UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
(IPPUR/UFRJ)

EDUARDO PONTES GOMES DA SILVA

SISTEMA DE TRANSPORTES, ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE ESPACIAL E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Rio de Janeiro
2012

EDUARDO PONTES GOMES DA SILVA

SISTEMA DE TRANSPORTES, ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE ESPACIAL E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado do programa de pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

ORIENTADORA: Profa. Dra. Fania Fridman

Rio de Janeiro
2012

EDUARDO PONTES GOMES DA SILVA

SISTEMA DE TRANSPORTES, ACESSIBILIDADE/MOBILIDADE ESPACIAL E DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS NA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Dissertação apresentada ao curso de Mestrado do programa de pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Planejamento Urbano e Regional.

Aprovada em:

BANCA EXAMINADORA

_____
Profa. Dra. Fania Fridman – Orientadora
Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional (IPPUR/UFRJ)

_____
Prof. Dr. Antonio de Ponte Jardim
Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE)

_____
Profa. Dra. Doralice Sátyro Maia
Programa de Pós-Graduação em Geografia da Univ. Federal da Paraíba (PPGG/UFPB)

Dedico este trabalho às mulheres da minha vida, Aída, Juliana e Isadora, que me alimentam de fé e esperança.

AGRADECIMENTOS

A minha mãe, pelo amor incondicional e pela minha formação, fundamental na minha vida.
A minha esposa e filha, pelo amor, carinho e paciência.
A minha sogra (Bebeth) pelo carinho e auxilio em casa cuidando da pequena Isadora.
A querida professora Fania Fridman pela orientação, apoio e amizade durante a realização deste trabalho.
Ao professor e amigo Antonio de Ponte Jardim pelo carinho e ensinamentos para a realização deste trabalho.
Ao professor Mauro Kleiman pela ajuda em minha formação e pelas prazerosas aulas do curso de especialização e mestrado.
A professora Doralice Sátyro Maia pelos ensinamentos e colaboração.
A todos os professores do IPPUR, fundamentais para minha formação.
Aos funcionários do IPPUR, em especial, Zuleika, André Luis e Elisabeth Rivanda.
A Karolina, pela paciência, dedicação e carinho. Pelas “intermináveis” fotocópias feitas no decorrer do curso.
Ao IBGE, instituição em que trabalho, que me apoiou nesta empreitada.
A todos que de alguma forma colaboraram para a realização deste trabalho.

Como o capitalismo foi (e continua a ser) um modo de produção revolucionário em que as práticas e processos materiais de reprodução social se encontram em permanente mudança, segue-se que tanto as qualidades objetivas como os significados do tempo e do espaço também se modificam.

David Harvey
HARVEY (2009, p. 189).

RESUMO

Supõe-se que situações de exclusão socioespacial podem ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo. Nosso objetivo é investigar em que medida um dos mais importantes meios de consumo coletivo – o sistema de transportes – se apresenta como um dos principais componentes que permite intensificar ou atenuar situações de exclusão socioespacial no espaço urbano, da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), supondo que tais situações possam ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo. O trabalho é estruturado a partir de um conjunto de dados que possibilitam investigar as condições de acessibilidade/mobilidade, principalmente aos locais de trabalho, nos municípios componentes da RMRJ. Para isso, utilizamo-nos das pesquisas do IBGE, além do acervo bibliográfico correspondente a área estudada e dos resultados da pesquisa domiciliar de Origem e Destino (OD) de 2003. Esta pesquisa fornece informações que cobrem aspectos socioeconômicos e demográficos relativos ao indivíduo e ao domicílio de moradia, como, por exemplo, o tempo gasto entre a moradia e o local de trabalho, o modo de transporte utilizado, entre outras. Essas informações permitem delimitar o peso da renda, os padrões de uso e ocupação do solo nas condições de acessibilidade da população metropolitana.

Palavras-chave: Transporte público. Política de transporte. Acessibilidade. Mobilidade. Exclusão social. Desigualdade social.

ABSTRACT

It is assumed that situations of social and spatial exclusion can be exacerbated by inadequate maintenance of equipment and access to the means of collective consumption, among which the transport system is presented as one of its main components, which lets you magnify or mitigate such effects. Our goal is to investigate to what extent one of the most important means of collective consumption - the transport system - presents itself as a major component that lets you increase or reduce situations of social and spatial exclusion in urban areas, the Metropolitan Region of Rio de Janeiro (RMRJ), assuming that such situations can be exacerbated by inadequate maintenance of equipment and access to the means of collective consumption. The work is structured around a set of data that enable investigation of the conditions of accessibility/mobility, especially at places of work and study in the municipalities of RMRJ components. We utilize the IBGE surveys in addition to the bibliographic collection corresponding to the area studied and the results of household survey of Origin and Destination (OD) 2003. This survey provides information that cover OD socioeconomic and demographic indicators for the individual and household housing, for example, the time spent between the house and workplace, the mode of transport used, among others. This information allows to define the burden of income, use patterns and land use in terms of accessibility of the metropolitan population.

Keywords: Public Transportation. Transport policy. Accessibility. Mobility. Social exclusion. Social inequality.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1 – Localização do antigo Estado da Guanabara.....84
Figura 2 – Municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....90
Figura 3 – Vetores de crescimento da metrópole do Rio de Janeiro 96
Figura 4 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro.....104
Figura 5 - Conjuntos habitacionais Cehab - município do Rio de Janeiro. Produção do Rio de Janeiro (1960-1996).....111
Figura 6 - Conjuntos habitacionais Cehab – Região Metropolitana do Rio de Janeiro - Produção por décadas (1960-1996).....112
Figura 7 - Metrô Rio: Mapa Esquemático - Linhas 1 e 2.....142
Figura 8 – Tipologia segundo o grau de mobilidade da população.....187

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Principal meio de Transporte usado no deslocamento da cidade – 2011.....165
Gráfico 2 – Razão para não usar transporte público – 2011.....166
Gráfico 3 – Pessoas segundo o tempo de deslocamento e polpulação das metrópoles brasileiras – 2008.....167
Gráfico 4 – Índice de habitante por veículo no Brasil e nas Metrópoles – 2000 a 2010.....168
Gráfico 5 – Distribuição das viagens por motivo – RMRJ – 2003.....176
Gráfico 6 – Distribuição das viagens segundo motivo (exceto retorno ao domícilio) – 2003 177
Gráfico 7 – Tempos médios de vagens por transporte coletivo e Município (minutos) – 2003 178
Gráfico 8 – Tempos de viagens segundo renda média (minutos) – 2003.....180

LISTA DE TABELAS

Tabela 1- Construção de Conjuntos Habitacionais (1960-1989) – RMRJ.....110
Tabela 2– Distribuição das viagens realizadas por modo principal na RMRJ (passafeiros/dia) – 2003 170
Tabela 3 – Distribuição das viagens realizadas por modo principal na RMRJ – 1994 172
Tabela 4 – Tempo total de viagem por modo de transporte RMRJ – 2003.....177
Tabela 5 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade por Município da RMRJ (geral e viagens motorizadas) 180
Tabela 6 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo o gênero e modo RMRJ – 2003 181
Tabela 7 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo o modo e a faixa etária RMRJ – 2003.....182
Tabela 8 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo a escolaridade RMRJ – 2003 183
Tabela 9 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo a faixa e renda média familiar mensal RMRJ – 2003 184
Tabela 10 – População residente que se desloca para estudar e/ou trabalhar no Município do Rio de Janeiro – 1980 e 2000 188
Tabela 11 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Migrantes pendulares que trabalham ou estudam no município do Rio de Janeiro, e aqueles que trabalham ou estudam no interior da metrópole fluminense (sem o município do Rio de Janeiro) – 2000 189
Tabela 12 – Distribuição dos deslocamentos por modo de transporte nos dias úteis (em %) 2003 193

Sumário

1 INTRODUÇÃO: TRANSPORTE, PLANEJAMENTO E URBANIZAÇÃO SEGREGADORA 12

PARTE I: ESTRUTURAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE E DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO 27

CAPÍTULO 1: ESTRUTURAÇÃO URBANA NO MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO 27

1.1 O ESPAÇO DA CIDADE: AS RELAÇÕES DE PODER E DE CLASSES 27
1.1.1 O Estado, a hegemonia de classe – as relações conflituosas de classes 33

1.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO: ENTRE DOMINAÇÃO E APROPRIAÇÃO 35

1.3 ASPECTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA NO MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA 39
1.3.1 A área central, a centralidade e a estruturação do espaço urbano: da monocentralidade à multicentralidade 44
1.3.2 A estruturação do espaço urbano e a segregação socioespacial 48
1.3.3 A estruturação do espaço urbano e o papel do incorporador imobiliário 52
1.3.4 As ações dos incorporadores imobiliários na produção do espaço urbano 53
1.3.5 Quem é o incorporador imobiliário e sua implicação na estruturação urbana 54
1.3.6 Componentes da estruturação do espaço urbano: o preço da terra como um meio de organização (espacial) da produção 58

1.4 A PRODUÇÃO DA METRÓPOLE CAPITALISTA PERIFÉRICA: AS CIDADES BRASILEIRAS A PARTIR DOS ANOS 1950 60
1.4.1 A produção do espaço urbano e os meios de consumo coletivo 64

CAPÍTULO 2: A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE E RMRJ 68

2.1 A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE E RMRJ: ASPECTOS POLÍTICOS, SOCIOECONÔMICOS E ESTRUTURAIS 68
2.1.1 O período Pereira Passos 69

2.2 PROCESSO DE EXPANSÃO DA CIDADE 73
2.2.1 Primeira República 73
2.2.2 De Vargas ao Governo Militar 75
2.2.3 Governo Militar 82
2.2.4 Os principais planos elaborados para a cidade no século XX: Agache, Doxiadis e Lúcio Costa 85
2.2.5 O Plano Agache 85
2.2.6 O Plano Doxiadis 87
2.2.7 O Plano de Lúcio Costa 89
2.2.8 A configuração e conformação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro 90
2.2.9 Os movimentos pendulares na Região Metropolitana do Rio de Janeiro 99

2.3 ASPECTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA DA RMRJ SEGUNDO O MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA BRASILEIRO 104

2.4 A PERIFERIZAÇÃO E FRAGMENTAÇÃO DA CIDADE 108
2.4.1 A relação do Estado com a periferização das cidades 113

PARTE II: SISTEMA DE TRANSPORTE, ACESSIBILIDADE E (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO 121

CAPÍTULO 3 – SISTEMAS DE TRANSPORTES: FUNCIONAMENTO, EXPERIÊNCIAS E SUGESTÕES 121

3.1 O TRANSPORTE E O PADRÃO DE DESENVOLVIMENTO NO BRASIL 121

3.2 O SISTEMA DE TRANSPORTES NA CIDADE E RMRJ 123
3.2.1 Breve histórico da evolução do transporte coletivo na metrópole do Rio de Janeiro 123
3.2.3 O sistema de transportes na cidade e RMRJ 127
3.2.4 O transporte a partir dos anos 90: privatização, pobreza e (i)mobilidade relativa na RMRJ 129

3.3 PESQUISAS, PROJETOS, EXPERIÊNCIAS E RECOMENDAÇÕES PARA A RMRJ: UM BREVE RELATO SOBRE OS PLANOS E EXPERIÊNCIAS DOS TRANSPORTES URBANOS NA RMRJ 131

CAPÍTULO 4 – ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA, (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO E EXCLUSÃO SOCIAL 143

4.1 ALGUNS CONCEITOS SOBRE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE 144

4.2 BREVE RELATO SOBRE O PROCESSO HISTÓRICO DA PRODUÇÃO DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA URBANA E SUA IMPORTÂNCIA PARA A COMPREENSÃO DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL 148

4.3 EXCLUSÃO SOCIAL, SEGREGAÇÃO E POBREZA 153

4.4 ACESSIBILIDADE URBANA E EXCLUSÃO SOCIAL 156

4.5 POLÍTICAS DE TRANSPORTES E AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS: TRANSPORTE, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO METROPOLITANO 163

4.6 ANÁLISES DOS RESULTADOS DE ALGUMAS PESQUISAS 164
4.6.1 Motivos das viagens 175
4.6.2 Pobreza urbana, transporte coletivo e imobilidade relativa na RMRJ 190

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS 196

REFERÊNCIAS 203

1 INTRODUÇÃO: TRANSPORTE, PLANEJAMENTO E URBANIZAÇÃO SEGREGADORA

> A extrema precariedade do transporte público [...] reflete a precariedade da infraestrutura em todos os seus componentes: rodovias, ferrovias, geração de energia elétrica, saneamento e numa outra área, dos serviços sociais, do País como um todo. Isto é decorrência da herança colonial da sociedade brasileira, em que desenvolvimento era sempre condicional à manutenção da dominação da Metrópole: um desenvolvimento, mas sempre freado, um processo a que chamei de acumulação entravada, ou desenvolvimento entravado, como distinto de pleno desenvolvimento.
> O desenvolvimento entravado não requer um espaço urbano bem estruturado: pelo contrário, requer a manutenção das precariedades e até fragmentação de seu espaço.
>
> Csaba Deák,
> DEÁK (1991).

Nossa análise parte da premissa de que as redes de infraestrutura urbana, especificamente, a rede viária, servem a uma lógica. E que o sistema de transportes está inserido num contexto que serve a essa lógica que é a da (re)produção capitalista.

Dessa forma, este trabalho procura investigar em que medida um dos mais importantes meios de consumo coletivos[1] – o sistema de transportes – se apresenta como um dos principais componentes que permitem ampliar ou atenuar situações de exclusão socioespacial[2] no espaço urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), supondo que tais situações possam ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo.

Quando da análise do espaço urbano e da reprodução das cidades, e por entender que o capital vai reconstruindo em termos de espaço físico o que é interessante para uma determinada classe, para que ela se separe e se distinga das demais, buscamos trazer a discussão de como as relações de poder/dominação podem vir a contribuir para a exclusão socioespacial da população residente na RMRJ.

1

Partimos, assim, da proposição de que a posição de privilégio ou não privilégio ocupada por um grupo ou indivíduo é definida de acordo com o volume e a composição de um ou mais capitais adquiridos/incorporados ao longo de suas trajetórias sociais.

Em nosso estudo, as noções de capital econômico e cultural são utilizadas articuladamente como fonte de localização dos agentes – os indivíduos – no espaço social. Espaço este que representa os agentes sociais no espaço físico e é diferenciado pelas condições objetivas, sendo também o espaço das relações sociais. Assim, não podemos admitir que o espaço físico e o social existam separadamente. Neste sentido, na análise do espaço urbano e da reprodução das cidades, cremos que o capital vai reconstruindo – em termos de espaço físico – o que é interessante para uma determinada classe para que ela se separe e se distinga das demais – isso é poder, é a condição para a dominação – nessa busca permanente de distinção, com consequências na circulação.

Portanto, não há como pensar as relações sociais descoladas do território, pois tudo que existe ocupa um lugar no espaço, tem localização, isto é, um elemento de localização é um elemento de dominação-subordinação. Trata-se de uma unidade e não de relação de determinação entre os dois. Relacionando um ao outro na estrutura, rompe-se com a divisão empirista dos lugares, de que eles existem por eles mesmos.

Entendemos dessa forma, que a incorporação naturalizada da estrutura social é a atuação do poder simbólico[5], ou seja, sua conversão em *habitus*[6] realiza-se na experiência repetida das distâncias físicas dos deslocamentos.

A inscrição das estruturas e das práticas no espaço físico – onde as coisas estão localizadas – resulta numa rigidez, geradora de inércia e de uma repetição, isto é, o território enrijece, prende a fluidez das relações sociais, delimita, cria padrões. E as relações sociais exigem contatos e, necessariamente, estão localizadas no espaço. Sendo assim, o espaço físico tem de estar minimamente organizado em relação às distâncias e aos deslocamentos. Porém, o que acontece na realidade é a produção de barreiras, dificuldades que impedem os encontros

[5] Partindo da análise de Durkheim, Bourdieu procura mostrar que o poder simbólico manifesta-se por meio de sistemas simbólicos como a arte, a religião, a língua e modo de agir na sociedade. Os sistemas simbólicos têm como função preponderante o encadeamento dos símbolos e por isso a integração social. Os símbolos dão sentido ao mundo social, e ainda cumprem uma função política. O poder simbólico contribui com a dominação vigente, porque é um poder capaz de impor significações consideradas legítimas pela ordem estabelecida (*consensus*). Os responsáveis pela produção dos sistemas simbólicos são os especialistas circunscritos ao seu campo específico e que estão a serviço da classe dominante, sendo por excelência, os produtores da *doxa*, ou seja, àquilo que é aceito como opinião geral, e que, por seu turno, sustenta o poder estabelecido no âmbito de cada campo. (BOURDIEU, 2000).

[6] Bourdieu (2000) define como *habitus* um conjunto de disposições, decorrente de um processo de interiorização da exterioridade e de exteriorização da interioridade, que leva os agentes a procederem de acordo com as possibilidades existentes dentro da estrutura do campo.

nos caminhos da repetição. Ou seja, o espaço físico e social é reproduzido segundo a lógica da dominação-exclusão, e isso pressupõe opções impostas. O deslocamento é restrito, não há um campo de possibilidades para a fluidez (BOURDIEU, 1997).

Apontamos ainda, o fato de que o território[7] atua na formação do indivíduo de diferentes maneiras, que podem levar a uma perspectiva de superação de seu lugar na sociedade ou não, de se organizar ou não. A acessibilidade e a mobilidade[8] gerariam relações de poder na sociedade, sendo o território não somente o lugar de moradia, mas também da experiência urbana. Portanto, o desconhecimento do território representa uma limitação; a acessibilidade e a mobilidade representam a quebra da dominação (BOURDIEU, 1997).

Nossa compreensão parte da premissa de que a classe dominante demarca e comanda a reprodução no e do território de acordo com o que identifique e legitime suas relações de poder. Nesse sentido, Bourdieu enfatiza que a apropriação do espaço da cidade é uma luta que se divide em três lógicas: o ganho de renda, pela localização; os ganhos simbólicos, de distinção de classe (efeito clube); e o ganho sobre a posse e a ocupação, que exclui os intrusos.

Geralmente é aceito que a acessibilidade, mobilidade e a proximidade sejam aspectos importantes de qualquer sistema urbano. E que acessibilidade a oportunidades de emprego, recursos e serviços de bem-estar pode ser obtida somente por um preço, e esse preço (social) é, de modo geral, igualado ao custo de se superar distâncias e de se usar o tempo.

Portanto, no processo de compreensão da importância dos fatores acessibilidade, mobilidade e proximidade, deve-se contemplar o preço social que cada indivíduo tende a pagar para vencer as distâncias e as descontinuidades geográficas. Para cada grupo social são impostas barreiras que variam desde o custo direto relacionado ao transporte, até mesmo à dimensão emocional e psicológica que vão afetar cada indivíduo, que se refletem no tempo, na distância e nos custos (monetários e não monetários).

Dessa forma, inclui-se como um elemento diferencial na renda real[9] o tempo gasto na circulação das pessoas e das mercadorias pelo espaço urbano. Este tempo gasto relacionado às

---

[7] Achamos apropriado, para este trabalho, utilizar a definição de território que está em Bodart (2009), o qual diz ser o território "a dimensão do espaço habitado, delimitado fisicamente com limites físicos de caráter político/administrativo". E continua, afirmando ser o território, também, "fruto de sua história que se manifesta no presente, portanto, um espaço dotado de heranças, sobre as formas das estruturas, da cultura e das relações sociais, apresentando-se como uma condição herdada". E complementa dizendo que "o território guarda o passado dos agir hegemônicos e dos conflitos sociais, das lutas de classe e do fazer cotidiano. As lutas sociais que se desenvolvem nesse espaço possibilitam o fechamento de uma região a qual será delimitada fisicamente." (BODART, 2009).

[8] Os conceitos de acessibilidade e mobilidade serão apresentados na seção 4.1.

