proletariado para fora da cidade, deixa seu mecanismo de sobrevivência social entregue a sua própria iniciativa e criatividade. É assim que a cidade vê-se um campo aberto à

especulação – e, nessa medida, clivada entre a parte para a qual o poder público destina toda a sua atenção e a que acumula toda sorte de precariedade urbana. (MOREIRA, 2012: 163)

Esta diferença é crucial para pensarmos estes termos da geografia urbana a partir das diferenciações entre urbanizações europeias, estadunidenses com as cidades situadas na periferia do Sul global, como o Rio de Janeiro que constituíram-se e ainda constituem-se através de processos de negação material e simbólica para as populações da classe proletária, assim como populações tradicionais, quase sempre classificadas também como populações de baixa renda, em detrimento de um enriquecimento de setores da economia, através de processos que perduram a séculos até os dias de hoje, principalmente, a partir da propriedade privada do solo urbano – de origens documentais duvidosas -, subjugo, assimilação e dizimação de populações e classes mais baixas que possam vir a por em cheque tais processos acumulativos.

O resultado destas construções teóricas, partindo do trabalho de Nélon da Nobrega Fernandes é uma aproximação destas formulações de modelos e estruturas urbanas aqui estudadas, principalmente o modelo de Hoyt, utilizadas consoantes ao pensamento do arquiteto argentino Oscar Yujnovsky que durante a década de 1970 do século XX, buscou analisar as estruturas das cidades, especificamente, cidades latino-americanas (FERNANDES, 2011).

O que Yujnovsky propõe, é que os modelos clássicos utilizados para pensarmos as cidades estadunidenses e europeias, na verdade, sucederam-se aqui enquanto fases do nosso desenvolvimento urbano, relacionado diretamente com os modos de produção e meios de vida que aqui se desenvolveram, como a própria dependência colonial, que por séculos fez com que o modelo clássico pré-industrial fosse seguido até meados do século XIX, com classes abastadas na área central da cidade e em todo seu entorno, sendo ocupado por agricultores, quilombos e outros setores mais baixos da sociedade moderna/colonial/capitalista (FERNANDES, 2011: 84). Esclarece o autor,

O trabalho de Yujnovsky propõe claramente que a cidade latino-americana, do ponto de vista dos modelos clássicos de estrutura urbana, evoluiu de maneira análoga às cidades do capitalismo central, seguindo seu desenvolvimento conforme os diferentes períodos de acumulação capitalista, ao grau de inserção de cada país na divisão internacional do trabalho e outros condicionantes que moldaram a difusão das tecnologias, hábitos e padrões de consumo em áreas

periféricas do capitalismo. Como é de se esperar houve certa defasagem na difusão desses processos, porém não são poucos os casos em que se verifica simultaneidade, como na expansão suburbana de alto status entre 1850 e 1920 promovida pelos bondes e pelos trens em cidades americanas e latino-americanas (MUNFORD, 1961: 544 APUD. FERNANDES, 2011: 85)

O que se constrói então como postulação teórica e conceitual para a estrutura urbana do Rio de Janeiro, conseqüentemente a formação de seus subúrbios, é, nos dizeres de Ruy Moreira

O espaço urbano carioca assim se explicita num rearranjo que lembra os círculos concêntricos de Kohl e Burgess, entre si sucedidos e a seguir atravessados pelos eixos vetoriais da circulação dos trens e bondes, entrecruzados pela multiplicidade de setores com que os remanejamentos das reformas urbanas, que de trinta em trinta anos em média se sucedem na cidade, esgarçam num realinhamento redistributivo o redesenho que reformata e socialmente redefine o conteúdo do centro, bairros e subúrbios na cidade. (MOREIRA, 2012: 160)

Ruy Moreira afirma que o que existe para o presente urbano do Rio de Janeiro é um “mix espacial hoytiano-Yujnovsky do presente.” (MOREIRA, 2012: 161). Sobre o “modelo Yujnosvsky”, Moreira afirma ser uma “superposição do modelo de Hoyt ao de Burgess” e estas apropriações do referencial teórico são prontamente explicadas a partir da realidade do Rio de Janeiro. Justifica o autor que este modelo proposto

dá conta de uma forma teórica mais satisfatória da impressão no relance de retalhos sociais dissociados que vemos na contiguidade das áreas de obsolescência do centro, suburbana de elite como Copacabana, industriais do Jacarezinho e suburbanas proletárias da periferia, mostrando não ser mais que recortes do próprio modo combinado da evolução polissêmica da cidade, com seus entremeios de riqueza e pobreza visivelmente coabitantes do tecido social da cidade. (MOREIRA, 2012: 160)

Com esta complexidade da estrutura urbana explicitada. A coesão territorial dos subúrbios permitiria que toda a cidade seja menos assimétrica e desigual. As distâncias físicas e de oportunidades de trabalho e moradia entre os núcleos urbanos e os subúrbios não podem ser alargadas no que tange, também, os valores simbólicos. A dependência dos subúrbios para com os núcleos por sua vez, é menor do que no

sentido oposto. Sendo assim, a necessidade de se desenvolverem os subúrbios é, sem dúvidas, a maneira mais coerente de desenvolver a cidade. Outros fluxos devem ser criados, à partir, por exemplo, da geração de empregos e oportunidades de inovação em áreas suburbanas, a exaltação das narrativas locais e suas potencialidades dinamizariam, também, os territórios suburbanos.

3.3 – O conceito de subúrbio enquanto ideologia e suas consequências urbanas

O debate teórico traçado no subcapítulo anterior, tem importância significativa no debate a respeito dos usos do conceito de subúrbio dentro da cidade do Rio de Janeiro e sua estrutura urbana construída ao longo dos últimos séculos, principalmente, o seu uso ideológico. E se torna evidente que a construção ideológica do conceito carioca de subúrbio acompanha as transformações da própria sociedade e do espaço urbano.

Nossa proposição de que o rapto ideológico foi produzido para atender às necessidades ideológicas da sociedade capitalista contém a intenção de compreender tais formulações em sua relação com a infraestrutura de forma não mecânica. Ou seja, a ideologia não é apenas um reflexo ou consequência do desenvolvimento da infraestrutura, ela é um processo inerente e simultâneo às demais transformações sociais em curso, sendo necessária ao seu florescimento. (FERNANDES, 2011: 48)

Assim sendo, voltamos até o início deste capítulo onde Al-Kareh nos remete aos “arrabaldes” da cidade colonial, para começarmos a interpretar o conceito de subúrbio para a cidade do Rio de Janeiro. Nélson da Nobrega Fernandes concorda ao afirmar “No Rio imperial a palavra subúrbio era sinônima de arrabalde. Ambas eram usadas para designar todos os arredores da cidade.” (FERNANDES, 2011: 55). Para além disso, em diversos subúrbios do Rio de Janeiro, durante quase todo o século XIX, sucederam-se diversas experiências de ocupação por diferentes setores da sociedade daquela época.

Desde os vários quilombos que se formavam pelas inúmeras encostas do corredor ecológico entre as vertentes sul e também norte/oeste da Floresta da Tijuca e do Maciço da Pedra Branca. Onde por sua vez, ocupavam engenhos de açúcar, café e outras culturas em suas planícies a sul e norte/oeste, além de diversas freguesias

urbanas como Inhaúma, Irajá, dentre outras, até mesmo Santa Cruz, extremo oeste da cidade, já possuíam outro tipo de ocupação, ligados à atividades importantes ou à ordens religiosas e depois, quase em sua totalidade, ligados diretamente à Coroa Portuguesa. Inclusive temos no bairro de São Cristóvão, o maior exemplo desta apropriação da família real portuguesa nos subúrbios da cidade. Além de instalações fabris do final do século XIX em regiões como Bangu e até mesmo vilas operárias produzidas pelo Estado ainda nas primeiras décadas do século XX.

Primeiramente sobre a ocupação de territórios dentro da cidade do Rio de Janeiro pelos quilombos, nos debruçamos sobre o livro “Do Quilombo à Favela: A produção do “espaço criminalizado” do Rio de Janeiro. Escrito pelo professor e geógrafo Andreilino Campos.

Essa concentração de escravos na metrópole possibilitou a ocupação de áreas que ainda estavam desabitadas, entre as quais os sítios próximos à área central ou aquelas localizadas nas freguesias rurais. Os charcos, as encostas de morros, sobretudo as que apresentavam coberturas florestais, serviam como lugares (ocultos) para a construção de mocambos e abrigavam um contingente variado de etnias – desde escravos foragidos, libertos, a brancos com algum problema de ordem legal, e outros. (CAMPOS, 2005: 33)

(...) acredita-se que seria melhor entender os quilombos Peri urbanos, que acolhiam os negros fugidos dos cativeiros e brancos pobres e/ou com problemas com a justiça da época, como lugares com reais possibilidades de abrigar tais populações, pois se localizavam em áreas de difícil acesso, porém sem a característica que em geral lhes é imputada de isolamento social. O intercâmbio comercial e de informações era a base que consubstanciava as relações entre grupos socialmente diferentes. (CAMPOS, 2005: 23)

Destes quilombos, dois ainda são remanescente desta resistência e seguem ainda esta história de lutas pela sobrevivência material e simbólica de suas culturas. O Quilombo do Camorim, em Jacarepaguá (zona oeste) e o Quilombo Sacopã, na Lagoa, (zona sul). Mas como bem nos adverte o autor citado, diversos quilombos de outrora, acabaram por serem incorporados ao tecido urbano com a expansão da malha urbana em direção aos subúrbios da cidade, hoje em dia, muitos tornaram-se favelas e ainda podemos revelar tais afirmações ao recorrermos a toponímia de um particular maciço rochoso à face noroeste da Floresta da Tijuca, a Serra dos Pretos Forros, que, com registros desde o século XIX utilizam-se este nome para esta região por ser na

altura, uma região propícia para tais fins de sobrevivência destas populações.

Sobre tais experiências a respeito das ocupações pretéritas dos arrabaldes cariocas, desta vez, se tratando de classes sociais ligadas aos diferentes poderes da época, citamos Nelson Fernandes, escrevendo sobre as “freguesias” de Inhaúma e Irajá, a partir da viagem de August Saint-Hilaire, um botânico e viajante Francês do século XIX:

Neste dia, Saint-Hilaire dormiu em Irajá e considerou que esta freguesia era mais importante que Inhaúma, pois com ‘[...] um raio de perto de duas léguas compreende uma população de quatro mil e seiscentos comungantes e trezentos e cinquenta fogos’ (Saint-Hilaire, 1938: 61). Uma nota curiosa e importante é que o viajante ali se deparou com um grupo de índios coroados que iam à cidade para reclamar ao Rei légua quadrada de terra nos sertões do Vale do Paraíba, de onde o avanço da cafeicultura começava a expulsá-los. Cético quanto aos resultados da comitiva dos índios, concluiu ‘que é provável que ninguém tenha ligado a menor consideração às suas queixas’ (Saint-Hilarie, 1938: 61). A oportunidade desse registro vem ao caso porque permite imaginar o quanto era movimentada esta estrada, pois até protestos de índios por ela passaram (FERNANDES, 2011: 54)

Uma importante ressalva na junção dos trabalhos de Campos e Fernandes é que eles referem-se nestas alturas, as relações que mantinham as populações subjugadas e assimiladas pelos poderes Reais e capitalistas, como os quilombolas e os indígenas, que faziam-se presentes sejam em comitivas para exporem seus descontentamentos com dizimações e roubos de suas terras, até comércios periódicos de produtos destes territórios para com o centro urbano. Apesar de lerem leituras, como no caso específico de Fernandes, baseadas em escritos de autores europeus que por estes territórios estiveram e escreveram sobre.

Seguindo com o mesmo autor, agora referindo-se ao bairro do extremo oeste Carioca, Santa Cruz, onde nos primeiros séculos da ocupação colonial, os Jesuítas desempenharam um papel de destaque, com a construção de um grande convento na então Fazenda de Santa Cruz, após a expulsão destes, em finais do século XVIII, passou a ser parte dos bens da Coroa e desde então, recebeu diversos destaques na história da cidade do Rio de Janeiro. Sobre as transformações efetuadas no edifício do convento que viria a se tornar o Paço Real de Santa Cruz, esclarece Fernandes.

Para a morada rural da Corte o prédio foi totalmente reformado e construídas novas edificações para a casa de

música, serralha, igreja, casa do superintendente, senzala, prisão, estrebaria etc. D. Pedro II inaugurou uma série de obras e serviços, alguns absolutamente pioneiros, como a primeira agência dos correios no Brasil, em 1842, e a primeira linha telefônica da América do Sul em 1877, que ligava o Paço de Santa Cruz ao Paço de São Cristóvão. (FERNANDES, 2011: 56)

A respeito do bairro imperial de São Cristóvão, logo com a chegada da família Real Portuguesa em 1808, chegaram também diversos estrangeiros como o caso do comerciante inglês John Luccock que fora uma das testemunhas oculares destas transformações que a cidade do Rio de Janeiro iria passar durante quase todo o século XIX.

Cabe ressaltar que estes diversos comerciantes ingleses dentre os quais estavam Luccock, vinham atraídos pela possibilidade de bons e grandes negócios em nossas terras, afinal, os ingleses detinham privilégios alfandegários para as mercadorias inglesas, inclusive, mais benesses do que as próprias mercadorias portuguesas! Mas o importante deste testemunho de Luccock, para além desta introdução, é que ele voltou ao Rio de Janeiro nos anos de 1813 e 1818, sendo assim, passando 10 anos entre a primeira e última visita de Luccock ao Rio de Janeiro estas transformações vistas por seus olhos é rica para analisarmos como, rapidamente, a Coroa transformou as áreas suburbanas mais próximas da cidade, neste caso, referimo-nos a própria casa do Imperador, no que viria a ser o bairro de São Cristóvão (EL-KAREH, 2012).

Se em 1808, São Cristóvão já contava com instalações da família Real, por mais que fosse uma palácio “acanhado e pretencioso, mal construído e pessimamente mobiliado”, e “jardins de gostos discutíveis”, Luccock lembra que poucos anos antes, aquela região era somente pântanos e matas. Já em 1818, o relato aparece diferente, são observados pelo comerciante, diversas obras em direção a região da cidade onde se instalara a residência Imperial.

As estradas haviam sido alargadas em várias direções e estavam limpas e bem-mantidas. Havia uma nova, atravessando os mangues a oeste da cidade em direção à residência imperial da Quinta da Boa Vista, na localidade de São Cristóvão, que, altamente cultivada, oferecia um contraste gritante com seu passado recente. (AL-KAREH, 2012: 24)

Outras duas narrativas merecem destaque em relação a heterogeneidade dos

subúrbios cariocas e suas formações espaciais. São as formações do bairro de Bangu e Marechal Hermes, respectivamente, importantes bairros das zonas oeste e norte da cidade.

Nestas leituras, é importante ressaltar as iniciativas primeiramente do setor industrial que em busca de vastas terras a preços mais baratos e com abundantes acesso à recursos naturais, principalmente a água, que vão instalar-se nos subúrbios da cidade, apoiados na linha férrea da Central do Brasil e Leopoldina, que haviam sido inauguradas ainda aos meios do século XIX. E o segundo, fruto das inspirações europeias da viagem do então presidente Marechal Hermes da Fonseca (1910 – 1914), época em que o conceito de subúrbio já havia sofrido o seu rapto ideológico e ainda sim, o Marechal foi pioneiro no que diz respeito ao planejamento Estatal de um bairro proletário, mais uma vez, as beiras da linha ferroviária (OLIVEIRA & FERNANDES, 2012; OLIVEIRA, 2011).

O que expusemos até aqui, são trabalhos e relatos que demonstram a complexidade desde épocas coloniais em que os subúrbios estão inseridos. Desde instalações fabris, passando por bairros proletários, bairros planejados de classes media/alta - como o caso de Vila Isabel, na zona norte -, diversas instalações Reais e quilombos e aldeias indígenas. O conceito de subúrbio era até então, destinado a referir-se a todas estas possibilidades e territorialidades da cidade do Rio de Janeiro. Porém isto vai mudar à partir do final do século XIX e início do século XX.

a emergência do conceito carioca de subúrbio coincide, com as grandes transformações da sociedade e do espaço do Rio de Janeiro do início do século xx e sintetizadas nas reformas urbanas então realizadas. Neste reordenamento do espaço social e de implantação da separação capitalista entre usos e classes sociais, que assalta e reestrutura o tecido urbano para as necessidades do capitalismo, o conceito carioca de subúrbio pode ser compreendido como uma necessidade ideológica, definindo não apenas um lugar, mas, sobretudo, o lugar que passou a ser ideologicamente destinado ao proletariado do Rio de Janeiro. (ABREU, 1996: 56 APUD. FERNANDES, 2011: 48)

E é justamente neste mesmo contexto onde vão se reproduzir os preceitos da colonialidade, mesmo que estas transformações rumo a modernidade tragam consigo um caráter ideológico de sobreposição aos valores coloniais. Afirma Nelson Diniz

Os ideais de progresso e modernização deslocados e assimilados da realidade europeia foram os suportes ideológicos dessas iniciativas. Pretendeu-se romper com o

passado colonial da cidade, mas, ao mesmo tempo, perpetuou-se a colonialidade. (DINIZ, 2012: 9)

Neste trabalho, não temos a pretensão de discutirmos o conceito de ideologia, sendo aqui apenas explicitado os caminhos teóricos deste conceito utilizado pelos autores citados. E partindo dos pressupostos de Marx, Barthes, Lefebvre, é que Nélson Fernandes irá tecer seu caminho para a proposição de um conceito carioca de subúrbio, ideologizado.

a ideologia se fundamente na ocultação daquela parte da história que devemos nos ocupar, ‘visto que a ideologia se reduz, seja a uma concepção errônea dessa história, seja a uma ‘completa abstração desta história’’. (BARTHES, 1985: 171 APUD. FERNANDES, 2011: 46)

Ao tratar a respeito do movimento de “rapto ideológico” sofrido pelo conceito de subúrbio para a realidade do Rio de Janeiro. Fernandes aproxima Barthes de Lefebvre ao escrever que por tal conceito entende-se que ocorre uma “mudança abrupta e repentina do significado das categorias.” (p. 47). Esta mudança não se configura por sua vez, a partir, apenas, das transformações espaciais em curso, mas sim, são base fundantes para tais transformações, relacionando-se de maneira dialética entre o discurso sobre o espaço e sua própria produção (FERNANDES, 2011). Se a produção dos discursos e do próprio espaço se complementam em um movimento dialético, o autor vai então se aproximar da própria ideia da palavra enquanto um “fenômeno ideológico por excelência, sendo toda sua realidade absorvida pela função de signo.” (p.49). Aproximação teórica derivada dos pensamentos de Bakhtin, Fernandes completa.

Bakhtin afirma que, além de sua pureza enquanto signo – sua inteireza simbólica – ela tem a qualidade de ser neutra, ou seja, a palavra não é, como os demais sistemas de signos, específica de algum campo de criação ideológico. Ao contrário, ela atravessa todos os campos e não é criada para cumprir uma função ideológica precisa e específica. Sua neutralidade é proveniente da presença em todos os discursos, podendo ‘preencher qualquer função ideológica, moral, estética, religiosa (BAKHTIN, 1981: 37). (FERNANDES, 2011: 49)

Priorizando em primeiro plano as questões ideológicas através da palavra, se torna plausível afirmar que “a ideologia não é um mero reflexo da infraestrutura, mas um plano da sociedade que se desenvolve simultaneamente e sem a qual a própria

transformação da infraestrutura é inconcebível.” (p.51). E são esses pressupostos teóricos a respeito da ideologia, ancorados com as premissas da colonialidade que expusemos em capítulos anteriores e neste enquanto processos, inclusive, ideológicos é que a realidade do conceito de subúrbio do Rio de Janeiro vai se difundir enquanto ideologia.

Por fim, utilizando do início deste capítulo e das primeiras apreensões da categoria subúrbio antes do raptio ideológico e sua passagem para este raptio e sua contínua apreensão pejorativa até os dias de hoje, onde se encontra o último pilar teórico/metodológico para a aferição da ideia de ideologia com a criação de um conceito carioca de subúrbio.

A busca de lacunas e vazios no discurso sobre o subúrbio, sobre a sua história e geografia, constitui um dos procedimentos metodológicos mais constantes neste trabalho. É através dele que pretendemos demonstrar a evolução da palavra subúrbio, seu raptio ideológico e sua transformação em um signo a serviço da segregação socioespacial das classes sociais no Rio de Janeiro. (FERNANDES, 2011: 52)

O autor afirma estas buscas por “lacunas e vazios” no princípio de que a ideologia não pode abarcar a totalidade da história/geografia do lugar, pois senão, estaria fadada a seu fracasso “perderia sua coerência e se quebraria por dentro” (CHAUÍ, 1983: 115 APUD. FERNANDES, 2011).

devemos observar que este conjunto de explicações ideológicas é coerente e dotado de racionalidade porque sua construção exige que uma parte da história seja retirada do contexto. Este é o preço que a ideologia precisa pagar para exibir coerência e racionalidade. (FERNANDES, 2011: 52)

Relevante para nosso trabalho é revelar que, apesar destas críticas envoltas de criticidade advindas de correntes marxistas/anarquistas, revelam também as premissas da colonialidade e sua atenção redobrada para com as linhas únicas de interpretação das histórias e geografias dos territórios.

E neste quesito, Nelson Fernandes ao retratar o conceito de subúrbio antes do raptio ideológico, assim como retratado aqui anteriormente, não faz menção as populações de negros escravizados que fugiam para tais territórios e ali, por sua proximidade com a cidade e pela dupla necessidade (interdependência) entre um e outro, mantinham relações estritas, assinaladas por sua vez, por Andreilino Campos em seu livro também citado neste capítulo e também pelos geógrafos Rogério

Oliveira e Joana Fraga, ao trazerem para o debate as “carvoarias e carvoeiros do Rio de Janeiro dos séculos XIX e XX” (OLIVEIRA & FRAGA, 2012).

Isto deve-se talvez, a exacerbação da utilização de autores europeus, através de suas viagens sobre botânica, naturalismo e outros assuntos, artistas como Debret, algumas mulheres como Maria Graham, dentre outros, que passaram pelas terras cariocas durante o século XIX, suas visões a respeito das populações indígenas, escravizadas e quilombolas são deveras escassas e acabam por invisibilizarem processos que também foram e ainda são, importantes peças na construção simbólica e material do território da cidade do Rio de Janeiro, principalmente seus subúrbios.

Um exemplo destas faltas de referências sobre determinados grupos sociais que nos subúrbios de outrora ocuparam e ainda a cidade do Rio de Janeiro, está a conclusão a que chega Rogério Oliveira e Joana Fraga em seus trabalhos a respeito dos usos das florestas do Maciço da Pedra Branca pela atividade dos carvoeiros, na zona oeste da cidade.

São pouquíssimas as informações disponíveis sobre estes atores sociais, que forneciam energia à cidade do Rio de Janeiro. Os carvoeiros em muito pouco se beneficiaram do seu trabalho, enquanto que muitos lucraram com ele. São até hoje invisíveis do ponto de vista social. Dessa história, o único documento que eles nos deixaram foram marcas na paisagem, hoje transformada em belo parque, que esconde, em meio a uma densa floresta, uma história de esquecimentos e desigualdades entre as pessoas que nela viveram e que dela se utilizaram. (OLIVEIRA & FRAGA, 2012: 16)

Numa perspectiva de confirmar tais olhares invisibilizadores sobre determinados atores sociais como quilombolas e indígenas, podemos utilizar por exemplo, as viagens de Maria Graham ao Rio de Janeiro nas primeiras décadas do século XIX. Ao preocupar-se com as questões referentes à escravidão, através de um ponto de vista europeu, liberal, com ideias como “àquelas mãos de obra eram as mais dispendiosas para qualquer empregador” ou demais afirmações onde são questionados não à escravidão em si, mas seus entraves rumo ao mercado capitalista moderno (CERDAN, 2003).

Marcelo Alves Cerdan, ao resgatar os escritos de Maria Graham em suas diferentes passagens pelo Rio de Janeiro, onde aproveitou tais viagens para escrever o “Journal of a Voyage to Brazil and residence there during part of the years 1821, 1822, 1823.” (CERDAN, 2003), chama atenção para o fato dos leitores deste jornal

serem os próprios ingleses a partir de uma citação deste, ou seja, sua visão buscava retratar com determinada especificidade e intensões a realidade observada pela autora (p. 128). Em passagens onde o olhar da autora de espanto ao ver negros em posição de destaque também são frequentes, apesar desta se posicionar contra a escravidão - a partir de uma visão liberal, de mercado - e ser sensível as questões quando relata os embaraçosos cotidianos de violências as que são submetidas as populações negras, que a mesma é obrigada a conviver dentro das cidades brasileiras (CERDAN, 2003).