[9] A renda real são todas as receitas e os recursos de uma família que aumentam o poder do indivíduo sobre o uso dos recursos escassos produzidos socialmente (HARVEY, 1980).

distâncias de acesso dos grupos sociais aos aparelhos funcionais implica em um custo e, portanto, interfere na renda dos grupos sociais. E entendemos que o tempo como custo é um elemento fundamental para se pensar a noção de justiça.

Posto isso, concordamos que a ação distributiva dos equipamentos urbanos pode vir a ampliar ou a reduzir as desiguais formas de apropriação sobre a renda real por parte da população. Quando falamos em redistribuição, falamos também de redistribuição da forma do espaço urbano de modo a espalhar os aparelhos funcionais pela cidade (HARVEY, 1980).

Articulado com o pensamento de Bourdieu (1997), Léfèbvre (1994) considera o espaço urbano um produto social. Espaço esse que compreende as relações sociais e não pode ser resumido ao espaço físico. É o espaço da vida social. Sua base é a natureza ou espaço físico, o qual o homem transforma com seu trabalho.

O espaço social urbano, de acordo com Léfèbvre, contém dois tipos de relações a partir das quais o homem interage e modifica a natureza: a) as relações sociais de reprodução, isto é, as relações biopsicológicas entre os sexos e entre os grupos etários, com a organização específica da família e b) as relações de produção, ou seja, a divisão do trabalho e sua organização na forma de funções sociais hierárquicas.

Ainda, segundo esse filósofo, o modo de produção vigente em cada sociedade é determinante para a produção do espaço, ou seja, cada modo de produção tem como resultado uma produção espacial diferente, de forma que o espaço é produzido pelo processo de produção e, ao mesmo tempo, dá suporte ao seu desenvolvimento. O espaço social agrupa as coisas produzidas e envolve suas inter-relações; ele permite ações de produção e consumo e inclui objetos naturais e sociais, os quais são também relações (LÉFÈBVRE, 1994).

Em sintonia com as proposições de Léfèbvre e de Bourdieu, de acordo com Castells (2000, p. 335-6), nas sociedades capitalistas avançadas “o processo que estrutura o espaço é o que concerne à reprodução simples à ampliada da força de trabalho”. Para ele, o urbano tem três instâncias, a Ideológica, a Político-Jurídica e a Econômica. A instância Ideológica permeia todos os elementos da estrutura espacial, e dela vem a Cultura Urbana, caracterizada pela heterogeneidade e pela predominância da associação sobre a comunidade. A instância Político-Jurídica caracteriza-se por ser uma estrutura (superestrutura) que busca legitimar o sistema capitalista o qual se baseia na relação de dominação-regulação e de integração-repressão. A instância econômica relaciona-se diretamente com o urbano e os processos de reprodução da força de trabalho.

Para conceber as relações internas e a articulação com o conjunto da estrutura, Castells (2000, p. 539-40) propõe o conceito de *Sistema Urbano*, que entende ser “a articulação

específica das instâncias de uma estrutura social no interior de uma unidade (espacial) de (re)produção da força de trabalho". Esse sistema organiza o conjunto das relações entre os elementos da estrutura espacial (*Consumo*, *Produção* e *Troca* – do sistema econômico; *Gestão* – voltada para a regulação entre as relações de *Consumo*, *Produção* e *Troca* em função de leis, direcionadas para a manutenção do poder econômico e feitas de acordo com os interesses da classe dominante e o *Simbólico* – onde se daria a especificação da instância ideológica).

Essas abordagens servirão de proposições no âmbito teórico-metodológico para alicerce e desenvolvimento deste trabalho. Nesse sentido, damos prosseguimento a esta *Introdução* localizando nossa investigação no espaço e no tempo, contextualizando nosso objeto de estudo.

Entendendo ser pertinente a contextualização histórica, prosseguimos nosso estudo a partir da análise do crescimento urbano acelerado das metrópoles dos Países capitalistas periféricos, sobretudo a partir de meados do século XX. Esses Países – em especial os da América latina – desenvolveram-se pautados, essencialmente, na adoção de um modelo de planejamento econômico voltado para o incentivo à industrialização[10]. Tal prática visava minimizar os desequilíbrios socioeconômicos vigentes e sanar debilidades verificadas tanto internamente quanto em relação aos Países capitalistas centrais.

O avanço da industrialização em cidades de Países subdesenvolvidos, notadamente as latino-americanas, após a metade do século XX, foi favorável ao surgimento e intensificação de novas funções econômicas e novos padrões socioespaciais. Implementada por um modelo chamado de "fordismo periférico", esta industrialização foi consolidada através da exploração da mão de obra assalariada, através de baixos salários e longas e desgastantes jornadas de trabalho. O processo de modernização e a intensificação das atividades industriais promoveram, ainda, a extensão do tecido urbano.

O frágil processo de acumulação de capital (incapaz de fomentar um consumo de massa), juntamente à especulação imobiliária e ao déficit habitacional nas áreas centrais das grandes cidades contribuíram com a formação de uma urbanização periférica, acompanhada pela ocupação de locais carentes de equipamentos e serviços urbanos. Consequentemente, o surgimento de demandas das camadas populares superou a capacidade e/ou interesse de provisão destas pelo Estado, tornando as populações de menor renda privadas também do

[10] Tal prática foi influenciada sobremaneira pelas concepções da teoria cepalina, a partir de meados dos anos cinquenta do século passado.

consumo coletivo[11], fato que, não raro, resulta na ocorrência da chamada espoliação urbana[12] (KOWARICK, 1979).

Em Países desenvolvidos, em especial os EUA, o modelo fordista entrelaçou os fatores econômicos (capital, trabalho, produção e consumo) no arranjo institucional dado pelo chamado Estado de Bem-Estar Social, no qual o Estado garantia a provisão do consumo coletivo, resultando em novas espacializações legitimadas pela proliferação do automóvel. Dessa forma estavam criadas novas possibilidades de deslocamento, alterando-se a noção de espaço, tempo e distância e viabilizando-se a construção habitacional distante dos centros urbanos.

No Brasil, o fornecimento dos meios de consumo coletivo é caracterizado pela baixa qualidade, quando de acesso mais amplo, e, via de regra, pelo alto grau de exclusão dos estratos menos favorecidos da sociedade.

O novo padrão de desenvolvimento econômico implantado no País pelo Programa de Metas (1957-1961) inaugurou um curto e intenso período de dinamismo econômico nacional. Auxiliado pela atração da indústria automobilística internacional promoveu a emergência de novas classes médias e um crescimento sem precedentes da produção e do consumo do transporte motorizado individual. O automóvel, sinônimo de conforto, privacidade, prestígio e *status* social, visto enquanto um dos principais bens de consumo associado a um desejado aumento no padrão de vida de grande parcela da sociedade brasileira passou a ganhar, cada vez, em maior número, as ruas/estradas do País, necessitando das cidades a adoção de novos padrões de adaptabilidade (CARDOSO, 2007).

O aumento na circulação de automóveis também pode ser explicado pelo aumento do poder de compra de estratos populacionais socialmente emergentes e pelo próprio processo de urbanização, uma vez que, ao promover a extensão das cidades, resulta num aumento das distâncias e na conseqüente necessidade de formas mais eficazes de deslocamento intra-urbano. Com isso, torna-se relevante o papel desempenhado pelas políticas públicas, sintonizadas (ou não) com modelos de planejamento integrado, freqüentemente priorizando

[11] Os *meios ou equipamentos de consumo coletivo* referem-se aos chamados valores de uso socialmente necessários, como, por exemplo, moradia, saneamento, saúde, segurança, sistemas de transporte público, entre outros, os quais devem ser garantidos pelo Estado, dado o caráter essencial dos mesmos para a sociedade (PRETECEILLE, 1983).

[12] Segundo palavras do próprio autor, de termo cunhado por ele, espoliação urbana é um "somatório de extorsões que se opera pela inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo, que juntamente ao acesso a terra e à moradia apresentam-se como socialmente necessários para a reprodução dos trabalhadores e aguçam ainda mais a dilapidação decorrente da exploração do trabalho, ou, o que é pior, da falta deste". (KOWARICK, 2000, p. 22).

reestruturações urbanas direcionadas para privilegiar o transporte particular, em detrimento do transporte coletivo (VASCONCELLOS, 2000).

A favor do transporte automotivo difundia-se a crença na agilidade e flexibilidade de percursos, somada às pressões dos empresários ligados ao setor. A partir da década de 1950, já se promovia o alargamento e a abertura de vias públicas, impondo-se um processo de subutilização e/ou extinção de modalidades ferroviárias de transporte intraurbano de passageiros, como os bondes elétricos e os trens dos subúrbios. A consolidação do rodoviarismo, estimulada por autoridades governamentais e pelo capital privado, produzia uma nova organização do espaço viário das cidades a fim de permitir uma circulação mais adequada para os automóveis, o que em contrapartida trouxe prejuízos à circulação de ônibus, componente relevante no modo de transporte coletivo urbano.

A tendência de se priorizar o uso do automóvel viria a fortalecer o desenvolvimento da indústria automobilística nacional, a custa de danos irreversíveis, embora minimamente perceptíveis num primeiro momento, nesse início de culto ao transporte individual. O estímulo indiscriminado do uso e aquisição de automóveis colaborava com a propagação de deseconomias urbanas, seja pela geração de congestionamentos, seja pelo tempo perdido no trânsito, pela excessiva utilização do solo e gradativa deterioração dos transportes públicos coletivos (CARDOSO, 2007).

Diante desse cenário, não é incomum recorrerem-se às constantes e dispendiosas cirurgias urbanas, que, vistas inicialmente como solução para o problema, passam rapidamente para a condição de medida paliativa.

A “erosão” das cidades, motivada pelos automóveis, provoca uma série de consequências. Devido aos congestionamentos são erigidas obras de reescalonamento e readequação viária (ruas alargadas, construção de pontes, vias expressas, etc.). De acordo com Jacobs (2000), etapa alguma desse processo é, em si, crucial, mas o efeito cumulativo é substancial. E cada etapa, que de forma isolada não é crucial, é crucial no sentido de que não só acrescenta sua parte à mudança total, mas também acelera o processo. Definido por ela como “retroalimentação positiva”, uma ação produz uma reação que por sua vez intensifica a situação que originou a primeira ação. Isso intensifica a necessidade de repetição da primeira ação, que por sua vez intensifica a reação e assim por diante. “É mais ou menos como adquirir um vício pelo hábito”. (JACOBS, 2000, p. 389).

Assim, ainda que alguns administradores públicos apostem no fato de que a realização de obras facilitará o aumento da capacidade das vias urbanas, supostamente adaptando-as a um crescente número de veículos em circulação, num futuro próximo, essas vias tornar-se-ão

novamente saturadas, em virtude dessa fluidez momentânea possibilitar um afluxo maior de automóveis.

Destacamos, ainda, que a escolha pelo transporte individual, resulta em acréscimo dos custos sociais, os quais são repartidos de forma desigual pela população. Dessa forma, os problemas relacionados à mobilidade, apresentam-se mais intensamente no segmento populacional de menor renda, que, geralmente reside em áreas de menor acessibilidade, embora, tais custos, sejam, também, percebidos pelas parcelas da população de maior renda, notadamente em situações de congestionamento viário.

Na medida em que as viagens da população assalariada desdobram-se em etapas mais complexas e se realizam em distâncias maiores, é ela, indubitavelmente, que ao se utilizar dos transportes coletivos de massa (ônibus, trens, metrô entre outros) em uma ou mais etapas de seu deslocamento de casa para o trabalho e vice-versa (movimento pendular), que suportará o ônus cada vez maior dos congestionamentos viários, dos atrasos, das numerosas baldeações, da insegurança dos transportes clandestinos e alternativos. A inexistência de alternativas eficazes, confortáveis, seguras e pontuais de transporte público de massa prejudica a todos os segmentos populacionais das regiões metropolitanas, mas as classes populares são realmente as mais afetadas. (BARAT, 1979).

Tais desequilíbrios estão diretamente associados ao rápido crescimento urbano e à incapacidade de intervenção da administração pública, o que resulta no estabelecimento de um processo de segregação socioespacial.

Como destacam Kowarick (1979) e Vasconcellos (1996b) o planejamento da circulação no País tem sido marcado pelo “mito da neutralidade”, alicerçados no manancial técnico, que, inibem a realização de análises sociais e políticas. Porém vendem a ideia da democratização do espaço de circulação.

No entanto, a distribuição da acessibilidade é caracterizada pela disseminação de injustiças que resultam na estruturação de um espaço de circulação em que os estratos mais vulneráveis (notadamente os usuários de transporte público) têm sido desprezados nos seus desejos de mobilidade.

De acordo com Cardoso (2007), os instrumentos e técnicas incorporadas ao planejamento dos transportes, as decisões políticas e institucionais favoráveis à ação pública nessa área e até as dotações de recursos financeiros contemplaram o setor e chegaram a produzir bons resultados em termos de acessibilidade urbana, para a Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH). Acreditando que tais fatos, em grande medida, também ocorreram na RMRJ, inferimos em analogia que processos de (re)organização espacial referidos à

difusão territorial dos empregos e os níveis de renda dos habitantes foram fatores que interferiram decisivamente nas condições de acessibilidade urbana, ao longo das últimas décadas, e superaram, inclusive, intervenções do Poder Público na área de transporte e trânsito.

Entendemos, assim, que o processo de desconcentração espacial na região metropolitana gera proximidades entre os locais de moradia e emprego (em função da saída de população e atividades econômicas dos espaços centrais congestionados[13] e, ainda, de ações político-legislativas). De forma que tal ocorrência tem contribuído para uma melhoria nas condições de acessibilidade ao local de trabalho[14] na RMRJ, durante as últimas décadas.

Da mesma forma, a renda aparece como um fator importante para a definição dos padrões de acessibilidade intrametropolitana, por inviabilizar a residência em locais de maior centralidade, normalmente bem equipados, com atividades e serviços urbanos, e impossibilitar o acesso mais amplo ao transporte individual, notadamente mais eficiente que os modos coletivos (CARDOSO, 2007).

Nesse contexto, destacamos que o presente trabalho tem por objetivo apontar os processos e investigar as condições de acessibilidade e mobilidade nos municípios que integram a RMRJ, a partir de uma revisão bibliográfica e por meio do uso de dados estatísticos e dos resultados da pesquisa domiciliar de Origem e Destino (OD) de 2003.

Dentre as hipóteses criadas, consideramos que: 1) situações de exclusão socioespacial podem ser agravadas pela manutenção de condições inadequadas de acesso, por parcela da população, aos meios e equipamentos de consumo coletivo, dentre os quais o sistema de transportes se apresenta como um de seus principais componentes. Sistema este que permite ampliar ou atenuar tais efeitos e 2) Que as relações de poder/dominação, atreladas às políticas públicas de transporte, contribuem para a inclusão/exclusão socioespacial da população residente na RMRJ.

O objeto de estudo que ora propomos é a mobilidade, associada à acessibilidade que, por sua vez, está associada à desigualdade socioespacial que se dá pelo meio de transporte e pelo local de residência.

---

[13] Deseconomias de aglomeração. No interior da metrópole pode ocorrer o incremento do congestionamento das redes de comunicação (estradas, transportes públicos, circulação da informação, entre outros), ao lado da degradação do meio ambiente, da alta excessiva dos preços dos terrenos e do aumento dos custos dos serviços públicos (DINIZ, 1993).

[14] Como apontam Dantas Filho et. al. (1999), de maneira geral, o “trabalho” é o principal motivo dos deslocamentos diários de pessoas. Com efeito, a análise das condições de acessibilidade ao local de trabalho tende a traçar um retrato abrangente das condições mais gerais de acessibilidade intraurbana.

O estudo está estruturado a partir de um conjunto de dados que possibilita investigar e comparar as condições de acessibilidade e mobilidade ao local de trabalho e de estudo nos municípios componentes da RMRJ. As pesquisas utilizadas fornecem informações que cobrem aspectos socioeconômicos e demográficos relativos ao indivíduo e ao domicílio, o tempo gasto entre a moradia e o local de trabalho/estudo, o modo de transporte utilizado, entre outros. Essas informações permitem delimitar o peso da renda e dos padrões de uso e ocupação do solo nas condições de acessibilidade/mobilidade da população metropolitana.

Justifica-se o estudo a partir da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), pelo fato de ter sido nesta metrópole que, nas últimas três décadas do século passado, no País, os processos de "involução metropolitana" (SANTOS, 1993) e "involução intrametropolitana" (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995) ocorreram, com maior intensidade: saída de indústrias para outras regiões; deslocamento do eixo financeiro do Rio de Janeiro para São Paulo; empobrecimento da população; aumento das distâncias econômicas e sociais; concentração de renda; segregação e exclusão sociais (no "núcleo" e na "periferia"); precarização nas condições de vida e de trabalho; e novos arranjos familiares.

Do ponto de vista temporal a escolha justifica-se por ter sido um período de grandes transformações nos campos político, social, econômico e tecnológico, em um contexto marcado inicialmente por forte ingerência de um Estado ditatorial de regime militar, marcado por um Governo essencialmente centralizador/planejador. E, posteriormente, pela retomada de um Estado democrático com grandes dívidas financeiras perante credores nacionais e estrangeiros, entre eles, o Fundo Monetário Internacional (FMI), o Banco Mundial (BIRD) e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) com forte ingerência na política nacional. Acrescente-se ainda, um País com altas taxas inflacionárias, mergulhado em uma grave crise ética e moral.

Por isso, a relevância metodológica deste trabalho encontra-se em poder contribuir com o processo de reorganização da utilização do espaço metropolitano, auxiliar o planejamento e investimento nos sistemas de transporte urbano de menor impacto à rede viária, a fim de propiciar aos órgãos gestores uma possibilidade de maior compreensão acerca das características, demandas e problemas referentes à acessibilidade e mobilidade metropolitana. Tudo isso poderá favorecer o processo de desenvolvimento e inserção de populações em espaços urbanos dispersos no contexto socioeconômico da RMRJ.

Entendemos que a configuração da metrópole influencia na mobilidade e, logo, na circulação. Portanto, em nossa metodologia iniciamos de uma totalidade – a Metrópole do Rio de Janeiro, que faz parte de um determinado contexto capitalista, onde influencia e é

influenciada. A partir dos transportes, isto é, da circulação de pessoas, dentro da configuração da estrutura urbana desta metrópole, buscamos problematizar as desigualdades socioespaciais percebidas e, por meio de alguns autores que tratam de temáticas correlatas procuramos o embasamento teórico para explicar os fatos concretos que fazem parte dessa Região. Muitos desses pesquisadores estão, sem dúvida, envolvidos com estudos de realidades distintas das nossas, porém, procuramos contextualizar e dialogar com eles, apropriando-nos de seus conhecimentos para desenvolvermos este trabalho e explicarmos as desigualdades presentes nesta complexa metrópole.

Cabe observar que o embasamento teórico adotado, em termos da articulação de categorias e de conceitos é considerado adequado para a tentativa de análise do processo de estruturação urbana do espaço metropolitano do Rio de Janeiro. Para tal, utilizamos basicamente a análise crítica de documentos secundários: bibliografia especializada, pesquisas e estudos de entidades acadêmicas e governamentais.

Isso posto, faremos em seguida uma breve descrição do conteúdo dos quatro capítulos que compõem este trabalho.

O trabalho, em sua **primeira parte,** *Aspectos da estruturação e produção do espaço urbano – Histórico da formação da cidade e Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ): acessibilidade, segregação e expansão metropolitana* está organizado em **dois capítulos**. No primeiro tratamos o tema: a *Estruturação Urbana no modelo de produção capitalista – A produção do espaço.* E no segundo, *A organização do espaço da cidade e da RMRJ.*

O trabalho está estruturado de forma que na **primeira seção** do primeiro capítulo, intitulada: *O espaço da cidade: As relações de poder e de classes* – tratamos a questão de como se dá a reprodução das relações de poder dentro das sociedades capitalistas. O campo teórico que iremos trabalhar e, em que *Bourdieu* centra suas questões é o da *dominação*.

Na **segunda seção,** *A Produção do espaço: entre dominação e a apropriação,* discutimos as questões referentes à produção do espaço e suas imbricações nos campos da dominação e apropriação. Entendemos que as relações sociais existem a partir da construção de certas espacialidades, que são efetivamente vividas e socialmente criadas. E que, o espaço socialmente produzido resulta na estrutura que define as determinações do modo de produção e, de forma simultânea, à ação dos agentes.

Na **terceira seção,** *Aspectos da Estruturação Urbana no modelo de produção capitalista,* tratamos a questão da formação das estruturas urbanas nas cidades capitalistas, em geral.

Na **quarta e última seção** deste capítulo, *A produção da metrópole capitalista periférica: as cidades brasileiras a partir dos anos 1950,* chamamos a atenção para o modelo de desenvolvimento "socioeconômico" do Estado brasileiro, mais notadamente, a partir da década de 1950, o qual manifesta as contradições do sistema, em especial no que concerne à produção e à apropriação do ambiente construído, aprofundando as desigualdades sociais, já de longa data, existentes do País. Que após alguns anos de pujança econômica, já se faziam presentes, ao final da década de 1980, fruto da crise econômica, do desemprego estrutural, da precarização do trabalho, da mercantilização dos serviços como saúde, educação e habitação, do aumento da pobreza, da exclusão social, além da crise dos valores éticos e morais, sentida até os dias de hoje e de difícil inflexão.

No capítulo 2, em sua **primeira e segunda seções**, *A organização do espaço da cidade e RMRJ: aspectos políticos, socioeconômicos e estruturais; e, a Cronologia da cidade.* Fazemos um breve retrospecto de como a cidade e sua Região Metropolitana se organizaram perante e segundo a estrutura, infraestrutura e superestrutura do Estado brasileiro.

Nestas seções, o relato histórico que traçamos, traz questões que dizem respeito à forma e ao conteúdo da cidade e Região Metropolitana, tratando criticamente da evolução de sua organização que foi marcada pelo alto grau de estratificação social do espaço, expressão de um processo de segregação das classes populares que se desenvolve há tempo. E, ainda, vemos que a estrutura da RM, que se caracteriza pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, não se deve apenas às forças de mercado, mas, ao papel desempenhado pelas três esferas de Governo (Federal, Estadual e Municipal), seja pela criação de condições materiais que favoreceram o aparecimento desse modelo, seja mediante o estabelecimento ou não de políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho, que acabaram beneficiando o capital.

Na **terceira seção,** *Aspectos da Estruturação Urbana da RMRJ segundo o modelo de produção capitalista brasileiro,* fazemos algumas considerações sobre a estruturação do espaço urbano na RMRJ. Partindo do fato de que tal região se estruturou em função da produção e circulação de bens e serviços e da reprodução da força de trabalho.

Na **quarta e última seção** deste segundo capítulo, *A periferização e fragmentação da cidade,* problematizamos a questão de que a urbanização da RMRJ se caracteriza por uma configuração espraiada. E que esse espraiamento configura um tipo de cidade que se caracteriza pela periferização, fragmentação e dispersão, na qual se verifica a formação de uma periferia não homogênea, com grandes contrastes socioespaciais.

Neste segundo capítulo, são colocados alguns conceitos e categorias que irão servir de base para o desenvolvimento do trabalho.

A análise de conteúdo desta primeira parte da Dissertação é oriunda de fontes bibliográficas (livros, teses, dissertações e artigos).

Na **parte II** deste trabalho, *Sistemas de transporte, acessibilidade e (re)produção do espaço,* as seções do **terceiro capítulo**, intitulado *Sistemas de transporte: funcionamento, experiências e sugestões*, estão estruturadas de forma que em sua primeira seção, **seção 3.1**, tratamos do *transporte e do padrão de desenvolvimento capitalista no Brasil*, no qual, para nós, o surgimento dos transportes está estreitamente relacionado a esses padrões de acumulação. Para em seguida, na **seção 3.2**, conhecermos um pouco do *sistema de transporte na cidade e RMRJ*. E por fim, na **seção 3.4**, dando continuidade a seção anterior, expomos o que foi feito de *pesquisas, projetos, e quais seriam as experiências e recomendações para a RMRJ*.

No terceiro capítulo, assim como nos antecedentes, utilizamos fontes bibliográficas (livros, teses, dissertações e artigos).

No **quarto capítulo,** *Acessibilidade urbana, (re)produção do espaço e exclusão social,* desenvolvemos temas-chave para esta dissertação: acessibilidade/mobilidade; segregação socioespacial/exclusão social e sistema de transportes/políticas de transportes.

Acreditamos que a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, torna-se um elemento de contribuição para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades laborativas. Por isso, trabalhamos com a tese de que a acessibilidade é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte, e se constitui num importante indicador de exclusão social, ao lado de outros como: mobilidade, habitação, educação e renda.

Ainda, neste capítulo apresentamos algumas análises de tabelas estruturadas a partir de um conjunto de dados que possibilitam investigar e comparar as condições de acessibilidade e de mobilidade ao local de trabalho nos municípios componentes da RMRJ, utilizando-nos,

fundamentalmente, da pesquisa domiciliar de Origem e Destino (OD) de 2003. E também, das pesquisas do IBGE (Censos e PNAD); da pesquisa CNI-IBOPE (2011) – Retratos da sociedade brasileira –, que trata da locomoção urbana em mais de 140 municípios do País, e da pesquisa do Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (ITRANS/2004) – Mobilidade e Pobreza –, que ocorreu no âmbito de algumas das principais Regiões Metropolitanas do País.

Nas **Considerações finais,** destacamos as principais conclusões relatadas ao longo deste trabalho, assim como estabelecemos algumas diretrizes e recomendações visando subsidiar o processo de reorientação do uso e ocupação do solo no território da metrópole e o (re)planejamento dos sistemas de transportes urbano, com vistas à concretização de melhorias na acessibilidade e mobilidade metropolitana.

PARTE I: ESTRUTURAÇÃO E PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE E DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

> A cidade é visivelmente, uma coisa complicada. Parte da dificuldade que experimentamos em lidar com ela pode ser atribuída à sua complexidade inerente. Mas, nossos problemas podem também ser atribuídos à nossa falha em conceituar corretamente a situação. Se nossos conceitos são inadequados ou inconsistentes, não podemos esperar identificar problemas e formular soluções políticas apropriadas.
>
> David Harvey,
> HARVEY (1980, p. 13).

CAPÍTULO 1: ESTRUTURAÇÃO URBANA NO MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA – A PRODUÇÃO DO ESPAÇO

Neste capítulo, procuramos entender como se dá a formação da estrutura urbana nas cidades capitalistas, como se verifica a reprodução das relações de poder dentro desta sociedade – setores dominantes e subordinados –, e de que forma a hegemonia da classe capitalista se renova, por meio da segregação socioespacial e dos efeitos da força normatizadora da intervenção do Estado no espaço.

1.1 O ESPAÇO DA CIDADE: AS RELAÇÕES DE PODER E DE CLASSES

Nesta seção, introduzimos algumas teorias fundamentadas nas teses de alguns estudiosos da temática em tela. Com isso pretendemos trazer luz à questão que gira em torno da reprodução das relações de poder dentro da sociedade capitalista. Para isso, o campo teórico que iremos trabalhar e, no qual Bourdieu centra suas questões, é o da *dominação*. Utilizamos, também, as concepções de *poder e privilégio* no intuito de enriquecer o debate.

Para uma análise preliminar, consideramos apropriado evocar as bases teóricas produzidas por Bourdieu.

Sabe-se que o sociólogo tem uma concepção relacional e sistêmica do social. De forma que para ele a estrutura social é vista como um sistema hierarquizado de poder e privilégio, determinado tanto pelas relações materiais e/ou econômicas (salário, renda) como pelas relações simbólicas (status) e/ou culturais (escolarização) entre os indivíduos. Dessa forma, a diferente localização dos grupos nessa estrutura social deriva da desigual distribuição de recursos e poderes nas mãos dos diferentes agentes sociais (SETTON, 2008).

Por recursos e poderes, Bourdieu (2000) entende ser o capital econômico (renda, salários, imóveis), o capital cultural (saberes e conhecimentos reconhecidos por diplomas e títulos), o capital social (relações sociais que podem ser revertidas em capital, e podem ser convertidas em recursos de dominação) e por fim, mas não por ordem de importância, o capital simbólico (o que vulgarmente chamamos prestígio e/ou honra).

De acordo com o volume e a composição de um ou mais capitais adquiridos e/ou incorporados ao longo de suas trajetórias sociais é que é definida a posição de privilégio ou não privilégio, ocupada por um grupo ou indivíduo. O conjunto desses capitais seria compreendido, então, a partir de um sistema de disposições (nas suas dimensões material, simbólica e cultural, entre outras), denominado por ele *habitus*.

Noções como *campo, capital e habitus* podem ser definidas, mas somente no interior do sistema teórico em que eles se constituem, nunca isoladamente. Esses conceitos devem ser compreendidos em sua interdependência, ou seja, na relação de um com o outro.

Campo serve de instrumento ao método relacional de análise das dominações[15] e práticas específicas de um determinado espaço social. Cada espaço corresponderia, assim, a um campo específico – cultural, econômico, educacional, científico, jornalístico, etc., no qual é determinada a posição social dos agentes e onde se revelam, por exemplo, as figuras de "autoridade", detentoras de maior volume de capital.

Por *Capital*, ampliando a concepção marxista, Bourdieu entende ser não apenas o acúmulo de bens e riquezas econômicas, mas todo recurso ou poder que se manifesta em uma atividade social. Assim, além do *capital econômico*, é decisiva para o sociólogo a compreensão de *capital cultural e do capital social*. Em resumo, refere-se a um *capital simbólico*. Ou seja, desigualdades sociais não decorreriam somente de desigualdades econômicas, mas também dos entraves causados, por exemplo, pelo déficit de capital cultural no acesso a bens simbólicos (SETTON, 2008).

Além disso, as noções de capital econômico e capital cultural são utilizadas articuladamente como fonte de localização dos agentes no espaço (social). Espaço este que representa os agentes sociais no espaço (físico); que é diferenciado pelas condições objetivas

[15] A *violência simbólica*, termo que explicaria a adesão dos dominados em um campo, é tratada aqui como uma *dominação consentida*, pela aceitação das regras e crenças partilhadas como se fossem "naturais", e da incapacidade crítica de reconhecer o caráter arbitrário de tais regras impostas pelas autoridades dominantes de um campo. Ao retirar os fatores econômicos do epicentro das análises da sociedade, Bourdieu desenvolve conceitos específicos e conceitua *violência simbólica*, como algo no qual o sociólogo defende uma não arbitrariedade da produção simbólica na vida social, advertindo para seu caráter efetivamente legitimador das forças dominantes. Forças estas que expressam seus gostos de classe e estilos de vida, gerando o que ele chama distinção social.

e é também o espaço das relações sociais. Dessa forma, queremos dizer que o espaço físico e o social não existem separadamente.

Bourdieu entende ser *habitus* um sistema aberto de disposições, ações e percepções que os indivíduos adquirem com o tempo em suas experiências sociais (tanto na dimensão material, corpórea, quanto simbólica, cultural, entre outras). O *habitus* diz respeito às estruturas relacionais nas quais os indivíduos estão inseridos, e vai além deles, possibilitando a compreensão tanto de sua posição num campo quanto no seu conjunto de capitais. Bourdieu pretende, assim, superar a antinomia entre objetivismo (no caso, preponderância das estruturas sociais sobre as ações do sujeito) e subjetivismo (primazia da ação do sujeito em relação às determinações sociais) nas ciências humanas. Tratando a questão como uma matriz, determinada pela posição social do indivíduo que lhe permite pensar, ver e agir nas mais variadas situações, vê-se que o *habitus* traduz estilos de vida, julgamentos políticos, morais e estéticos. Além disso, é também um meio de ação que possibilita a criação e o desenvolvimento de estratégias individuais ou coletivas. (VASCONCELLOS, 2002, p. 79).

De acordo com Bourdieu, a categoria *habitus* nasce relacionada à estrutura, todavia como uma possibilidade de rompimento com esta, embora apareça em sua obra, na maioria das vezes, como um instrumento de reprodução. Nesse sentido, *habitus* pode ser definido como um sistema de disposições duráveis e transponíveis, que unifica e gera práticas e classificações. Podemos levar em consideração, por exemplo, que a classe social não se define apenas pela posição nas relações de produção, mas pelo *habitus* de classe que, normalmente, se encontra associado a essa posição.

O sujeito é o agente dentro de uma estrutura na qual *habitus* de classe tem regularidade e todos obedecem a uma série de práticas e percepções. Há, portanto, um sujeito que pensa e tem escolhas, mas estas são escolhas delimitadas, restritas a um campo de possibilidades. As práticas e percepções estão sempre encerradas pelas condições objetivas de um universo de possibilidades (a imprevisibilidade das práticas é limitada) – cada classe tem um campo de atuação e percepção. Como pressuposto teórico, o agente tem mobilidade, possibilidade de sair de onde está inserido, mas, na prática, o rompimento é difícil.

As relações de poder, portanto, estão dadas, e o grande questionamento é como romper com elas. A intensa diferenciação entre classes é complexificada pela montagem de sua estrutura a partir das categorias de capital econômico e cultural, que são trabalhadas com variáveis tais como a *qualificação*. Aqui, portanto, o capital cultural está atrelado ao saber, não simplesmente o saber “formal”, mas a experiência, o saber de forma “geral”. O capital cultural aliado ao entendimento do capital econômico possibilitou ao sociólogo a construção

de uma estrutura em que se consegue perceber valores de grupos distintos e (a tentativa de) explicar qual o comportamento político desses grupos, suas alianças e, por conseguinte, os mecanismos de dominação.

Para Bourdieu (1983) o estilo de vida é um conjunto unitário de preferências distintivas que vêm a expressar as condições objetivas de existência: é a forma e expressão do *habitus*. A realização do gosto individual – as escolhas – são sempre ajustadas às necessidades objetivas dos grupos sociais. Essas escolhas são uma espécie de marca das classes sociais, e são trabalhadas e internalizadas também para legitimação do poder e da dominação, o que significa dizer que os bens são produzidos e produzem gostos visando este fim.

O *habitus* tende, continuamente, a fazer da necessidade uma virtude, ou seja, uma qualidade moral. Levando a eleições ajustadas pela condição da qual é o produto, o gosto (de necessidade ou de luxo) e não a renda ajustada às práticas desse recurso, numa relação dialética.

Como a distinção é necessária para a dominação, então a busca por distinção é algo permanente e constante na sociedade capitalista. Sempre são construídas e reconstruídas as marcas das classes, permanentemente.

Dessa forma, na análise do espaço urbano e da reprodução das cidades, entendemos que o capital vai reconstruindo, em termos de espaço físico, o que é interessante para uma determinada classe para que ela se separe e se distinga das demais, isso é poder, dominação; é a condição para dominação – essa busca permanente de distinção.

Portanto, não há como pensar as relações sociais descoladas do território, pois tudo que existe ocupa um lugar no espaço, tem localização, de forma que, um elemento de localização é um elemento de dominação.

Trata-se, desta maneira, de uma unidade e não de relação de determinação entre os dois. Relacionando um ao outro na estrutura, rompemos com a divisão empirista dos lugares, de que eles existem por eles mesmos. Assim, a incorporação naturalizada da estrutura social é a atuação do poder simbólico, ou seja, sua conversão em *habitus* realiza-se na experiência repetida das distâncias físicas dos deslocamentos. A inscrição das estruturas e das práticas no espaço físico – onde as coisas estão localizadas – resulta numa rigidez, geradora de inércia e de uma repetição, isto é, o território enrijece, prende a fluidez das relações sociais, delimita, cria padrões.

As relações sociais exigem contatos e, necessariamente, estão localizadas no espaço. Sendo assim, o espaço físico tem de estar organizado às distâncias e deslocamentos. O que acontece, na realidade, é a produção de barreiras, dificuldades que impedem os encontros nos

caminhos de repetição. Dessa forma, o espaço físico e social é reproduzido segundo a lógica da dominação, e isso pressupõe opções impostas. O deslocamento é restrito, não há um campo de possibilidades para a fluidez.

As experiências repetitivas da vida cotidiana, dentre elas o deslocamento, constroem percepções e práticas distintas sobre o território e, a experiência territorial (que é social). O território atua na formação do indivíduo de diferentes maneiras, que podem levar a uma perspectiva de superação de seu lugar na sociedade ou não, de se organizar ou não. A mobilidade geraria relações de poder na sociedade, sendo o território não somente o lugar de moradia, mas também da experiência urbana. Portanto, mudar de lugar depende da mudança das coisas e de um desenraizamento. O desconhecimento do território representa uma limitação, a mobilidade representa a quebra da dominação.

A questão da identidade ligada ao território é a representação da cidade, do lugar em que se habita, a qual objetivada conduz à posição ocupada no espaço e à localização, ambas ligadas ao capital econômico do indivíduo, que interagindo como capital cultural intervém no cálculo de possibilidades de escolha que ele tem.

A classe dominante[16] demarca e comanda a reprodução do território de acordo com o que identifique e legitime seu poder. Nesse sentido, a apropriação do espaço da cidade é uma luta que se divide em três lógicas: o ganho de renda pela localização; os ganhos simbólicos, de distinção de classe (efeito clube); e o ganho sobre a posse e a ocupação, que exclui os intrusos.

Com o espaço da cidade demarcado à luz dessas lógicas, entendemos que a escolha do lugar para se viver atende a um campo de possibilidades que é dado, representado por um mapa mental, que como tal é construído pelas percepções e observações dos lugares e delimitado pelas condições objetivas relacionadas ao mercado.

Além da teoria de Bourdieu que nos serve de base para a análise proposta neste trabalho, é interessante analisarmos o conceito de *poder* em Hannah Arendt, pois ela trabalha com uma ideia de poder e de lei cuja essência não se assenta na relação de mando-obediência

[16] A classe dominante repassa a sua ideologia (concepção de mundo) e realiza o controle do "Consenso" por uma rede articulada de aparelhos culturais que Gramsci denomina "Aparelhos Privados de Hegemonia", que compreendem as Escolas, Universidades, Igrejas, Mídias, Associações Intelectuais, Culturais, os Sindicatos, a Literatura, o Cinema, as ONGs, etc. Por meio deles impõem-se às classes subalternas a submissão passiva e faz-se o repasse ideológico, isto é, o próprio Senso Comum. Gramsci acrescenta que "a supremacia (Hegemonia), de um grupo social se manifesta como Domínio ou como Direção Intelectual e Moral (cultural). O Domínio pressupõe o acesso ao Poder, o uso da força e a coerção. A sede do Domínio é o Estado (Sociedade Política). Já a Direção, que corresponde a Hegemonia propriamente, é exercida na Sociedade Civil e é alcançada mediante a persuasão, o proselitismo, a doutrinação, a adesão, enfim pela obtenção do Consenso. A Hegemonia se conquista e se exerce no universo aliado; o Domínio, por sua vez, é imposto sobre o universo antagônico" (RAMOS, L.; ZHARAN, G., 2006).

e não identifica o poder com o domínio. Apesar de utilizar o termo “obediência” – mas sempre obediência às leis em vez de aos homens – o que ela de fato quer dizer é “apoio às leis para as quais os cidadãos haviam dado o seu consentimento”. Desse modo, “poder”, em Arendt, refere-se sempre a uma relação de consentimento em que as instituições sustentam-se no “apoio do povo”.

O “apoio do povo” revela um traço importante do conceito de poder em Arendt, pois ele não é mais do que a continuação do consentimento que trouxe as leis à existência, leis que retiram dessa ocorrência primitiva o consentimento que sustentará a manutenção futura das instituições (ARENDT, 2001). O poder, além de ser uma relação de consentimento, está vinculado ao momento fundacional de uma comunidade. (PERISSINOTTO, 2004).

Nesse sentido, procuramos tratar da questão de que as intervenções no espaço da cidade são construídas, em grande parte, tendo em vista interesses de promotores imobiliários em associação com Governos solidários aos interesses das classes dominantes. Espécie de poder “legítimo” no que se entende por *poder consentido* (a Governos) que atuam em prol de uma parcela privilegiada da sociedade e que têm explícito interesse no lucro, colocando à margem dos benefícios sociais, grande parcela desta sociedade que “legitima” esse poder, essa ação, mas não a aprova.