Se torna importante desdobrar tais pesquisas, para revelar então que mesmo dentro da transição entre os usos geográficos e ideológicos da categoria de subúrbio Carioca, determinados grupos permanecem na invisibilidade, primeiro por estarem designados em épocas coloniais a grupos ilegais, fugitivos e apesar de sua relação intrínseca com a cidade em si, seguiram como no caso específico dos carvoeiros, apagados da história da cidade. Em seguida, na construção ideológica de subúrbio onde seriam estes bairros e zonas da cidade, destinadas aos trabalhadores e proletários em geral, em um contexto de desprestígio político e social, ainda sim tais populações permanecem invisíveis.

A importância destas populações suburbanas específicas, são claramente notadas na cidade até os dias de hoje, e cada vez mais, devem compor o nosso referencial para pensarmos os subúrbios de outrora e atuais. Temos no Quilombo do Camorim uma remanescência destas (re)xistências.

Outro fator importante são algumas toponímias que até hoje em dia remetem à tais atores, como no caso da já citada Serra dos Pretos Forros, ou então as marcas na paisagens das antigas carvoarias, hoje em dia, em ruínas embaixo da densa Mata Atlântica que a partir de um processo ecológico natural, voltou a reflorestar as áreas utilizadas pelos carvoeiros.

Passando ao lado destas evidências, o raptó ideológico da categoria subúrbio vai ser um reflexo e também condicionante das transformações de modernização da cidade do Rio de Janeiro que ocorreram na primeira década do século XX e como já referido anteriormente, da abertura para o capital especulativo e expulsão de uma grande quantidade de contingente pobre que, até então, habitavam o centro da cidade para regiões dos subúrbios.

Um fator deveras necessário de ressaltarmos é que tanto os trens quanto os bondes, já haviam sido inaugurados faziam algumas décadas, 1858 e 1868 respectivamente, sendo assim, não eram estes condicionantes da formação da

estrutura social diferenciada e desigual da cidade, que algumas leituras sobre a evolução do urbano no Rio de Janeiro tendem à crer e reproduzir.

A começar por lembrar que o bonde também foi em toda parte um promotor do subúrbio moderno, bem como seguir mais uma das hipóteses indicadas por Soares (1966), isto é: o bonde promoveu não só aqueles subúrbios que no século xx atingiram a nomenclatura de bairros - a zona sul e a zona norte - como também contribuiu para o desenvolvimento de muitos daqueles subúrbios e bairros atendidos pela ferrovia. (FERNANDES, 2011: 99)

Sendo assim, o que Nélson Fernandes propõe, é que somente com as reformas urbanas do início do século xx, é que “se detecta a mudança do significado espacial e social da categoria subúrbio e seu raptó ideológico.” (p. 58). A palavra - ideologia -, transforma apenas determinada porção do subúrbio enquanto suburbana, enquanto diversas outras áreas periféricas, especificamente a zona sul, não seria mais mencionada enquanto área do subúrbio em nenhuma publicação, seja acadêmica, jornalista, romances. Inclusive é nestes diferentes campos onde justamente se reproduzira tal raptó ideológico. Como na passagem de Lima Barreto, citada por Fernandes, “o subúrbio é o refúgio dos infelizes.” (p.58). É com esta passagem que sentenciamos a utilização ideológica no campo da literatura, expressado através das marcas territoriais derivadas de políticas públicas e investimentos privados desiguais e produtores de segregação socioespacial (FERNANDES, 2011).

“O modo como ele usa a palavra subúrbio deixa perceber como este signo ideológico refletiu as mudanças da realidade social, pois foi a partir deste momento que subúrbio ferroviário começou a ser associado a pobres e ao desprestígio político e social. E não por acaso este também é o momento em que nasce uma política territorial pautada pela insuficiência de investimentos públicos e privados para o subúrbio ferroviário, agora visto como lugar de pobres, e de prioridade sistemática para outras zonas da cidade.” (FERNANDES, 2011: 58)

Porém, tal apreensão de sentido da palavra não pode-se dizer que fora feita de maneira instantânea, o que afirmamos é que o pontapé de partida fora dado nos primeiros anos do século xx, com tais referidas reformas urbanas. Mas até 1920, por exemplo, alguns ainda referiam-se ao bairro da Lagoa enquanto subúrbio, como o prefeito Carlos Sampaio, quem lembra é Lima Barreto.

Apesar disso, apenas uma década atrás, o que antes era um arrabalde de

terrenos baratos, chegando até a entrarem na lista de subúrbios a receberem habitações proletárias, como nos estudos de Everardo Backeuser na tentativa de propor soluções ao problema habitacional dos trabalhadores na capital do Brasil, em 1905, somente 5 anos depois, Copacabana já recebia obras de embelezamento, eletricidade, e se equiparava rapidamente aos bairros dos subúrbios ferroviário que já possuíam todas estas benesses anteriormente. (FERNANDES, 2011, p. 62/63).

Nesta altura, um dos marcos decisórios nesta transição para a utilização do uso ideológico do conceito carioca de subúrbio vão ser os sucessivos planos de reformas iniciadas por Pereira Passos. Além deste, Paulo de Frontin e Carlos Sampaio, ambos prefeitos do Rio de Janeiro em 1919 e 1920 – 1922 respectivamente, deram cabo de mais demolições e expulsões de populações pobres para as regiões do então “subúrbio ferroviário” ou a ainda a “cidade indígena” nos dizeres de Lima Barreto (FERNANDES, 2011).

Porém ainda haveria o “Plano Agache”, referencia ao urbanista francês Alfred Agache, responsável pelo primeiro plano diretor da cidade do Rio de Janeiro. Amparados por preceitos das escolas modernas que previam uma regulação e controle excessivo do espaço urbano como um de suas premissas básicas para uma cidade moderna.

O Plano Agache previa que a área central da cidade deveria ser ocupada pelo Bairro das Embaixadas, o Centro de Negócios, o Centro Bancário e o Centro Monumental, o que implicava em mais demolições, desapropriações e destruição de áreas populares sobreviventes às reformas de Passos (1902 – 1906), Paulo de Frontin (1919) e Carlos Sampaio (1920 – 1922). As restingas e praias da zona sul deveriam ser destinadas às classes abastadas, destacando-se Ipanema, Leblon e Gávea que, ainda esparsamente habitadas, seriam transformadas em uma ‘cidade-jardim dos desportos’ (ABREU, 1987: 87). (FERNANDES, 2011: 65)

A aparição do conceito de “cidade-jardim dos desportos”, substitui as últimas marcas do conceito de subúrbio para as regiões mais distantes da zona sul, como chamava alguns anos antes, pelo prefeito Carlos Sampaio. Já na altura, os bairros da zona sul despojavam de prestígio social e principalmente econômico perante aos poderes públicos. Porém ao referir-se aos subúrbios ferroviários, Agache vai ratificar o próprio uso ideológico nascente da palavra, atribuindo a estes territórios ocupações proletárias, mantendo a lógica segregacionista destas ideias (FERNANDES, 2011).

Apesar disto, durante a década seguinte, a Revolução de 1930, vai receber

com desconfiança qualquer tipo de herança política da República Velha, estas premissas vão destituir então o Plano Diretor do Distrito Federal de ser um documento válido, apesar de seus interesses e visões a respeito do território da cidade são mantidos no ideário novo. Escreve Fernandes, “Todavia, muito do que ali foi prescrito veio a ser seguido posteriormente, como conceituar apenas os bairros ferroviários como subúrbios, e, dessa forma, consagrá-los como o lugar do proletariado.” (FERNANDES, 2011: 66).

É justamente ao iniciar políticas com intuito de amenizar as desigualdades sociais entre as diferentes partes da cidade, já visível e sensivelmente transformadas e consolidadas pelas ações modernas e coloniais que se sucediam à décadas na cidade, que todo o período de Getúlio Vargas (1930 – 1945), principalmente durante a ditadura do Estado Novo (1937 – 1945), vai traçar estratégias para identificar o subúrbio enquanto uma de suas prioridades e seus valores, “observamos que foram implantadas medidas consagradoras em torna-lo o lugar do homem do trabalho no Rio de Janeiro.” (FERNANDES, 2011: 66).

Nesta altura vão ser retomados os planos do Estado para o bairro de Marechal Hermes, que após a saída deste da presidência da República Velha em 1914, o plano foi totalmente posto de lado por seus sucessores, de aspirações liberais. Desde 1931, até 1954, Marechal Hermes foi alvo de investimentos voltados para seu “orgulho proletário” em uma intenção de que fora terminado o plano inicial de Marechal Hermes. O teatro que contava no plano inicial, por exemplo, só ficou pronto no próprio ano de 1954, último ano de governo e vida, do então presidente Getúlio Vargas (OLIVEIRA & FERNANDES, 2010).

O que nos parece é que ao investir e prestigiar o subúrbio como o lugar do proletariado o Estado Novo tentou estabelecer um padrão menos desigual de investimentos públicos na cidade. Mas isto veio a reafirmar, agora de forma positiva e inclusiva, a relação entre subúrbios, trens e proletários, de modo que encontramos neste período condições para que o raptó ideológico da categoria subúrbio pudesse finalmente ser consumado. (FERNANDES, 2011: 67)

Ainda mais significativo que os investimentos e olhar diferenciado para os subúrbios ferroviários por parte dos governos, para esta verificação da consumação desta ideologia imposta a uma categoria geográfica, se apresenta no editorial da “Revista Suburbana” de 1933. Onde dizia que os sucessivos governos municipais,

independente de suas aspirações políticas e ideológicas, seguiam através de regimes “verdadeiramente corrupto[s], absorvente de energias, desvirtuador de ideias e aspirações.”, se importavam para com os bairros de uma maneira e com o subúrbio de outra. Onde de um lado, os reclamos de uns eram prontamente atendidos, por outro, dos suburbanos, “difícilmente conseguem a realização de suas aspirações mais insignificantes” (FERNANDES, 2011: 68).

O que chama atenção a Nélson Fernandes, é justamente o autor do editorial reconhecer tamanhas atrocidades nas ações de determinados grupos e classes hegemônicas, mas ainda sim, pauta o insucesso de seus lugares na (im)pura e simples classificação destes enquanto subúrbios da cidade.

Neste sentido, a palavra subúrbio deixa de ser apenas uma representação de parte do espaço urbano do Rio de Janeiro identificado com as classes populares para se transformar em causa explicativa da discriminação política sofrida pelos bairros chamados de subúrbios, cumprindo assim uma das principais funções ideológicas dentro da perspectiva marxista, ou seja, a inversão do real através de interpretações que colocam a causa no lugar do efeito e vice-versa (CHAUÍ, 1983). (FERNANDES, 2011: 68)

Finalizamos este tópico ao constatarmos que, o conceito carioca de subúrbio, acaba por suprimir boa parte destes territórios para que seja mantido como seu status quo de “subúrbio carioca”. Estas supressões são bastante elucidadas e se tornam evidentes através de todo o referencial teórico e metodológico aqui apresentado, porém, se apenas seguíssemos pela linha teórica de “perspectiva marxista” como segue Fernandes, por mais que as contradições capitalistas se tornem evidentes, elas ainda seguem com algum grau de invisibilização de determinados grupos que também compuseram tais formações e transformações urbanas, em determinados pontos inclusive, como protagonistas destas.

Também não é por isto, que devemos aqui nega-los, até porque como exposto durante os três capítulos deste livro, as correntes críticas marxistas/anarquistas acabam por reforçar em muitos casos, elementos das colonialidades do poder/saber que nos ajudam a tirar da invisibilidade acadêmica determinados grupos sociais. Apesar de que no caso deste trabalho, tanto Andreilino Campos, como Rogério Oliveira, não sigam tais premissas teóricas, eles partem de caminhos distintos dentro da geografia e permitem que a partir de suas leituras, possamos demonstrar como estas “exclusões” são marcas de processos do sistema mundo moderno colonial, até

os dias de hoje.

3.4 – Os atuais movimentos do subúrbios das zonas Oeste e Norte

Nossa preocupação ao finalizarmos este terceiro capítulo específico sobre os subúrbios dentro deste contexto histórico e geográfico para a cidade o Rio de Janeiro, é identificarmos, após os movimentos de raptó ideológico e expansão da malha urbano rumo aos seus rincões, que outrora eram chamados de “sertão carioca”, como sugere o título do trabalho de Magalhães Correa, datado de 1936. Ou ainda o “velho oeste Carioca”, nas palavras de André Luiz Mansur, em livro dividido em dois volumes, respectivamente dos anos de 2008, 2011 à respeito dos nossos arrabaldes, é analisarmos até que ponto o uso ideológico do conceito suburbano ainda segue a pautar e reproduzir-se através da mídia, dos discursos em geral, mas sobretudo, também no meio acadêmico e da geografia.

Seguiremos então a utilização do livro em que o raptó ideológico é proposto enquanto categoria de análise dos subúrbios Cariocas, de Nélson da Nóbrega Fernandes. Primeiro, devemos concordar com o autor, quando este afirma ser explícita a relação entre a estruturação urbana do Rio de Janeiro vista através do conceitual clássico (núcleo x periferia), reforça e legitima a conceituação ideológica do subúrbio Carioca (p. 89).

Tanto a teoria como o conceito tem por suposto que toda a periferia da cidade subdesenvolvida é pobre e socialmente desprestigiada. A lógica do modelo e conceito se explicam, são coerentes entre si, ou seja, o modelo fundamenta teoricamente o conceito e este é a demonstração da validade histórica e empírica do modelo. (FERNANDES, 2011: 89)

Estas definições vão embasar as análises das mais recentes transformações e políticas urbanas que o Rio de Janeiro iria receber à partir das décadas de 70, 80 do século xx, até os dias atuais. Inclusive, o atual bairro da Barra da Tijuca, na porção litorânea da zona Oeste do Rio de Janeiro, vai ser o grande vetor destas transformações, dando continuidade as desigualdades de investimentos entre a zona sul (litorânea) e as zonas norte e oeste, principalmente, em suas porções voltadas para as encostas das duas grandes florestas e cadeias de montanhas da cidade e suas

planícies interiores.

“Na década de 1980 a Barra da Tijuca se concretizou como um subúrbio residencial de alto status na periferia urbana do Rio de Janeiro. Naquele momento a nova e extensa urbanização periférica que estava em formação poderia ter escavado uma grande fratura na coerência interna do modelo ‘núcleo (ricos) x periferia (pobres)’ e no conceito carioca de subúrbio. Mais precisamente, poderia ter levados os estudiosos a fazerem a revisão crítica do modelo e também do próprio uso ideológico da palavra.” (FERNANDES, 2011: 89)

Ao debruçar-se sobre o trabalho de Maurício Abreu, verificou-se que a Barra da Tijuca não recebeu a nomenclatura de subúrbio, sendo então localizada teoricamente as apreensões de “núcleo metropolitano”, ou ainda a “nova zona sul”. Para Abreu, nos dizeres de Fernandes, o que definirá então o conceito utilizado para tal bairro é a classe social hegemônica que o habita.

O não reconhecimento da posição periférica da Barra da Tijuca coloca em evidência os limites e uma certa obsessão em se interpretar a estrutura urbana do Rio de Janeiro através do dualístico padrão tradicional latino-americano.” (FERNANDES, 2011: 90)

Sendo assim, o que salta aos olhos são as apropriações das porções ao sul da cidade em detrimento das porções norte/oeste, dando seguimentos aos padrões previstos por Hoyt, onde os subúrbios também são ocupados por classes de alto padrão, em determinados setores dos subúrbios, a partir de linhas de fluxos (mobilidade) que permitem tal espraiamento da malha urbana de alto padrão. O que Fernandes nos trás é que, se Abreu, reconhecesse a Barra da Tijuca enquanto bairro periférico/suburbano, toda sua análise teórica e metodológica que atribui ao subúrbio uma conotação proletária/ferroviária iria cair por terra, com este movimento, o próprio conceito carioca de subúrbio perderia sua validade explicativa.

O padrão núcleo (ricos) x periferia (pobres) inibe a imaginação de um subúrbio rico e, por outro lado, reconhece e contribui para a permanência do conceito carioca de subúrbio e seu significado explicitamente ideológico e segregacionista. (FERNANDES, 2011: 90)

E são exatamente estas premissas encontradas e verificadas através das políticas públicas e investimentos privados que vão incidir sobre o território carioca. Seguiam-se a mesma lógica desde a reforma Passos. Por um lado, removiam e desapropriavam populações pobres remanescentes de áreas com maiores valores de

mercado, como as favelas, quilombos e demais ocupações que ainda restavam em bairros como a Lagoa, Gávea, Jardim Botânico, que já nesta altura, experimentavam um crescimento de investimentos públicos e privados que a expulsão destas populações para áreas distantes da zona oeste eram prioridades destes governos (ABREU, 2011).

Em primeiro lugar, resultou num processo drástico de remoção de favelas dos locais mais valorizados da zona sul, para que aí, fossem construídas habitações de luxo (símbolos dessa mesma concentração) ou para que os morros fossem mantidos livres e desembaraçados, condição necessária para a sua venda, pela empresa imobiliária, como ‘áreas verdes’. Pôde-se então ‘expurgar’ da zona sul grande parte dos pobres que ainda ‘teimavam’ em residir aí, expurgo esse que foi bastante facilitado pela supressão de uma série de direitos civis pelos regimes militares. Em segundo lugar, levou a um processo intenso de especulação imobiliária que, logrando êxito, determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a São Conrado e Barra da Tijuca contando, para isso, com a ajuda decisiva do Estado. Data do fim da década de 60 a construção da primeira etapa da auto-estrada Lagoa-Barra, um investimento caríssimo que inclui a perfuração de vários túneis e a construção de um trecho em pistas superpostas encravadas na rochas. Atualmente é através dessas novas vias de penetração que o **núcleo metropolitano** se expande. (ABREU, 2011: 134 135)

Esta passagem de Abreu, tanto nos demonstra a continuidade de uma série de ações públicas e privadas em direção a manutenção de um Rio de Janeiro territorial, social, economicamente segregado e miserável enquanto totalidade territorial. Por outro lado, nos demonstra também claramente a maneira como o autor não atribui a um bairro da zona oeste - a Barra da Tijuca -, sua posição geográfica enquanto bairro suburbano, como aqui exposto anteriormente.

Enquanto isso, o que se sucede enquanto políticas públicas e investimentos privados para os subúrbios ferroviários da cidade, são a locação de inúmeros conjuntos habitacionais para onde eram remanejados os pobres das áreas nobres da cidade que eram removidos sistematicamente dentro dos governos que se sucediam.

Grande parte da população favelada da zona sul foi erradicada dessa área da cidade, na década de 1960, e transferida para conjuntos habitacionais distantes do mercado de trabalho, como a Vila Kennedy [Bangu, zona oeste da cidade]. (ABREU, 2011: 135)

Contradições capitalistas e a colonialidade do saber e poder são as evidências do novo “fim de século” e abre as portas para um século XXI tão trágico quanto iniciou-se o século XX para a cidade do Rio de Janeiro. Seguem-se as parcerias entre

poderes públicos e privados, atualmente concebidas legalmente enquanto PPP's, como vimos no segundo capítulo. Utilizando consultores, empresas e agentes do Norte Global enquanto protagonistas dos nossos processos decisórios e de feição de planos e ações destas parcerias, nos remete as aspirações de Haussmann para Pereira Passos, ou a própria contratação de Alfred Agache por parte da prefeitura de Antônio Prado Junior.

Como no capítulo seguinte vamos desdobrar o conceito de mobilidade urbana e desenvolvimento para contrapormos toda estas lógicas e ações segregacionistas e excludentes através de outras possibilidades para os bairros suburbanos da cidade, devemos finalizar este capítulo exemplificando os mais recentes movimentos de espoliação e reprodução do espaço urbano Carioca.

Primeiro, podemos afirmar que o cenário atual segue sendo de políticas segregacionistas e excludentes. Na prática, a Barra da Tijuca ainda segue como o laboratório real de tais transformações. Em um discurso ideológico sobre tal bairro, que inclusive é reproduzido até no meio acadêmico crítico da geografia, comunidades como a Vila Autódromo, localizada na “Barra da Tijuca”, antes que esta existisse enquanto bairro urbano, vão sendo os novos velhos cidadãos desprovidos de direitos perante os poderes públicos e privados. Os moradores do que outrora era o “sertão carioca”, o “velho oeste”, vão sendo incorporados pela cidade e assimilados, subjugados, apesar da luta e resistência que também sempre fizeram parte da história de nossas cidades, inclusive, desde o início do que podemos chamar de subúrbios da cidade do Rio de Janeiro, através dos inúmeros quilombos que já ocupavam toda extensão territorial da cidade desde os séculos da colonização.

Atualmente a Barra da Tijuca continua sendo o grande bairro receptor dos maiores investimentos públicos em infraestrutura para ocupação do solo [...]. Bem próximo a estas instalações [investimentos], que se localizam ao lado do Autódromo de Jacarepaguá [já extinto], encontra-se a comunidade ‘Vila Autódromo’ que ocupa o local há mais de quatro décadas, isto é, anterior aos processos de urbanização por parte do Estado e capitais privados. Inicialmente composta por famílias de pescadores que se aproveitavam da abundância de peixes da Lagoa de Jacarepaguá que na época, se apresentava totalmente limpa, a Vila Autódromo vive hoje uma época de intensas batalhas contra o poder público e contra o capital, que já forçam a saída da comunidade da região devido à ‘poluição visual’ causada a uma área que é parte da ‘nobre’ Barra da Tijuca. (RAMOS, 2013 : 74) (grifo nosso)

Durante uma pesquisa desenvolvida pelo autor deste trabalho que debruçava-se sobre o centenário das políticas públicas habitacionais da cidade do Rio de Janeiro, escrita entre os anos de 2012 e 2013, buscava evidenciar as contradições de cunho capitalista na reprodução do espaço urbano através das atuais políticas públicas de habitação da cidade, concentrados no programa “Minha Casa, Minha Vida”. Ao observarmos as localizações dos empreendimentos de tal programa, verificamos que mais de 67% destes, são especializados na porção extrema oeste da cidade e apenas 0,37% foram localizados na zona sul da cidade (RAMOS, 2013). Mostrando que os históricos modelos de segregação ainda são o paradigma que rege a reprodução do espaço urbano.

Recentemente, declarações proferidas durante uma entrevista à BBC¹², pelo engenheiro Carlos Carvalho, único acionista da empreiteira Carvalho Hosken que participa das construções de empreendimentos comerciais e habitacionais dentro do projeto das Olimpíadas 2016, junto à Odebrecht e Andrade Gutierrez e dono de mais de 10 milhões de metros quadrados(!) de terras da Barra da Tijuca, onde afirma que seus empreendimentos são para pessoas que “tem dinheiro para gastar” e que quem não puder morar lá, que se desloque até lá utilizando o BRT.

Seria estarrecedor se um governante da cidade do Rio de Janeiro, como o atual prefeito Eduardo Paes, proferisse palavras como essas. Porém, ao serem proferidas por alguém do setor privado que tem negócios na casa dos bilhões de reais, e relações bastante próximas entre si, provável que esta também seja a opinião dos governantes.

Ao analisarmos suas atuações à frente dos cargos públicos, percebe-se que quase em sua totalidade, são tomadas medidas e políticas à favor destes interesses privados, espúrios, que beiram a desumanidade e nos remetem, inclusive, à valores coloniais. Interessante notar é a ambiguidade do discurso de Carvalho Hosken, a

¹² “Nós já temos aqui o Conjunto Habitacional Bandeirantes [Jacarépagua], onde mora uma população de apoio, que depende muito desse centro de negócios, de gente que tem dinheiro para gastar. Aqueles que tiverem a chance de poder morar nessa região serão privilegiados. Se não puderem morar ali, vão para o Bandeirantes, senão vão mais para frente, pegando o BRT. A cidade está aberta para eles. Nós dependemos muito do jardineiro, do pedreiro, e mantemos escolas para formação desse pessoal” (HOSKEN - BBC, 2015)
“Você não pode ficar morando num apartamento e convivendo com índio do lado, por exemplo. Nós não temos nada contra o índio, mas tem certas coisas que não dá. Você está fedendo. O que eu vou fazer? Vou ficar perto de você? Eu não, vou procurar outro lugar para ficar.” (HOSKEN - BBC, 2015)

princípio pauta os suburbanos pobres que moram nos arredores da Barra da Tijuca enquanto “dependentes deste centro de negócios” e no final do seu texto, reconhece serem as classes médias e alta dependente destes trabalhadores. Também se posiciona a partir de seu discurso enquanto um agente público ao afirmar na primeira pessoa do plural que mantêm escolas para formar pedreiros e jardineiros. Por fim, expressa toda sua carga preconceituosa ao referir as populações tradicionais indígenas enquanto sujas, “fedorentas”, chegando a afirmar que não se é possível conviver com “índio do lado”.