Entendemos, então, que esse poder em Arendt não é um *poder legítimo* que perdure e, portanto, esgarça o tecido social de tal forma que seu fim não pode ser outro que a não perpetuação desse “poder consentido” sustentado no “apoio do povo”.

Arendt coloca que se deve tratar o poder (e a esfera pública), ao mesmo tempo, como o espaço das aparências e o lugar da isonomia, isto é, um espaço em que a interação entre indivíduos iguais se dá por meio da livre troca de opiniões plurais e da ação. É neste ato fundacional, do qual participam todos em condição de igualdade, que reside à legitimidade do poder.

De acordo com Arendt (2001, p. 40), “o poder emerge onde quer que as pessoas se unam e ajam em concerto, mas sua legitimidade deriva mais do estar junto inicial do que de qualquer ação que então possa seguir-se”. Nesse sentido, todo poder se justifica por si mesmo, porque é fruto da ação coletiva do grupo que o sustenta. Qualquer ação política futura deverá, para ser legítima (isto é, para ter autoridade) fazer referência a esse momento inicial.

Por outro lado é bom notarmos que ao conjugar *poder e autoridade*, Arendt distancia-se de Weber (1981), como mostra Habermas (1986), porque, enquanto para o primeiro o poder é uma ação estratégica em que o ator visa utilizar, da forma mais eficiente possível, os meios à sua disposição para atingir um fim previamente definido (isto é, submeter à vontade

do outro à sua), para ela o poder (e a ação política) é um fim em si mesmo e, dessa forma, não pode ser instrumentalizado em nome de qualquer outro fim.

Dessa maneira, para Arendt (2001) todo grupo que age em concerto visa produzir poder, isto é, pretende criar consentimento: “O fenômeno fundamental do poder não é a instrumentalização da vontade de outros, mas a formação de uma vontade comum numa comunicação direcionada para atingir um acordo” (HABERMAS, 1986, p. 76). Como observa Habermas (1986), a única alternativa que Arendt vê ao ato de impor a vontade é o livre acordo entre participantes.

E aqui cabem algumas observações ao pensamento de poder revelado por Arendt, pois ainda que o conjunto de relações sociais que a perspectiva tradicional pretende descrever ao utilizar o conceito de poder desapareça da análise *arendtiana,* ficamos sem outro termo para substituí-lo e cumprir essa mesma função. Ao mesmo tempo, a sua definição de poder passa ao largo de todo o esforço teórico até então feito pela sociologia política para entender o consenso político. Neste último caso seria fundamental pensar as condições sociopolíticas que permitem diferenciar o consenso genuíno de um consenso que faz parte, ele mesmo, das relações de dominação. A proposta teórica de Hannah Arendt, de acordo com Lukes (1976 apud PERISSINOTTO, 2004) elimina “o aspecto conflituoso do poder – o fato de que ele é exercido sobre pessoas”, desaparecendo com isto o interesse central em estudá-lo, qual seja, saber como alguns grupos conseguem (ou não) “assegurar a obediência das pessoas superando ou impedindo sua oposição” (PERISSINOTTO, 2004, p. 136).

1.1.1 O Estado, a hegemonia de classe – as relações conflituosas de classes

Alguns autores, entre os quais Francisco de Oliveira, apontam que a origem da classe média brasileira se deve a empresas multinacionais que trouxeram dentro de si um estilo de organização que teve profundas repercussões sobre certos aspectos da relação entre o Estado e o urbano, nas principais cidades do País. Um estilo que trouxe complexa divisão social do trabalho no interior de cada empresa com importantes repercussões do ponto de vista da estruturação das classes sociais no Brasil.

Do ponto de vista da estruturação das classes sociais nas principais cidades, o grande peso que as classes médias têm na sociedade brasileira é em grande medida determinado pelo tipo de organização econômica do capitalismo. As repercussões que isso tem, pela ótica da organização urbana, são muito importantes, e só a entenderemos se investigarmos o tamanho e o papel dessa classe na organização econômica (OLIVEIRA, 1982).

Uma parcela significativa da classe média está no setor terciário da economia. E a terciarização é a expressão das funções de circulação das mercadorias, de circulação do capital, das funções que estão ligadas tanto à circulação de mercadorias (como transporte) quanto à circulação do capital (o sistema bancário, por exemplo). Terciário que se revela pela criação de uma série de empresas ligadas a esses processos de circulação das mercadorias e capitais, e que são a sede por excelência das chamadas classes médias, transformando a estrutura de classes na sociedade brasileira e dando um enorme peso político e social a estas classes em nossa sociedade.

A enorme gravitação das classes médias, vista sob outro aspecto, é uma das bases do "autoritarismo" na sociedade brasileira. Do ponto de vista do urbano, das relações entre as esferas governamentais e o urbano, essas classes criaram demandas dentro das cidades. E as demandas do Estado (em relação com o urbano) são, em grande medida, determinadas pelas demandas das classes médias dentro das cidades.

Dessa forma, Oliveira (1982, p. 50-51) resumiria, afirmando, que "o urbano hoje no Brasil é as classes médias, isto é, as cidades são por excelência a expressão urbana dessa estrutura de classe". O urbano, de certa forma, é hoje a expressão da forma de organização da atividade econômica, de um lado, que cria certa estrutura de classes, e, do lado do regime político, da falta de voz das classes populares, direcionando, portanto, os gastos do Estado, todo o seu poder, do ponto de vista do investimento, para atender, sobretudo, aos reclamos advindos das demandas das classes médias.

Se olharmos para os exemplos que estão à nossa volta, a ação do Estado, a mais visível sob o enfoque da atuação de um Governo municipal ou estadual, é a tentativa constante de atender às demandas dessa estrutura de classe, principalmente determinada pelo peso social da classe média, determinada, ainda, por um padrão de estruturação e de acumulação. Dando por contraste, o desatendimento das classes mais baixas.

Nesse contexto, o Estado tem tradicionalmente apoiado os interesses e privilégios das classes e grupos sociais dominantes, pela adoção de políticas, de controles e mecanismos reguladores altamente discriminatórios e elitistas. No Brasil, esse comportamento, associado a prática política concentradora e antidistributiva, tem se refletido na acentuação das disparidades intrametropolitanas, na crescente elitização dos espaços urbanos centrais e na consequente periferização das classes de baixa renda. Além de sua localização distante do centro metropolitano, estas classes também estão desassistidas no que se refere a não acessibilidade ao consumo de bens e serviços os quais, embora produzidos socialmente pelo

poder público, localizam-se preponderantemente nas áreas mais privilegiadas da metrópole, beneficiando, principalmente àqueles que aí residem.

Vemos, portanto, que o Estado não tem uma participação neutra no contexto urbano. Embora ele também não deva ser concebido apenas como mero instrumento político, ou como uma instituição estabelecida pelo capital, não há dúvida de que, no cenário capitalista, ele expressa o seu interesse. Daí é de se esperar que a ação pública venha a contribuir, efetivamente, para a construção diferenciada do espaço, provendo áreas de interesse do capital e das classes dominantes, de benefícios que são negados às demais classes e setores da sociedade.

Portanto, apesar de se constituir em um agente distinto do capital, o papel do Estado no campo econômico tem sido o de garantir ao máximo a reprodução do capital, fazendo concessões apenas quando estas se evidenciam necessárias, isto é, para assegurar as condições mínimas de reprodução da força de trabalho (ou seja, a estabilidade social) (OLIVEIRA, 1982).

1.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO: ENTRE DOMINAÇÃO E APROPRIAÇÃO

Entendemos que as relações sociais são sempre espaciais e, portanto, existem a partir da construção de certas espacialidades. Espacialidade efetivamente vivida e socialmente criada; ao mesmo tempo concreta e abstrata, sendo, inclusive, o rebatimento das práticas sociais[17]. O espaço socialmente produzido resulta na estrutura que define as determinações do modo de produção, mas refere-se também, de forma simultânea, à ação dos agentes. O espaço contém as relações sociais, e, além disso, contém certas representações dessas relações sociais de (re)produção. Tais relações podem ser públicas, ou seja, declaradas ou, por outro lado, ocultas, clandestinas, reprimidas e, por isso, capazes de conduzir a transgressões (LÉFÈBVRE, 1994).

Por conseguinte torna-se compreensível que as representações do espaço têm grande importância e exerce influência na produção do espaço, principalmente levando-se a termo sua correspondência com um sistema de signos, símbolos e códigos de representação

[17] A fundamentação teórica de Léfèbvre (1994) tem como objetivo principal desvendar a realidade atual. Para tanto o parâmetro é a vida cotidiana na sociedade moderna. Nessa acepção, o autor relata que o espaço contém e está contido nas relações sociais, logo o real é historicamente construído tendo como representação mental o urbano e a cidade como expressão material desta representação.

dominantes em uma sociedade, relacionados ao exercício do poder e à conformação do espaço abstrato. O espaço além de ser um produto social, criado para ser usado e consumido, é também um meio de produção e, como tal, não pode ser apartado das forças produtivas ou da divisão social do trabalho que o conforma, ou do Estado e das superestruturas da sociedade.

Contudo, Léfèbvre (1979) avança ao afirmar que mais que isso, o espaço deve ser considerado como uma das forças produtivas. Dominar o espaço propicia uma posição na estrutura econômica, por isso este autor afirma que o controle do espaço pode gerar poder econômico, embora uma parte do espaço possa vir a não ter conteúdo, porque ele pode ser preenchido com algo produtivo ou porque pode precisar ser atravessado por produtores. Portanto, quando o espaço é uma força produtiva, torna-se parte essencial do processo.

Dessa forma, o capitalismo, como modo de produção, sobreviveu pela utilização do espaço como reforçador das relações sociais necessárias a essa sobrevivência. Harvey (2003), influenciado por Léfèbvre (1994), afirma que o capitalismo conseguiu escapar das crises de sobreacumulação através da produção do espaço. Obviamente, Harvey não se circunscrevia a novos espaços, já que a refuncionalização também tem de ser considerada. A produção do espaço se realiza também nessa relação dialética entre “valor de uso” e “valor de troca”, isto é, para além de um espaço de consumo pode-se perceber um consumo do espaço (CARLOS, 1994), ou seja, além de considerarmos apenas o espaço de consumo, devemos considerar o próprio espaço como objeto de consumo. Portanto, ao analisar o espaço urbano devemos considerá-lo como produto, condição e meio do processo de reprodução das relações sociais. Conforme Carlos (1994), nos aponta:

> [...] se de um lado o espaço é condição tanto da reprodução do capital quanto da vida humana, de outro ele é produto e nesse sentido trabalho materializado. Ao produzir suas condições de vida, a partir das relações capital-trabalho, a sociedade como um todo, produz o espaço e com ele um modo de vida, de pensar, de sentir. (CARLOS, 1994. p, 24).

Sendo assim, a produção espacial mostra-se desigual, porquanto o espaço urbano encontra-se associado à produção social capitalista que se (re)produz desigualmente. E, tendo em vista esse debate, poderemos perceber o espaço como o espaço da produção, da circulação, da troca, do consumo, da vida, construído pelo homem ao produzir a história de sua existência. Convém admitir que cada vez mais o espaço urbano, a partir da subordinação acelerada da apropriação e das maneiras de uso ao mercado, é destinado à troca (FERREIRA, 2007).

Situando nossa análise na cidade, parece evidente que é a partir da produção do espaço que se dá a sobrevida do capitalismo às crises de sobreacumulação, fruto da determinação excessiva do valor de uso em relação ao valor de troca. Assim, para que a reprodução do capital aconteça de acordo com as expectativas de seus partícipes, uma série de transformações é infligida à cidade, sujeitando-a a uma funcionalidade que sirva à reprodução do capital. Assim, a população vivencia de maneira crescente um espaço de dominação que em geral não é percebida enquanto tal, passando a ser vista como algo natural. É essa opacidade, inclusive, que sustenta não estar em questão, a existência ou não da propriedade privada, pois a produção capitalista não pode permitir a destruição da instituição da propriedade privada, a qual depende sua própria existência que está fundamentada na propriedade privada dos meios de produção.

Desta foram, argumenta Léfèbvre (1991 apud FERREIRA, 2007) que a apropriação da cidade pelo cidadão está ligada ao valor de uso, denominado por Léfèbvre de “ordem próxima”; e a dominação está ligada ao valor de troca e, também, à “ordem distante”. “E conclui que é na ordem próxima – e por meio dela – que a ordem distante persuade e completa seu poder coator”.

Nesse sentido, argumenta Léfèbvre (1991) que

> a cidade é uma mediação entre as mediações. Contendo a ordem próxima, ela a mantém; sustenta relações de produção e de propriedade; é o local de sua reprodução. Contida na ordem distante, ela se sustenta; encarna-a; projeta-a sobre um terreno (o lugar) e sobre um plano, o plano da vida imediata. (LÉFÈBVRE, 1991, p. 46).

A “organização espacial” representa a hierarquia do poder. A associação Capital-Estado se apropria do espaço de forma a garantir o controle dos lugares pela homogeneização do todo e a segregação das partes. Assim, segundo Léfèbvre (1999) destaca, acreditamos também que o conceito de espaço social resumiria (concentraria) o natural, ou seja, o quadro físico, mas também o mental (as representações do espaço e os espaços de representação) e o social com sua prática espacial. Pode-se afirmar, certamente, que as representações do espaço são abstrações, porém, ao mesmo tempo, tomam parte nas práticas sociais ao estabelecer relações entre formas e pessoas por meio da lógica capitalista de produção do espaço. A incorporação dessa lógica, pelas práticas espaciais, ao cotidiano, à realidade urbana, dentro do espaço percebido, faz com que vivenciemos um espaço de sobredeterminação do valor de troca em relação a valor de uso. Isso implica o relacionamento entre o vivido, o percebido e o

concebido. Se houvesse uma crítica do espaço, esta deveria modificar muito o espaço de representação (GIL FILHO , s.d.)[18] dos habitantes e poderia fazer parte integrante da prática social. Todavia, como tal crítica é inexistente, o usuário do espaço, o habitante ou morador tem tendência à abstração de sua própria prática com e no espaço. Vive e convive com a "fetichização" do espaço. Importa refletirmos até que ponto "o direito e o dever" do cidadão não estariam correndo o risco de ser "domesticados", expressão cunhada por Marcelo Lopes de Souza (2006).

Entretanto, deve-se esclarecer que o espaço é a forma socialmente construída, no vivido, extremamente ligado às funções e estruturas. Assim, se as práticas espaciais forem concebidas pelos moradores do lugar, desfazem-se os fetiches, pois o espaço carrega em si a dominação por meio das formas, o que se exige uma luta em outra dimensão, pois o ato de habitar não se limita ao espaço privado, mas estabelece uma relação com os espaços públicos, como lugares do encontro, reunião, reivindicação e sociabilidade.

Aludimos, especificamente, à tensão entre apropriação e dominação, pois a propriedade privada é fundante da segregação ao definir as possibilidades de uso dos lugares da cidade. Assim, temos de ter em consideração o relacionamento entre espaço abstrato e espaço social como forma de elucidação das transformações da metrópole, principalmente, ao pensar nas possibilidades de mudanças na apropriação do espaço. Estamos entendendo espaço abstrato – que é fragmentado, homogêneo e hierárquico[19] –, como a exteriorização de práticas econômicas e políticas originadas com a classe capitalista e com o Estado. Quanto ao espaço social, é o espaço dos valores de uso produzidos pela complexa interação de todas as classes no cotidiano[20]. Nesse sentido, podemos afirmar que é a tensão entre valor de uso e valor de troca que produz o espaço social de usos e, simultaneamente, um espaço abstrato de expropriação[21] (FERREIRA, 2007).

[18] O espaço de representação é um espaço vivo, lócus da ação e das situações vivenciadas. É relacional em percepção, diferencialmente qualitativo e dinâmico e de natureza simbólica.
[19] De acordo com Léfèbvre (1980) apud Souza (2009), "a cotidianidade moderna se resume a uma constante programação de hábitos sempre direcionados para a produção e o consumo, produzindo uma 'sociedade burocrática de consumo dirigido'. Os espaços construídos dentro da lógica capitalista seguem a padronização e o individualismo desta racionalidade, são, portanto, espaços abstratos, primados pela razão estética e pela força das imagens" (SOUZA, C.B.G., 2009, p. 4).
[20] O espaço social configura-se como a expressão mais concreta do espaço vivido.
[21] Discussão acerca dos agentes que produzem o espaço é encontrada na Geografia e nas Ciências sociais. Ver Capel (1974), Harvey (1980) e Corrêa (1995).

Observamos, assim, um conflito entre interesses gerados em torno do espaço social (local dos valores sociais de uso e do desdobramento de relações sociais no espaço) e do espaço abstrato (enquanto espaço de desenvolvimento imobiliário e administração governamental). A tensão entre esses dois espaços produz efeitos de fragmentação, criando guetos hierarquizados que representam, com sua espacialidade a hierarquia econômica e social, setores dominantes e subordinados. (FERRERIA, 2007). Nesse sentido, a hegemonia da classe capitalista é renovada pela segregação espacial e pelos efeitos da força normatizadora da intromissão do Estado (GOTTDIENER, 1997), e, consequentemente no meio e nas condições de transporte, logo, nas condições de mobilidade espacial da população.

1.3 ASPECTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA NO MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA

Nesta seção fazemos algumas considerações sobre a estruturação do espaço urbano nas cidades capitalistas. E pelos estudos nesse campo inferimos que o sistema econômico capitalista é contribuinte do modo com que tais sociedades se estruturam, em função da produção e circulação de bens e serviços, e da reprodução da força de trabalho.

Alguns autores analisam a influência do sistema econômico capitalista no espaço urbano com base na necessidade de poder "modelar" a cidade de acordo com os seus interesses. Léfèbvre, por exemplo, argumenta que a produção social do espaço urbano é fundamental para a reprodução da sociedade e, portanto, para o próprio capitalismo. Para o filósofo, a produção social do espaço é comandada pela classe hegemônica como uma ferramenta para reproduzir sua dominação, que vai estabelecer o modelo vigente.

Dessa forma, para entender como as estruturas urbanas[22] são formadas, em cujas cidades vigora o modo de produção capitalista, faz-se mister conhecer como alguns teóricos trabalham algumas categorias, em especial, a categoria *espaço social*.

Para Léfèbvre (1994 apud GIRARDI, 2008), por exemplo,

> espaço social é o produto social onde estão compreendidas as relações sociais que têm como base a natureza ou espaço físico transformados pelo trabalho humano. É

[22] Consideramos apropriado para este trabalho utilizar o conceito elaborado por Deák (1985), em que afirma ser a *Estrutura urbana* "o conjunto das infraestruturas que constituem o espaço da aglomeração urbana e do conjunto das instalações dos processos individuais de produção e reprodução que ocupam as localizações daquele espaço".

> nesse espaço que estão as relações sociais de reprodução e produção, a partir das quais o homem interage e modifica a natureza. (GIRARDI, 2008, p. 29).

Desse modo, a produção do espaço deve ocorrer a partir da prática social do *espaço percebido* (pelos indivíduos); das representações do *espaço concebido* (por cientistas, engenheiros, planejadores, entre outros) e pelo *espaço representacional* (diretamente vivido pelos indivíduos)[23].

Assim, do conceito de espaço social, Léfèbvre elabora algumas proposições que contribuem para a sua formulação: primeiro que o espaço não é algo dado, e sim produzido pelo homem a partir da transformação da natureza pelo seu trabalho; em seguida, que as relações sociais são constituintes do espaço e é a partir delas que o homem altera a natureza; e prossegue, afirmando que as relações sociais de produção, consumo e reprodução (social) são determinantes na produção do espaço; e ainda, que o espaço deve ser estudado a partir das formas, funções e estruturas. Por fim, que as novas relações podem dar funções diferentes para formas preexistentes, pois o espaço não desaparece, ele possui elementos de diferentes tempos.

Assim, quando pretendemos estudar a evolução da sociedade no tempo, a categoria modo de produção surge como ponto de partida fundamental. Entretanto, quando o objetivo da investigação é particularizado, referindo-se a um espaço de tempo relativamente curto e a uma área geográfica específica, faz-se necessário usar uma categoria que se refira, não à realidade pura e abstrata do modo de produção, mas a uma realidade concreta, impura, caracterizada pela existência de vários tipos de relações de produção.

Esta categoria teórica a que nos referimos é a formação social, que Abreu (1997, p. 16) define como sendo "a maneira pela qual os processos que, juntos, formam o modo de produção (produção propriamente dita, circulação, distribuição e consumo) são histórica e espacialmente determinados". Neste sentido Abreu afirma, tomando emprestado de Milton Santos (1982), que "a formação social se diferencia do modo de produção, pois, este escreve a

[23] O *espaço percebido* aparece como uma intermediação da ordem distante e a ordem próxima referentes aos desdobramentos de práticas espaciais oriundas de atos, valores e relações específicas de cada formação social. Desse modo, atribui às representações mentais materializadas funcionalidades e usos diversos, que correspondem a uma lógica de percepção da produção e da reprodução social. O *espaço concebido* é especificamente o da representação abstrata, traduzido no capitalismo pelo pensamento hierarquizado, imóvel, afastado do real. Advindo de um saber técnico e, simultaneamente, ideológico, as representações do espaço privilegiam a ideia de produto devido à supremacia do valor de troca na racionalidade geral. O *espaço vivido* denota as diferenças em relação ao modo de vida programado. Enquanto experiência cotidiana (ordem próxima) está vinculada ao espaço das representações pela insurreição de usos contextuais, tornando-se um resíduo de clandestinidade da obra e do irracional (SOUZA, C.B.G., 2009).

história no tempo, enquanto que a formação social a escreve no espaço" (ABREU, p. 16). E vai mais adiante, quando afirma que "toda formação social, como todo modo de produção, compõe-se de uma estrutura econômica, uma estrutura jurídico-política (ou institucional) e uma estrutura ideológica" (ABREU, p. 16). Entretanto, devido à realidade concreta e impura que caracteriza a formação social, essas estruturas têm, nesse nível, um caráter bem mais complexo do que no nível do modo de produção. Completa, afirmando que "o seu desenvolvimento raramente é sincronizado e, que nem sempre elas evoluem na mesma direção ou à mesma velocidade".

Dessa maneira, conforme Abreu (1997),

> [...] a evolução não sincronizada das estruturas que compõem a formação social tem papel importante no seu desenvolvimento. [...] A evolução mais rápida de uma das estruturas, por exemplo, pode levar ao aparecimento de novas funções a serem desempenhadas pela sociedade sem que haja, inicialmente, grandes modificações nas demais estruturas. Com o tempo, entretanto, as contradições irão se acumular e, esse grau de defasagem terá que ser ajustado. Passa-se, então, de um momento de organização social para outro. (ABREU, 1997, p. 16).

Abreu (1997), complementa afirmando que

> a cada novo momento de organização social, determinado pelo processo de evolução diferenciada das estruturas que a compõem, a sociedade conhece então um movimento importante. E o mesmo acontece com o espaço. Novas funções aparecem, novos atores entram no cenário, novas formas são criadas e formas antigas são transformadas. Assim, a categoria formação social é, não só abrangente, já que trata da totalidade de processos sociais, econômicos e políticos que atuam numa sociedade, como fundamentalmente empírica. (ABREU, 1997, p. 16).

Para Castells (2000), colocar a questão da especificidade do espaço urbano equivale pensar nas relações entre os elementos da estrutura social no interior de uma unidade definida numa das instâncias da estrutura social. Assim, a delimitação de urbano tem a conotação de uma unidade definida, seja na instância ideológica, seja na político-jurídica ou na econômica.

A cidade como forma específica de civilização seria o primeiro fundamento de delimitação, tanto social quanto espacial (urbano-unidade ideológica) advindo da cultura.

O urbano-unidade do aparelho político-jurídico foi, para Castells, o fundamento da existência da cidade em certas conjunturas históricas. No entanto, no capitalismo avançado e, em particular, nas regiões metropolitanas, constata-se uma inadequação quase completa entre estas fronteiras políticas e a especificidade de seu conteúdo social, sendo que esta especificidade se define cada vez mais ao nível do econômico. E não é por acaso, pois, de acordo com Castells, "tudo ocorre como se as unidades espaciais se definissem em cada sociedade, conforme a instância dominante, característica do modo de produção (político-jurídico no feudalismo, econômico no capitalismo)" (CASTELLS, 2000, p. 193).

"O urbano" como unidade-econômica é até aceito, mas é preciso, segundo o sociólogo, indagar se o processo conotado corresponde ao conjunto do processo de trabalho ou a um de seus elementos, de produção e de distribuição de bens e serviços. Não parece que a cidade seja uma divisão significativa ao conjunto do sistema econômico, em termos de monopólios (relação de propriedade) e setores de produção (relações técnicas). (CASTELLS, 2000).

No debate sobre a teoria do espaço[24], a argumentação de Castells em contraposição a de Léfèbvre é de que o espaço seria o produto material de uma dada formação social. Seu enfoque consiste em especificar uma teoria geral da organização social, mas conforme ela se articulasse com o espaço, passaria a não existir uma teoria específica, porém um desdobramento e especificação da teoria da estrutura social. Para o sociólogo espanhol, a estrutura econômica é o principal elo conceitual de uma teoria do espaço. Rejeitando-se a unidade ideológica e a estrutura política, a organização espacial torna-se cada vez mais produto dos processos econômicos que políticos. Em outra perspectiva, na produção do espaço e no aspecto teórico da natureza multifacetada do espaço, que não está restrita a uma localização ou relações de propriedade, mas sim ao local da ação e da possibilidade social, é que Léfèbvre focaliza seu trabalho (GOTTDIENER, 2005).

O espaço urbano torna-se então o espaço definido por certa parte da força de trabalho, de acordo com Castells (2000), e o urbano, é visto como a relação que se nota entre o processo de reprodução da força de trabalho, e o espaço urbano, como o que auxilia a exprimir as unidades articuladas desse processo. "Haverá, assim, um espaço ideológico, um espaço institucional, um espaço da produção, da troca, do consumo (reprodução), todos se transformando, sem cessar, pela luta de classes" (CASTELLS, 2000, p. 335-6).

Dessa forma, Castells propõe a tese de que "nas sociedades capitalistas avançadas, o processo que estrutura o espaço é o que concerne à reprodução simples à ampliada da força de

[24] Debate já consolidado que contribui nesta discussão da abordagem do espaço (GOTTDIENER, 1997). Para o primeiro, a teoria do espaço é tratada como uma especificidade da teoria da estrutura social (baseado no estruturalismo de Althusser). Nesta postura compreende-se o espaço como reflexo. Enquanto que o segundo reconhece a natureza multifacetada do espaço, considerando-o mais que apenas localização e expressão das relações sociais. De um lado Castells investiga o que existe no modo de ação política dentro da cidade e tenta explicá-lo, isolando os elementos da política urbana. De outro, Léfèbvre considera o que pode ocorrer na forma de ação política radical e investe no raciocínio marxista – o utópico e o estratégico. Para ele, grupos, classes e frações de classe só podem ser constituídos e reconhecidos como sujeitos por meio da geração (que significa produção) de um espaço, ou seja, para Gottdiener, Léfèbvre acredita que mais que uma revolução classista, é ainda necessário produzir um espaço dentro do qual se possa realizar uma revolução da vida cotidiana. Neste sentido, a teoria do espaço de Léfèbvre de uma maneira geral, propõe um projeto, uma estratégia de libertação na medida em que em concomitância com a ação radical se produza um espaço (IKUTA, 2000).

trabalho" (CASTELLS, 2000, p. 539-40). O conjunto das práticas, ditas urbanas, conota a articulação do processo ao conjunto da estrutura social. E é para conceber estas relações internas e sua articulação com o conjunto da estrutura, que ele propõe o conceito de *Sistema Urbano*. Entendido como a articulação específica das instâncias de uma estrutura social no interior de uma unidade (espacial) de reprodução da força de trabalho (CASTELLS, 2000).

Por fim, Castells coloca que o sistema urbano organiza o conjunto das relações entre os elementos da estrutura espacial. Elementos: *Consumo* – processo de reprodução da força de trabalho. Reprodução simples: moradia e equipamento material mínimo (esgoto, iluminação, manutenção das ruas, etc.); reprodução ampliada: ambiente (ampliação no interior do sistema econômico – reprodução biológica), equipamento escolar (ampliação no sistema institucional – político/jurídico – desenvolvimento das capacidades de socialização, aparelhos ideológicos do Estado) e equipamento sociocultural (ampliação do sistema ideológico); *Produção*; *Troca***;** *Gestão* – articula o sistema urbano à instância política e regula as relações entre o conjunto de seus elementos e; *Simbólico* – especificação da instância ideológica em termos de formas espaciais da unidade de consumo coletivo.

As proposições de Villaça (1998) sobre o espaço social guardam grande semelhança com a formulação teórica de Bourdieu (1998), segundo a qual

> os agentes sociais que são constituídos como tais em e pela relação com um espaço social e também as coisas na medida em que elas são apropriadas pelos agentes, portanto constituídas como propriedades, estão situadas num lugar do espaço social, que se pode caracterizar por sua posição relativa em relação a outros lugares e, pela distância que o separa deles. Como o espaço físico é definido pela exterioridade mútua das partes, o espaço social é definido pela exclusão mútua (ou a distinção) das posições que o constituem, isto é, como estrutura de justaposição de posições sociais. (BOURDIEU, 1998, p. 160).

Praticamente todos os elementos propostos por Villaça encontram-se na formulação de Bourdieu, como, por exemplo, os fluxos estruturantes do espaço, que em Bourdieu encontram-se expressos pela interação entre os agentes que neles atuam, e a localização num espaço cujas características são determinadas exatamente por sua posição relativa às outras localizações. Essa apropriação de posições no espaço social seria atribuída em termos do *quantum* das diversas formas de capital disponíveis pelos agentes sociais (capital cultural, simbólico, social, econômico, etc.). Esse *quantum* conferiria aos agentes competências legítimas em termos de apropriação e uso do espaço no que diz respeito aos demais agentes sociais. Essas competências legítimas se traduziriam, por fim, na hegemonia exercida por alguns agentes ou grupos sociais sobre específicas localizações no espaço.

Então, o espaço social se traduziria no espaço urbano, pois o espaço social reificado se apresenta, assim, como a distribuição no espaço físico de diferentes espécies de bens ou de serviços e também de agentes individuais e de grupos fisicamente localizados (enquanto corpos ligados a um lugar permanente) e dotados de oportunidades de apropriação desses bens e desses serviços. (CUNHA; SOBREIRA, s.d.).

1.3.1 A área central, a centralidade e a estruturação do espaço urbano: da monocentralidade à multicentralidade

No modo capitalista de produção, a dinâmica do espaço urbano se deve ao fato desse espaço ser reflexo de processos sociais, econômicos e políticos que impulsionam constantes transformações na sociedade. Transformações estas que contribuem para a ocorrência de reestruturações urbanas (ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009).

Compreender os processos espaciais (centralização, descentralização, coesão, segregação e inércia) permite o entendimento do que acontece no espaço em relação aos processos de (re)estruturação espacial. Enquanto expressão dos processos sociais, econômicos e políticos; o espaço urbano apresenta formas, movimentos e conteúdos com os mais distintos usos articulados entre si (CORRÊA, 2005).

A cidade é constituída em si mesma como o lugar de um processo de valorização seletivo, de acordo com Santos (1994), enquanto espaço de produção e consumo de capitais. O capital circula, privilegiando áreas onde possa garantir a sua valorização. E nesse caso, o *centro* reflete toda a cidade, pois é fruto da articulação de atividades econômicas e sociais. O centro, além de desempenhar um papel ao mesmo tempo integrador e simbólico, pode designar, simultaneamente, um local geográfico e um conteúdo social.

Segundo Sposito (1991) é imprescindível o entendimento do papel desempenhado pelo centro/centralidade urbana, a fim de compreender as transformações ocorridas no espaço urbano. É a partir do crescimento territorial das cidades que a expansão urbana acontece e, com efeito, o centro/centralidade resulta desse crescimento.

O processo de centralização e a origem da área central (ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009) estão relacionados com o modo capitalista de produção, é o que pensa Corrêa (1995), percorrendo esse mesmo caminho. É por meio da concentração de atividades de comércio e serviços e, dos terminais de transportes, nesta área central, que a cidade garante sua conexão com o seu interior. Por esse motivo, a área central tornou-se gradualmente a área de maior acessibilidade no espaço urbano.

Considerando a origem da área central, Villaça (2001) contribuindo com essa discussão, adota a perspectiva de que as áreas podem ou não ser centrais, conforme a presença de fixos[25], que viabilizem a aglomeração, e conforme a sociedade possa arcar com os custos da aglomeração. Nem todos conseguem manter-se aglomerados, então, alguns são obrigados a se afastar do centro.

Para se entender as transformações dos centros urbanos deve-se levar em consideração o processo de constituição da centralidade, cuja origem se faz pela divisão social do espaço. O modo capitalista de produção, de acordo com Castells (apud SPOSITO, 1991) conduz a uma concentração de capitais e consequentemente a uma espacialização dos lugares. À medida que há distintas atividades e níveis sociais ligados a elas, esta divisão se espacializa e, ao espacializar-se, tem, a um só tempo, elementos de diferenciação, tanto em termos sociais quanto espaciais.

A importância da área central na acessibilidade urbana foi, em grande medida, responsável pela valorização e geração da economia de aglomeração. Contudo, em conseqüência das transformações atravessadas pela sociedade, essa característica da área central, possibilitou que somente as atividades que fossem capazes de converter os benefícios da acessibilidade em potencialidade para a maximização da lucratividade, permanecessem nesta área.

Dessa forma, as atividades industriais e de lazer, buscaram novas áreas para se instalar, enquanto permaneceram na área central, basicamente, as atividades de gestão, de administração pública, de comércio e escritórios especializados. Entretanto, a área central sofre esvaziamento das atividades anteriormente consideradas centrais e condicionantes da utilização do espaço, passando por um processo de refuncionalização dessas atividades.

Conforme apontado, entre outros, por Santos (1958), a dinâmica urbana possibilita que as atividades se desloquem no espaço urbano ao longo do tempo. Quando antes, as atividades de comércio e serviços se concentravam em um único centro, este passa por um processo em que algumas atividades são deslocadas para outras localidades da cidade e até para fora da cidade devido entre outros fatores, às deseconomias de aglomeração (atividades que já não conseguiam maximizar seus lucros na área central) e de forma significativa às inovações tecnológicas, que permitiram que algumas atividades se transferissem para outros centros e/ou

[25] Santos (1996) considera como sistema de fixos (o que se localiza) e como sistema de fluxos (o que circula). Assim, a localização, sob a forma de concentração de atividades comerciais e de serviços, e, portanto, de fixos, revela o que se considera como central, ao passo que o movimento (os fluxos) institui o que se mostra como centralidade. (TRINDADE JÚNIOR, 2011).

localidades. Cabendo ao centro a especialização nas atividades de gestão e informação (ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009).

Segundo Corrêa (2005), o processo de descentralização é beneficiado, de um lado, pelas deseconomias de aglomeração, fruto da excessiva centralização que em consequência geram aumentos dos valores dos impostos, preços dos aluguéis e custos da terra, além dos congestionamentos, ausência de espaços para a expansão das atividades, restrições legais e desamenidades. E, de outro, por fatores que incentivam a descentralização, visto que as terras não ocupadas a baixos preços e custos de impostos; infraestrutura implantada; facilidade de transportes; controle de uso da terra e amenidades físicas e sociais nas áreas não centrais viabiliza a mudança (ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009).

Além desses fatores, Rigatti (2003 apud ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009) chama atenção para outros fenômenos que apontam as transformações sofridas no espaço urbano. Pelas relações estabelecidas entre a área central e as demais áreas que o compõem encontra-se a mudança no padrão de mobilidade da população, cada vez mais concentrado no privado, a expansão urbana, demográfica e espacial, alterações nos padrões de consumo e segregação socioespacial (de baixa e alta renda), e as perdas das funções de administração pública que se espalham pela cidade.

O processo de reprodução de capitais ganhou um novo impulso no cenário mundial a partir dos processos de descentralização, sob a perspectiva da acumulação capitalista, típica do capitalismo monopolista. Essa nova configuração empresarial, específica da dispersão espacial das organizações mobilizadas para produção de bens e serviços, também se reproduziu em escala intraurbana. A dispersão das empresas estreitou os laços com os mercados consumidores urbanos, também dispersos espacialmente, da mesma forma que diminuiu a competitividade, uma vez que amplificou a reprodução dos capitais.

A descentralização assegurou a expansão do consumo, essencial na atual fase do capitalismo, com a criação de redes com subsidiárias das firmas ou mesmo matrizes nas áreas não centrais, mas com a gestão nestas. Entre as novas centralidades advindas do processo de descentralização, destacam-se os *subcentros*, eixos comerciais e áreas comerciais especializadas. Os subcentros servem aos interesses dos proprietários e incorporadores imobiliários, sendo responsáveis pela relocalização de atividades tipicamente centrais, o que propicia modificações nas funções urbanas.

Os subcentros[26] localizam-se em áreas distantes do centro, que possuem alta densidade habitacional, formando nódulos do sistema de transporte público coletivo. Eles foram caracterizados por Sposito (1991)[27] como áreas onde se alocam as mesmas atividades do centro principal com diversidade comercial e de serviços, mas em escala menor.

Para Villaça (2001), os subcentros são as aglomerações diversificadas das atividades de comércio e serviços, que apresentam um papel complementar ao centro, sendo cópias "miniaturizadas" do centro principal.

Duarte (1974) usa a terminologia "centros funcionais" no tocante aos subcentros, que são caracterizados como pontos de concentração de atividades terciárias e distribuição de bens e serviços. A extensão de influência do subcentro depende, de acordo com esse autor, de seu equipamento funcional, da existência ou não de outro subcentro, de sua posição geográfica e de seu sítio, dos meios de transporte e comunicação que o ligam a outros pontos, e do padrão socioeconômico de sua população.

Portanto, de acordo com Alves e Ribeiro Filho (2009)

> O processo de desenvolvimento urbano conduz à descentralização das atividades tipicamente centrais, e, por conseguinte, ao surgimento de novas formas de localização para estas atividades, revelando assim o surgimento de novas centralidades. Essas novas centralidades, por sua vez, modificam a estrutura urbana, já que as características do centro passam a ser reproduzidas em outras áreas da cidade. Com isso, a **monocentralidade** da cidade é substituída por uma **multicentralidade** (ALVES; RIBEIRO FILHO, 2009, p. 181, grifo nosso).

As novas centralidades revelam a segregação socioespacial, exatamente porque a acessibilidade a elas sofre diferenciação com relação aos grupos sociais, e também são reflexos. Um subcentro, por exemplo, pode ter um tipo de significado para as classes de baixo e/ou médio poder socioeconômico de seu entorno, e não possuir significado algum para as classes de alto poder socioeconômico que compartilhem este mesmo espaço. De acordo com Sposito (1991), portanto, esta acessibilidade é socialmente determinada, já que depende das possibilidades/dificuldades de circulação e transporte, do poder maior ou menor de compra, da distância de moradia, da jornada de trabalho entre outros fatores.

[26] Importante registrar que existem outros conceitos de subcentro. Um deles diz estar o Subcentro relacionado ao município de residência da cidade central. Portanto, cada município terá o seu Centro e Subcentros.
[27] Ver também Corrêa (1995) que descreve a origem do conceito de Centro e Subcentro.

1.3.2 A estruturação do espaço urbano e a segregação socioespacial

Partimos da premissa de que é na relação entre a distribuição dos agentes e a distribuição dos bens no espaço que se define o valor das diferentes regiões do espaço social reificado.