Neste contexto que beira o absurdo, fica bastante utópico pensarmos nas possibilidades de ultrapassarmos essas visões de dependência dos suburbanos para com os novos “núcleos urbanos” mesmo que atualmente, estes sejam localizados no próprio subúrbio. O que buscamos no capítulo seguinte, é justamente através de uma das categorias que mais auxiliou na ocupação do espaço urbano do Rio de Janeiro, traçarmos novas estratégias que sejam a porta de saída destas visões pejorativas e na construção de um conceito de subúrbio que seja resgatado não apenas enquanto uma visão positiva, como no caso dos governos de Vargas, mas sobretudo, enquanto uma categoria geográfica, sem ser esta capaz de, através do seus usos ideológicos, serem responsáveis pela reprodução das inúmeras desigualdades urbanas que durante séculos, seguem na cidade do Rio de Janeiro.

Capítulo 4 – Mobilidade urbana e desenvolvimento local: perspectivas para os subúrbios Cariocas

“Nos subúrbios, o sol levanta sempre mais cedo
É um povo escravizado nesta sociedade de extremos
Trabalham 2 vezes mais, ganham 2 vezes menos.”
– Valete, Rapper português

Nos dois capítulos iniciais deste trabalho, apontamos os rumos da nossa sociedade urbana a partir dos processo que a formaram, sobretudo utilizando o conceito de globalização, fenômeno constituinte do sistema-mundo moderno colonial, e seus diferentes processos de industrialização/urbanização, principalmente no que tange o distanciamento e proximidades do Norte e Sul Global nestas questões. No segundo capítulo, buscamos evidenciar como as atuais cidades - principalmente as grandes cidades -, buscaram adequar-se aos preceitos destes movimentos globalizantes, que incidem diretamente sobre a vida de bilhões de pessoas, cidadãs e cidadãos urbanos, fragilizados, tanto rico quanto pobres, por estruturas urbanas que se formaram sob a égide da exploração, da segregação, mas sobretudo, de (re)existências.

No terceiro capítulo, buscamos recortar estas visões teóricas e metodológicas sobre a sociedade urbana e suas políticas urbanas contemporâneas, para determinada porção do território do Rio de Janeiro, particularmente, seus subúrbios e suas relações históricas com o(s) núcleo(s) metropolitano(s). Através de uma apropriação ideológica do conceito de subúrbio, tais territórios foram e seguem sofrendo simbólica e materialmente com negligências e políticas nefastas há séculos perante as classes hegemônicas de cada época, inclusive também, dentro de diversas leituras acadêmicas que reforçam, em diversos casos, tal sentido ideológico do subúrbio Carioca.

Neste quarto e último capítulo, vamos ultrapassar às barreiras das análises teóricas e metodológicas em geografia para incidirmos social, política e geograficamente sobre a cidade, o que buscamos é traçar novas narrativas para uma parte específica destes extensos subúrbios da capital fluminense, revisitando conceitos como desenvolvimento local, este conceito sendo aqui analisado à partir das teorias propostas por Amartya Sen, “Desenvolvimento como Liberdade”, liberdade esta compreendida e expressada enquanto liberdade de escolha e sobretudo sobre a necessidade de ultrapassarmos todas as privações de liberdade que atualmente

incidem sobre a maioria das pessoas do mundo, como a pobreza e as tiranias, inclusive locais, como milícias e tráfico de drogas nos subúrbios do Rio de Janeiro (SEN, 2007).

A mobilidade urbana, por sua vez, através de um de seus pilares, o sistema de transportes, é capaz de proporcionar uma maior liberdade de acesso aos serviços públicos e privados, fatores estes deveras importantes e fundamentais para a produção e reprodução da vida urbana. São instrumentos urbanos, infraestruturas urbanas, capazes de induzirem um desenvolvimento local, se aliado a sociedade civil organizada e com capacidade de pressão por parte desta sociedade para dentro do Estado, esta percepção busca deslocar o protagonismo da visão economicista a respeito do conceito de desenvolvimento.

Sendo induzir o desenvolvimento local nosso objetivo principal e outras narrativas aliados a mobilidade urbana como nossas ferramentas enquanto vetores deste desenvolvimento, o que seguirá neste capítulo será inicialmente uma breve análise sobre as condições geohistóricas da mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro, trazendo parte do que já foi abordado anteriormente, como formação da estrutura espacial da cidade. Por conseguinte, cabe a nós explicarmos o conceito de desenvolvimento local que pretendemos utilizar e que tipo de desenvolvimento se desenrola a partir do mesmo.

Por fim, um projeto de mobilidade urbana, através de uma modificação no sistema de transportes para determinada região do subúrbio é o resultado da junção entre a dinâmica urbana e o possível desenvolvimento local. Tal plano remonta à antigos modais de transportes coletivos urbanos, os bondes - atuais VLT's , e suas importâncias históricas para o Rio de Janeiro na interiorização da urbanização tanto da zona sul, quanto das zonas norte e oeste da cidade, durante os séculos XIX e primeira metade do século XX.

Tal plano tem como metodologia de elaboração a construção de uma base de apoio e de mobilização junto a sociedade civil organizada dentro dos bairros compreendidos dentro do território do plano, também com alguns coletivos ligados ao tema da mobilidade urbana na cidade, como o coletivo Quero Metrô (QM) da qual faço parte, assim como a participação deste projeto dentro do projeto da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro de participação social na elaboração do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PMUS), através do “Desafio Ágora Rio”, participação social por plataforma online “Crowdicity” do Reino Unido, da qual a prefeitura é cliente. Por

sua vez, a plataforma é executada pelo “LabRio”, Laboratório de Participação da prefeitura.

Por ser um projeto que parte da iniciativa popular, apesar das inspirações e pretensões acadêmicas, não consta por mais ambicioso que fosse o meu esforço enquanto geógrafo e militante, a possibilidade de, neste primeiro momento de nascimento teórico e metodológico do plano, abarcar todas as dimensões de um projeto real de política urbana voltada para a transformação da mobilidade cotidiana através do sistema de transportes. Faltariam conhecimentos de engenharia, arquitetura e outras ciências, para que o projeto possa vir a se tornar, de fato, uma política pública para mobilidade urbana na cidade.

Porém a partir do nosso referencial teórico e conhecimento geográfico, se torna evidente que projetos nesta direção são as possibilidades para que nestes subúrbios, os discursos e práticas urbanas possam desenvolver-se sem a necessidade e dependência que sempre existiram e que ainda permanecem, destes subúrbios para com os núcleos urbanos da metrópole Carioca.

No final deste capítulo, por sua vez, existiu a necessidade depois da apresentação dos trabalhos de campo do projeto junto a sociedade civil organizada e a plataforma de participação social que serão expostas neste capítulo, cabe questionarmos em quais condições urbanas e de mobilidade estão inseridos tais subúrbios atualmente, para além das contradições já revistas em capítulos anteriores. A violência é o grande tema que envolve, inclusive diretamente, a mobilidade urbana e o sistema de transportes suburbanos. E por observar esta necessidade ao ir para o terreno falar sobre mobilidade urbana, que o final deste trabalho tece as relações destes cidadãos com a violência que assola os subúrbios do Rio de Janeiro, renegados dentro de um contexto de investimentos globais e bilionários para áreas de interesses e ainda sim, destinados à conviverem em meio à barricadas, armas e outras privações sociais dentro do cenário de impotência e (i) mobilidade urbana.

4.1 – Considerações sobre a mobilidade urbana na metrópole Carioca;

Nesta primeira parte do capítulo, vamos traçar as diretrizes das políticas públicas voltadas para a mobilidade urbana a partir dos órgãos responsáveis a nível federal, como o Ministério das Cidades, de guiar e balizar as diretrizes dos planejamentos urbanos das cidades brasileiras. Tais diretrizes, porém, não vão

coincidir em nada com as políticas públicas que compõem hoje a realidade do Rio de Janeiro e seu governo e equipe executiva. Primeiramente, vamos a uma definição do que seria o conceito de mobilidade dentro da legislação nacional, para além do que já foi debatido sobre o tema, em menor aprofundamento, nos capítulos anteriores.

No que diz respeito as leis atuais que contribuem para o debate sobre a mobilidade urbana no Brasil, temos a Lei 12.587/2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem como sua principal objetivo “instituir as diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhoras as condições de mobilidade nas cidade brasileiras.” (Lei 12.587/2012). São diversos os princípios, diretrizes e objetivos que orientam esta lei, cabe citarmos estas bases que inclusive, vão ratificar e embasar nossas análises críticas à respeito das atuais políticas pública voltadas para a mobilidade urbana na cidade do Rio de Janeiro.

São princípios desta lei:

- I - acessibilidade universal;
- II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI - segurança nos deslocamentos das pessoas;
- VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;
- VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

São diretrizes desta lei:

- I - integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

- III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- IV - mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- V - incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- VI - priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- VII - integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

São objetivos desta lei:

- I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;
- III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- V - consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

Se considerarmos todas as políticas públicas voltadas para o setor dos transportes que compõem os planos estratégicos do Rio de Janeiro 2009 – 2016, não identificaremos o seguimento de quase nenhum destes parâmetros indicados pela lei de 2012. Mesmo que seja este um debate travado a mais de duas décadas dentro da cidade do Rio de Janeiro.

Estas considerações também são encontradas na publicação Guia PlanMob – Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, também desenvolvida pelo Ministério das Cidades e tem como objetivo principal, o “desenvolvimento [do guia] para orientação aos **órgãos gestores municipais** na elaboração dos **Planos Diretores** de Transporte e da Mobilidade.” (PLANMOB, 2007). Aqui se torna evidente a relação entre os diferentes poderes de Estado e sua completa disparidade entre a Lei Federal e as políticas de mobilidade urbana contemporâneas do Rio de Janeiro. Um dos motivos pode ser justamente a discordância também entre os modelos de planejamentos que são propostos na lei

(planos diretores) e os que seguem em voga na cidade do Rio de Janeiro, como vimos no capítulo 2, os flexíveis planos estratégicos.

Este estudo chama a atenção para a crescente e recente urbanização do Brasil ter se dado apenas décadas depois do início do século XX, e esta urbanização vertiginosa chega em 2000 com mais de 82% da população brasileira vivendo em cidades. Considerando as 70 milhões de pessoas que vivem nas 27 regiões metropolitanas espalhadas pelo Brasil, vemos uma concentração de 41% da população brasileira vivendo em apenas 453 municípios. O que se segue a este cenário, é uma análise do PlanMob sobre as estruturas urbanas encontradas neste realidade.

As projeções oficiais para os anos de 2005 e 2015 mostram que esta concentração tende a se acentuar. E, quanto maior a cidade, mais os seus habitantes dependem das redes de infraestrutura de circulação para ter pleno acesso às oportunidades de trabalho e consumo nela concentradas. Porém, esta acessibilidade não é homogênea. O padrão desta urbanização, de baixa densidade e com expansão horizontal contínua, comandada pela especulação imobiliária, segrega a população de baixa renda em áreas cada vez mais inacessíveis, desprovidas total ou parcialmente de infraestrutura e de serviços, prejudicando o seu acesso a essas oportunidades, impedindo uma apropriação equitativa da própria cidade e agravando a desigualdade na distribuição da riqueza gerada na cidade. (PlanMob, 2007 : 39)

Ao analisarmos esta passagem à partir da realidade urbana do Rio de Janeiro, utilizando do referencial teórico aqui exposto, veremos que teoria crítica utilizada encontra validade elucidativa das contradições sobre a realidade exposta. Quando o guia avança para um panorama das políticas públicas que desenvolvem estes municípios, principalmente os de grandes dimensões como é o caso da capital fluminense, os diagnósticos correspondem as contradições que as teorias buscam ressaltar no que tange as formações destas estruturas urbanas.

A política de mobilidade verificada na quase totalidade das cidades brasileiras, ao invés de contribuir para a melhoria da qualidade da vida urbana, têm representado um fator de sua deterioração, causando redução dos índices de mobilidade e acessibilidade, degradação das condições ambientais, desperdício de tempo em congestionamentos crônicos, elevada mortalidade devido a acidentes de trânsito e outros problemas,[...] Esta situação tem raízes em fatores sociais, políticos e econômicos mas, fundamentalmente, é produto de decisões passadas nas políticas urbanas. Nossas cidades

foram, ao longo de décadas, construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação, hoje percebido como insustentável, fundado no transporte motorizado, rodoviário e individual: o automóvel. (PlanMob, 2007 : 40)

Chegamos aqui ao paradigma moderno que pauta a mobilidade urbana de nossas cidades há décadas, os automóveis, transportes privados individuais, em um sistema inevitavelmente rodoviário, em detrimento de uma malha de transportes coletiva e pública, através dos trilhos e outros modais (SILVA, 2013). Sistemas estes que substituíram os antigos sistemas de trens e bondes que desde o século XIX até meados do século XX, foram os modais responsáveis pela expansão da malha urbana da cidade do Rio de Janeiro.

Desde a década de 1960, a influência do pensamento modernista e o modelo de desenvolvimento econômico baseado no crescimento da indústria automobilística impuseram ao país uma cultura rodoviária, resultando no quase abandono dos demais modos de transporte. No mesmo período, o processo de urbanização acontecia de forma vertiginosa e desorganizada, ou seja, as cidades formaram-se dentro de uma cultura voltada para o automóvel. (SILVA, 2013: 85)

Até agora, mostramos nos capítulos iniciais como os transportes, neste caso ferroviário e dos bondes de tração animal, depois elétricos, foram importantes na configuração atual da malha urbana Carioca, este paradigma foi transformado por sua vez durante o pós-guerra e perdura até os dias de hoje, o modelo rodoviário, por mais que documentos como o PlanMob e centenas de cidades pelo mundo, de Bogotá à Amsterdam, ou até mesmo as próprias premissas teóricas do planejamento estratégico da cidade afirmarem ser um modelo responsável por cidades insalubres, perigosas, segregadas, improdutivas e sobretudo, individualistas.

Ao identificarmos as políticas atuais para os transportes, é justamente este modal que ainda recebe os maiores investimentos, justamente na direção de seguir aos mandos e desmandos da especulação imobiliária, uma das principais causas da segregação estrutural das populações de baixa renda da cidade. O PlanMob ratifica

À falta de uma infraestrutura urbana adequada, deve ser acrescida a frágil atuação dos poderes públicos na gestão dos serviços de transporte coletivo urbano. Em muitos casos, a subordinação aos interesses econômicos privados dos operadores, e não ao interesse público, impediu um planejamento adequado das redes de transporte coletivo, já prejudicadas pela falta de prioridade no uso do sistema viário, moldando-a de forma insuficiente, desarticulada, inadequada

aos desejos e necessidades da população e ineficiente operacional e economicamente. (PLANMOB, 2007: 40)

Estes interesses privados, em conjunto aos poderes públicos, vão produzindo uma estrutura urbana desigual e combinada a séculos com as sucessivas outras políticas públicas que designaram aos subúrbios do Rio de Janeiro um papel secundário e deveras dispendioso para se viver na “cidade maravilhosa”. Seja para irmos ao trabalho, para sairmos ao lazer, para acessarmos hospitais, escolas e demais serviços públicos essenciais a vida das populações suburbanas, renegadas à própria sorte, foram e ainda são forçadas a individualizarem-se para poderem se locomover pela cidade, através principalmente dos automóveis ou de horas gastas nos transportes públicos.

Na mesma proporção, os transportes coletivos são sucateados e licitados há e por décadas as empresas que monopolizam e controlam as suas linhas com exclusividade. Atualmente, encurtam linhas, retiram linhas no sentido subúrbios x zona sul, aumentam-se os numeros de baldeações e viagens, em uma suposta “racionalização do sistema”, imputando diversos dispêndios a população suburbana e sua mobilidade ao trabalho, ao lazer como as praias e demais equipamentos públicos, que possuem localizações geográficas assimétricas dentro da cidade.

O discurso oficial da prefeitura sobre esta “racionalização” do sistema de transportes, é de que devido ao excesso de linhas de ônibus que em muitos dos casos tem seus trajetos sobrepostos em direção as áreas de polarização de empregos e lazer, o que se torna a solução é socializar ainda mais os problemas e o onus, pois neste caso, os cidadãos suburbanos perdem ainda mais oferta de transporte para as zonas onde para além do trabalho, também se concentram os equipamentos de lazer e as próprias praias, assim como devem fazer mais de 2 ou 3 baldeações entre diferentes ônibus para se chegarem ao destino.

Enquanto que as vias destas áreas do núcleo metropolitano saturadas pelo transporte dos trabalhadores que são obrigados a se deslocarem até 50 quilômetros dentro da cidade, são liberadas para os automóveis dos moradores das zonas sul e centro e de quem, por ventura das outras zonas puder utilizar o seu próprio meio de transporte privado.

Poucos são os investimentos nos sistemas de transporte público, relegados ao delicado (des)equilíbrio entre custos operacionais, tarifas e receitas. O resultado é uma apropriação diferenciada do espaço público com *‘uma clara separação*

entre aqueles que têm acesso ao automóvel e aqueles que dependem do transporte coletivo, refletindo, na prática, as grandes disparidades sociais e econômicas da nossa sociedade; enquanto uma parcela reduzida desfruta de melhores condições de transporte, a maioria continua limitada nos seus direitos de deslocamento e acessibilidade’. (ANTP, 1997: 18 19) (PLANMOB, 2007: 40)

A principal comprovação destes processos desiguais são evidenciados através da localização dos postos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro. Historicamente concentrados nas zonas sul e centro da cidade, o que vemos agora, é uma redirecionamento destes postos de trabalho para o bairro da Barra da Tijuca, principal centro dos Jogos Olímpicos de 2016. Justamente o bairro que recebe mais incisivamente os investimentos públicos e conseqüentemente privados na cidade nos últimos anos. Esta realidade, evidencia a manutenção da visão núcleo x periferia encontrada nas análises elaboradas anteriormente.

Nossas cidades crescem a partir da abertura de novos bairros cada vez mais distantes dos locais de trabalho e lazer, geralmente mais centrais. Esse modelo de crescimento deixa as residências para as áreas mais distantes, ao mesmo tempo em que exige a construção de ruas e avenidas que conectem os novos bairros à cidade. O resultado desse crescimento é uma cidade cujos moradores têm que se deslocar distâncias muito grandes, gastando muito tempo nesse ir e vir, para viver o seu dia-a-dia. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005: 5)

O mapa da figura 12, irá expor tais afirmativas com bases nos dados sobre os postos de trabalho obtidos através do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e sua Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), cartografados pelo Instituto Pereira Passos, utilizando os dados referente aos anos de 2000 e 2008 e a variação dos postos de trabalho por Região Administrativa (RA) da cidade e seus percentuais de participação no total do dos postos de trabalho para o ano de 2008.

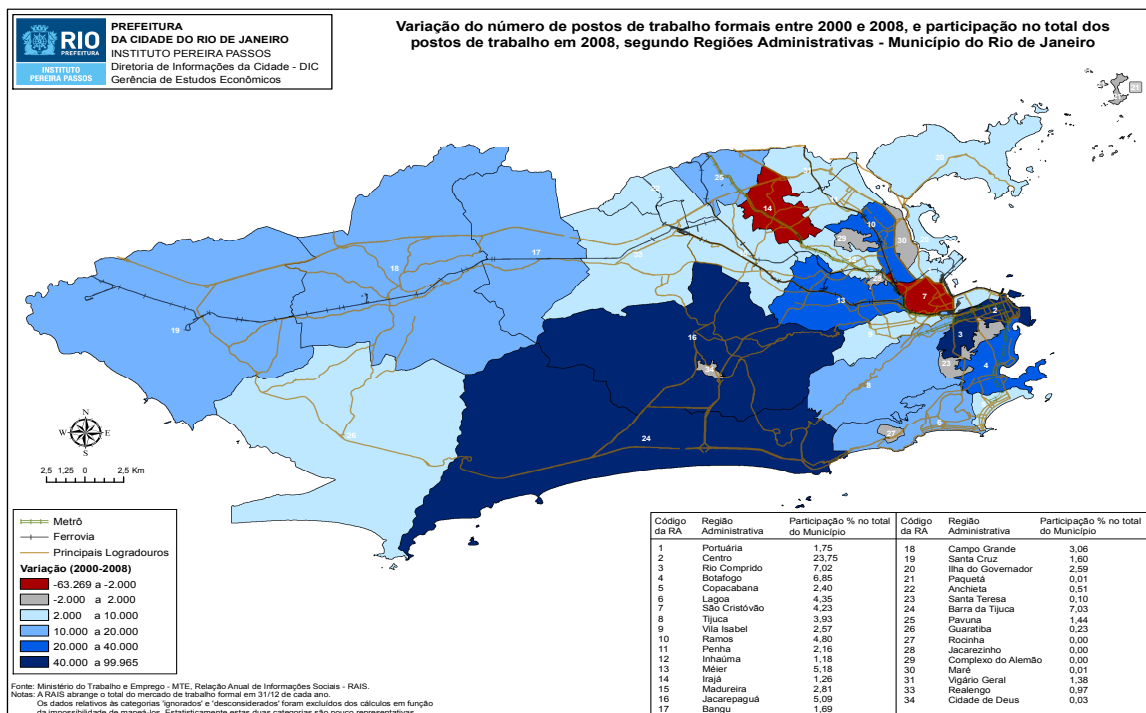


Figura 12: Mapa da variação do número de postos de trabalho formais entre 2000 e 2008

Fonte: Instituto Pereira Passos

Este mapa nos indica, principalmente, duas frentes de análises. A primeira referente a concentração histórica dos postos de trabalho da cidade do Rio de Janeiro na região central (RA's 1 e 2), que correspondem a 25,5% dos postos de trabalho para o ano de 2008 na cidade. Se somarmos a região do Rio Comprido, que territorialmente também localiza-se na região central da cidade, chegamos a 32,5% do total dos postos de trabalho e na zona sul (RA's 4, 5 e 6), o total dos postos nesta região chegam a mais de 13%. Somados então estas duas regiões, centro e zona sul, observamos que mais de 45% dos trabalhos localizam-se nesta porção muito reduzida territorialmente se compararmos ao total da área do município.

Por outro lado, observamos a ascensão vertiginosa dos postos de trabalhos, principalmente não qualificados, voltados para a manutenção dos setores do comércio e serviços com funções corriqueiras, na “novíssima zona sul” que é o bairro da porção litorânea da zona oeste, a Barra da Tijuca. Junto com Jacarepaguá (ambos parte da AP-4), são as RA's que mais se destacaram em variação positiva de postos de trabalho, assim como os bairros centrais, já mencionados como concentradores históricos de postos de trabalho. Por sua vez, estes movimentos ratificam a reprodução de uma cidade desigual, onde a maioria de sua população, que vive longe destes “núcleos metropolitanos”, antigos e novos, passem os maiores dispêndios

preponderantes no debate sobre a mobilidade urbana, que é o local de moradia da população e o sistema de transporte que a estrutura urbana possui (SILVA, 2013). Em relação a moradia, já analisamos que a expansão extensiva e especulativa da malha urbana das últimas décadas, entrelaçadas com o sistema de transporte baseado no modal rodoviário ônibus/automóvel, permite tal espraiamento da atual configuração urbana da cidade, estes são ser dois fatores condicionantes da mobilidade urbana no Rio de Janeiro, principalmente das populações suburbanas.

Em relação a moradia, dados a respeito do atual programa habitacional do governo federal em conjunto com as outras esferas de poder público e o capital imobiliário, “Minha Casa, Minha Vida” (MCMV) vão ser bem emblemáticos na relação entre o local de moradia, os postos de trabalho, o sistema de transportes existente e a condição de mobilidade urbana que estas realidades nos trazem.

Utilizando enquanto base os dados do programa MCMV para a cidade do Rio de Janeiro entre os anos 2009 - 2011, observamos que mais de 67% dos imóveis construídos na cidade são localizados na AP-5 (parte da zona oeste), com pouco mais de 17% aparece a AP-3 (parte da zona norte), por outro lado, apenas 0,37% estão localizados na AP-2 (zona sul), 4,77 na AP-1 (centro) e 10,29% na AP-4 (Barra da Tijuca e Jacarepaguá - zona oeste) (RAMOS, 2013: 66). Sendo este programa habitacional destinado as famílias com maiores necessidades de moradia, podemos constatar que o próprio governo federal, aliado a outros poderes público e privados, ajudam a reproduzir os onus da mobilidade urbana para estas populações mais carentes. A cartografia de Lucas Faulhaber é didática neste sentido.