A estruturação das metrópoles brasileiras é resultado, principalmente, da força das condições de deslocamento atuante sobre a estrutura urbana. Da interação entre essas condições ocorreu o deslocamento de seu centro principal e sua transformação. Os subcentros surgiram pela falta de acessibilidade das camadas menos favorecidas ao centro principal. Assim, algumas regiões das metrópoles se tornaram populares, o centro principal entrou em "decadência"; o sistema viário melhorou em determinada região, e foi se definindo o que era "bem localizado" e o que era "mal localizado" no espaço urbano (VILLAÇA, 1998).

Assim, a metrópole se estruturou de tal forma que, para as camadas de mais alta renda tornou-se difícil e pouco provável abandonar suas áreas de segregação e sua direção de crescimento, pois isso significava ocupar áreas mal localizadas e mal equipadas. O espaço urbano tendeu então a produzir e a reproduzir a estrutura gerada pelos interesses das classes mais abastadas, pois elas, para esse fim, controlam o mercado, o Estado e a ideologia (VILLAÇA 1998).

Os processos descritos acima não são exclusivos das metrópoles brasileiras. Eles aparentemente são mais acentuados e visíveis quanto mais profunda as diferenças sociais. A desigualdade na sociedade se manifesta numa disparidade do espaço que vai além da oposição centro *versus* periferia. Há registros de que, décadas atrás, os mesmos processos ocorriam em metrópoles de outros Países, notadamente em metrópoles norte-americanas (VILLAÇA, 1998).

Nas cidades as direções e os padrões do futuro crescimento tendem a ser governados por alguma combinação de fatores. No caso das camadas de alta renda as áreas residenciais tendem, por exemplo: i) "...a prosseguir a partir de um dado ponto de origem ao longo de vias de deslocamento estabelecidas, ou em direção a outro núcleo existente de edificações, ou centros comerciais"; ii) "...a progredir em direção a terrenos altos, livres de riscos de inundações e a se espalharem ao longo das bordas dos lagos, baías, rios ou oceanos, nos locais onde tais bordas não são ocupadas por indústrias"; iii) "... a crescer em direção às áreas que apresentam uma região rural livre e aberta..."; iv) "...a crescer na direção dos líderes da comunidade"; v) "As tendências de movimento de escritórios, bancos e lojas, puxam os bairros residenciais mais caros, na mesma direção geral da cidade"; vi) "...a crescer ao longo

das linhas mais rápidas de transportes"; vii) "O crescimento das áreas residenciais de alta renda, permanece numa mesma direção, por um longo período de tempo"; viii) "as áreas de apartamentos de luxo tendem a se estabelecer próximo ao centro, em antigas áreas residenciais" e i) "Promotores imobiliários podem desviar a direção de crescimento das áreas residenciais de alta renda". (VILLAÇA, 1998, p. 4).

Verifica-se que alguns dos registros acima se aplicam às metrópoles brasileiras, outros nem tanto. Como nas cidades norte-americanas a rede de rodovias é mais rica que em nossas cidades, e como a taxa de motorização das camadas de alta renda já era superior em meados do século passado, essas camadas optavam pelas vizinhanças aprazíveis servidas por boas rodovias e que não tinham estabelecimentos industriais. Essas condições só começaram a ocorrer entre nós no final da década de 1970, em particular, em São Paulo e Belo Horizonte.

A pobreza do sistema rodoviário dentro do espaço urbano das nossas cidades, até a década de 1980, e o grande desequilíbrio de poder político entre as classes sociais no País, fizeram com que, nas nossas cidades, as classes abastadas fossem aquelas que "puxariam" as melhorias viárias na direção de seus bairros, e não ao contrário como aconteceu nos Estados Unidos.

Nota-se que, no Brasil, as melhorias viárias surgem depois de ocorrer o interesse imobiliário das camadas de mais alta renda por determinada região das metrópoles. O sistema viário urbano que atende a essa região, e segue em determinada direção, começa a passar por sucessivas melhorias que se articulam, em grande escala, com a concentração daquelas camadas.

No Rio de Janeiro, por exemplo, foram as elites que levaram o bonde para a zona sul e não ao contrário. Foi a ocupação da zona sul carioca pelas elites, iniciada no final do século XIX, que provocou a abertura de algumas das principais avenidas do centro da cidade, assim como o túnel de acesso a Copacabana e a partir daí uma sucessão de grandes e custosas obras viárias, como aterros, túneis e elevados (VILLAÇA, 1998).

Contrário ao que o item "v" coloca, no Brasil, são os escritórios e lojas que crescem na direção dos bairros residenciais de mais alta renda. Da questão do item "iv": o que faz com que os líderes da comunidade escolham um determinado local para suas casas, e não outros, embora não se tenha feito pesquisa específica sobre localizações dos líderes da comunidade; parece que nossas lideranças e seus líderes, seguem sempre a mesma direção. E em relação à questão do item "ix", o que faz com que os promotores imobiliários optem por uma região da cidade e não outra? As conclusões mostram que os promotores imobiliários não escolhem as direções. Eles são meros agentes das opções das classes de mais alta renda.

Então, são as classes sociais, não os grupos, os agentes da história. As classes mais abastadas escolhem a direção de crescimento, inicialmente em função dos atrativos do sítio natural e depois – no caso brasileiro – em função da simbiose, da "amarração" que desenvolvem com suas áreas de comércio, serviços e emprego, ou seja, em função da estrutura urbana que elas próprias produziram. Essa estruturação se dá pelo controle que aquelas classes exercem sobre o mercado imobiliário e sobre o Estado, que para elas abre, por exemplo, o melhor sistema viário da cidade, constrói seus locais mais aprazíveis, mais ajardinados e arborizados e controla a ocupação do solo por meio de uma legislação urbanística menos ineficaz (VILLAÇA, 1998).

Quando, no século XIX, tiveram início as primeiras manifestações do processo de crescente concentração espacial das camadas de mais alta renda em nossas metrópoles, teve início também a formação da estrutura interna que elas hoje apresentam. Começaram a se formar, simultaneamente, seus centros, seus bairros e o início da segregação destes. Logo em seguida começaram a surgir as zonas industriais. Estas, entretanto, durante muito tempo só foram significativas em São Paulo e no Rio de Janeiro.

A segregação crescente de nossas elites deu-se ao mesmo tempo em que ocorria a segregação com o centro principal, e pelo mesmo processo aconteceu a segregação das classes populares. No início do século XIX para o Rio, e meados desse século para São Paulo, Porto Alegre e Salvador, essas elites que moravam no centro, em sobrados, ou na sua imediata vizinhança foram se retirando e as indústrias começaram a se concentrar ao longo de algumas importantes vias de transportes. A concentração industrial foi determinada por forças espaciais extraurbanas, porque é desenhada por interesses político-econômicos.

Assim, se admitirmos que, do ponto de vista intraurbano, a localização das grandes zonas industriais – como também os portos – são uma localização "dada", restará à localização das camadas de mais alta renda ser o mais importante motor estruturador do espaço metropolitano. (VILLAÇA, s.d., p. 6).

Inicialmente, os equipamentos que primeiro se instalaram longe do centro, até mesmo na periferia da região da alta renda são suas escolas, hospitais e serviços de profissionais liberais. As camadas de alta renda procuraram produzir no seu próprio espaço ou trazer para junto de si, esses equipamentos urbanos os quais não precisavam estar em uma localização central, e, posteriormente, também aqueles que por sua unicidade ou raridade e significado metropolitano, deveriam logicamente permanecer no centro (sedes de Governo). A princípio, houve a descentralização de alguns equipamentos, mas não a formação de núcleos diversificados de comércio e serviços (subcentro). Só mais tarde, na década de 1920 no Rio,

no final da década de 1950 em São Paulo e no final da de 1960 e 1970 nas demais metrópoles, é que se inicia um processo de formação de subcentros de comércio e serviços voltados para aquelas camadas.

Os subcentros voltados para as camadas de mais alta renda surgiram depois da década de 1960: Savassi, em Belo Horizonte, Independência em Porto Alegre e Rua Augusta em São Paulo, Região do Iguatemí em Salvador e de Boa Viagem no Recife. Esses subcentros, entretanto, – com exceção do de Salvador – são pouco diversificados se comparados com o centro principal e com os subcentros populares. Com exceção de alguns poucos bairros (Tijuca e depois Copacabana, no Rio de Janeiro), todos os subcentros, desenvolvidos em nossas metrópoles foram orientados para o atendimento de camadas populares. (VILLAÇA, 1998).

Os centros principais têm suas estruturas internas, bem como suas direções de crescimento, determinadas pela localização das camadas de mais alta renda. Estas camadas foram responsáveis pelo processo mais notável, talvez, de produção do espaço sob seu controle, cujo efeito foi a localização de seus bairros residenciais nesses centros.

Como atesta Villaça (1998), os principais centros de nossas metrópoles, a partir da primeira metade do século XX, começaram a apresentar duas partes distintas: uma voltada para o atendimento das camadas populares e outra para o das camadas de mais alta renda. O centro da cidade, se podemos dizer assim, passou a ter sua “frente” e seus “fundos”. Podemos entender este movimento, tomando como referência o Rio de Janeiro. A Cinelândia e suas vizinhanças passaram a se orientar para as camadas de mais alta renda, enquanto a Praça Tiradentes e suas vizinhanças tornaram-se populares. Há muitas décadas, o centro de nossas cidades, começou a se deslocar em direção ao mesmo eixo de deslocamento das camadas de mais alta renda de tal maneira que as posições abandonadas passaram a se orientar para as camadas populares e as posições novas, para as elites. Já ao final da primeira metade do século XX começava a se manifestar a articulação entre as regiões de concentração da alta renda e o “seu” centro.

As relações que se dão entre localidades habitadas por camadas de alta renda e a rede de comércio e serviços ali localizados para atendê-las, e na qual grande parte delas trabalha, constituem um processo que se alimenta automática e continuamente.

Em algumas cidades, como o Rio e Recife, essa direção de crescimento alterou-se ou vem se alterando, e isso oferece oportunidade para uma análise interessante da reviravolta que provoca no centro principal. De acordo com Villaça (1998),

> [...] Quanto mais àquelas camadas se concentram em determinada região da cidade, mais elas procuram trazer para essa mesma região, importantes equipamentos urbanos. Quanto mais o conseguem, mais vantajosa essa região se torna para aquelas camadas e mais difícil se torna para elas, abandonarem essa direção de crescimento (VILLAÇA, 1998, p. 08).

Até o final do século XIX a elite carioca se encaminhava e/ou se localizava, assim como, o principal eixo de desenvolvimento, em direção da zona norte da cidade. Porquanto, a partir do final daquele século começam a se locomover para a zona sul. Em consequência, muitos equipamentos da aristocracia carioca localizados naquela região, a partir do final desse período, começam a se transferir para aquela região (Villaça, 1998). Movimento que continua, atualmente, em direção à Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes (Zona Oeste).

1.3.3 A estruturação do espaço urbano e o papel do incorporador imobiliário

A produção do espaço urbano na sociedade capitalista é objeto de estudo em diversas disciplinas nas quais muitos autores norteiam a discussão do papel do incorporador como sendo, ele, um dos principais agentes na produção imobiliária contemporânea.

Importante notar que o imóvel residencial ou comercial apresenta características que o diferencia dos produtos de consumo de massa (como o televisor, geladeira ou automóvel) a partir da sua própria “fabricação”, uma vez que o terreno sobre o qual será construído é em si mesmo um dos meios de produção. Isso lhe confere uma especialidade por não ser possível a reprodução do terreno, como acontece com as máquinas, as ferramentas, a energia das linhas de produção das fábricas, etc. Além disso, há outro fator de diferenciação, que é o seu longo período de produção (dois ou três anos, em média).

De acordo com Topalov (1979), o terreno utilizado para a construção é definido como um pedaço de espaço no qual a produção de um empreendimento imobiliário irá acontecer, fornecendo o valor de uso necessário à sua realização comercial. Assim, o solo é a condição do valor de uso da mercadoria-habitação, cuja valorização depende da sua localização. Obviamente, um terreno na periferia da cidade do Rio de Janeiro, cujo entorno não disponha de transporte, rede de água e esgoto, serviços públicos de qualidade, etc., por exemplo, terá um valor diferenciado de outro localizado em um bairro mais central, com ampla infraestrutura pública e privada.

Nesse contexto, morar em bairros nobres da cidade é considerado um símbolo de prestígio social, bem como a existência de uma hierarquia de bairros e da sociedade como um estímulo para que haja um deslocamento no espaço e, assim, novas despesas e investimentos (VELHO, 1974).

Dessa forma, a ascensão de bairros e ruas a categorias de "marcas", como um elemento de distinção social, aparece em campanhas de lançamentos imobiliários para valorizar ainda mais o produto (e seu futuro morador). O contrário também ocorre, para sinalizar que o preço do imóvel é mais acessível devido à sua localização periférica[28]. Isso porque bairros e ruas da cidade, como símbolo de sucesso ou "marca" de prestígio, valorizam os produtos imobiliários aumentando seus preços. A terra incorporada ao produto faz com que as características da localização física e simbólica do espaço urbano propiciem um *preço de monopólio*, que, na concepção marxista, é determinado pelo desejo e pela capacidade de pagamento dos compradores e, não consequência do valor "real" do produto ou do preço de produção (COSTA, 2002).

Para Ribeiro (1997), a não reprodutibilidade de uma das condições de produção é que funda o preço de monopólio,

> [...] em outras palavras, o fato de que as condições habitacionais são profundamente diferenciadas pelo efeito de localização faz com que cada habitação produzida seja singular, apresente-se no mercado como única produzida pelas condições que regulam o solo. (RIBEIRO, L. C. Q., 1997, p. 125-26)

1.3.4 As ações dos incorporadores imobiliários na produção do espaço urbano

A cidade capitalista é caracterizada historicamente pelos processos de apropriação e produção do solo urbano por meio das estratégias e ações desenvolvidas pelas diversas forças do capital (fundiário, imobiliário, produtivo e financeiro). De acordo com Santos (1988), são os promotores imobiliários os agentes mais significativos para a (re)produção do espaço urbano. Conclui-se que "[...] estas forças/tipos de capital que ocupam a cidade e o campo estão constantemente em luta, desenvolvendo a especulação sobre o uso do solo e seu valor de troca" (MOTA; MENDES, 2006).

O uso do solo urbano, disputado por diferentes segmentos da sociedade gera, como se espera, conflitos entre indivíduos e usos. Mediado pelo mercado, instrumento fundamental das relações que se estabelecem na sociedade capitalista, produz um conjunto limitado de escolhas e condições de vida. "Portanto a localização de uma atividade só poderá ser entendida no contexto do espaço urbano como um todo, na articulação da situação relativa dos lugares. E tal articulação se expressará na desigualdade e heterogeneidade da paisagem urbana" (CARLOS, 1994, p. 85).

[28] Outro estudo sobre as localizações de empreendimentos imobiliários como marcas pode ser encontrado em Rennó, R. (2003).

A cidade é discutida enquanto espaço da reprodução do capital, que de acordo com Carlos (1992),

> impõe uma determinada configuração ao urbano, aparecendo enquanto fenômeno concentrado, fundamentado numa complexa divisão espacial do trabalho, formando uma aglomeração que no capital, tem em vista o processo de acumulação. Um aglomerado que busca diminuir a distância (medida do tempo) entre o processo de produção da mercadoria e seu processo de consumo. (CARLOS, 1992, p. 73).

A partir daí, a cidade é vista como o lugar da concentração dos meios de produção e de pessoas ligadas à divisão técnica e social do trabalho, articuladas ao processo produtivo. Ela passa então a ser analisada enquanto concentração de instrumentos de produção, serviços, mercadorias, infraestruturas, trabalhadores e reserva de mão de obra.

1.3.5 Quem é o incorporador imobiliário e sua implicação na estruturação urbana?

Os incorporadores imobiliários são os agentes envolvidos diretamente com o capital imobiliário, os quais são um conjunto de agentes que realizam, parcial ou totalmente, as seguintes operações: i) incorporação, que é a operação-chave da promoção imobiliária; ii) financiamento, que visa à compra do terreno a partir da formação de recursos monetários provenientes de pessoas físicas e jurídicas; iii) estudo técnico; iv) construção ou produção física do imóvel; e v) comercialização ou transformação do capital-mercadoria em capital-dinheiro, agora acrescido de lucros Almeida (1982 apud CORRÊA, 2005).

O incorporador é responsável pela coordenação e controle de várias fases do processo, desde a arrecadação do crédito, dos recursos produtivos até a comercialização do produto. Sendo, ainda, um gestor da produção e da circulação da moradia.

No processo de produção do espaço urbano, os incorporadores colocam à venda os loteamentos, os quais normalmente possuem pouca ou nenhuma infraestrutura. Isso faz com que os próprios compradores se organizem e lutem de forma a melhorar seu entorno, buscando obter equipamentos e serviços coletivos, como asfalto, transporte, luz, água, escolas, creches, posto de saúde, etc., o que acaba por beneficiar também aqueles que estão produzindo seu espaço, principalmente outros compradores que deixaram as terras vazias, exatamente, aguardando a valorização (GOMES et al., 2003).

Os incorporadores imobiliários sequiosos por sucesso procuram participar de projetos e campanhas estratégicas que auxiliem a lucratividade de seus empreendimentos. Participam da produção de habitações, principalmente para as classes detentoras de maior renda.

Estimulam a incorporação de áreas na cidade providas de melhor infraestrutura (segurança, transporte, acesso, etc.) e a criação de edifícios ou loteamentos que proporcionem um valor de uso superior aos antigos lançamentos. Lançam empreendimentos imobiliários cuja arquitetura atraia os compradores e se envolvem na promoção de publicidade, além de propiciar facilidades nas formas de pagamentos às classes consumidoras. Tudo isso é feito de modo que se mantenham atuantes no mercado imobiliário, valorizando o bem imóvel. Os incorporadores ajudam ainda na promoção da infraestrutura básica dos loteamentos de acordo com a legislação municipal; apóiam na ajuda do Sistema Financeiro para traçar seus planos de financiamento às classes populares; definem estratégias de acordo com a situação socioeconômica do País e criam novas áreas nobres, no caso de "esgotamento" de áreas valorizadas da cidade (SCHMIDT; COSTA; MENDES, 2000).

Interessa-nos aqui, perceber que a construção de residências para as camadas populares, só ocorre quando é rentável ao capital imobiliário ou quando é subsidiada pelo Estado. A segunda situação acontece quando a classe baixa encontra-se insatisfeita e, sob pressão popular, o Estado viabiliza o capital para a produção dessas residências por meio de créditos aos futuros moradores e de lucratividade para os promotores imobiliários, facilitando as desapropriações de terras.

Consequentemente, esta segunda situação acaba viabilizando a reprodução do sistema capitalista, amortecendo as crises cíclicas da economia através de investimento de capital e criação de numerosos empregos na construção civil. Esta situação também contribui com o capital financeiro, pois geralmente obtém maiores lucros que as construtoras (CORRÊA, 2005).

A valorização imobiliária gera diversos movimentos que proporciona ao capital imobiliário a obtenção de lucros devidos à valorização imobiliária. Smolka utilizou-se da distinção em três movimentos de valorização imobiliária, para facilitar a análise da atuação do capital incorporador: i) alteração no preço do terreno entre aquele referente à sua aquisição original e o preço pelo qual este foi negociado ao novo usuário, isto é, o incorporador; ii) valorização realizada pelo incorporador ao alterar os atributos do terreno em questão, isto é, ao reequipá-lo; iii) variações no preço referentes a modificações na estrutura espacial do ambiente construído onde se insere o terreno, captada na forma do momento "i" em período distante no futuro (SMOLKA, 1987, p. 48).

Partindo desta diferenciação, os autores afirmam que os momentos i e iii, referem-se à especulação imobiliária urbana, pois não é realizada nenhuma produção material sobre o lote,

apenas negociações que almejam lucros sobre a (re)produção da cidade, ou seja, da localização.

Ao analisarem as cidades brasileiras de médio ou grande porte, os pesquisadores ainda observaram que quase metade do espaço utilizável para fins de edificação estava vazio, de forma que, os proprietários desses terrenos nada precisariam investir em melhorias urbanas.