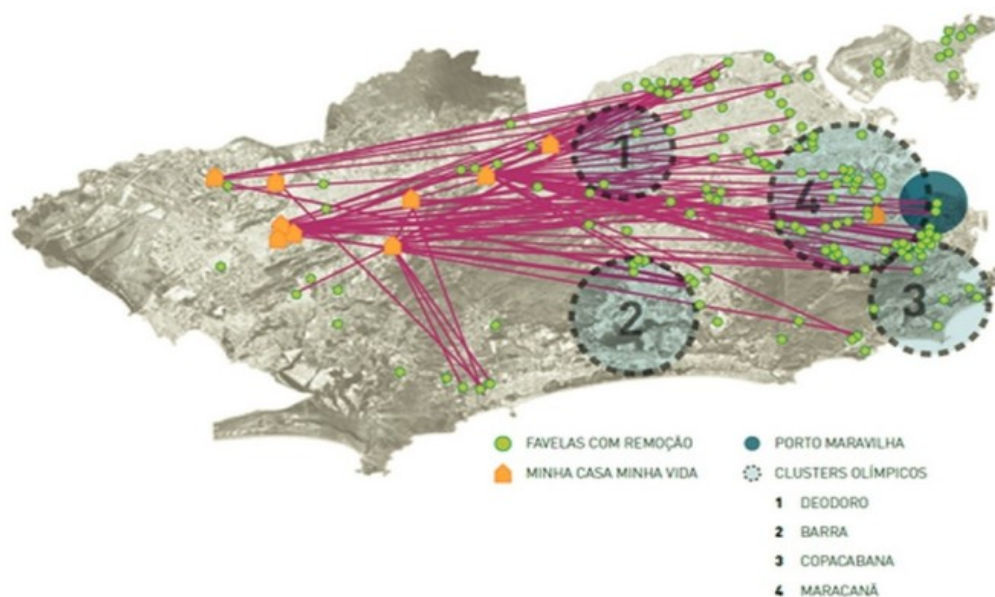


Figura 14: Mapa das remoções de favelas e a relação com o programa MCMV
Fonte: Lucas Faulhaber

Ao nos defrontarmos com o terceiro fator que interfere diretamente na mobilidade urbana, o sistema de transportes, veremos que praticamente todos os projetos voltados para tal área de interesse são ainda mais indutores de tais desigualdades, assimetrias e segregações, como alertamos anteriormente.

Todos os projetos de transportes incluído nos planejamentos estratégicos da cidade mencionados no capítulo 2, são verdadeiros reprodutores de segregações, exclusões, desapropriações, remoções, assimilações e diversos outros motores de desigualdade que são reproduzidos pelos poderes públicos com a conivência do próprio poder judiciário e de parte da população que não é capaz de viver a cidade em sua plenitude e por este motivo, vivem à par destas realidades locais, por mais que haja também uma outra parte desta população que luta e resiste a estas contradições.

Para finalizar este debate sobre a mobilidade urbana para o Rio de Janeiro, faz-se importante resgatar uma última conceituação teórica a este respeito, a teoria do “desequilíbrio espacial” - *spatial mismatch* - (JIMENEZ, 2009; SILVA, 2013; STOLL, 2007; NIEMONEN, 2002; VIGNOLI, 2008; COSTA, 2012; GOBILLON, SELOD, ZENOU, 2007) que advém de análises para as realidades urbanas dos Estados Unidos durante o século XX - e XXI -, que devem ser transpostas para nossas realidades com rigor e cuidado teórico/metodológico para que não sejam mais um exemplo de interpretações equivocadas e distantes da nossa realidade empírica.

Para nos situar sobre o conceito, vamos defini-lo a partir de Michael Stoll, onde busca revisar e atualizar a utilização deste conceito para as cidades norte americanas, e em seguida, uma citação de Jorge Vignoli e a preocupação da cautela e precisão na utilização de conceitos transpostas de distintas realidades, porém, com capacidades teóricas importantes.

After all, the spatial mismatch hypothesis is predicated on the notion that metropolitan areas are growing and that new employment opportunities disproportionately locate on the suburban fringe. To the extent that sprawl characterizes suburban development, such employment opportunities will locate in areas far from areas where blacks are concentrated, thereby, increasing their physical isolation from Jobs. This is likely to be especially true if racial discrimination in suburban (and particularly exurban) housing markets persists, thereby limiting blacks ability to move near these growing areas of opportunity. (STOLL, 2007: 128)

En América Latina, los patrones de localización de los

segmentos socioeconômicos, uno de los factores cruciales para los flujos de movilidad diaria dentro de las metrópolis, son distintos a los de Estados Unidos. En efecto, como está bien documentado, la localización periférica de los pobres ha predominado históricamente, mientras la ubicación de los estratos altos ha sido históricamente cercana o, al menos, bien conectada con el área céntrica (Gilbert, 1974y 1996; Alberts, 1977; Lombardi y Veiga, 1989; Dureau y otros, 2002; Rodríguez, 2002; Borsdorf, 2003; Torres, 2008). (VIGNOLI, 2008: 51)

O conceito de spatial mismatch então, faz menção as estruturas urbanas das cidades norte americanas do século XX e suas contradições sociais e raciais, que tem características urbanas apontadas pelo modelo de Burgess, onde as classes mais altas através de transportes privados e capacidade de mobilidade, vão se espalhar pelos subúrbios das cidades, reservando suas áreas centrais degradadas para as populações mais pobres, que não possuem as mesmas possibilidades de deslocação intraurbana, moradia.

Estas diferenciações de classes, por sua vez, também se mostram contradições raciais, em subúrbios de classes média/alta de populações majoritariamente brancas e os centros para as populações negras e de classes mais baixas. Um fator que agrava ainda mais estas questões é a tendência aos postos de trabalho acompanharem as classes mais abastadas, principalmente no setor dos serviços e comércios, um dos responsáveis por estas transformações espaciais urbanas contemporâneas, forçando aos trabalhadores pobres, sem condições de residirem perto de seus postos de trabalho, tenham de se deslocarem cotidianamente dentro da cidade.

The spatial mismatch hypothesis refers to the geographic disparity between where blacks reside and where Jobs are located. [...] specifies that the tendency for Jobs in urban áreas to shift to locations distant from black neighborhoods adversely affects blacks access to employment; access is restricted by the high cost of private transportation and the inefficiencies of public transportation, as well as by residencial segregation. (NIEMONEN, 2002: 153)

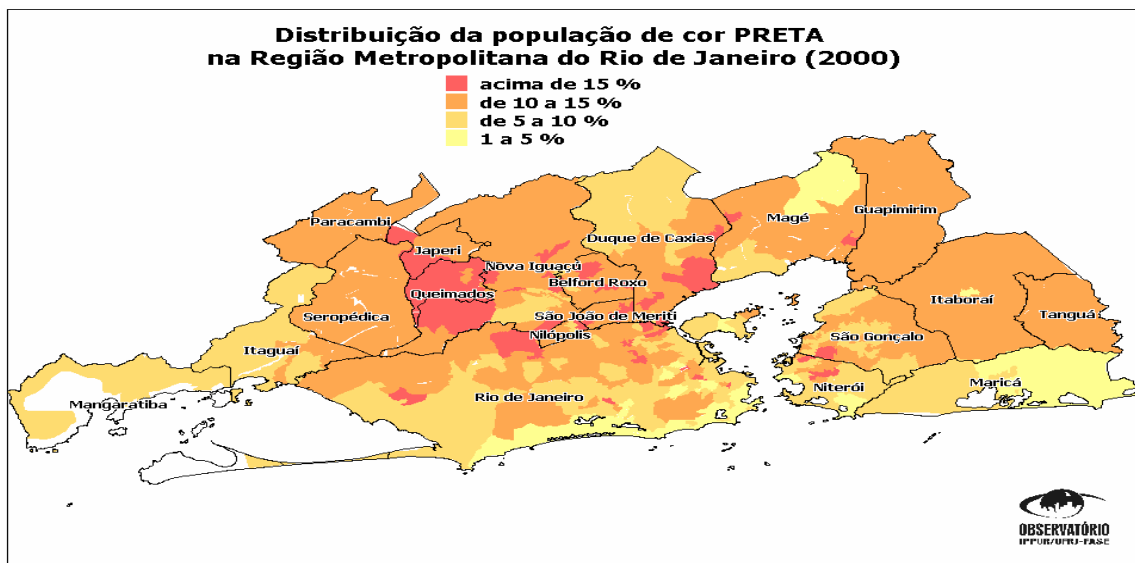
Ao utilizar este conceito, Érica Tavares da Silva nos alerta da necessidade de transpormos tais ideias com o rigor suficiente para que nossas particularidades urbanas sejam respeitadas e assim, permitirem maiores possibilidades de acertos ao abordarmos os problemas e contradições da mobilidade urbana através desta abordagem. Escreve a autora sobre este tema

Obviamente, essas características e forma de abordagem não podem ser transportadas diretamente para um estudo no caso do Brasil, mas a ideia geral de considerar divergências entre lugar de moradia e trabalho se mostra bastante pertinente. O *spatial mismatch* provém justamente destas dificuldades de escolha do lugar de moradia e de mobilidade, das condições de circulação no espaço por camadas mais desfavorecidas socialmente. (SILVA, 2013: 83)

A estas análises da autora, onde as camadas desfavorecidas socialmente são, sobretudo, fruto de contradições ainda mais antigas, como as questões levantadas nos capítulos anteriores à respeito dos invisibilizados socialmente até mesmo pela literatura crítica, a população negra e suas territorializações. Neste sentido, o conceito de *spatial mismatch* se mostra então ainda mais importante para nossa realidade, quando relaciona tais desigualdades de mobilidade, acesso à cidade, com a distribuição urbana da população negra nas cidades dos EUA e dos subúrbios do Rio de Janeiro.

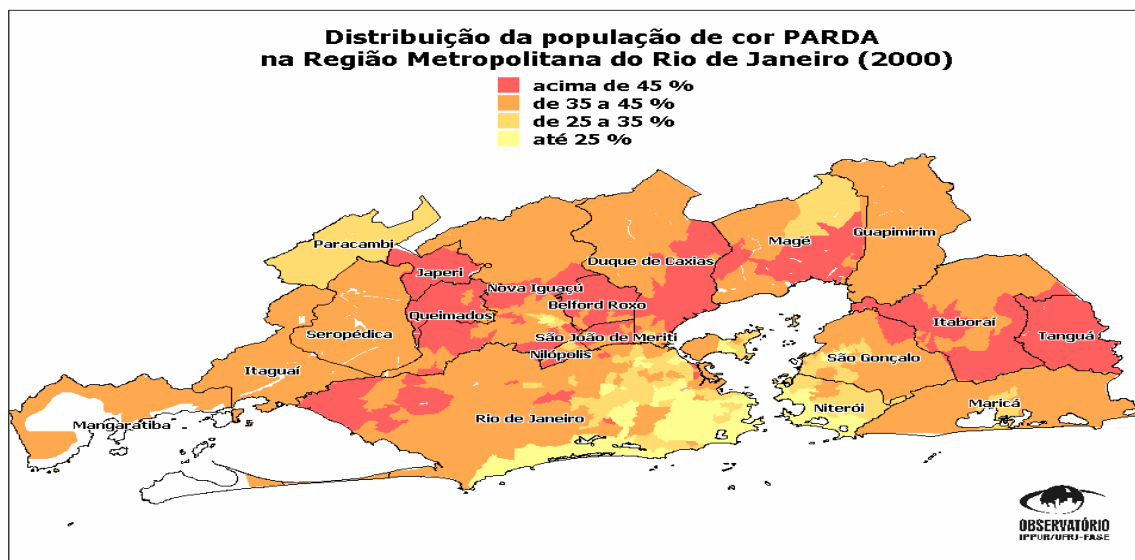
Traremos para nossa análise estas dimensões, porém, é relevante ressaltar que nossa suburbanização, devido as particularidades da evolução da nossa estrutura urbana através dos sistemas de transportes, da territorialização de quilombos, ex-escravizados, indústrias em busca de solos baratos e abundância de recursos naturais, os sistemas ferroviários do século XIX, e sobretudo o raptó ideológico do conceito de subúrbio, vamos ter uma configuração urbana onde os subúrbios serão os locais de residência das populações mais pobres e dentre estes, existe a predominância de famílias negras (pretos e pardos).

Por outro lado, para a região central e da zona sul, subúrbios que após o raptó ideológico, foram incorporados ao núcleo metropolitano, majoritariamente de ocupação das classes média/alta, onde a população negra representa apenas 1 – 5% do total destas zonas da cidade, e a população branca, chegando a ultrapassar os 70% (RIBEIRO, 2007). Veremos nas três figuras à seguir (15, 16 e 17), a distribuição da população do Rio de Janeiro baseado nas questões de cor de pele, entre brancos, pretos e pardos, dados referentes ao CENSO 2000, pesquisa do professor Luiz Cesar Queiroz Ribeiro.



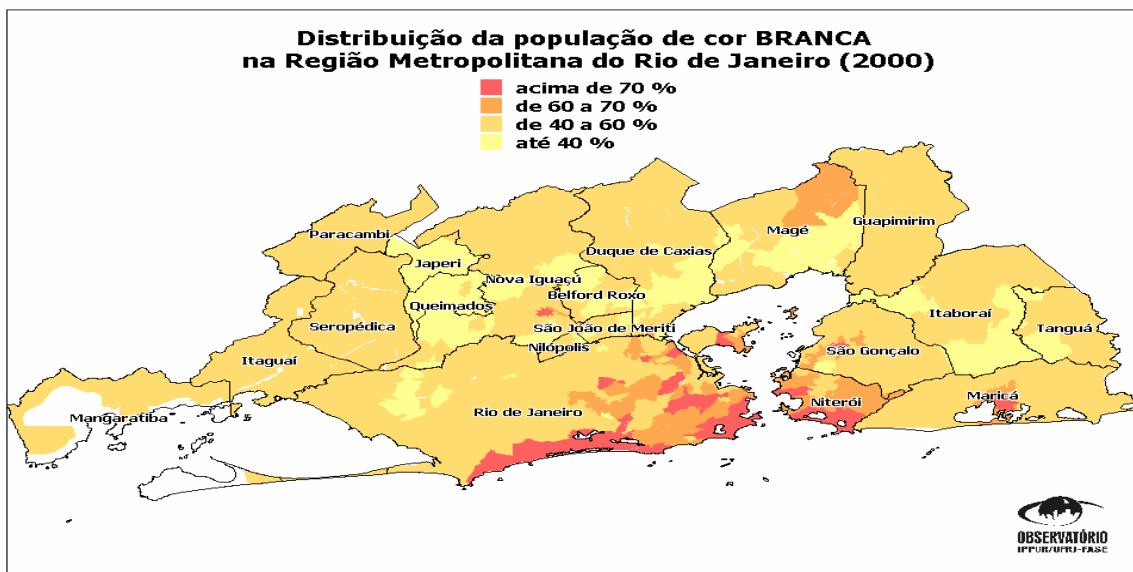
Fonte: Observatório das Metrópoles, IPPUR/UFRJ-FASE, 2005. Equipe Metrodata: Paulo Renato Azevedo, Peterson Leal, Ricardo Sierpe.

Figura 15: Distribuição da população de cor PRETA na RMRJ, 2000
 Fonte: Observatório das Metrópoles



Fonte: Observatório das Metrópoles, IPPUR/UFRJ-FASE, 2005. Equipe Metrodata: Paulo Renato Azevedo, Peterson Leal, Ricardo Sierpe.

Figura 16: Distribuição da população de cor PARDA na RMRJ, 2000
 Fonte: Observatório das Metrópoles



Fonte: Observatório das Metrópoles, IPPUR/UFRJ-FASE, 2005. Equipe Metrodata: Paulo Renato Azevedo, Peterson Leal, Ricardo Sierpe.

Fonte: Observatório das Metrópoles

Esta territorialização desigual entre as pessoas de cor branca, preta e parda nos dão um referencial importante para a interpretação do fenômeno do desequilíbrio espacial, a partir destas contradições, permitindo que as questões até então invisibilizadas pelas divisões sociais das classes econômicas, para chamar atenção as contradições que são latentes desde séculos atrás e que perduram até hoje, sendo o calvário de determinadas populações a continuidade de entraves e distanciamentos para com os núcleos da cidade, porém, também desde sempre, estas distâncias não podem impedir destes trabalhadores serem explorados ao irem trabalhar em outras zonas distantes da cidade.

Esta estrutura urbana desigual entre pretos e brancos - incluso os “pardos” e pretos na população negra -, vai ser agravada com a mudança na estrutura produtiva da cidade e conseqüentemente dos postos de trabalho, que ao atravessar uma revolução informacional, o setor de serviços e comércio, para além do próprio setor financeiro, vão criar uma série de postos trabalhos especializados destinados às populações historicamente privilegiadas, geralmente brancas, em contrapartida, vão também gerar e depender de uma massa de trabalhadores não qualificados em tarefas cotidianas que operacionalizam as bases destes setores, trabalhos de baixa remuneração, muitos inclusive fazendo parte do setor informal da economia, que são destinado às populações suburbanas, majoritariamente, pretas e pardas.

Isto porque, as populações privilegiadas levam os postos de trabalho para perto de suas moradias, em muito dos casos, são estes os próprios empregadores

destes trabalhadores suburbanos. Assim como a oferta de ensino superior por exemplo, também vai acompanhar a mesma segregação territorial dos postos de trabalho.

[...] o setor de serviços, em especial os serviços pessoais tendem a responder às necessidades das classes médias e altas que habitam solos mais caros. Nestas circunstâncias, as distâncias entre o local de residência e trabalho assumem importância maior do que no passado para os trabalhadores de menor qualificação, especialmente aqueles que prestam serviços para estas classes médias e altas. A estas mudanças na estrutura produtiva destaca-se também a nova estrutura do mercado de trabalho que se diferencia entre a qualificação de alguns grupos e a precarização de outros: empregos qualificados (profissionais, técnicos superiores, comerciais, etc.) frente a um conjunto de empregos flexíveis associados a tarefas rotineiras e de escasso valor. Em ambos os casos, porém especialmente entre os últimos, a precarização do trabalho e as contratações em tempo parcial são habituais. Essa nova divisão do trabalho gera distinções nos impactos sobre a mobilidade. (SILVA, 2013: 84)

Podemos concluir que recai sobre a maioria da população pobre da cidade, principalmente sobre os 20% de famílias mais pobres que vivem longe das centralidades urbanas e conseqüentemente de seus locais de trabalho, o maior custo proporcional em transporte público, sendo a esta maioria da população, suburbana e periférica, negada a liberdade de deslocar-se no território da cidade, também foram atribuídas nesta pesquisa questões referentes ao tempo de deslocamento casa – trabalho, que vem a reforçar este cenário de maior dependência e exclusão das populações suburbanas da cidade (PERO & MIHESSEN, 2012).

Após estas explanações, afirmar que tais contradições capitalistas e sociais, reforçaram e ainda reproduzem as contradições raciais da metrópole do Rio de Janeiro, desde tempos coloniais, parcelas grandes da população sempre foram marginalizadas perante seus locais de moradias, postos de trabalho, sendo assim, também de suas condições de mobilidade. Tudo o que levantamos até então, reforça a extrema necessidade de um desenvolvimento que fuja à toda essa tônica de descasos históricos e atuais para com a população suburbana do Rio de Janeiro. E é o que vamos buscar a seguir, através do desenvolvimento local, este sendo revisado por uma literatura crítica principalmente do próprio conceito de desenvolvimento, que prioriza o crescimento econômico, sufocando quaisquer outras possibilidades de desenvolvimento.

4.2 – Inovação e Desenvolvimento Local: Rumo ao novo subúrbio;

Vamos neste subcapítulo atribuir nossa conceituação teórica a respeito do que entendemos enquanto desenvolvimento urbano, desenvolvimento local e inovação, para que no subcapítulo seguinte, seja apresentada a proposta de desenvolvimento local para determinada porção do subúrbio do Rio de Janeiro. A respeito do conceito de inovação, partindo de documentos como o Manual de Oslo sobre tal conceito, que inclusive, rege as diretrizes sobre inovação do próprio Ministério de Ciência e Tecnologia do Brasil (CAZAROTTO, 2011), vamos chegar a definição do conceito como:

An **innovation** is the implementation of a new or significantly improved product (good or service), or process, a new marketing method, or a new organisational method in business practices, workplace organisation or external relations. (MANUAL DE OSLO, 2005: 46)

A preocupação da autora brasileira Rosmari Cazarotto, é conceituar inovação através da preocupação e transformações com os territórios, de que maneira as inovações vão tecer novas possibilidades organizacionais, produtivas, sociais etc.

Em primeiro momento, a autora refere-se as novas estruturas de poder contemporâneas em relação as esferas de governo, atuação de empresas multinacionais, transnacionais, com a descentralização das decisões a partir do descrédito político da escala nacional, assim como a ineficiência desta escala com as características distintas das regiões e dos lugares de um mesmo território, desencadeadas principalmente pela crise fordista de produção, das cidades, vão dar o incentivo crucial para que os lugares e as regiões se empoderassem a partir de suas próprias organizações sociais.

Seriam as escalas regionais e locais mais “ágeis e dinâmicas”, em contrapartida, enaltece a autora a ênfase economicista destas inovações territoriais, que produzem uma falsa noção de que “melhorias empresariais consequentemente ocasionarão melhorias sociais” (CAZAROTTO, 2011: 82). Citando o autor Frank Moulaert, a autora segue nos questionamentos referentes a escassez de propostas de inovação no âmbito social, sendo assim, a inovação territorial deve alargar-se para projetos que visem atender as “satisfações das necessidades humanas básicas.”

(MOULAERT, apud, CAZAROTTO, 2011: 83).

Neste momento, em busca de uma visão mais social e local a respeito da inovação territorial, tornam-se centrais para o debate o acúmulo e metodologias de análise dos diferentes conhecimentos e níveis de conhecimentos produzidos nos territórios. Aqui vamos nos preocupar principalmente com as ideias de capital social, ambos para servirem enquanto base de um desenvolvimento que tem como um de seus objetivos a necessidade básica do direito à cidade e a liberdade de mobilidade (SEN, 2007) e das cartografias sociais que vão permitir leituras tácitas dos territórios e o desenvolvimento do projeto de transformação da área de estudo aqui proposta.

De fato a necessidade de uma visão para além da economicista que paira sobre os estudos e leituras acerca da inovação e desenvolvimento, é ainda mais importante em territórios onde a fragmentação territorial e a falta de coesão espacial são uma realidade. Baseando-se no trabalho de Isabel André e Patricia Rego, os movimentos de desenvolvimento das cidades europeias contemporâneas, que levaram os processos de inovação a cabo, a supremacia das vertentes econômica, empresarial e competitiva é visível e ao contrário do que se pretendia, ao menos no discurso, as assimetrias territoriais não desapareceram, pelo contrário, em diversos lugares e regiões, ainda agravaram-se mais, através da exclusão e fragmentação dos territórios. (ANDRÉ & REGO, 2005)

As autoras apontam uma série de fatores que são os possíveis causadores destes déficits de coesão social e da fragmentação, “exclusión de los lugares”. Um particularmente nos interessa, que refere-se as “áreas urbanas marginales”, como no caso dos subúrbios estudados, que é a posição marginal destes territórios frente a rede de lugares e regiões que estes estão inseridos (ANDRÉ & REGO, 2005). Concordando com os autores, os problemas com a fragmentação e exclusão dos lugares não é apenas uma questão de justiça social, mas também parte essencial do próprio desenvolvimento local e da cidade como um todo, sendo tão importante quanto a competitividade e o crescimento econômico em si.

Novamente surgem os trabalhos de Frank Moulaert, neste caso trazendo a importância das capacitações individuais e coletivas, em detrimento do rendimento e da capacidade de consumo, para os processos de inovação territorial e desenvolvimento local.

E para dar fim as exclusões dos lugares, devem-se buscar métodos inovadores de revelar as necessidades e de cooperação, assim como a democratização da gestão

pública das cidades. (MOULAERT apud ANDRÉ & REGO, op. cit.) O capital social seria então para esses autores, a capacidade de cooperação, confiança e reciprocidade, trazendo para frente do debate as ideias de pertencimento, de inclusão em redes próximas e distantes, mobilidade real ou virtual, em busca de um desenvolvimento local.

A ideia de desenvolvimento que buscaremos afirmar neste trabalho, também será descolada de suas conceituações hegemônicas pautadas em aumento de Produto Interno Bruto de países e estados, rendimentos familiares, em cálculos e projeções econômicas, para uma visão mais social, intitulada, por exemplo, como no livro *Desenvolvimento como Liberdade*, de Amartya Sen e as críticas à este autor elaboradas por Marcelo Lopes de Souza, assim como textos de Francisco de Oliveira, Milton Santos, dentre outros.

O autor indiano pauta sua ideia de desenvolvimento, tendo a liberdade como o seu fim e para chegar a tal, existem diversos meios, inclusive, meios que envolvem e dependem das questões econômicas, porém estas, não assumem o caráter de finalidade do desenvolvimento, fruto da visão economicista hegemônica e tradicional deste conceito (SOUZA, 2011). Sendo assim, é necessário destarte serem removidas as privações de liberdade, que inclusive, atingem a maioria da população mundial. Amartya Sen escreve neste sentido:

“O desenvolvimento requer que se removam as principais fontes de privação de liberdade: pobreza e tirania, carência de oportunidades econômicas e destituição social sistemática, negligência dos serviços públicos e intolerância ou interferência excessiva de Estados repressivos. A despeito de aumentos sem precedentes na opulência global, o mundo atual nega liberdades elementares a um grande número de pessoas – talvez até mesmo à maioria. Às vezes a ausência de liberdades substantivas relaciona-se diretamente com a pobreza econômica, que rouba das pessoas a liberdade de saciar a fome, de obter uma nutrição satisfatória ou remédio para doenças tratáveis, a oportunidade de vestir-se ou morar de modo apropriado, de ter acesso à água tratada ou saneamento básico.” (SEN, 2007: 18)

Marcelo Lopes de Souza, em sua análise sobre desenvolvimento sócio-espacial, inicia fazendo uma crítica ao “economicismo, etnocentrismo e teleologismo (etapismo, historicismo) e conservadorismo” das análises e construções teóricas a respeito do conceito de desenvolvimento. As questões sociais e

ecológicas/ambientais, são pautadas apenas como suavizadoras destas visões, mas nunca com potencial de destronar tais visões e caminhos hegemônicos do desenvolvimento (SOUZA, 2011). Para Souza o que se configura, de fato, enquanto desenvolvimento deve ser entendido como “uma mudança social positiva” (p. 60).

O conteúdo dessa mudança, todavia, é tido como não devendo ser definido a priori, à revelia dos desejos e expectativas dos grupos sociais concretos, com seus valores culturais próprios e suas particularidades histórico-geográficas. Desenvolvimento é mudança, decerto: uma mudança para melhor. Um ‘desenvolvimento’ que traga efeitos colaterais sérios não é legítimo e, portanto, não merece ser chamado como tal. (SOUZA, 2011: 61)

O autor busca ultrapassar tais pressupostos teóricos hegemônicos sobre o desenvolvimento através do conceito de autonomia, análise advinda das leituras de Cornelius Castoriadis. Porém, ainda dialoga com outras visões de desenvolvimento, como o proposto por Amartya Sen. Reconhece sua importância e profundidade no reconhecimento do protagonismo das questões sócio-espaciais e da igualdade dentro de um contexto de “privações de liberdades”, para o conceito de desenvolvimento.

SEN procura ir além da literatura por ele radiografada ao insistir sobre um problema de fundo: o caráter simplificador e homogeneizador do tratamento-padrão a propósito da ‘igualdade de oportunidades’, em que tudo se passa como se assumisse tacitamente que os indivíduos possuem, no fundo, as mesmas necessidades. Ao denunciar que pouco ou pouquíssimo espaço normalmente é deixado para a questão das diferenças entre os seres humanos, Sen abre caminho, também, para uma interpretação do problema da desigualdade e da exigência de igualdade que leve a sério a diversidade de leituras subjetivas e necessidades individuais. A despeito de sua formação de economista, ele saliente o fato de que a igualdade não deve ser interpretada estreitamente, como igualdade econômica somente, mas em termos amplos, o que inclui a igualdade do ponto de vista da liberdade. (SOUZA, 2011: 63)

Mesmo assim, para Souza, esta visão do autor indiano, se analisada através da ótica do pensamento autonomista de Cornelius Castoriadis, “a reflexão de Sen não acrescenta nada de verdadeiramente essencial” (SOUZA, 2011: 63), continua o autor a referir-se enquanto insuficiente e aquém do rigor e elegância que a visão autonomista é capaz de oferecer.

Neste trabalho, não será cabível uma leitura mais aprimorada da visão de

autonomia proposta por Souza, através de Castoriadis, apesar de entendermos que suas metodologias de interpretação do desenvolvimento sócio-espacial através da autonomia coletiva e individual, se mostrem ainda mais comprometidas com uma justiça social do que a própria visão do desenvolvimento enquanto liberdade proposta por Sen, para nós, neste trabalho, estes dois pontos são cruciais para deslocarmos da visão economicista e disputarmos um desenvolvimento pautado na realidade vivida territorialmente, tanto através de particularidades sociais coletivas, quanto das diferenças individuais de cada ser humano.

O geógrafo Milton Santos, em seu livro de 1978 intitulado “Pobreza Urbana”, vai traçar algumas relações entre o desenvolvimento, o planejamento e a pobreza nas cidades. Escreve o autor:

as teorias do desenvolvimento têm sido apresentadas como soluções para corrigir as desigualdades entre indivíduos, regiões e países. [...] A ideia de planejamento, um corolário do desenvolvimento, muito contribui para reforçar esse ponto de vista, o *chamado* objetivo final, que seria encontrar medidas para eliminar, tanto quanto possível, as disparidades. Todavia, apesar de terem decorrido trinta anos desde que os conceitos de desenvolvimento e planejamento tornaram-se ideias-força, as desigualdades não pararam de aumentar a nível individual, regional e internacional. (SANTOS, 2009: 77)

Sendo assim, a pobreza urbana é reproduzida no seio do discurso desenvolvimentista e do planejamento do território urbano. Em outra passagem do mesmo livro, Milton Santos vai nos escrever a respeito da crescente reprodução da pobreza que segue em curso nos países de urbanização mais recente e não só nestes:

A pobreza é até coerente com o crescimento rápido, se o crescimento tem origem recente (E. A. Johnson, 1970), porque a modernização tecnológica produz uma crescente disparidade econômica e social. Em nome do progresso e à custa de uma injustiça cada vez maior, uma importante parcela dos recursos nacionais são distribuídos de maneira a beneficiar aqueles que já são ricos (Peter Marris, 1962: 131). (SANTOS, 2009: 81)

Voltando ao livro de Amartya Sen, o conceito de pobreza deve ir além do “*baixo nível de renda*”, mesmo sendo este um fator preponderante no que diz respeito a privação de liberdades dentro da sociedade urbana contemporânea. Privações referentes a localização periférica dentro das redes urbanas, assim como por questões de gênero etc. Este alargamento do conceito de pobreza serve-nos para

refutar as ideias de que o poder de consumo, que a inserção das famílias em um padrão de gastos considerados altos, não atribui a estes territórios o caráter de desenvolvido, até porque, as privações de suas liberdades ainda serão uma realidade (SEN, 2007).

Por fim, trataremos as considerações de Francisco de Oliveira e de Rafael Martins & Eduardo Caldas, ao debruçarem-se sobre o conceito de desenvolvimento em escala local buscam expor os limites e possibilidades destes, assim como a ideia de “desenvolvimento alternativo” levantada por Boaventura de Sousa Santos & César Rodríguez, que para nosso trabalho, serão as últimas análises teóricas antes de levantarmos nossas bandeiras locais e nossos movimentos de resistência para os subúrbios Cariocas.

Ao também questionarem inicialmente os valores do conceito de desenvolvimento econômico hegemônico e tradicional, os autores Santos & Rodríguez, vão nos elencar as contradições latentes que batem à porta do século XXI após séculos de dominações capitalistas e experiências socialistas centralizadoras.

No início do século XXI, a tarefa de pensar e lutar por alternativas econômicas e sociais é particularmente urgente por duas razões relacionadas entre si. Em primeiro lugar, vivemos numa época em que a ideia de que não há alternativas ao capitalismo obteve um nível de aceitação que provavelmente não tem precedentes na história do capitalismo mundial. [...] Em segundo lugar, a reinvenção de formas econômicas alternativas é urgente porque, em contraste com os séculos XIX e XX, no início do novo milênio a alternativa sistêmica ao capitalismo, representada pelas economias socialistas centralizadas, não é viável nem desejável. (SANTOS & RODRIGUEZ, 2002: 2 3)

É neste cenário de descrença e notório fracasso perante as duas frentes ideológicas da modernidade, o capitalismo e o socialismo, que novas práticas anticapitalistas surgem como uma fuga à visão dualista em encontrarmos alternativas para o desenvolvimento, como o desenvolvimento alternativo. Por sua vez, estas alternativas dependem estruturalmente de, inicialmente, sobreviverem em ambientes capitalistas, ou seja, para serem de fato experiências emancipatórias, capazes de não serem incorporadas pelos movimentos e relações capitalistas. E assim, produzirem novas organizações de poderes locais, salvaguardando a necessidade de relações com as diversas escalas geográficas (SANTOS & RODRIGUEZ, 2002).

A seguir, vamos trazer as definições básicas do que é para estes autores, o

conceito de desenvolvimento alternativo, que apesar de possuir diversas abordagens, possuem também alguns pontos em comum, que constituem-se enquanto “a coluna vertebral da teoria” (p. 26). E neste sentido, a crítica ao economicismo é o que sustenta tal corpo teórico.

Contra a ideia que a economia é uma esfera independente da vida social, cujo funcionamento requer o sacrifício de bens e valores não econômicos - sociais (v. g., igualdade), políticos (v. g., participação democrática), culturais (v.g., diversidade étnica) e naturais (v. g., o meio ambiente) -, o desenvolvimento alternativo sublinha a necessidade de tratar a economia como uma parte integrante e dependente da sociedade e de subordinar os fins econômicos à proteção destes bens e valores. Em particular, em oposição à ênfase exclusiva dos programas de desenvolvimento na aceleração da taxa de crescimento econômico, o desenvolvimento alternativo destaca outros objetivos. O desenvolvimento econômico é concebido como uma forma de promover melhores condições de vida para a população em geral e para os sectores marginalizados em particular. (SANTOS & RODRIGUEZ, 2002: 26)

Estas afirmações evidenciam que o crescimento econômico não é rejeitado por estas ideias, e sim, subordinado aos outros desenvolvimentos. Sendo assim, o fator econômico não será mais a finalidade do desenvolvimento, mas sim, um meio capaz e necessário para gerar-se o desenvolvimento sob as égides de outros valores e sentidos, que não apenas econômicos.

No lugar dele [crescimento econômico], propõe impor-lhes limites e subordiná-lo a imperativos não econômicos. Em segundo lugar, contra o desenvolvimento <a partir de cima>, esta perspectiva propõe um desenvolvimento de base ou <de baixo para cima> (bottom-up). A iniciativa e o poder de decisão sobre o desenvolvimento, longe de ser competência exclusiva do Estado e das elites econômicas, deve residir na sociedade civil. Em especial, face aos efeitos desiguais e de exclusão do modelo convencional de desenvolvimento, os atores da procura de alternativas devem ser as comunidades marginalizadas que têm sido os objetos - e não os sujeitos - declarados dos programas de desenvolvimento. Neste sentido, a teoria propõe como atores centrais do desenvolvimento os sujeitos coletivos, isto é, as comunidades organizadas que procuram seguir em frente.” (SANTOS & RODRIGUEZ, 2002: 27)

Os autores Martins & Caldas fazem uma revisão da literatura teórica à respeito destas novas escalas de poder e transformação para a realidade brasileira,

para que depois, sejam levantados algumas experiências ligadas ao desenvolvimento - econômico - local em diversas localidades do país.

As análises dos autores revisados por este trabalho, vão desde interpretações onde o desenvolvimento local surge enquanto uma flexibilização espacial devido a revolução dos modos de produção, modelo “pós-fordistas”, como para George Benko, assim como o desenvolvimento local pode ser visto não apenas como o rearranjo local advinda da reestruturação produtiva do capital global, visão de Giacomo Becattini, ou ainda como locus privilegiado de experiências contra-hegemônicas, como para Boaventura de Sousa Santos & César Rodriguez (MARTINS & CALDAS, 2009). E são estes últimos autores - dentre outros - que, como explicitado anteriormente, são as bases teóricas destas análises e proposições desta pesquisa.

Antes de abordarmos diretamente o tema do desenvolvimento local, é importante também refletirmos sobre a importância e relevância do desenvolvimento nas questões de mobilidade, seja na escala que for esta mobilidade, a criação de pessoas com mobilidades irrestritas e pessoas praticamente imóveis é uma realidade que as flexibilizações do mundo pós-moderno tornam ainda mais desiguais e latentes. Ao passo que para um certo grupo de pessoas, o mundo se globaliza assim como para o capital e produtos, para a maioria da população mundial, a globalização só se faz presente quando algum destes fluxos atravessa verticalmente seus lugares e muita das vezes, o resultado destes atravessamentos são custosos para estes cidadãos sem capacidade de mobilidade, que ficam a mercê de suas (im)possibilidades (BAUMAN, 1999).

Se transferirmos a escala de análise de Bauman, que refere-se a globalização enquanto movimento global de determinados “globaltroters” que são as pessoas hipermóveis, geralmente funcionários de grandes multinacionais, ou então investidores das bolsas de valores ou até acadêmicos globais. Para a escala da cidade e o espaço urbano, vamos identificar que, salvo as diferenças de escalas, a hipermobilidade de uns e as imobilidade de muitos é também visível e contraditória. Neste sentido, o desenvolvimento de determinado lugares permite que as pessoas destes lugares tenham uma mobilidade irrestrita, ou seja, o desenvolvimento urbano e local deve também ser permeado por este pressuposto, e ser um desenvolvimento que na prática, seja reconhecido e visível pela liberdade de acessos e escolhas por parte dos cidadãos urbanos (BAUMAN, 1999).

Por fim, vamos trazer as reflexões sobre o desenvolvimento local propostas por Francisco de Oliveira, onde as questões acerca de seus limites e armadilhas são mais evidentes do que suas capacidades emancipatórias, porém, o autor apesar desta leitura “pessimista”, adverte que é no local e em sua relação contemporânea com as demais escalas geográficas, que se apresenta enquanto locus destas (re)existências, concordando assim, com as ideias de Boaventura de Sousa Santos à respeito deste mesma temática (OLIVEIRA, 2001).

As premissas levantadas pelo autor, ao tecer sua análise crítica e definir o conceito de desenvolvimento local, aproxima-o da ideia de “desenvolvimento humano” desenvolvida pela ONU, onde a qualidade de vida e o bem-estar, seriam os dois eixos centrais do desenvolvimento local, porém, aponta algumas insuficiências nesta definição.

A primeira refere-se ao “subdesenvolvimento local”, onde é explicado que, nem sempre uma realidade dita como desenvolvida, atravessou anteriormente uma etapa “subdesenvolvida”, se não, foram construções dadas através das relações assimétricas entre as diferentes nações. Ou seja, “o não-desenvolvimento local é um subdesenvolvimento no sentido forte de que ele é peculiar à periferia do capitalismo” (OLIVEIRA, 2001: 11). Sendo assim, ou o desenvolvimento local não fará parte de um desenvolvimento total, ou, é concebido como uma alternativa, pois se não, será a reprodução da forma estrutural.

A segunda dimensão apontada por Chico de Oliveira, refere-se ao conceito de cidadania, onde o discurso aproxima-se os debates sobre autonomia e emancipação traçados anteriormente neste capítulo. Relaciona os direitos dos cidadãos a qualidade de vida e ao bem-estar com a cidadania, mas reconhece que ambos são diferentes, caso contrário, seriam então excluídos enquanto cidadãos, pessoas sem condições materiais de qualidade de vida e bem-estar, o que estaria diretamente ligado a uma visão economicista do conceito de cidadania (OLIVEIRA, 2001). O autor acrescenta.

[...] qualquer assimilação do tipo citado também inverte os sentidos da política, pois é através desta que os cidadãos lutam pelo bem-estar e pela qualidade de vida, e não o inverso. (OLIVEIRA, 2001: 12)

Também é apontado pelo autor que a cidadania se apresenta enquanto um conceito que não pode ser quantificado ou qualificado, ao mesmo tempo que, não significa que isto seja seu defeito, mas sim, sua riqueza, afinal, a cidadania é ação,

“estado de espírito”, ou seja, é algo que reflete os interesses reais e latentes dos diferentes conjuntos sociais dentro das cidades e outras escalas. Isto quer dizer que, os conflitos em meio ao espaço dos cidadãos é inerente e importante para que se mantenham vivas as possibilidades de transformações.

“a noção de desenvolvimento local, como qualidade, ou ancora na cidadania, ou então será apenas sinônimo de uma certa acumulação de bem-estar e qualidade de vida nos âmbitos mais restritos. A noção de cidadania que deve nortear a tentativa de mensurar os processos e estoques de bem-estar e qualidade de vida refere-se ao indivíduo autônomo, crítico e reflexivo, longe, portanto, do indivíduo-massa; trata-se de uma aquisição por meio do conflito.” (OLIVEIRA, 2001: 12)

Estas notas oferecem ao debate teórico a possibilidade de ultrapassarmos os consensos contemporâneos envoltos a ideia da cidadania, de cunho neoliberal, onde o conceito é visto enquanto a busca da harmonia, paz social, do não-conflito. Esta destituição do caráter conflitivo do conceito de cidadania, cria uma ideia de desenvolvimento local visto como um paradigma alternativo perante as contradições e conflitos de nossos territórios, “capaz de curar as mazelas de uma sociedade pervertida, colocando-se no lugar bucólicas e harmônicas comunidades” (p. 13). Isso indica uma ideia de homogeneidade, em detrimento da complexidade cada mais visível dentro da sociedade urbana contemporânea.

[o] desenvolvimento local refere-se à capacidade efetiva de participação da cidadania no que podemos chamar o governo local e ela aparece como um resgate da ágora grega, posto que a forma democrática representativa é insuficiente para dar conta da profunda separação entre governantes e governados na escala moderna. Essa separação aparece como vantajosa para os grandes grupos econômicos e grupos políticos que formam uma verdadeira oligarquia, mas é inteiramente daninha para o cidadão comum. Essa separação tampouco é dada: ela é produzida exatamente pelos grupos citados, como uma forma da dominação e para evitar que a democracia seja, realmente, o governo de todos. O desenvolvimento local poderia criar um locus interativo de cidadãos, recuperando a iniciativa e a autonomia na gestão do bem comum. Sugere-se assim, que o governo poderia estar ao alcance das mãos dos cidadãos. (OLIVEIRA, 2001: 14)

No subcapítulo a seguir, nos debruçaremos sobre a proposta de desenvolvimento local através da transformação do sistema de transportes, elaborada

inicialmente por mim e levantada junto as organizações da sociedade civil organizada dos bairros onde o projeto se desenvolve e coletivos da cidade do Rio de Janeiro como um todo. Assim como a participação desta proposta através dos canais de participação social desenvolvidos pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro com objetivo de legitimar e dar legalidade aos seus planos estratégicos.

4.3 – Projeto VLT Suburbano

Como já exposto brevemente no capítulo anterior, a cidade do Rio de Janeiro, como atualmente está configurado seu território, conta com 160 bairros, divididos estes em três zonas, zona norte, zona sul e zona oeste, porém, administrativamente estas zonas não são respeitadas e nem tem seus limites muito bem definidos em alguns casos. A cidade possui 7 subprefeituras e é dividida em 5 Áreas de Planejamento (AP's), 16 Regiões de Planejamento e 33 Regiões Administrativas (RA's). Esta divisão em diferentes escalas dentro do território carioca data da década de 1980 tem a seguinte argumentação de acordo os documentos oficiais, neste caso uma publicação em Diário Oficial da prefeitura do Rio de Janeiro, através do Instituto Pereira Passos (IPP):

Art.36. Ficam estabelecidas para efeito de planejamento e de controle do desenvolvimento urbano do Município as seguintes unidades territoriais, conforme os Anexos V e VI desta Lei Complementar:

I - áreas de Planejamento – AP, estabelecidas pela divisão do território municipal a partir de critérios de compartimentação ambiental, de características histórico-geográficas e de uso e ocupação do solo;

II - regiões de Planejamento – estabelecidas pelo agrupamento de Regiões Administrativas e pela subdivisão das Áreas de Planejamento e segundo critérios de homogeneidade específicas, visando apoiar a organização das informações e a integração da ação descentralizada dos órgãos municipais na implementação de políticas públicas setoriais;

III - regiões Administrativas – RA, formadas por um ou mais bairros com fins administrativos. (D.O, 2011: 8)

Neste projeto, o bairro de Jardim Sulacap se apresenta enquanto o território central e estratégico na atribuição destas transformações urbanas, este bairro localiza-se dentro da AP-5 e da RA-33 de Realengo. A seguir, vamos dar as devidas

justificativas para a escolha deste bairro enquanto bairro central do projeto, porém antes, faz-se necessário algumas explicações a respeito deste bairro, também como a sua localização perante a cidade do Rio de Janeiro. As figuras 18 e 19 vão nos trazer a localização do bairro perante a cidade.



Figura 18: Bairro de Jardim Sulacap dentro da cidade do Rio de Janeiro
Fonte: Instituto Pereira Passos



Figura 19: Imagem de satélite do bairro de Jardim Sulacap
Fonte: Instituto Pereira Passos

A história e ocupação do território onde hoje é Jardim Sulacap remonta a aldeias tupis, particularmente a aldeia de Sapopemba, nome este encontrado em alguns registros dos primeiros colonizadores da região. O caminho até a região já

existia, chamava-se Ita-tagoa-hy e até hoje é uma das principais vias de ligação entre o centro da cidade e seu extremo oeste em Santa Cruz, tanto que seu nome na época colonial era Estrada Real de Santa Cruz. Durante os séculos do Rio de Janeiro colonial e império, a região era ocupada por engenhos de cana de açúcar, mais especificamente a Fazenda dos Afonsos, nome que preserva até hoje a Base Aérea e o bairro do Campo dos Afonsos. Nas duas figuras a seguir (20 e 21) vemos estas representações dos caminhos indígenas anteriores a ocupação portuguesa e a própria cartografia da ocupação colonial da região, pelas fazendas de açúcar. (SANTOS, 2014)

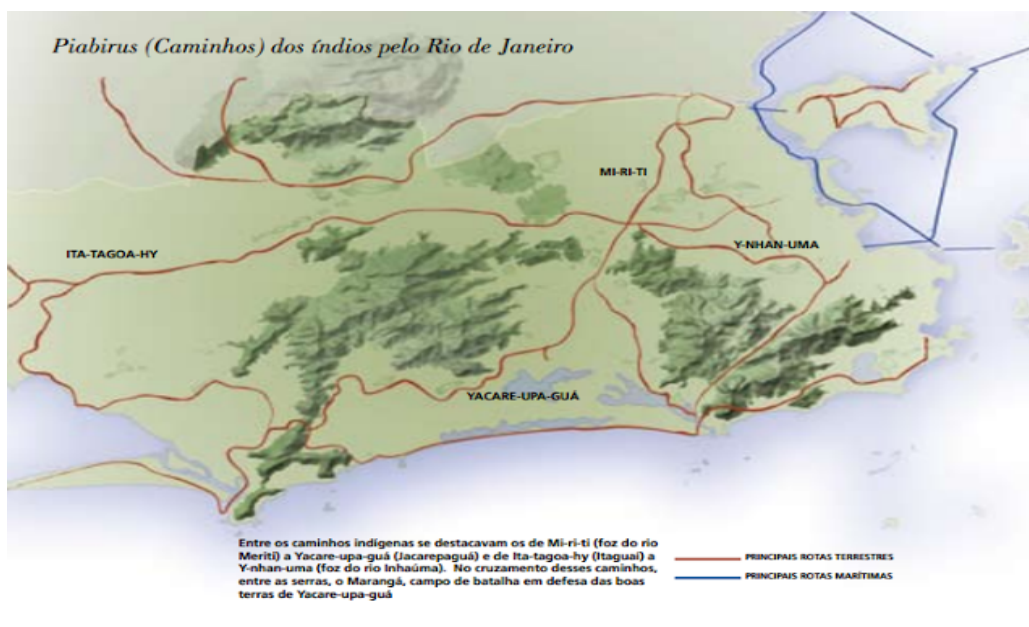


Figura 20: Caminhos (Piabirus) dos índios no Rio de Janeiro
Fonte: Jardim Sulacap Bairro Sustentável (JSBS)

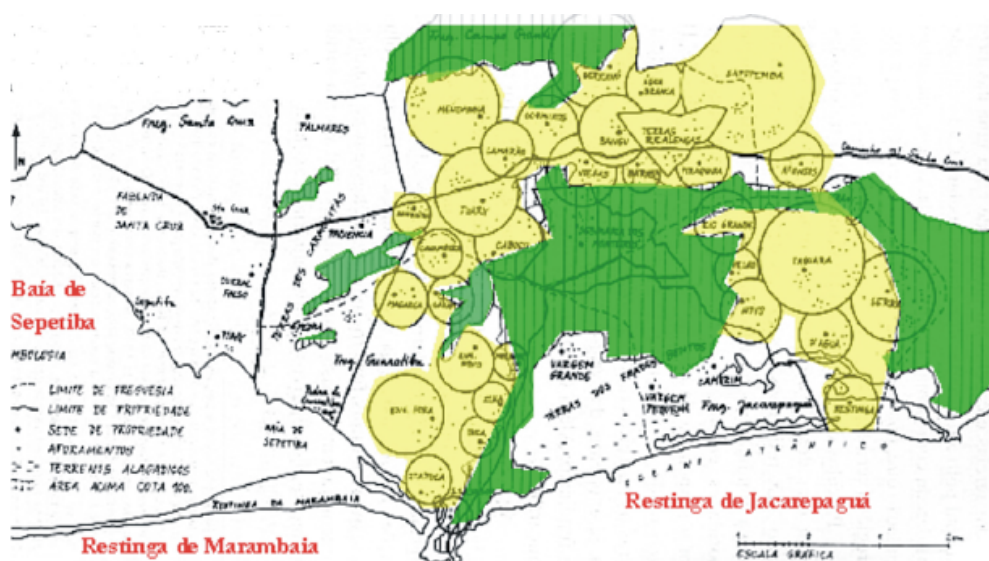


Figura 21: Sede das fazendas de açúcar e suas dimensões
Fonte: Jardim Sulacap Bairro Sustentável (JSBS)

Durante o século XIX, diligências faziam o trajeto desde o centro da cidade até o bairro de Santa Cruz, onde as pessoas faziam o gesto aristocrático de beijar a mão de D. João VI. Maria Graham passou por terras de Jardim Sulacap no ano de 1823, relatando que para além da fazenda e dos escravizados, existiam também lojas e vendas de “foreiros brancos” nas beiras das estradas. Ainda no início do século XX, uma parte da fazenda fora adquirida pelo Ministério da Justiça para servir como Regimento de Cavalaria da Polícia Militar. Na segunda década do século XX, a The Brazil Syndicate, empresa criada para atuar em diferentes mercados e negócios, comprou boa parte da fazenda dos Afonsos de seus herdeiros. No ano de 1918, uma crise de gripe espanhola assolou os moradores da ainda Fazenda dos Afonsos, a situação precária das famílias fez com que mobilizações sociais dessem a voz necessária para a construção de um posto de saúde, criado pela Invernada dos Afonsos (Polícia Militar). (SANTOS, 2014)

O negócio que a The Brazil Syndicate reservava para as terras da fazenda era o aluguel de sítios para pequenos agricultores. Mas a ideia da empresa era investir em loteamos e casas, ao invés de seguir no ramo do aluguel de sítios e chácaras, porém, a ideia não se concretizou e o que marca a década de 20 do século passado na região são as constantes lutas entre os agricultores e a Brazil Syndicate, inclusive, abrindo caminho para a criação da “União Beneficente dos lavradores da Fazenda dos Afonsos” que tinha como principal objetivo a proteção dos direitos dos trabalhadores perante à companhia locadora, assim como a luta por conforto material e moral de suas famílias. Nesta altura, eram os bondes de tração animal que ligavam a fazenda a Marechal Hermes. Em 1928, a fazenda foi incorporada junto a Companhia Suburbana de Terrenos e Construções, ligada ao setor habitacional. (SANTOS, 2014)

Durante a década de 30, ainda eram os pequenos lavradores que ocupavam o território e formavam a paisagem rural deste subúrbio distante, porém importante da cidade. É nesta década que “Jardim Sulacap” desponta como área turística da cidade. O caminho real de outrora havia sido incorporado a estrada que ligava Rio de Janeiro – São Paulo e passou a ser um destino procurado por suas belas paisagens rurais e bucólicas, a Fazenda dos Afonsos fazia parte do “Circuito Turístico nº 8”, num decreto de nº 6000 de 01/07/1937. (SANTOS, 2014)

Nas décadas de 40 e 50, é a Sulamerica Capitalizações que compra terras de

dentro da fazenda e passa a loteá-las. Por ser uma região ocupada já há algumas décadas por militares, para além dos lavradores, a ideia era com que as novas moradias se mantivessem ligadas à natureza e que o loteamento fosse uma espécie de “cidade jardim” e assim se sucederam as obras. A Aeronáutica era uma das maiores compradoras dessa casa, afinal durante a década de 40, a Universidade da Força Aérea, responsável pela formação dos oficiais da força, foi instalada no local e demandava uma série de novas funções urbanas, mas sobretudo, moradias.