Essa especulação imobiliária urbana, no quadro do capitalismo, de acordo com Campos Filho (1989), é uma renda transferida dos outros setores produtivos da economia para os proprietários fundiários, principalmente por investimentos públicos em infraestrutura e serviços urbanos. Diminuindo a capacidade de investimentos produtivos das atividades econômicas, além de gerar expressivas deseconomias urbanas. Estas deseconomias, geradas por deslocamentos maiores, devidos os latifúndios urbanos, elevam os custos da produção de mercadorias e serviços para as empresas e trazem um custo social elevado.

O momento “ii”, segundo Mota e Mendes (2006), ao reequipá-lo, ou seja, ao edificar o lote, a produção, movimenta o setor produtivo e não especulativo, o que gera mão de obra e riqueza “social”. O social entre aspas se refere à apropriação individual e concentrada vigente para a reprodução do modo de produção capitalista.

Esse processo especulativo é que faz o preço da terra urbana se elevar, de acordo com Campos Filho (1989), principalmente, nas áreas centrais ou zonas/bairros de interesse do capital. Isso impulsiona a busca por redução de cota-parte dos terrenos pelos empresários imobiliários, ou seja, eles começam a pressionar o Estado para legalizar a construção de edifícios cada vez mais altos.

Desta forma, a função do capital que se valoriza pela articulação dos diversos serviços oferecidos é o que define o capital incorporador que, ainda, segundo Smolka (1987), é aquele que desenvolve o espaço, organizando os investimentos privados, em especial os destinados à produção de habitação.

O promotor imobiliário investe seu capital na mercadoria, que, por conseguinte, será valorizado com a sua circulação, e não no momento da produção. E ainda, o solo urbano pode ser a base dos processos de valorização de capitais (áreas usadas para a instalação de indústrias) e base das atividades econômicas não capitalistas (áreas usadas para o comércio). Pode ser usado, também, como suporte de consumo (áreas destinadas à moradia); e finalmente, pode servir como meio de reserva de valor (através da compra e retenção pelo agente econômico) (MOTA; MENDES, 2006, p. 127).

A compra de terras é baseada em uma *relação de dominação/subordinação*. As empresas que se dedicam à incorporação imobiliária se utilizam dessa política, tendo em vista

a existência da relação entre proprietário fundiário e incorporador. O incorporador é aquele que está em posição de dominação do processo de produção, por controlar o acesso e a transformação do uso do solo e por ser um agente/suporte do capital de circulação necessário ao financiamento da produção e da comercialização. A empresa construtora trabalha sob sua encomenda, que é paga ao construtor pelo preço geral de produção, ou seja, os custos de produção mais o lucro determinado pela taxa geral de lucros. Dessa maneira, emerge uma relação que admite duas dimensões: capitalista comercial/capitalista industrial e proprietário/capitalista industrial.

Nesse sentido, é o capitalismo financeiro que dirige a atuação do capital e suas estratégias no subsistema econômico brasileiro. Então, sob essas condições monopolistas os setores produtivos estatais e privados são amplamente comandados pelo capital financeiro. As associações que ocorrem e a união de empresas, nos setores industriais, bancários e comerciais são enormes e, em cada um desses setores pode haver movimentos diferenciados de cada capital.

Nesse contexto, a atuação do capital incorporador *vis à vis* a estruturação urbana, se faz notar pela criação de rendas diferenciais (que sequer existiam), na ampliação de sua incidência e na maior homogeneização do espaço, ampliação esta realizada, em geral, pelo Estado. Observa-se que quanto mais os ganhos imobiliários estão atrelados aos ganhos fundiários, menor é o estímulo para modificações no processo de produção dos imóveis. Dessa forma estabelece-se uma importante relação entre o capital incorporador e a indústria da construção, em que esta última se encontra, normalmente, subordinada à primeira.

Para o capital incorporador é fundamental intensificar as transações no mercado imobiliário com o respectivo e gradativo aumento de preço, o que gera um aumento na parcela do orçamento destinado à moradia, diminuindo o acesso à moradia das classes de menor poder aquisitivo, repercutindo assim, sobre os outros capitais.

Conquanto o capital incorporador esteja associado à parcela significativa da produção de habitações, assume considerável e decisiva importância sobre o restante do mercado imobiliário, pois afeta consideravelmente o padrão de uso do solo. Essa associação acaba visando ainda à intervenção do Estado na alocação espacial dos bens de consumo coletivos e no aporte de recursos financeiros disponíveis para os diferentes segmentos da sociedade (MOTA; MENDES, 2006).

Dessa forma, as melhores e mais equipadas localizações são acessíveis apenas às classes sociais mais elevadas, o que torna nítida a segregação socioespacial. Isso ocorre notadamente nas grandes cidades dos Países subdesenvolvidos, como os Países latino-

americanos, sobretudo o Brasil, em cujas cidades, por exemplo, se concentram mais de 80% da população. Boa parte dela fica à margem dos benefícios oferecidos pelo urbano, para os quais restam o setor informal, o subemprego e o desemprego; a favela, o cortiço.

Assim, temos a especulação imobiliária que contribui cada vez mais com essa situação de alijamento e segregação das classes menos abastadas na sociedade de consumo. A especulação é, de certa forma, instrumento e estratégia, planejada ou não, para segregar as classes sociais. O promotor/incorporador imobiliário, exerce importante papel, nesse caso, sendo considerado principal agente produtor do espaço urbano do setor privado, tendo as funções de especular, de assumir o comando da estruturação do espaço e de fazer o consumidor pagar no ato da compra os eventuais ganhos (na forma de valorização imobiliária), que ele mesmo trata de eliminar depois, sem cancelar ou transferir os débitos. (MOTA; MENDES, 2006).

1.3.6 Componentes da estruturação do espaço urbano: o preço da terra como um meio de organização (espacial) da produção

Espaço e localização são derivados da prática social da produção e reprodução dentro de uma divisão de trabalho, que são características de um modo de produção. Sabemos que toda sociedade necessita de um território para viver, e que é a divisão social do trabalho que estrutura um território em espaço. A localização é limitada por esse espaço, sendo o lócus de um processo individual de produção ou de reprodução (DEÁK, 1989).

A especificidade de um espaço concreto[29] é definida pelas relações entre suas localizações, que por sua vez materializam-se em extensões finitas, delimitadas, do território, cuja expressão elementar é a forma jurídica da propriedade – um pedaço de terra ou área construída. Todos esses elementos precisam ser construídos pelo trabalho humano. O espaço urbano e as localizações contidas nesse espaço são, portanto, produtos históricos. Portanto, a

[29] No mundo concreto das sociedades, tanto as localizações quanto as relações entre as mesmas – que constituem o espaço econômico – precisam se materializar, e para tanto, precisam ser produzidas. As localizações se transformam em extensões finitas, delimitadas, de território, cuja expressão elementar é a forma jurídica de propriedade (ou, anteriormente, direito feudal) – uma porção de terra, uma área construída (fábrica, habitação, escritório, um ponto, etc.) – materializada em uma superestrutura assentada sobre, abaixo ou acima da superfície terrestre. Do mesmo modo, o espaço econômico é constituído por caminhos, estradas, fios, cabos, tubulações, antenas, satélites etc., pelos quais objetos materiais e pessoas podem ser transportados de localização a localização. Essas estruturas precisam ser construídas para existirem. Somente assim, a distância entre duas localizações (em comprimento, em tempo, em custo monetário), a estrutura do espaço e, em última análise, o próprio espaço, se materializa. Assim, o espaço econômico é um produto do trabalho. (DEÁK, 1989).

terra sendo uma localização é um produto do trabalho que continuamente (re)produz o espaço de acordo com o modo de produção da acumulação. (DEÁK, 1989).

A localização vista como condição de produção, pode tomar a forma de renda ou a forma de preço, de acordo com o período e o nível de controle exercido sobre um espaço. A categoria renda da terra dá lugar, assim, a categoria pagamento pela localização, que pode assumir várias formas, das quais a terra – um espaço econômico – é sem dúvida a mais comum.

No espaço contemporâneo as localizações podem materializar-se numa variedade crescente de formas concretas, que são uma condição necessária de produção (ou reprodução), e são colocadas no mercado como mercadorias, para que o direito de uso seja pago, na forma de renda ou na forma de preço. Em todos esses casos, nos confrontamos com uma das muitas formas de materialização de uma mesma categoria, a de pagamento pela localização (DEÁK, 1985).

Destarte, a "garantia da produção" encerra uma localização que por sua vez deve ser paga, de maneira que o pagamento por ela está incluído no preço de produção de uma mercadoria juntamente com os meios de produção, matéria-prima e trabalho. Déak (1985) chega assim à conceituação do preço da terra como sendo um meio de organização (espacial) da produção, da mesma forma como o é o preço das próprias mercadorias. Por conseguinte, o preço da produção é determinado com a técnica (escala) de produção, o nível de pagamento pela localização e, portanto, a inserção (localização) do respectivo processo individual de produção no espaço urbano.

Apoiando-se no fato de que o mercado regula a produção, o preço da localização desempenha seu papel na distribuição espacial dos processos individuais de produção e reprodução. Porém, não só o mercado, mas também, o Estado possui um papel determinante no âmbito da produção e reprodução das condições "não econômicas", muitas das quais pertencem ao âmbito da produção e do controle do uso do espaço. Ademais, a localização espacial é regulada por zoneamento, impostos e taxas de localização, empreendimentos públicos, etc., de modo que o preço dela exerce sua função de organização apenas dentro daquilo que ainda resta de "liberdade" ao mercado. Dessa forma,

> O preço da terra – a forma dominante de pagamento pela localização – torna-se assim um dos meios de organização espacial da produção juntamente com outros

> meios, tais como as ações normativas, indutivas e coercivas do Estado. Da mesma maneira em que a regulação econômica se dá através de uma combinação de forças do mercado e planejamento, a regulação espacial se exerce por uma combinação dos mesmos processos, que se concretizam, respectivamente, no preço da localização e na intervenção do Estado. (DEÁK, 2001, p. 117).

1.4 A PRODUÇÃO DA METRÓPOLE CAPITALISTA PERIFÉRICA: AS CIDADES BRASILEIRAS A PARTIR DOS ANOS 1950

Olhar a questão do isolamento socioeconômico e espacial das camadas menos favorecidas na metrópole significa compreendê-la em relação ao acesso às oportunidades materiais e imateriais e à produção e circulação da riqueza. Afinal, o direito à cidade é usufruir social, cultural e economicamente dela como obra coletiva e usufruir da urbanidade que a mesma pode e deve proporcionar.

Algumas cidades brasileiras sofreram intensas transformações estruturais (econômicas e sociais), a partir da segunda metade do século XX, com “a modernização conservadora da economia brasileira” (LOURENÇO, 2006, p. 19). Os principais fenômenos relacionados ao padrão assumido por esta modernização encontram-se no êxodo rural, no deslocamento de grandes contingentes para as cidades de São Paulo e Rio de Janeiro nos anos de 1950 e 1960, na urbanização acelerada, na favelização e na periferização da classe trabalhadora.

Concomitantemente a estes fenômenos, novos atores expressaram as mudanças na estrutura social. Foi a época em que a classe média, apoiada, principalmente, na tecnoburocracia (PEREIRA, L. C. B., 1972) e no setor de serviços e, também, a classe trabalhadora (crescente) nos setores secundário e terciário, a partir de suas experiências na apropriação da riqueza produzida na cidade, manifestaram as contradições do sistema, principalmente no que concerne à produção e à apropriação do ambiente construído.

Os espaços nobres e bem servidos foram ocupados pelas classes de maior renda e os espaços degradados da periferia e das favelas para as classes de menor poder aquisitivo. Além das condições precárias de habitação, a *espoliação urbana* sofrida pela classe trabalhadora, como apontou Kowarick (1979), caracterizava-se pela ausência ou precariedade de serviços e dos equipamentos coletivos, como: o transporte, saúde, educação, cultura e lazer.

Foram implementadas novas diretrizes para o planejamento urbano, a partir do crescimento das cidades e das decisões voltadas para a modernização da economia, a começar pelos anos de 1950, como exemplifica a institucionalização das regiões metropolitanas no início da década de 1970, que visou articular os municípios núcleos aos periféricos. Nestes

municípios metropolitanos e nas favelas, a desigualdade social se consolidou como uma das mais fortes expressões da urbanização brasileira.

As regiões metropolitanas se estabeleceram (meados da década de 1970) dentro de uma política de desenvolvimento urbano relacionada à expansão das empresas multinacionais como forma de produção industrial e à consolidação da metrópole como o lugar deste processo (MORUA, 2001, p. 105). E eram as capitais dos respectivos Estados, não por acaso, as sedes das RM, prevalecendo, portanto, interesses políticos e econômicos em detrimento dos sociais.

Conforme Lourenço (2006),

> O paradigma fordista[30], que sustentou a modernização brasileira, não veio acompanhado de uma política social do bem-estar. Para cada serviço e equipamento público como escola, hospital, habitação houve a expansão de formas privadas de atendimento para as classes média e alta. (LOURENÇO, 2006, p. 20).

Ao final dos anos 1980, as transformações estruturais em curso aprofundaram ainda mais as desigualdades sociais na rede urbana. Fruto da crise econômica que afetava o País, os organismos multilaterais, como o FMI e o Banco Mundial, condicionaram os empréstimos às mudanças na política monetária e ao ajuste dos gastos públicos. De acordo com estas agências, estas diretrizes deveriam ser implementadas para que o País não só honrasse seus compromissos financeiros como também se inserisse na nova ordem mundial.

A partir do Consenso de Washington[31] (1989) foram adotadas medidas de austeridade fiscal e monetária e, que visassem reduzir a vulnerabilidade externa: ajustes estruturais com a privatização de empresas públicas; a redução do orçamento; política de taxas de juros elevadas e ajustes fiscais entre outras medidas. As medidas são justificadas pela meta de se alcançar competitividade no mercado internacional, que para acontecer exigiria o aumento da

---

[30] A partir do Pós-Guerra (1945), este paradigma industrial predominou na Europa, sendo adotado posteriormente nos Países da América Latina. A determinação de novas formas de organização do trabalho (um paradigma industrial); de uma estruturação macroeconômica (um regime de acumulação) e de um conjunto de normas implícitas e de regras institucionais (modo de regulação), no que toca à relação salarial, à concorrência entre capitais, etc. Assim, em relação ao paradigma industrial seus princípios são uma padronização rigorosa dos gestos operativos, separação entre a concepção e execução do trabalho. As normas são incorporadas no dispositivo das máquinas, o que aumenta a produtividade e diminui a ociosidade. "[...] As consequências iniciais do modelo de industrialização são bem conhecidos: uma elevação rápida e prolongada da produtividade aparente, uma elevação rápida e geral do volume de capital fixo per capita. É este duplo caráter que se designa por acumulação intensiva. Por fim, as responsabilidades do Estado na regulação da criação de moeda de crédito e sua capacidade de interferir sobre os rendimentos disponíveis através do salário mínimo e das tributações ou dos auxílios do Estado-providência, são os dois modos de inserção do fordismo [...]" (LIPIETZ; LEBORGNE, 1988 apud LOURENÇO, 2006).

[31] A origem deste termo decorre da reunião na capital dos Estados Unidos, entre funcionários do governo norte americano e dos organismos financeiros internacionais ali sediados, FMI, Banco Mundial e BID, especializados em assuntos latino-americanos. O objetivo do encontro era proceder a uma avaliação das reformas econômicas empreendidas em Países da região. As conclusões desta reunião é que se daria, subsequentemente, a denominação informal de Consenso de Washington. (O Consenso de Washington: a visão neoliberal dos problemas latino-americanos). Para saber mais: <http://www.cefetsp.br/edu/eso/globalizacao/consenso.html>.

produtividade e a diminuição do custo dos encargos sociais, principalmente pela desregulamentação das relações de trabalho.

As consequências dessas medidas foram sentidas não apenas pelos mais pobres, mas também pela classe média, que acabaram por ocasionar o desemprego estrutural; a precarização do trabalho; a mercantilização dos serviços como saúde, educação e habitação; o aumento da pobreza; a exclusão social, além da crise dos valores éticos e morais, indispensáveis aos vínculos de solidariedade e integração social (LOURENÇO, 2006).

Logo, neste ambiente de mudanças na estrutura econômico-social as cidades brasileiras assumiram novos papéis. A maior autonomia das administrações municipais, com a redução nos investimentos públicos, por parte do Governo federal, fez com que as os Governos locais buscassem alternativas para o gerenciamento urbano e para atrair recursos provenientes de outras fontes que não somente as instituições financeiras tradicionais, por exemplo, os consórcios intermunicipais, as parcerias público-privadas e o diálogo direto com organismos internacionais (Banco Interamericano de Desenvolvimento e Banco Mundial). Dessa forma, as cidades tiveram que se adequar às orientações e métodos desses organismos, assim como já fizera o País para a obtenção de empréstimos e renegociação da dívida externa (LOURENÇO, 2006, p. 22).

Pode-se dizer que, nos últimos anos, foram traçados dois ideais de cidade: um deles seria o modelo de cidade que busca a gestão participativa e democrática, e o modelo, apoiado na ideologia (neo)liberal, que atribui à cidade um papel de protagonista, cujo exemplo pode ser encontrado no Planejamento Estratégico[32]como o formulado para a cidade do Rio de Janeiro (GRAZIA, 1993; RIBEIRO, 2000).

Constatam-se, hoje, diferentes mecanismos políticos e de ordenamento do espaço urbano que contribuem para agravar o isolamento social e o não acesso dos pobres às oportunidades oferecidas pela cidade. As metrópoles atualmente concentram parte das riquezas, do poder econômico, dos capitais, do processo de acumulação e das atividades estratégicas. Da mesma forma que concentram as categorias sociais mais ricas e os empregos mais qualificados e desejados, são nas metrópoles que se encontram as maiores desigualdades sociais, abrigando simultaneamente o melhor e o pior da sociedade contemporânea (MOURA, 2001, p. 109).

[32] Segundo este modelo, as cidades devem tornar-se competitivas, desenvolver seus potenciais e pôr economicamente à frente de outras (CASTELLS; BORJA, 1996). Quanto mais oferecer ao capital (subsídio ou alteração da legislação trabalhista e urbanística), mais capacidade terá de atração de investimentos estrangeiros (redes hoteleiras, firmas de telecomunicação, investimentos em infraestrutura para transações comerciais e financeiras, ou oferta de transporte, energia e segurança). Desse modo, poderão sediar grandes eventos internacionais. (LOURENÇO, 2006).

Neste contexto, indicamos o conceito de *involução metropolitana*[33] proposto por Milton Santos (1994) para apontar a tendência ao esgotamento das históricas centralização e concentração de atividades econômicas e de comando político no universo urbano-metropolitano do País. Em conexão com este, foi proposto o conceito de *involução intrametropolitana*[34] para indicar as consequências sociais da redução da desconcentração das atividades econômicas nas metrópoles, incluindo a atual disputa por novos papéis hegemônicos[35]. Esta disputa tem implicado em redistribuição socioespacial das oportunidades econômicas num novo perfil de segmentações internas às classes sociais – e na radicalização de anteriores processos de segregação espacial. Nesse sentido, encontraríamos na escala intrametropolitana tendências mais fortes à guetificação e à gentrificação e, ainda, à quebra de tradicionais relações entre desiguais, associadas ao mercado informal de trabalho (LOURENÇO, 2006; JARDIM, 2001).

A involução intrametropolitana se expressaria não apenas pela subordinação de antigos setores hegemônicos da economia às novas condições da eficiência e eficácia capitalistas, impostas pelas relações externas de mercado mantidas pelo País, mas, sobretudo, pela possível redução de tradicionais possibilidades de sobrevivência dos pobres. Estas possibilidades explicariam o fato, observado por Milton Santos, da metrópole abrigar a pobreza sem que sejam observadas contínuas explosões sociais (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995).

A existência simultânea entre segmentos do mercado de trabalho "permitida" pela metrópole é favorável à instalação de mecanismos inferiores de geração de renda. Porém, a nova dinâmica intrametropolitana indica que a reprodução deste mecanismo está cada vez mais limitada devido à perda de papéis historicamente desempenhados pelas metrópoles do País.