Em 1952, 400 casas são vendidas rapidamente (Cr\$ 200.000,00 cada). Uma casa poderia ser comprada com uma reserva de 10% (Cr\$ 20 mil cruzeiros); mais 10% na entrega das chaves; 80% restante poderiam ser financiados pela empresa Sulacap, em 15 anos, com mensalidade de Cr\$ 1.719,40. No mesmo ano, em dezembro, foi aprovado os projetos de arborização e ajardinamento. Em 1955, a Aeronáutica adquiriu mais 200 casas. (SANTOS, 2014: s/p)

Durante as décadas seguintes, até os dias de hoje, os moradores mudaram muito e a Associação de Moradores fundada em 1958, também mudou de endereço diversas vezes, até se fixar onde atualmente funciona o Galpão Comunitário de Jardim Sulacap, espaço localizado no centro do bairro que conta com biblioteca pública, algumas atividades voltadas para a terceira idade, crianças e alguns outros serviços básicos. Somente em 1981 que Jardim Sulacap foi reconhecida enquanto bairro da cidade. Problemas como segurança, transportes sempre figuraram enquanto bastante pertinentes nessa fase urbana do bairro e são estas pautas, além de diversas outras, que compõem o dia-a-dia de luta da AMISUL até os dias de hoje. (SANTOS, 2014)

Agora falaremos das motivações de ser em Jardim Sulacap o bairro vetor do primeiro módulo de Veículo Leve sobre Trilhos para o subúrbio do Rio de Janeiro. Primeiramente por ser um bairro geograficamente estratégico para a cidade do Rio de Janeiro, apesar de estar longe dos núcleos urbanos - cerca de 30 quilômetros do Centro da cidade – localiza-se próximo ao centro geográfico da cidade e conta com uma história e paisagens incríveis que podem muito bem até os dias de hoje, serem recontadas e partilhadas com finalidades de desenvolver suas demandas, principalmente sociais.

Segundo, por ter Jardim Sulacap esta localização privilegiada, ao traçarmos um raio de 5 quilômetros em volta do bairro, conseguimos abranger mais de 15

bairros e inúmeras comunidades, localizadas em diferentes zonas - oeste e norte - e consequentemente seria um grande aglutinador e facilitador de novas redes e fluxos para a cidade. Terceiro por ser esta região, que agrupa tanto bairros da AP4, AP5 e também da AP3, uma região que passa por transformações em seus territórios de extrema importância para seus futuros, transformações estas que não correspondem aos anseios dos moradores¹³, que por sua vez, enfrentam problemas graves em relação a oferta de todos os serviços públicos, em uma região distante dos núcleos urbanos e historicamente negligenciada pelos poderes locais.

Quarto lugar, por ser esta uma região periférica, suas ofertas em serviços, comércio, assim como os serviços essenciais a reprodução social, como escolas, universidades, hospitais, espaços para lazer são insuficientes principalmente qualitativamente, os moradores têm sempre dificuldades de deslocarem-se para os bairros vizinhos, deslocamentos estes, completamente negligenciados pelo sistema de transportes atual, que privilegia os caminhos que levam aos núcleos metropolitanos, em detrimento da mobilidade cotidiana para além da necessidade da dinâmica casa - trabalho, mas da reprodução da vida dos trabalhadores. Quinto, é que neste contexto, Jardim Sulacap se apresenta enquanto bairro capaz de absorver tais investimentos por contar ainda com disponibilidade de terrenos, assim como ter uma via de grande dimensão com a segregação de duas pistas (duplo sentido) que hoje em dia é destinada para os ônibus, e que dentro do projeto de VLT, seria um corredor perfeito para tal modal.

A proximidade entre minha posição acadêmica enquanto professor/pesquisador em geografia e a minha militância dentro dos espaços suburbanos do Rio de Janeiro, acaba por fazer de mim um grande entusiasta dos subúrbios distantes da cidade e acreditar nas imensas forças criativas, inovadoras, que lá existem e sempre existiram mesmo com todos os contextos desfavoráveis impostos

¹³ Os projetos de mobilidade urbana e transformação do território para esta região, são as novas rodovias TransOlimpica e TransCarioca, as duas tem o mesmo objetivo de ligar partes do subúrbio em direção a Barra da Tijuca, nova centralidade urbana da cidade e bairro que mais recebe investimentos públicos, muito em decorrência aos interesses do capital imobiliário, com os grandes eventos esportivos, principalmente os Jogos Olímpicos 2016, como justificativas para tais transformações. Na TransOlimpica, justamente no trecho que corta o bairro de Jardim Sulacap, está sendo construída ainda uma praça de pedágio, sendo esta a segunda deste tipo dentro da cidade do Rio de Janeiro, a única cidade do mundo a possuir paragens em vias de circulação dentro do próprio município. Além de que para a construção de diversos pontos destas rodovias que cortam vários bairros suburbanos se fazem necessárias desapropriações e remoções de famílias e comércio, a construção de viadutos, clássicos vilões da cidade moderna e do paradigma privado/individualista, que está sendo combatida contraditoriamente no centro do Rio de Janeiro, com a demolição do Viaduto da Perimetral, e a construção de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) para o “*Rio de Janeiro do futuro*”.

por sucessivos poderes que sempre relegaram a estes bairros papéis meramente secundários e dependentes dentro da hierarquia urbana observada. E neste sentido, que em 2013, ao ver uma postagem a respeito do Veículo Leve sobre Trilhos para nossa região como uma demanda utópica da JSBS, é que este tema saltou aos meus olhos não somente como uma possibilidade de mobilidade urbana sustentável para nossa região, mas sobretudo, como um dos vetores importantes e necessários para que a região se desenvolva e passe a depender cada vez menos dos núcleos urbanos.

Imaginem um Veículo Leve sobre Trilhos passando pelo bairro Jardim Sulacap!



A implantação do VLT na zona oeste, fazendo o percurso Senador Camara, ajudaria reduzir o número de carros nas calçadas, o barulho e melhora a qualidade do ar, além de ser mais rápido e levar maior quantidade de pessoas do que o ônibus.

Shopping, BRT Transolímpica, mais prédios... mais carros. O VLT também ajudaria a desafogar o trânsito local, principalmente na Av. Marechal Fontenelle. A integração com o sistema de ônibus facilitaria o dia a dia de milhares de pessoas.

Figura 22: Ideia de VLT para Jardim Sulacap
Fonte: Jardim Sulacap Bairro Sustentável (JSBS)

Outro fator que também é importante nesta escolha de frente para lutar por Jardim Sulacap é o conhecimento na prática, do descontentamento dos moradores do bairro com as desapropriações, remoções, inclusive com protestos locais (sem nenhuma visibilidade na mídia) e algumas reuniões com subprefeitos e outras instâncias sem muitos poderes dentro da governança local. Um exemplo deste descontentamento é uma imagem criada pela AMISUL denunciando tais desmandos públicos/privados (figura 23).



Figura 23: Protesto virtual de moradores ligados à AMISUL, Jardim Sulacap
 Fonte: AMISUL

A região que se configura a partir do raio de 5 quilômetros do território de Jardim Sulacap é composta por 16 bairros, que estão agrupados em três diferentes áreas de planejamento e regiões administrativas, são eles (tabela 1):

Áreas de Planejamento (AP's)	Regiões Administrativas (RA's)	Bairros
AP - 3	XV – Madureira XXII - Anchieta	Campinho, Oswaldo Cruz, Bento Ribeiro, Marechal Hermes e Ricardo de Albuquerque
AP - 4	XVI – Jacarepaguá	Tanque, Taquara, Jacarepaguá, Praça Seca, Vila Valqueire
AP - 5	XXXIII - Realengo	Realengo, Deodoro, Magalhães Bastos, Campos dos Afonsos, Vila Militar, Jardim Sulacap

Tabela 1: Bairros do projeto e suas divisões por Área e Região de Planejamento
 Fonte: Própria

A proposta relacionada aos cinco quilômetros de raio a partir de um território central se deve por conta dos bondes - atuais VLTs - serem veículos de baixa e média velocidade, dependendo do seu grau de segregação viária, servindo sobretudo para áreas de relativas curtas distâncias, mas com dificuldades em mobilidade e conexões diretas.

Neste caso, apesar da extrema proximidade entre estes bairros, não existe, nem nunca existiu, um sistema de transportes ou políticas de mobilidade urbana, que permitam um acesso digno aos bairros vizinhos, que geralmente se encontram a 2, 3

quilômetros de distância entre si. Sendo basicamente toda a rede de transporte público existente (mais de 75% composta por ônibus), para atender a demanda do deslocamento casa – trabalho – casa, ou seja, em direção ao Centro da cidade, ou, como vimos anteriormente, para a Barra da Tijuca. Nas imagens a seguir, podemos observar a maneira como se configura a região proposta e sua localização dentro da cidade do Rio de Janeiro (figuras 24 e 25):

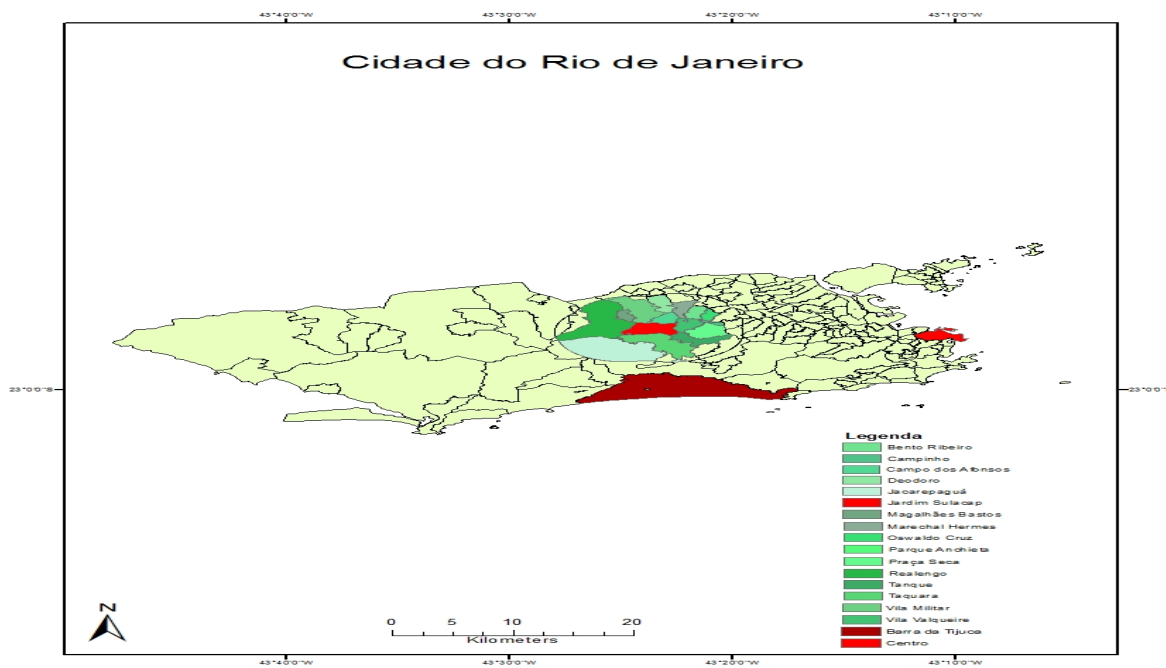


Figura 24: Localização da região proposta em relação às centralidades da cidade
Fonte: Própria

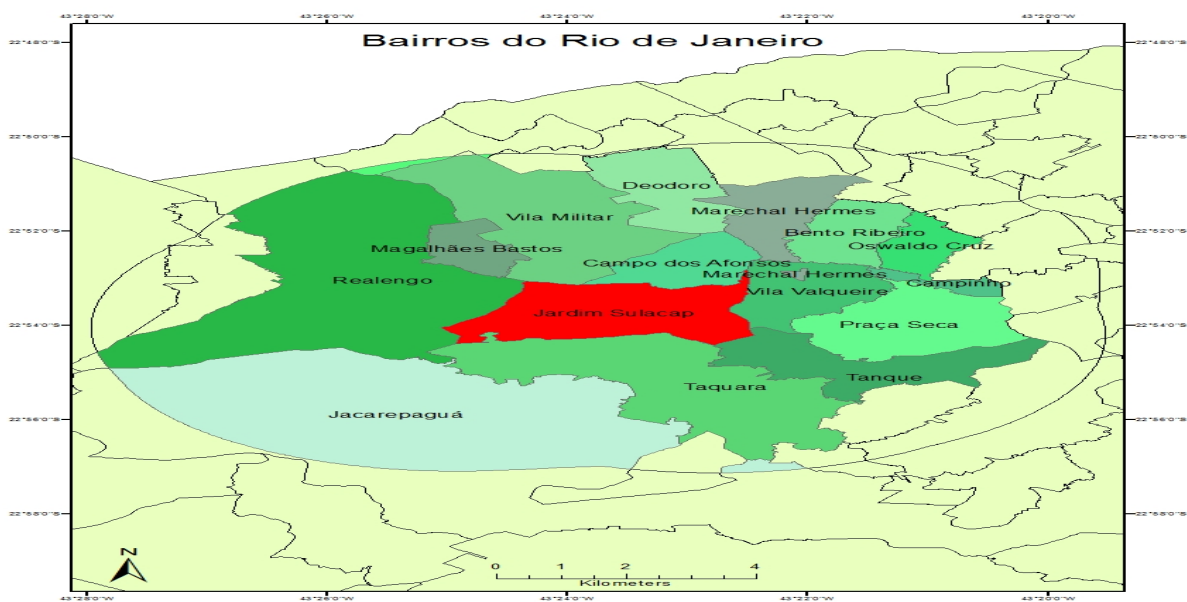


Figura 25: Região proposta para o módulo inicial de VLT
Fonte: Própria

Após esta aproximação com a região a ser desenvolvida, vamos traçar as justificativas da escolha do modal de bondes para sistemas de transportes contemporâneos nas metrópoles pelo mundo.

No livro “O Bonde na Cidade” de Maria Beatriz Castro, a autora nos apresenta uma série de exemplos e debates acerca do ressurgimento do modelo dos “bondes”, veículos elétricos sobre trilhos, utilizado nas cidades europeias, norte americanas e brasileiras dos finais de século XIX e durante as décadas iniciais do século XX, por sua vez, como visto anteriormente, foram abandonados pelo modelo moderno/individualista de cidade, e, décadas depois, ao verem as cidades esgotadas e com um déficit de coesão social alarmante, alternativas como os bondes voltaram a realidade e por sua vez, ganharam toda uma nova reestruturação não somente nos próprios bondes, mas na maneira como este transporte pode transformar e se espacializar pelo malha urbana promovendo o desenvolvimento (CASTRO, 2007).

Como nos mostra a autora, o sucesso destas revitalizações urbanas deram nova vida as cidades em que os bondes voltaram a compor os modais de transporte público e em quase todas elas, o uso dos automóveis foi reduzido, assim como os índices de poluição, acidentes, tempos de deslocamentos cotidianos. Por estes breves apontamentos, já podemos enxergar as melhorias que os desenvolvimentos locais, alternativos, inovadores buscam em comum.

A seguir trazemos o projeto que visa dinamizar e transformar todos os 16 bairros inicialmente incluídos no projeto, assim como propor algumas metodologias e possibilidades para que seja prática e viável. Inicialmente, através de uma revisão bibliográfica a respeito destes projetos de inovação para o sistema de transportes públicos do Rio de Janeiro, como o trabalho de Marcus Cesar Martins da Cruz, intitulado “*Ensaio para reestruturação da paisagem do corredor ferroviário suburbano*”, onde busca subverter as lógicas hegemônicas de planejamento, desenvolvimento e mobilidade urbana proposta pelos governos e suas parcerias privadas, em prol de uma cidade mais dinâmica e integrada (CRUZ, 2007).

A diferença para este projeto, é que a área utilizada pelo autor, faz parte do subúrbio que já conta com o sistema ferroviário, por sua vez, a área do nosso projeto, não possui o acesso aos trens, senão em seus finais de linhas para trocas intermodais. Este distanciamento da linha ferroviária de alguns subúrbios, ainda mais com o total esquecimento dos bondes ainda em meados do século XX, sempre dificultou o

deslocamento destas pessoas para o centro da cidade através de transportes públicos coletivos.

A escolha pelo Veículo Leve sobre Trilhos para ser o indutor do desenvolvimento local se deve por inúmeros fatores, principalmente por conta da priorização de um sistema de alta capacidade e baseado no transporte público e coletivo em detrimento do automóvel, sua baixa/média velocidade permite que acidentes sejam menos frequentes, assim como a taxa de ruídos é quase inexistente, outro fator importante é a emissão zero de poluentes, por se tratar de um veículo elétrico, a necessidade de alterações nas vias é relativamente grande, porém, são bem menores que no caso de um metrô, ou do próprio trem. E por fim, seus trajetos são mais livres e sua articulação em rede e com outros modais, como o próprio sistema de trens da cidade surgem como grandes opções de deslocamento para áreas externas a região proposta.

Um exemplo prático inicial de como seria transformada a principal via do projeto, a Avenida Albérico Diniz que cruza toda o bairro de Jardim Sulacap enquanto a via mais importante do mesmo e conta com 2 faixas em cada sentido para automóveis, assim como uma faixa em cada lado, segregada, para ônibus e outros transportes públicos, chamada seletiva. Para além de uma ciclovia que beira toda esta via. Para a transformação desta avenida para o projeto, bastariam que as faixas seletivas fossem transformadas para os VLTs em detrimento das linhas de ônibus e vans/kombis que fazem o serviço alternativo de transporte público na região (figuras 26, 27 e 28).



Figura 26: Localização da Avenida Albérico Diniz.
Fonte: Própria



Figura 27: Configuração viária atual da Av. Albérico Diniz, Jardim Sulacap.
Fonte: Própria



Figura 28: Configuração viária transformada pelo VLT da Av. Albérico Diniz, Jardim Sulacap.
Fonte: Própria

Um traçado inicial (figuras 29 e 30) foi projetado inicialmente para este trabalho, fruto das experiências empíricas e conhecimento à respeito dos atuais sistemas de transportes da região, assim como baseado nos preceitos teóricos até então explorados, visando atribuir à estas populações, amplo acesso aos equipamentos públicos de educação, saúde, transporte, assim como serviços e comércios privados que também dinamizam a região.

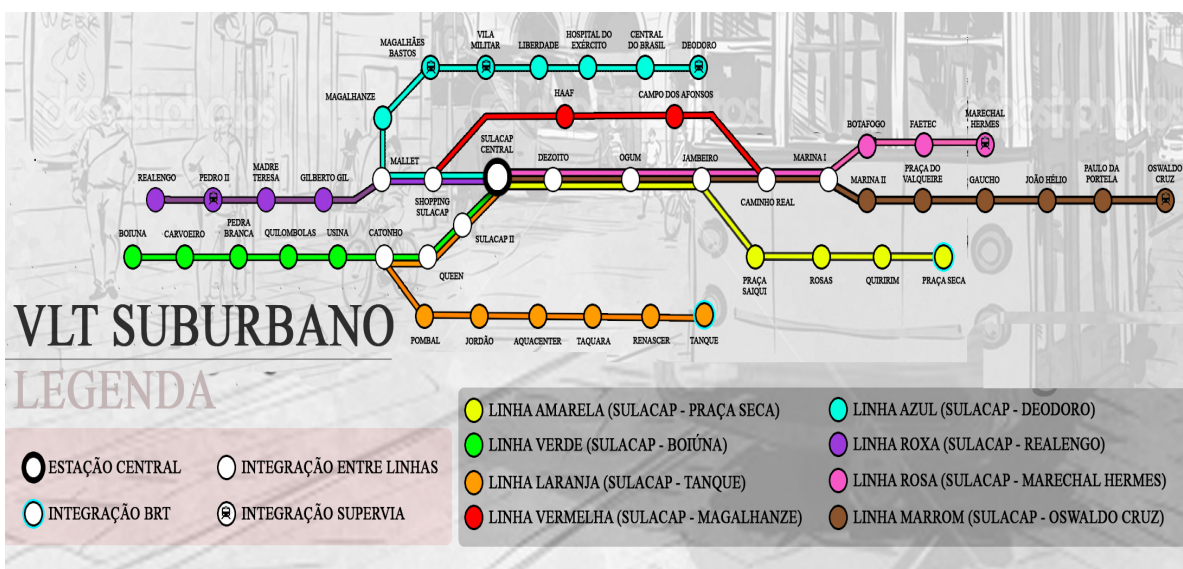


Figura 29: Mapa octilinear - Projeto VLT Suburbano

Fonte: Própria



Figura 30: Linhas do VLT Suburbano à partir da imagem de satélite

Fonte: Própria, Google Earth

Para além de uma preocupação com o sistema de transportes e a mobilidade urbana, a apropriação do território urbana passa também por questões imateriais, sendo assim, as questões estéticas, simbólicas como as toponímias das estações, assim como suas estéticas devem também ser fruto de uma aproximação com o capital social, com a população como um todo.

Para exemplificarmos tais importâncias, veremos que uma das ruas do bairro de Jardim Sulacap, possui o nome de Maria Graham, a mesma viajante inglesa do início do século XIX que passara por estas terras. Ao mesmo tempo que não há nenhuma menção a nenhuma população seja indígena ou negra africana, que ao contrário da viagem de alguns meses da viajante pelo Brasil, ocuparam e ainda ocupam estes territórios a séculos, e o constituíram desde sua gênese.

Assim também como nomenclaturas pejorativas referentes a determinados lugares como os “macumbódromos”, que na realidade, são locais de culto religiosos africanos, principalmente o Candomblé. No bairro de Jardim Sulacap, existe um destes lugares, um dos maiores de toda a cidade do Rio de Janeiro e em seu terreno, há uma imagem de São Jorge, que dentro do sincretismo religioso africano dentro do Brasil, refere-se a Ogum, nome escolhido então, para a estação do módulo VLT que localiza-se na altura deste lugar.

Nestes traçados podemos identificar um número bastante significativo de redes de interesses que estariam conectadas a partir deste modal de transporte público. São elas redes das educações básica, técnica e superior, redes de cultura, com espaços de lazer, museus, casas de cultura, lonas culturais e outros espaços destinados a cultura na região, a rede de saúde, sendo vários hospitais, maternidades, clínicas e postos de saúdes que seriam conectados a partir também deste módulo e as redes comerciais, que sem dúvidas, ganhariam um impulso importante e necessário para que sejam para além de sustentadas, ampliadas (figuras 31 e 32).

Nas questões ligadas à educação e a saúde, vemos Realengo e Marechal Hermes com as maiores polarizações da região nestes quesitos. Realengo possui um Instituto Federal de Ensino, voltado para tecnólogos e cursos superiores e conta ainda com uma unidade do colégio também federal, Pedro Segundo, instituição de ensino fundada em 1837, e que historicamente situavam-se suas unidades em bairros centrais ou de periferias nobres da cidade e que desde 2004, foi criada a unidade escolar de Realengo. Precisou-se de mais de 150 anos de Colégio Pedro II e um governo de esquerda democrático para que tivessem a ideia e audácia da democratização do ensino público de excelência a partir da criação de uma unidade do CP2 no meio do subúrbio da zona oeste, distante até então, muitos quilômetros de qualquer outra unidade desta escola. E Marechal Hermes com a FAETEC, colégio estadual voltado para a formação de técnicos em áreas de produção industrial, principalmente. Ambos colégios polarizam estudantes de toda esta região compreendida pelo plano de desenvolvimento local e não só desta. Em relação a saúde, para além dos dois hospitais militares que possuem a região, é o bairro de Marechal Hermes que também irá polarizar a região, assim como a casa de parto localizada em Realengo que possui um dos maiores índices de aprovação em relação ao tratamento e nascimento de bebês na cidade.

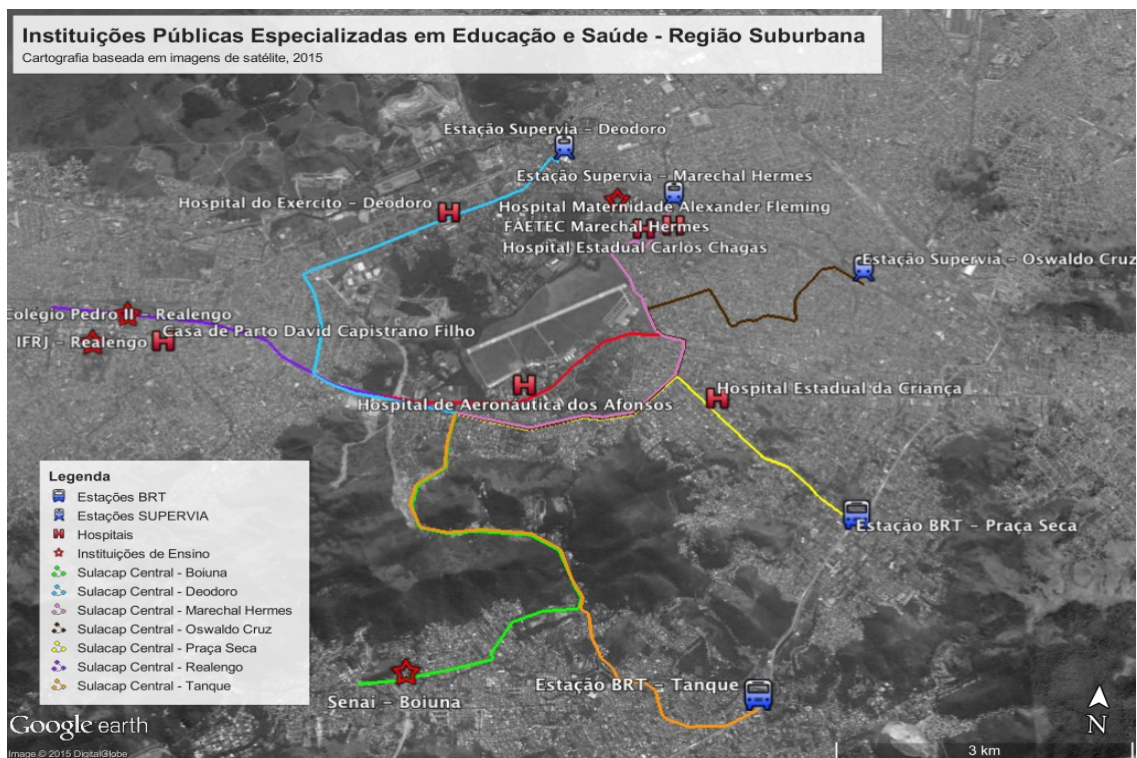


Figura 31: Instituições públicas especializadas em saúde e educação
 Fonte: Própria

Já na figura 32, veremos a oferta de instituições públicas de lazer, como as lonas culturais, que nesta região só existe a localizada em Realengo. O teatro de Marechal Hermes também é o único da região inteira. Duas escolas de samba, uma a Portela, mais vencedora e famosa agremiação carnavalesca da cidade do Rio de Janeiro e que, ultimamente, tem recebido bastante atenção dos governos municipais que buscam se aproximarem das populações suburbanas através destas instituições e seus sentidos de pertencimento forte com os bairros e comunidades onde estão inseridas e do grandioso museu, apesar de subutilizado, Aeroespacial que conta com uma cópia fiel do 14 BIS, primeiro avião a voar do mundo, além de diversos outros modelos de aeronaves importantes e famosas por diversos motivos e histórias.



Figura 32: Instituições de segurança e espaços de lazer
Fonte: Própria

Mas o principal fator, para além de todas essas redes que passam a se integrar dentro de uma rede importante, são as relações entre as pessoas que nestes bairros convivem e se relacionam, afinal, suas relações cotidianas (para além do deslocamento casa – trabalho) geralmente se encontram dentro desta região e suas bordas, assim como as importantes conexões com os sistemas de trens que ligam a região ao centro histórico da cidade e com o BRT em direção a Barra da Tijuca.

Em busca de maior precisão e coerência dentro do projeto, assim como para concebe-lo enquanto uma proposta real e viável, buscamos em seguida levar o mesmo para o debate público, a partir das associações de moradores dos bairros, instituições e associações comerciais, culturais/esportivas e coletivos ligados ao tema da mobilidade urbana para que estas ideias sejam a pauta de uma região do subúrbio que por mais que seja negligenciada desde sua gênese, possa então emergir com projetos inovadores e que de fato possam gerar o desenvolvimento local para esta porção da cidade.

4.4 – Dialogando sobre o Projeto VLT Suburbano

Inicialmente, o nosso trabalho foi mapear as organizações da sociedade civil organizada que incidem sobre estes subúrbios. Basicamente, são as associações de moradores e amigos dos bairros que detêm a representatividade (quando ativas), assim como instituições de ensino da região, para que sejam mantidos os diálogos e possível a continuidade do projeto. Sendo assim, a tabela à seguir nos dá a dimensão destas associações mapeadas a princípio para a região (tabela 2).

Bairros	Organizações / Associações / Espaços
Jardim Sulacap / Campo dos Afonsos	AMISUL
Vila Valqueire/Bento Ribeiro	ACMNV
Marechal Hermes/Deodoro	AMAMHE
Praça Seca / Tanque	AMAPSA
Realengo/Magalhães Bastos	IFRJ – Realengo
Oswaldo Cruz / Campinho	AMOC
Deodoro / Vila Militar	Centro Comunitário
Taquara / Boiuna	ACIJA
Jardim Sulacap	EM Visconde de Porto Seguro
Realengo	Colégio Pedro II - Realengo
Taquara	CE Engenheiro Bernardo Sayão

Tabela 2: Associações, instituições, espaços escolares mapeados
Fonte: Própria

Depois desta pesquisa de locais importantes para buscar a colaboração necessária e o entendimento da população diante da nossa atual conjuntura política, econômica e social, foram marcadas visitas à todas estes espaços. Dentre eles, a AMISUL, a EM Visconde Porto Seguro e o Colégio Pedro II – Realengo, são espaços de meu conhecimento e convivência prévia, onde a inserção das ideias e possibilidades de apoio e continuidade podem surgir com maior facilidade.

Apesar de que, nos dois espaços escolares visitados, não foi possível obter o apoio necessário devido as limitações do projeto diante da dimensão que estas relações deveriam contêm, mas isto não significa que estes espaços não estejam abertos para tais propostas, porém, faz-se necessário um projeto específico relacionado a educação e ao projeto, para que o mesmo seja um instrumento

pedagógico, acima de tudo.

Em relação as reuniões com representantes das associações de moradores e amigos dos bairros (AMISUL, AMAPSA, QM, dentre outros) podemos identificar os seguintes desdobramentos. Existe um consenso em relação a ideia de que o atual sistema de transportes públicos ser defasado e insuficiente para as demandas locais, sendo necessárias baldeações entre linhas ao servirem exclusivamente para levar os trabalhadores suburbanos para o centro da cidade, são linhas com intervalos espaçados e sobretudo, sem as ligações necessárias com o entorno, quando existem, são ligações feitas em transportes alternativos (vans e kombis) quase sempre clandestinos, atualmente, foram legalizados pela prefeitura ao mesmo tempo que foram impedidos de rodarem pelas zonas centro, sul e parte da zona norte, sendo permitido apenas a zona oeste suburbana este tipo de transporte, que por sua vez, tem suas “cooperativas” comandadas justamente pelos poderes paramilitares, sejam de facções de traficantes de drogas, como milícias, ambas organizações controlam o sistema de transportes alternativos no subúrbio da zona oeste. Porém, a maneira como os representantes se posicionam perante este consenso é um cenário mais diversificado.



Figura 33: Exemplificação da insuficiência dos transporte coletivos públicos perante o transporte local entre bairros suburbanos

Fonte: facebook

Representantes da AMISUL, AMAPSA e ACIJA, afirmam que os transportes públicos sobre trilho seriam a solução para a mobilidade urbana do bairro e da região, já que o sistema de ônibus destes bairros são historicamente defasados. O representante da ACMNV, do bairro de Vila Valqueire, refere-se aos automóveis

individuais como a solução para o bairro, limitando a reclamar por mais “vagas de estacionamento em locais estratégicos do bairro”. Enquanto a AMAMHE e a AMOC, referem-se a necessidade dos modais se integrarem, e a necessidade de mais opções de transporte são também, um discurso encontrado nestes locais.

Porém, em todas estas reuniões, a transversalidade entre as condições de mobilidade urbana e a violência eram sem dúvidas um diálogo rico em análises empíricas e com tensionamentos que precisavam ser desdobrados. A escalada de violência pela qual atravessam estes bairros do Rio de Janeiro tem ligações diretas com as políticas de (in)segurança do estado e cidade do Rio de Janeiro. Quase todas estas associações participam dos “Conselhos Comunitários de Segurança”, estes conselhos são compostos pelos batalhões da polícia militar (BPM), das delegacias das regiões dos conselhos, para além da sociedade civil organizada, geralmente uma vez a cada mês em diferentes sedes e ocorrem por batalhões, cada batalhão possui o seu conselho comunitário.

Sendo assim, o que podemos afirmar com esta realidade é que para além da moradia, sistema de transporte e local de trabalho, a violência urbana em caráter permanente e cotidiano acaba por interferir na mobilidade urbana, assim como nossa mobilidade urbana acaba por dialeticamente interferir na violência sentida e também na maneira como a sociedade civil exerce sua cidadania neste contexto. Refêns de uma cidade voltada para seus núcleos urbanos, os moradores dos subúrbios se veem num cenário onde precisam, primeiramente, zelar pelas suas vidas ao saírem de suas casas. Se for pobre, negro, morador de alguma favela, a situação piora ainda mais.

Por outro lado, um apoio mais significativo foi possível através de movimentos e coletivos que seguem em busca de levarem suas pautas a níveis mais elevados e com maiores conexões e influência perante aos poderes locais. Particularmente, o coletivo voltado especificamente sobre a mobilidade urbana, chamado Quero Metro (QM), movimento Pró-Realengo e Jardim Sulacap Bairro Sustentável (JSBS) que apesar de ser um movimento que luta por pautas mais variadas e no momento estar voltado para as questões da construção de um parque verde para o bairro, viram no projeto de mobilidade urbana um caminho que inclusive, vai de encontro a construção do próprio parque verde, afinal, são os bondes atuais, transportes bem menos agressivos ao meio ambiente do que os ônibus atuais.

Com estas conexões realizadas, o projeto fora enviado para a atividade da prefeitura do Rio de Janeiro voltada para a participação social nas políticas públicas

e metas da prefeitura, o Desafio Ágora Rio – Mobilidade Urbana. Este projeto, como já escrito anteriormente nesta pesquisa, constituía em uma plataforma online onde as proposições dos cidadãos eram enviadas e votadas abertamente, e no fim, seriam selecionadas as mais votadas, comentadas, e esta seleção fora feita pela curadoria do projeto e não pela quantidade de votos.

Aqui salta aos olhos uma contradição latente desta “participação social”. O processo de curadoria das proposições, ao contrário do que poderíamos imaginar, é composto por 10 membros. Dentre estes, quatro são secretarias da própria prefeitura (SMTR, SMU, SMAC, Seconserva) e as outras seis supostas “entidades da sociedade civil” compostas por ITDP Brasil, Rio Como Vamos, Transporte Ativo, PUC-Rio, IAB-RJ e CAU-RJ.

A primeira o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) é uma instituição criada nos EUA durante o ano de 1985, e sua atuação consiste basicamente nestes 30 anos de história é incentivar o modal rodoviarista através de corredores BRTs por todo o mundo, principalmente, cidades do sul global, como Bogotá, Ghangzhou, Jakarta, São Paulo, Cidade do México e Buenos Aires. Chegando a ganhar em 2010 um prêmio devido “aos sistemas de BRT implementados em todas as regiões de atuação.”.

O Rio Como Vamos é um “movimento pela cidadania”, criado por “cariocas apaixonado pelo Rio de Janeiro” e tem como patrocinadores a própria prefeitura do Rio de Janeiro, o Metrô Rio, a empresa de energia da cidade Light, Vale do Rio Doce, e até a Michelin, empresa que é responsável pela produção de pneus automobilísticos! A terceira instituição, intitulada Transporte Ativo, é uma outra suposta organização da sociedade civil que conta com o patrocínio de um dos maiores bancos privados do país, o Itau e tem parcerias com a própria prefeitura do Rio de Janeiro e do ITDP. A PUC-Rio é uma universidade privada ligada a igreja católica localizada no bairro da Gávea, zona sul da cidade. E as últimas duas instituições são ligadas a arquitetura e urbanismo. A primeira IAB-RJ tem produzido alguns eventos com o financiamento também, da prefeitura do Rio de Janeiro.

Ou seja, as proposições da sociedade civil enviadas para o Desafio Ágora Rio, independente de suas votações populares, comentários positivos e enquadramento aos quatro parâmetros básicos para a mobilidade urbana que foram definidos antes do Desafio como sendo as diretrizes dos projetos a serem escolhidos, foram selecionados pela própria prefeitura do Rio, onde os cidadãos que participam, na prática, servem

apenas para legitimarem tais processos e ficarem à mercê de tais políticas a posteriori.

Aqui é importante ressaltar estas quatro diretrizes do Ágora Rio – Mobilidade Urbana, para que depois possa mostrar como os supostos “projetos mais votados” são nada mais do que as premissas rodoviaristas e mantentoras de lógicas de segregação e (i) mobilidade urbana em um “jogo” onde as regras são bastante controversas.

O direito à cidade, a integração, a sustentabilidade e a qualidade de vida são os quatro critérios pelo Conselho de Curadores que analisaram as proposições dos cidadãos. E por mais contraditório que possa parecer, o suposto projeto mais votado dentre os selecionados para uma votação final já depois do crivo dos Curadores foi o “reordenamento do sistema de ônibus da cidade”(!) Ou seja, discute-se teoricamente e na prática que o direito à cidade, a integração, a sustentabilidade e a qualidade de vida são todos fatores que são degradados por conta do modelo rodoviarista de cidade, como já exposto incessantemente nesta pesquisa, ainda sim, esta plataforma de “participação social” sobre mobilidade urbana consegue afirmar que o que mais o cidadão carioca quer neste momento, é que o nosso sistema de transportes seja reordenado.

Por outro lado, nenhuma proposta que envolvia veículos leve sobre trilhos foi selecionada pelos curadores, sendo assim, não foram nem para a votação final. Apesar de ser justamente este o modal mais adequado tanto financeiramente quanto fisicamente para que estes quatro parâmetros sejam de fato atendidos e a cidade possa vir a se desenvolver de maneira mais coerente e concisa, além de terem sido citados por mais de 40 proposições do desafio (em um total de 370 proposições válidas).

Em relação especificamente ao módulo do VLT Suburbano proposto por nós neste desafio, o qual ficou entre os dez projetos mais votados, antes da seleção dos projetos ou melhor, da junção e criação de projetos genéricos por parte do conselho de curadores, foi escrita uma resposta por parte da Secretaria Municipal de Transportes que estará em anexo (anexo 1) neste trabalho.

4.5 – Violência e negócios ilegais no caminho da mobilidade suburbana

As contradições de classe, raça, gênero que se entrelaçam no caldeirão social miserável e rico, fragmentado e articulado, fruto de múltiplas reterritorializações são, atualmente, exacerbadas quando o assunto é a violência. Se em relação a mobilidade

urbana e suas frentes de análise como habitação, sistema de transportes e mercado de trabalho estas contradições refletem a colonização histórica, a colonialidade (que é a manutenção dos ideias e práticas coloniais pós-colonização), e também, as contradições capitalistas, é no tema da violência urbana que, de fato, poderemos observar com mais clareza e entendermos estes processos para o Rio de Janeiro como um todo e como nossa região específica suburbana, atualmente, sofre com estas contradições.

É necessário em um primeiro momento pensarmos o Rio de Janeiro enquanto a sua política de segurança atual, apenas para que possamos observar de que maneira, a violência e a mobilidade urbana se relacionam dialeticamente. As Unidades de Polícia Pacificadora (UPP), são unidades ostensivas e destacadas da polícia militar do Estado do Rio de Janeiro que visam a ocupação de territórios dominados por poderes paramilitares de maneira permanente e que na prática não destituiu os facções paramilitares de seus poderes, apenas fez com que estes tivessem de buscar outras localidades mais afastadas para agirem e nas que a UPP é uma realidade, seguem suas atividades de maneiras mais invisíveis, apesar de que é corriqueiro nos noticiários locais, reportagens que envolvam trocas de tiros e assassinatos dentro das ditas “comunidades pacificadas”, isso quando não são denúncias de abusos de poder denunciado por moradores destas comunidades por parte dos policiais militares. Estas UPP’s foram e ainda são instaladas em territórios pontuais controlados pelo suposto “crime organizado” e suas três diferentes e conflituosas facções, além das milícias, que em suas áreas (grande parte do subúrbio da zona oeste), a UPP não chegou e não parece que chegará nem em um horizonte de tempo de curto e médio prazo.

Na figura 34, temos em vermelho as áreas “pacificadas” pelo projeto UPP na cidade do Rio de Janeiro. É notório a presença nas zonas sul e centro da cidade do Rio de Janeiro, assim como no entorno do estádio do Maracanã, localizado na zona norte mais próxima a zona central da cidade. Na zona oeste existem apenas três upp’s, são elas a Cidade de Deus (7), a favela do Batam (3), a única que antes da UPP era dominada por milicianos, e a Vila Kennedy (30), em Bangu. Os círculos em questão respresentam as áreas de interesse para os jogos Olímpicos 2016 e a Copa do Mundo recém realizada em 2014.



Figura 34: Comunidades com Unidade de Polícia Pacificadora
 Fonte: Francesca Gual

As áreas fora destes círculos e sobretudo toda a zona norte suburbana mais afastada, assim como a imensa zona oeste, receberam depois da instalação destas unidades policiais, um contingente grande de jovens e armas de diversos calibres, que passaram a ocupar os morros e comunidades mais distantes que, até então, não tinham poder algum controlando-as, ou até mesmo, eram áreas onde os milicianos “faziam a segurança” e atualmente, depois de disputas bélicas, foram tomadas pelas facções criminosas de venda varejo de drogas.

Estes controles relacionam-se diretamente com as questões que envolvem a mobilidade urbana e os motivos são variados para esta relação. Primeiramente, existe a exploração por parte destes grupos criminosos dos transporte alternativos, que seriam a utilização de kombis e vans, carros que carregam entre 10 até 20 passageiros, que inclusive chegam a viajar de pé, e a princípio eram trabalhos autônomos, mais um setor do mercado informal da economia, mas que foi incorporado as planilhas de lucros destes grupos, que exploram os motoristas destas vans e kombis que são obrigados a pagar diariamente uma cota para continuarem a ofertar o serviço das linhas que existem. Além do moto-taxi, serviço que é prestado principalmente em comunidades em encostas, mas não só nestas, que permitem a mobilidade de seus moradores para cima da favela ou para pontos estratégicos da cidade, como mercados, hospitais e até escolas e universidades, também são explorados pelos grupos criminosos que dominam cada região.

Estes transportes alternativos, principalmente os que fazem linha, como no caso das vans e kombis, são frutos da total irresponsabilidade dos poderes públicos e da falta de capacidade e vontade das empresas que são as consorciadas para explorarem o serviço de transporte público coletivo para os bairros.

Isto porque, as demandas locais não são levadas em consideração pelas linhas destes consórcios, que ao visarem estritamente o lucro das viagens, direciona as linhas apenas para os locais de interesse, ou seja, o centro da cidade. Boa parte do transporte entre os bairros vizinhos suburbanos das zonas norte e principalmente oeste, tem de serem feitos à partir destas linhas legalizadas e ao mesmo tempo ilegais, pois são uma fonte de renda importante de grupos paramilitares que agem coagindo a população local diariamente e constantemente.

Para além do sistema de transportes que são explorados por grupos ligados à atividades violentas em suas práticas de produção, a indústria do medo também faz com que a mobilidade urbana seja deveras prejudicada pelas questões da violência. São diversas vias dentro destes bairros, como em Jardim Sulacap, em Vila Valqueire, Realengo, ou qualquer outro bairro suburbano, onde veremos grades e porteiros - quase todas ilegais e construídas a partir de algum mandatário local, sem qualquer representatividade legal - que servem como uma espécie de muro aos indesejáveis.

Quem visita Jardim Sulacap tem a sensação de que, em vez de chegar a um bairro como outro qualquer, entra em um grande condomínio privativo. O acesso a 20 ruas da localidade é controlado por meio de portões trancados com correntes e cadeados, cancelas vigiadas 24 horas por dia, câmeras, muros de concreto e até uma barricada de gelos-baianos fincados no asfalto. De acordo com o subprefeito da Zona Oeste, Edimar Teixeira, todas essas barreiras foram instaladas irregularmente e, portanto, devem ser retiradas. A Polícia Militar afirma que os bloqueios prejudicam o patrulhamento. Já os moradores alegam ter um bom motivo para “trancar” o bairro: a insegurança. (CAMPOS, 2010, s/p)

Algumas considerações à respeito do que Emídio Campos considera um “condomínio privativo” precisam ser elaboradas. Primeiro porque esta suposta vigilância 24 horas e portões trancados, são nada mais, nada menos, do que o poderio destes grupos criminosos organizados, neste caso as milícias, que incentivam este tipo de “proteção”, que na verdade é uma dupla coerção. Afinal, é uma coerção da milícia com os moradores ao imporem a estes um “modelo de segurança” e uma coerção dos moradores com seus visitantes, que ao entrarem no bairro, são logo

intimidados por muros, grades e barricadas que impedem a circulação no mesmo.

Nos bairros mais carentes e nas favelas, quem são os responsáveis pelas barricadas e outros meios de impedirem a circulação, neste caso, da Polícia Militar, são os próprios bandidos das facções de venda varejo de drogas, que são frequentemente encontrados empilhando trilhos de trem, assim como manoplas de obra de saneamento básico, troncos de árvores, grandes latas de lixo ou qualquer outro objeto de grandes dimensões capazes de dificultarem o acesso aos policiais, mas que também dificultam o acesso dos próprios moradores que ficam até impedidos de saírem de suas casas em algumas situações.

Para além destas segregações físicas e visíveis do espaço suburbano do Rio de Janeiro, existe também a cultura deste medo, que também é refletida na maneira como os espaços públicos destes bairros são (sub)utilizados. No lugar do espaço público, são os shopping centers e outros espaços privados que se vendem enquanto públicos que ganham o protagonismo. O bairro de Jardim Sulacap acaba de inaugurar o Jardim Sulacap Shopping, em uma imensa área que a décadas servia ao movimento de especulação urbana, com atividades esporádicas como concertos de anos em anos e que nos últimos cinco anos, conseguiu que o grande shopping fosse construído, a sensação de insegurança pelas ruas dos bairros reforça esta apropriação pública dos espaços privados como os shoppings centers (figuras 35 e 36).



Figura 35 e 36: Intervenções urbanas advertindo moradores à respeito de assaltos em ruas suburbanas
Fonte: Própria

Ao relacionarmos estas questões da violência com o tema da mobilidade urbana que aqui é um dos temas centrais da pesquisa, estamos contemplando as inúmeras

falas e anseios que foram proferidos por parte das populações destes bairros, que, em sua maioria, vivem reféns de todas estas contradições, mas ao mesmo tempo, não conseguem enxergar que, para ultrapassá-las, seria importante uma mudança radical na maneira como as próprias pessoas se enxergam dentro da cidade.

O papel do cidadão é bastante limitado diante de um sistema democrático vicioso e cheio de armadilhas, hoje em dia até tecnológicas, capazes de esvaziarem qualquer debate e ações políticas, resumindo a participação social destas pessoas nas tomadas de decisão sobre a cidade em votações on line, ou em audiências públicas onde suas apenas são apresentadas as ações que serão feitas, como numa espécie de “aviso prévio”, em detrimento de uma fase de elaboração de projetos e uma efetiva participação popular e social nas questões urbanas da cidade. Porém, não é tempo de se perder as utopias e traçarmos os rumos em direção a novas possibilidades.

Considerações Finais

O caminho percorrido por esta pesquisa, que buscou inicialmente traçar as diretrizes sobre a sociedade urbana (pós)moderna, depois postular através das políticas públicas e seus documentos estratégicos flexíveis a maneira como hoje em dia se sucedem tais assimetrias destas diretrizes urbanas, principalmente no que tange os espaços suburbanos, relacionar um tema bastante importante para estas construções materiais e simbólicas, que é a mobilidade urbana e o desenvolvimento local a partir desta.

Afinal, se concluímos que a mobilidade urbana, através do sistema de transportes da cidade, dos seus postos de trabalho formais e informais e seus locais de moradia, contribuem diretamente para a construção de uma cidade segregada, desigual, assimétrica, violenta, inacessível para muitos, também devemos levantar as possibilidades para esta mobilidade ser o seu próprio antídoto e ser através dela, o impulsionador capaz de trazer a dignidade através das liberdades de viver e de escolher as maneiras como se viver, sem que os inúmeros cerceamentos desta liberdade sejam condicionantes da mobilidade, condicionantes estes que recaem de maneira mais incívica e cotidiana entre as populações pobres, majoritariamente pretas e suburbanas.

Desde 1565, ano da fundação da cidade de São Sebastião do Rio de Janeiro, até 2015, nossa cidade sempre teve como seu papel fundamental, a necessidade de subordinar, subjugar e assimilar culturas em detrimento de uma acumulação outrora colonialista, posteriormente capitalista. Sendo assim, as contradições materializadas no espaço urbano do Rio de Janeiro vão ser contradições que não iniciam-se com o capitalismo, mas sim, com a colonização e fundação da própria cidade. Nasceria para subjugar o campo, suas produções e sobretudo, seus habitantes.

Primeiro indígenas, depois milhões de negros escravizados, que em movimentos de (re)existências, durante séculos, se refugiaram em locais como os arrabaldes que viriam a tornar-se os subúrbios de hoje em dia. Esta configuração colonial dos subúrbios não vai desaparecer com o fim da colonização, pois as premissas da colonialidade se mantiveram e ainda se mantém até hoje. São desde consultorias por parte de empresas do Norte Global, até a contratação direta destes profissionais para que incidam diretamente suas ideias e posteriormente capitais no nosso espaço urbano. Esta apropriação seletiva do território do Rio de Janeiro não é, então, um simples entrave entre as classes, mas sim, uma cidade dividida entre cores de pele, heranças de tempos que fundaram e ainda constituem-se enquanto pilares destas (re)produções desiguais do solo urbano, da vida

urbana.

A utopia de vivermos em subúrbios que sejam o contrário destas anomalias históricas e atuais não pode ser deixadas de lado, apesar deste diagnóstico para lá de alarmante e real, as (re)existências e suas inúmeras atividades foram as responsáveis pela manutenção sobretudo da vida destas populações, mesmo que esquecidas pelas histórias oficiais, pelas críticas marxistas de geografia urbana, pelos poderes públicos de outrora e atuais, ainda sim, são narrativas que se fazem presente, que marcam a cidade, grafam suas memórias e seguem seus martírios, hoje em dia, incorporados dentro de uma massa de trabalhadores em funções quase sempre de baixa qualificação, afinal, são estes bairros os que tem as menores possibilidades de acesso a ensino de qualidade, ainda mais se pautarmos as questões a respeito do ir e vir para estas instituições dentro do próprio território suburbano.

O que me parece deveras importante neste sentido, é continuarmos com os diálogos locais, construir na prática as cartografias sociais destes bairros, mesmo que para isso seja necessária uma série de atividades prévias e algum tipo de investimento local, que pode ser adquirido, inclusive, pelas próprias associações e movimentos participantes e atuantes na região do projeto. Esta inovação territorial - baseada no módulo VLT Suburbano - iria permitir que as pessoas dos bairros permanecessem mais tempos nos próprios bairros, fazendo assim o comércio local girar e seus capitais locais serem reproduzidos nas próprias localidades.

Em relação as perguntas propostas ainda na introdução de trabalho são respondidas não para encerrarem o assunto, mas numa espécie de diagnósticos e perspectivas que são capazes de alicerçar novos horizontes de lutas e anseios cada vez mais reais por parte das organizações da sociedade civil organizada nestes bairros. Infelizmente, a sobrevivência em tempos de tiroteios quase diários, faz com que a militância se torne uma atividade de risco, e por este motivo, muito do que poderia ser feito em relação a participação cidadã acaba por se desfazer antes mesmo de se tornarem uma realidade.

As novas (re)existências não vão se esgotar, muito pelo contrário, enquanto houverem processos hegemônicos capazes de atribuírem a esta gente suburbana um papel secundário e passivo perante os processos de construção da cidade, mais estas pessoas irão resistir e criarem seus mecanismos e possibilidades de se manterem ativas e protagonistas de suas próprias histórias.

Bibliografia

ABREU, Mauricio de Almeida. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 4ª Ed., IPP, 2011.

ANDRÉ, Isabel; REGO, Patrícia. **Redes y Desarrollo Local: La importância del capital social y de la innovación**. Boletín de la A.G.E. N.º 36, 2003.

ARANTES, Otília. **Uma estratégia fatal: A cultura nas novas gestões urbanas**. In: A cidade do pensamento único: desmanchando consensos / Otília Arantes, Carlos Vainer, Ermínia Maricato. Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

BAUMAN, Zygmunt. **Globalização: as consequências humanas**. Rio de Janeiro: Ed. Jorge Zahar, 1999.

BENKO, Georges. **Organização econômica do território: algumas reflexões sobre a evolução no século XX**. In: Território: Globalização e Fragmentação. Orgs. Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, Maria Laura Silveira. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994.

CAMPOS, Andreilino. **Do Quilombo à Favela: A produção do espaço criminalizado no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, Bertrand Brasil, 2005.

CAMPOS, Emídio. **Jardim Sulacap: bairro ou condomínio privativo?** In: Blog segurança de condomínio, Rio de Janeiro, 2010.

CAPEL, Horacio. **De Nuevo el Modelo Barcelona y el debate sobre el urbanismo Barcelonés**. In: Biblio 3W Vol. XI, no 629, 25 de enero de 2006.

_____, Horacio. **El Debate sobre la Construcción de la Ciudad y el Llamado ‘Modelo Barcelona’**. In: Scripta Nova Vol. XI, núm. 233, 15 de fevereiro de 2007.

CASTRO, Maria Beatriz de. **O bonde na cidade: Transportes públicos e desenvolvimento urbano**. São Paulo, Ed. Annablume, 2007.

CAZAROTTO, Rosmari Terezinha. **A Geografia do Conhecimento na Inovação do Território: um estudo a partir dos polos de inovação tecnológica – RS – Vale do Rio Prado e Vale do Taquari – RS**. Tese de doutoramento, UFRGS, 2010.

CERDAN, Marcelo Alves. **Maria Graham e a escravidão no Brasil. Entre o olhar e o bico da pena e os leitores do diário de uma viajante inglesa do século XIX**. Rev. História Social, Campinas, SP nº 10 p. 121-148, 2003.

CORRÊA, Roberto Lobato **Sobre agentes sociais, escala e produção do espaço: Um texto para discussão**. In: A Produção do Espaço Urbano: agentes e processos, escalas e desafios / Ana Fani Alessandri Carlos, Marcelos Lopes de Souza et. al.

(orgs.) – São Paulo: Contexto, 2011.

_____, Roberto Lobato **O espaço urbano**. Editora Ática, Série Princípios, 1995.

DINIZ, Nelson. **De Pereira Passos ao projeto Porto Maravilha: colonialidade do saber e transformações urbanas da região portuária do Rio de Janeiro**. In: XII Colóquio Internacional de Geocrítica. Bogotá, 2012.

DOMINGUES, Álvaro. **(Sub)úrbios e (sub)urbanos – o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?** In: Revista da Faculdade de Letras – Geografia I Série, Vol. X/XI, Porto, 1994/5.

D.O. Rio de Janeiro. Ano XXVI. N. 213. Rio de Janeiro, 2011.

EL-KAREH, Almir Chaiban. **Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX**. In: 150 Anos de Subúrbio Carioca. Márcio Piñon de Oliveira, Nelson da Nóbrega Fernandes (orgs.), Rio de Janeiro, Lamparina, EdUFF, FAPERJ, 2010.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O Rapto Ideológico da Categoria Subúrbio. Rio de Janeiro 1858/1945**. Rio de Janeiro, Ed. Apicuri, 2011.

FIRJAN. **Decisão Rio 2014 – 2016**. Rio de Janeiro, 2013.

FRABETTI, Giancarlo Livman. **A metropolização vista do subúrbio: Metamorfoses do trabalho e da propriedade privada na trajetória de São Caetano do Sul**. Tese de Doutorado, FFLCH - Departamento de Geografia - USP, São Paulo, 2013.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**; tradução de Raul Fiker. São Paulo, Ed. Unesp, 1991.

GOVERNO FEDERAL. **Lei 12.587**. Brasília, 3 de janeiro de 2012.

GUAL, Francesa Femenias. **Mega-eventos en el Sur Global: Efectos y consecuencias del planeamiento urbano y las políticas urbanas. Perspectivas desde complejo da Maré, Rio de Janeiro**. Tese de mestrado da Univeristat Internacional de Catalunya UIC, 2014.

HAESBAERT, Rogério & BRUCE, Glauco. **A desterritorialização na obra de Deleuze e Guattari**. In: Revista GEOgraphia, Vol. 4 N° 7, UFF, 2002.

_____, Rogério; PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **A nova des-ordem mundial**. São Paulo: Ed. UNESP, 2005.

_____, Rogério. **Viver no limite: Território e multi/transterritorialidade em tempos de in-segurança e contenção**. Rio de Janeiro: Ed. Bertrand Brasil, 2014.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume,

2005.

_____, D. **A Condição Pós-Moderna**. Ed. 20. São Paulo: Editora Loyola, 2010.

_____, D. **Social Justice and the City**. Basil Blackwell, Oxford, 1993.

IBÁÑEZ, Mario Rodríguez. **Resignificando la ciudad colonial y extractivista**. In: Alternativas al capitalismo/colonialismo del siglo XXI. 2ª ed. – Ciudad Autónoma de Buenos Aires: América Libre, 2013.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana**; tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte; Ed. UFMG, 1999.

_____, Henri. **O Direito à Cidade**; tradução de Ruben Eduardo Frias. São Paulo; Centauro, 2001/2011.

JAUME, Maria Jose Rodriguez. **Modelos sócio-demográficos. Atlas social de la ciudad de Alicante**. Tesis doctoral dela Universidad de Alicante, 2002.

JIMENEZ, Maren Andrea. **Potencialidades de la medición de la movilidad cotidiana a través de los censos**. In: Notas de Población, Vol, 36 N° 88 – Cepal, 2009.

MACIEL, Laura Antunes. **Outras memórias nos subúrbios cariocas: o direito ao passado**. In: 150 Anos de Subúrbio Carioca. Márcio Piñon de Oliveira, Nelson da Nóbrega Fernandes (orgs.), Rio de Janeiro, Lamparina, EdUFF, FAPERJ, 2010.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, Cidades: alternativas para a crise urbana**. Petrópolis, RJ; Vozes, 2013.

_____, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis, RJ; Vozes, 2014.

_____, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. In: A Cidade do Pensamento Único: desmanchando consensos / Otília Arantes, Carlos Vainer, Ermínia Maricato. Petrópolis, RJ: Vozes, 2002.

MARTINS, R. F. & CALDAS, E. L. **Visões do Desenvolvimento Local: uma análise comparada de experiências brasileiras**. In: INTERAÇÕES, Campo Grande, v. 10, n. 2, 2009.

MASSEY, Doreen. **Imaginando a globalização: geometrias de poder tempo-espço**. Revista Discente Expressões Geográficas. Florianópolis–SC, n. 03, p. 142-155, Maio de 2007.

MIGNOLO, Walter. **A colonialidade de cabo a rabo: o hemisfério ocidental no horizonte conceitual da modernidade**. In: A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas. Edgardo Lander (org.) Colección

- Sur Sur, CLASCO Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina, 2015.
- MONGIN, Olivier. **A Condição urbana: A cidade na era da globalização;** tradução de Letícia Martins de Andrade. São Paulo. Estação Liberdade, 2009.
- MORAIS, M. E. S. P.; SILVA, C. S. N. **Análise integrada do desenvolvimento e etapas do desenvolvimento econômico: uma crítica à teoria de W. W. Rostow sobre as etapas do desenvolvimento econômico.** In: SynThesis Revista Digital fapam, Pará de Minas, v.2, n.2, 53-63, nov. 2010.
- MOREIRA, Ruy. **O Rapto do Subúrbio.** Resenha de O rapto ideológico da categoria subúrbio, Nelson da Nóbrega Fernandes. In: GEOgraphia, Vol. 14, nº 27, 2012.
- NIEMONEN, Jack. **Race, Class, and the State in Contemporary Sociology: the William Julius Wilson debates.** Londres, Ed. Lynne Rienner, 2002.
- NUNES, J. **Memórias de um passado recente: revisão do Plano Diretor do Rio de Janeiro.** In: XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2010, 2010, Vitória, Espírito Santo. Anais do XI Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, 2010.
- OECD. **Manual de Oslo.** Terceira Edição, 2005.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Aproximações ao enigma: o que quer dizer desenvolvimento local?** São Paulo, Pólis; Programa Gestão Pública e Cidadania/EAESP/FGV, 2001.
- PERO, Valéria; MIHESSEN, Vitor. **Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro.** PDE-2012.
- OLIVEIRA, A. C. T. & FERNANDES, N. Da N. **Marechal Hermes e as (des)conhecidas origens da habitação social no Brasil: o paradoxo da vitrine não vista.** In: 150 Anos de Subúrbio Carioca. Márcio Piñon de Oliveira, Nelson da Nóbrega Fernandes (orgs.), Rio de Janeiro, Lamparina, EdUFF, FAPERJ, 2010.
- OLIVEIRA, R. R.; FRAGA, J. S. **Metabolismo social de uma floresta e de uma cidade: paisagem, carvoeiros e invisibilidade social no Rio de Janeiro dos séculos XIX e XX.** GeoPuc (Rio de Janeiro), v. 4, p. 1-18, 2012.
- OLMO, Rafael Mata. **Auge inmobiliario y evolución de los usos del suelo en España. Por una nueva cultura del territorio.** In: apertura del curso academic. Lección inaugural 2007-2008. Universidad Autonoma de Madrid, 2008.
- PERO, V. e MIHESSEN, V. **Mobilidade urbana e pobreza no Rio de Janeiro.** PDE-2012.
- PIRES, H. F. **Planejamento e Intervenções Urbanísticas no Rio de Janeiro: A**

Utopia do Plano Estratégico e sua Inspiração Catalã. In: Biblio 3W, Vol. XV, no 895 (13), 5 de novembro de 2010.

PORTO-GONÇALVES, Carlos Walter. **A Globalização da Natureza e a Natureza da Globalização.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 2006.

_____, Carlos Walter. **De saberes e de territórios: diversidade e emancipação a partir da experiência Latino-Americano.** In: GEOgraphia, Vol. 8, nº 16, 2006.

Prefeitura do Rio de Janeiro. **Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2009 – 2012. Pós 2016 O Rio Mais Competitivo e Integrado.** Rio de Janeiro, 2010.

Prefeitura do Rio de Janeiro. **Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro 2013 – 2016. Pós 2016 O Rio Mais Competitivo e Integrado.** Rio de Janeiro, 2013.

RAMOS, Edgar de Almeida Rios. **Minha Casa, Minha Vida: A expansão do capital imobiliário e o “centenário” das políticas públicas habitacionais na metrópole Carioca.** Rio de Janeiro, Ed. Multifoco, 2013.

RIBEIRO, Ana Clara Torres. **Apresentação.** In: 150 Anos de Subúrbio Carioca. Márcio Piñon de Oliveira, Nelson da Nóbrega Fernandes (orgs.), Rio de Janeiro, Lamparina, EdUFF, FAPERJ, 2010.

SANCHEZ, Fernanda. **Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes.** In: revista brasileira de estudos urbanos e regionais nº 1 / Maio 1999.

SANTOS, Boaventura de Sousa. **Introducción: Las epistemologías del sur.** In: Formas-Otras: Saber, nombrar, narrar, hacer. CIDOB, Barcelona, 2011.

SANTOS, B. de S. & RODRIGUEZ, C. **Introdução: para ampliar o cânone da produção.** In. Produzir para viver: os caminhos da produção não capitalista; Boaventura de Sousa Santos (Org.). Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

SANTOS, Milton. **A Urbanização Desigual.** São Paulo, Ed. USP, 2010.

_____, Milton. **A Natureza do Espaço.** São Paulo, Ed. USP, 1996.

_____, Milton. **Por uma economia política das cidades.** São Paulo, Ed. USP, 2012.

_____, Milton. **O retorno do território.** In: Território: Globalização e Fragmentação. Orgs. Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, Maria Laura Silveira. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994.

_____, Milton. **Pobreza Urbana.** São Paulo, Ed. USP, 2009.

SANTOS, Theotônio dos. **A globalização reforça as particularidades.** In:

- Território: Globalização e Fragmentação. Orgs. Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, Maria Laura Silveira. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994.
- SANTOS, Leonardo Soares dos. **Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX**. Mneme – Revista de Humanidades, 12 (30), UFRN, 2011.
- SANTOS, Emilson. **História do Jardim Sulacap**. In: Blog Jardim Sulacap Bairro Sustentável, Rio de Janeiro, 2014.
- SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento Como Liberdade**. São Paulo: Cia. Das Letras, 2007.
- SMITH, Neil. **Desenvolvimento Desigual**. Rio de Janeiro, Bertand Brasil, 1988.
- SOJA, Edward W. **O desenvolvimento metropolitano pós-moderno nos EUA: virando Los Angeles pelo avesso**. In: Território: Globalização e Fragmentação, Orgs: Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, Maria Laura Silveira. São Paulo, Ed. Hucitec, 1994.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos**. 8ª Ed., Rio de Janeiro, Ed. Bertrand Brasil, 2011.
- SOUZA, Maria Adélia A. de. **Geografias da desigualdade: globalização e fragmentação**. In: Território: Globalização e Fragmentação. Orgs. Milton Santos, Maria Adélia A. de Souza, Maria Laura Silveira. São Paulo, Hucitec/Anpur, 1994.
- SOTO, Wiliam Héctor Gómez. **Subúrbio, periferia e vida cotidiana**. In: Estud.soc.agric, Rio de Janeiro, vol. 16, nº. 1, 2008.
- STOLL, Michael A. **Spatial Mismatch and Job Sprawl**. In: The Black Metropolis in The Twenty-first Century: Race, Power, and Politics of Place orgs: BULLARD, Robert. Nova Iorque, Ed. Rowman & Littlefield, 2007.
- VAINER, Carlos. **Pátria, empresa e mercadoria: Notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico**. In: A cidade do pensamento único: desmancando consensos / Otilia Arantes, Carlos Vainer, Ermínia Maricato. – Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.
- VIGNOLI, Jorge Rodríguez. **Movilidad cotidiana, desigualdade social y segregación residencial en cuatro metrópolis de América Latina**. In: Revista Eure, Vol. 34, Nº 103, diciembre 2008.

Site visitados

<http://www.vltrio.com.br/> <acessado em Abril, 2015>

http://www.bbc.com/portuguese/noticias/2015/08/150809_construtora_olimpiada_jp
<acesso em Junho, 2015>

<http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/> <acesso em Junho, 2015>

<http://www.maismoreno.net/em-que-bairro-voce-mora/> <acesso em Junho, 2015>

<http://noticias.uol.com.br/infograficos/2012/05/31/ranking-da-criminalidade-no-rio-de-janeiro.htm/> <acesso em Junho, 2015>

<http://www.visaorio500.rio/> <acesso em Abril, 2015>

<http://itdpbrasil.org.br/quem-somos/historia-do-itdp/> <acesso em Maio, 2015>

<http://jardimsulacapbairrosustentavel.blogspot.com.br/> <acesso em Junho, 2014>

<http://www.forumrio.org/ultimas/planejamento-urbano-e-mobilidade-o-mau-exemplo-do-minha-casa-minha-vida-no-rio/> <acesso em Maio, 2015>

<http://segurancadecondominio.blogspot.pt/2010/03/jardim-sulacap-bairro-ou-condominio.html> <acesso em Junho, 2014>

Anexos

Anexo 1: Resposta da Secretaria Municipal de Transportes Urbanos da prefeitura do Rio de Janeiro - Desafio Ágora Rio.

“Os projetos de mobilidade executados trarão benefícios que se estenderão pelas próximas décadas e proporcionarão melhor qualidade de vida a milhões de pessoas. É importante lembrar que até 2009, a cidade tinha 18% de seus habitantes atendidos por transporte de massa – restritos a trens e metrô. A rede de alta capacidade que combina corredores exclusivos de ônibus articulados (Bus Rapid Transit – BRT), Veículo Leve sobre Trilhos (VLT Carioca), as barcas e a expansão do metrô, em parceria com o Governo do Estado, **levará os transportes de alta capacidade a 63% dos habitantes do Rio.**

Essa mudança fará com que **107 dos 160 bairros da cidade estejam incluídos na área coberta por transporte de massa, com 2,5 milhões de habitantes tendo linhas e estações dessa categoria a até 500 metros de suas residências.**

Dentre estas obras, cabe destacar: BRT TransOeste, BRT Transcarioca, BRT TransOlimpica, BRT TransBrasil, Linha 4 do Metrô, VLT no centro, além das obras contra as enchentes (piscinões), da duplicação do elevador do Joá e, sobretudo, das obras de revitalização da Zona Portuária, incluindo a demolição da Perimetral.

A Zona Oeste, que hoje já conta com o corredor BRT TransOeste. Inaugurado em junho de 2012, esse corredor inaugurou o sistema no Rio e representou o início da rotina de cerca de 180 mil passageiros com o transporte de alta capacidade. Com 58 km de extensão no projeto final, a TransOeste liga a Barra da Tijuca a Santa Cruz e Campo Grande e é a forma mais rápida de transitar pela região onde o Rio mais cresce. Pelas canaletas dos coletivos articulados, o tempo de viagem de ponta a ponta foi reduzido a menos da metade – o trajeto que antes era de 1h30 e agora é feito em 40 minutos.

O investimento de R\$ 1 bilhão na TransOeste promoveu uma transformação radical na Zona Oeste do Rio. Com a concentração do fluxo de passageiros no BRT, foram retirados de circulação 250 ônibus, que antes passavam pelas pistas compartilhadas com os demais veículos. O primeiro trecho, entre o Terminal Alvorada, na Barra, e Santa Cruz e Campo Grande.

O último trecho, de 6 km, a ser entregue em 2016, vai ligar os terminais Alvorada e Jardim Oceânico, onde haverá a conexão do BRT com a Linha 4 do Metrô. A previsão é de que nessa fase a redução dos tempos de viagem alcance 70%, com 230 mil passageiros por dia.

A concepção da TransOeste considerou, além do sistema BRT, o benefício para todos os demais modais de transporte, a fim de facilitar o deslocamento da população dos bairros da região de Guaratiba – o primeiro a atravessar o Maciço da Pedra Branca, na Zona Oeste. A obra estava prevista há décadas, mas sempre foi relegada a segundo plano nos projetos do município. Com a construção, em 2012, das duas galerias de 1.100 metros de extensão, entre a Estrada do Pontal e o Canal do Rio Portinho, uma viagem que antes consumia 1h40 passou a ser feita em menos de 1 minuto.

Quanto à sugestão encaminhada, ela é muito bem-vinda e será repassada às áreas de planejamento. Contudo, a Secretaria Municipal de Transportes informa, que, nesse momento, não há previsão de expandir o serviço do VLT além da região central da cidade.”