De acordo com Ribeiro, Silva e Vieira, por outro lado,

> as novas condições hegemônicas da produção, financeiras e culturais, privilegiam a existência de determinadas externalidades que são o resultado da crescente intersecção entre políticas urbanas, novas tecnologias de informação e comunicação

[33] De acordo com Santos (1993), o processo de involução metropolitana acontece quando passam a crescer apenas algumas grandes cidades e cidades médias criando um "exército industrial de reserva de lugares", com a proliferação de uma grande quantidade de lugares propícios ao exercício dos capitais hegemônicos, permitindo a fragmentação do território e uma nova divisão social e territorial do trabalho (MARQUES, 2007).

[34] Proposto por Ana Clara Torres Ribeiro, Cátia Antonia da Silva e Hernani de Moraes Vieira (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995).

[35] Observa-se a desconcentração das atividades econômicas, porém, não a descentralização do controle desta atividade. Houve uma mudança ao nível da atividade econômica pontificando, definitivamente, os serviços; o que não significa que, apesar da maior descontração das atividades produtivas e até mesmo dos serviços, para não falar do setor industrial, que tenha havido descentralização dos centros decisórios.

> e pautas comportamentais altamente competitivas e individualistas. Estas externalidades, em contextos submetidos ao processo de involução metropolitana, estimulam a concentração socioespacial dos investimentos públicos, exacerbando a distância em termos de amenidades e ritmo da vida social, entre as denominadas, ainda por Milton Santos (1994) áreas luminosas e sombrias das grandes cidades e, assim, entre os homens rápidos e lentos das metrópoles brasileiras. (RIBEIRO; SILVA; VIEIRA, 1995, p.9).

E Lourenço (2006, p. 26), complementa afirmando que,

> as atuais condições hegemônicas da produção, financeiras e culturais, podem ampliar ainda mais as desigualdades sociais que marcam a urbanização do País, na medida em que o acesso às infraestruturas básicas já não garante a integração social à totalidade das condições necessárias à vida urbana. Estas tendências, como observam Ana Clara Torres Ribeiro et al. (1995) [sic], contribuiriam para produzir afastamentos entre modos e estilos de vida, explorados pelo marketing econômico e político, com fortes rebatimentos no acesso aos recursos públicos: tendências que manifestam-se em crescentes barreiras econômicas e físicas à circulação urbana, pelo custo e baixa qualidade do transporte coletivo, o uso privado de áreas públicas e o fechamento da malha urbana pelas estratégias de segurança privada e valorização imobiliária" (LOURENÇO, 2006, p. 26).

No caso do Rio de Janeiro, as involuções metropolitanas e intrametropolitana tenderiam a adquirir duas faces mais diretamente relacionadas à reprodução social: aumento da segregação socioespacial e homogeneização do processo de empobrecimento e, consequentemente a precarização de parte do território urbano e metropolitano.

1.4.1 A produção do espaço urbano e os meios de consumo coletivo

O conceito de "meios de consumo coletivo" proposto por Lojkine (1981) em menção às lógicas capitalistas atuantes na cidade, não tomou apenas o solo como mercadoria, mas, tudo aquilo que o constitui. De forma que, as infraestruturas, os equipamentos e os serviços urbanos não podem ser vistos como simples objetos estruturantes da cidade, mas como integrantes do processo de produção desse espaço, que juntamente com outros elementos, outros fatores e outras dinâmicas, agregam valor ao solo urbano (CATELAN, 2008).

São duas as formas de apropriação que perpassam o consumo de meios coletivos (serviços de transporte público, escolas, hospitais, áreas de lazer, praças, iluminação pública, redes de água e esgoto entre outros) e não coletivos. A primeira se refere ao valor de uso que é coletivo, que serve a uma necessidade social coletiva; a segunda se refere ao valor de troca, que não é coletivo e é determinado pela apropriação do solo urbano como mercadoria, pois é comercializado na venda do solo urbano, pelos que detém o capital, muitas vezes atribuído antes mesmo de seu valor de uso.

Existem outros fatores que ajudam na valorização do solo urbano, como, por exemplo, a localização da área, o tipo de atividades a se desenvolver nela, as condições históricas de constituição do grupo social ali residente, etc., assim a capacidade dos meios de consumo coletivos em agregar valor ao solo urbano deve ser relativizada. Além disso, esses fatores participam como definidores das características que irão estabelecer uma tipologia socioespacial para cada área da cidade e, portanto, atribuirão preços às terras loteadas, o que resultará em diferentes padrões habitacionais de acordo com o segmento social que os adquirir.

Os meios de consumo coletivo nem sempre atribuem valor ao solo urbano na mesma dimensão e importância, tendo em vista que esse "valor" é um conceito qualificado no âmbito da dimensão econômica e que alguns desses meios passam por valores referentes às dimensões socioculturais. De tal forma, que os equipamentos como os centros culturais e as áreas de lazer podem ser menos privilegiados do que as infraestruturas de pavimentação, notadamente, as avenidas e os distritos industriais, e os serviços de transporte público, diretamente responsáveis pelas condições gerais de produção dos e nos espaços urbanos (CATELAN, 2008).

Os mesmos conceitos desenvolvidos por Lojkine (1979), também aparecem na obra de Preteceille (1983), que realizou um extenso debate sobre a relação da produção e do consumo dos meios coletivos urbanos e seus efeitos sociais na vida urbana. Para Preteceille, a noção sobre meios de consumo coletivo diz respeito a dois enfoques: o econômico e o sociológico. Esta distinção é fundamental, desse ponto de vista, pois os equipamentos coletivos participam do movimento geral de socialização e devem ser estudados da perspectiva da produção de seus efeitos (PRETECEILLE, 1983, p. 42).

Jaramillo (1986 apud CATELAN, 2008) considera em sua análise do conceito de meios de consumo coletivo as dimensões espacial e política. De acordo com este autor, na produção da cidade, o Estado assume parte da provisão dos meios de consumo coletivo. Esse processo intensifica-se quando os espaços urbanos não acompanham o aumento da população e necessitam da provisão desses meios.

De acordo com Jaramillo, quando as aglomerações urbanas crescem, além de certo ponto, algumas atividades como: o transporte e as comunicações entre cidades, a eliminação de dejetos, a regulação do tráfego, etc., passam a ter importância que de outra maneira não teriam. Mas para que essas aglomerações cumpram, de fato, o papel de aumentar a acumulação capitalista, são necessários valores de uso adicionais, tais como: o provimento de

energia de uso industrial e doméstico, água potável, espaço construído para moradia e outros usos, educação, áreas de recreação, seguranças, serviços de saúde, etc.

Segundo Preteceille (1983), há duas correntes teóricas desenvolvidas de acordo com as abordagens econômicas sobre os meios de consumo coletivo. A primeira analisa-os como aparelhos ideológicos do Estado (pressupostos Althusserianos[36]), destacando suas funções de repressão, de integração, de hegemonia política e ideológica. A segunda corrente, segundo ele, considera os equipamentos coletivos como um meio de territorialização, de fixação dos fluxos libidinosos (perspectiva neofreudiana). Porém, segundo Preteceille, a crítica principal que se pode fazer a esses enfoques é a análise feita indistintamente sobre todos os equipamentos coletivos, orientados pela mesma função de dominação-repressão, isto é, pelo modo de determinação unívoco como expressão dos interesses (políticos e ideológicos), sobretudo da classe dominante.

Além dos enfoques acima, de todos esses autores, temos a perspectiva do bem coletivo (HARVEY, 1980), que nos faz pensar na relação que se estabelece entre a ampla compreensão teórica e metodológica da produção do espaço urbano e a disponibilização dos meios de consumo coletivo urbanos. Tal perspectiva poderia oferecer certo risco no que tange a serem os meios de consumo coletivo, importantes organizadores e indicadores sociais e territoriais, apesar de sua ausência expressar muitos problemas urbanos, que deverão ser tomados enquanto dinâmicas e processos que levam à conformação desses problemas. Assim, dever-se-ia avaliar quais desdobramentos isso pode acarretar a cada cidade, conforme sua condição socioespacial e as dinâmicas advindas das dimensões política, econômica e técnica, na forma de distribuição das infraestruturas, dos equipamentos e dos serviços urbanos.

Assim como Santos (1994), convém ressaltar que apenas uma parte da sociedade e da economia dispõe de poder no direcionamento da distribuição dos meios de consumo coletivo, que foram tomados, pelo processo de produção capitalista, por seu valor de troca, significando a inserção das infraestruturas, dos equipamentos e dos serviços urbanos no âmbito da produção e do consumo (SANTOS, 1994, p. 141).

Na lógica capitalista de produção do espaço urbano, o coletivo indica o que é utilizado por muitos, não necessariamente por todos, apesar de alguns dos meios de consumo

---

[36] A teoria dos Aparelhos Ideológicos de Estado constrói uma visão monolítica e acabada de organização social, onde tudo é rigidamente organizado, planejado e definido pelo Estado, de tal sorte que não sobra mais nada para os cidadãos. Não há mais nenhuma alternativa a não ser a resignação ante o Estado onipresente e absolutamente dominante (ALTHUSSER, 2007).

possuirem características de coletivo, exatamente por serem implantados e distribuídos para toda a população. Isso porque a distribuição das infraestruturas, dos equipamentos e dos serviços, no processo de produção do solo urbano, tornou-se *bem* balizador da relação entre o valor de troca e o valor de uso, assim como, também, decorre dessa relação. A perspectiva de análise do bem coletivo refere-se ao direito às necessidades básicas, podendo, conforme se direcione a análise, subverter as contradições ocorrentes na produção do espaço urbano.

CAPÍTULO 2: A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE E RMRJ

Inicialmente fazemos uma breve retrospectiva de como a Região Metropolitana do Rio de Janeiro se organizou. O relato histórico apresenta questões sobre a forma e conteúdo da região e trata criticamente a evolução de sua organização, marcada pelo alto grau de estratificação social do espaço.

2.1 A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO DA CIDADE E RMRJ: ASPECTOS POLÍTICOS, SOCIOECONÔMICOS E ESTRUTURAIS

Esta seção resgata e analisa aspectos políticos, socioeconômicos e da estruturação urbana da cidade e Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Para tanto fazemos um breve relato a partir da Reforma Pereira Passos. Buscamos explicar o momento atual da cidade e de sua Região Metropolitana pelo processo histórico que lhe deu forma e conteúdo. Para isso esta seção foi estruturada em função de fatos da história da cidade, mais especificamente, a partir da década de 1900, período destacado pela Reforma Pereira Passos[37], que representou momentos de ruptura de antigas estruturas, por vezes de maior e de menor intensidade.

Este processo histórico não apresentou uma evolução linear. Ao contrário, ele variou em forma e conteúdo, e essa variação teve muito a ver com as características e contradições de cada momento de organização social pelo qual passou a cidade nos últimos 100 anos.

A estrutura da Região Metropolitana, caracterizada pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, não se deve apenas às forças de mercado, mas, ao papel desempenhado pelo Estado, seja pela criação de condições materiais que favoreceram o aparecimento desse modelo, seja mediante o estabelecimento de políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho, que acabaram sendo benéficas àquele em detrimento deste. Entendemos, ainda, que o alto grau de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro é expressão de um processo de segregação das classes populares que vem se desenvolvendo há tempo (ABREU, 1997).

[37] O Rio de Janeiro, no início do século XX, passava por graves problemas sociais, gerados, em grande parte, por seu rápido e desordenado crescimento, pela imigração européia e pela transição do trabalho escravo para o trabalho livre. Na ocasião em que Pereira Passos assumia a Prefeitura da cidade, ela possuía estrutura ainda semicolonial, com quase um milhão de habitantes carentes de transporte, abastecimento de água, rede de esgotos, programas de saúde e segurança. No centro do Rio de janeiro – a Cidade Velha e adjacências –, pululavam habitações coletivas insalubres (cortiços), epidemias de febre amarela, varíola, cólera, trazendo-lhe fama internacional de porto sujo ou "cidade da morte". A reforma urbana de Pereira Passos baseava-se no embelezamento do Rio de Janeiro, no saneamento, no urbanismo, conferindo-lhe ares de cidade moderna e cosmopolita. Este período ficou conhecido popularmente como "bota-abaixo" (ABREU, 1997).

Dessa forma, o modelo segregador do espaço carioca teria sido estruturado, principalmente, a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado indiretamente pelo Estado, que não seria um agente neutro, atuando em benefício de toda a sociedade, teria se aliado através do tempo a diferentes unidades do capital, expressando os seus interesses e legitimando suas ações precursoras. Além disso, haveria uma relação direta entre a crescente estratificação social do espaço que se denomina Região Metropolitana e o estabelecimento de determinadas políticas públicas. Os padrões dessa distribuição das classes sociais teriam sido influenciados pelo Estado, tanto por suas ações quanto por suas omissões. Essas políticas, assim, seriam representativas dos momentos de organização social em que foram elaboradas, a partir da intervenção do poder público.

2.1.1 O período Pereira Passos

O período Passos, representou, para o Rio de Janeiro, a superação efetiva da forma e das contradições da cidade colonial-escravista. Iniciava-se por sua transformação um espaço adequado às exigências do modo de produção capitalista. Nesse processo de mudanças o papel do Estado foi fundamental, tanto no que cabe à sua intervenção direta sobre o urbano quanto no tocante ao incentivo dado à reprodução de diversas unidades do capital. Este período representou também o início em que se desenvolveram novas e importantes contradições – de base totalmente capitalista – que marcaram profundamente a evolução da cidade no século XX. (ABREU, 1997).

As autoridades públicas há algum tempo vinham se preocupando com a proliferação dos cortiços na área central e mais valorizada da cidade e os combatiam, utilizando-se de um discurso sanitarista. A população era estimulada a concordar que as condições das habitações eram higienicamente perigosas e levadas a crer que os moradores deveriam ser removidos “para os arredores da cidade em pontos por onde passassem trens e bondes”.

Essas recomendações só foram seguidas à risca no que tange a expropriação dos cortiços. Começava, então, um processo de intervenção direta do Estado sobre a área central da cidade, que viria a se intensificar sobremaneira a partir do início do século XX, e que seria responsável pelo aumento da estratificação social do espaço da cidade.

Enquanto os bondes adentraram em áreas que já vinham sendo urbanizadas, os trens ficaram sendo responsáveis pela rápida transformação de áreas que, até então, se mantinham exclusivamente rurais. A criação de linhas para os subúrbios incentivou a ocupação do espaço intermediário entre as estações e o centro e propiciou a atração de pessoas em busca de uma

moradia barata. Isso resultou em uma elevação considerável da demanda por transporte e a consequente necessidade de aumentar o número de composições e de estações (ABREU, 1997).

A princípio, o processo de ocupação dos subúrbios se deu linearmente, localizando-se as casas ao longo da ferrovia e, com maior concentração, em torno das estações. Aos poucos, ruas secundárias, perpendiculares à via férrea, foram sendo abertas pelos proprietários de terras ou por pequenas companhias loteadoras. Isso deu início a um processo de crescimento radial, que se intensificou sempre mais. Na última década do século XIX, se expandiam os principais subúrbios do Rio de Janeiro atual. Entretanto, naquela época, eles não passavam de simples núcleos dormitórios.

Assim, pode-se afirmar que, no início do século XX, as bases ideológicas de ocupação da nova cidade que surgia já estavam lançadas. Aos mais pobres se destinariam as áreas abertas pela ferrovia, que já se deslocavam para lá motivados por uma mudança voluntária ou involuntária[38]. "Trem, subúrbio[39] e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida 'moderno'" (ABREU, 1997, p. 57). Por outro lado, existia uma contradição nessa lógica, que era a presença de bairros habitados em grande parte por operários, na zona sul da cidade. Permitir a instalação de ferrovias nessa área que, após as devidas intervenções urbanas (saneamento, iluminação, pavimentação, etc.), seria tão lucrativa como as áreas vizinhas, não era uma orientação desejada. Isso explica, por exemplo, porque não foi bem sucedida a construção da única estrada de ferro que atravessaria a zona sul da cidade. A estrada de ferro pretendia ligar o bairro de Botafogo ao porto de Angra dos Reis, entretanto, não se inaugurou o ramal projetado. Todavia, um trecho foi iniciado. Foi o início da atual Avenida Niemeyer.

---

[38] Reconhecemos que a palavra/categoria subúrbio do Rio de Janeiro sofreu uma transformação em seu significado tradicional, fazendo com que deixasse de representar todas as áreas circunvizinhas à cidade para designar, de forma particular e exclusiva, bairros populares situados ao longo das ferrovias nos setores norte e oeste. Perseguindo a etimologia do vocábulo subúrbio e das reformas urbanas à moda de Haussmann ocorridas nas primeiras décadas do século XX, no Rio de Janeiro, interpretamos a produção do conceito carioca de subúrbio, como o resultado de um rapto ideológico tal como definido por Léfèbvre (1978). Como se sabe, este tipo de reforma urbana implicou na destruição dos bairros proletários centrais e o deslocamento de seus moradores para o subúrbio que, para a ideologia dominante, deveria ser o *locus* do proletariado. Entretanto, a ausência de uma efetiva política de habitação popular no período tornou a casa própria no subúrbio uma miragem para a maioria dos membros desta classe social. Isto nos leva a crer que o sentido do conceito carioca de subúrbio exprimiu o sentimento e a necessidade ideológica das elites em colocar para fora da cena urbana as classes subalternas do Rio de Janeiro (FERNANDES, 1996).

[39] O "conceito carioca de subúrbio" esteve atrelado a uma série de representações negativas associadas a essa área e seus moradores. Estes eram considerados "atrasados", "de mau gosto", em oposição às representações positivas associadas à zona Sul carioca, onde até hoje se concentram as camadas de renda superiores, tidas como "modernas" e de "bom gosto". (FERNANDES; OLIVEIRA, 2009).

A primeira década do século XX representa, para a cidade do Rio de Janeiro, uma época de grandes transformações, motivadas, sobretudo, pela necessidade de "adequar a forma urbana às necessidades reais de criação, concentração e acumulação do capital" (ABREU, 1997, p. 59). O Prefeito Pereira Passos deu início a grande e inédita transformação do espaço carioca, um amplo programa de reforma urbana.

A transformação da forma urbana tinha como objetivo primordial acabar com as contradições que ela apresentava. Portanto, o crescimento acelerado da cidade sentido zona sul, o surgimento do automóvel como o mais novo e elitista meio de transporte, a sofisticação tecnológica do transporte de massa (o bonde elétrico) que servia às áreas urbanas, e a cidade cada vez mais importante no contexto internacional não combinavam com uma área central ainda com características coloniais. De forma que, neste período, a forma urbana carioca passou a adquirir uma feição completamente nova que retratava as ordens econômicas e ideológicas daquele momento. A Reforma foi importante também em outros aspectos, pois, representou um exemplo de como novos momentos de organização social estabeleciam novas funções à cidade, que muitas vezes só podiam vir a ser exercidas pela eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. E ainda, representou um exemplo inédito de grande intervenção estatal[40] sobre o urbano, reorganizando-o sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres nas áreas mais valorizadas da cidade (ABREU, 1997).

No período Passos, podemos ver como as contradições do espaço, ao serem resolvidas, muitas vezes geraram novas contradições para o momento de organização social que surgia. É a partir daí que os morros situados no centro da cidade, até então pouco habitados, passam a ser rapidamente ocupados, dando origem a uma forma de habitação popular que marcaria profundamente a feição da cidade nesse século: a favela.

A destruição de grande número de cortiços fez da favela a única alternativa que restou a uma população pobre, que precisava residir próximo ao local de emprego. Porém, nem todos, que eram expulsos dos cortiços ou que chegavam à cidade, localizaram-se nas favelas. A maioria, ao que parece, instalou-se nos subúrbios, contribuindo assim para a sua efetiva ocupação e para a expansão da metrópole do Rio de Janeiro.

[40] Compartilhamos a ideia de identificar forte relação entre a atuação do poder público e os interesses das classes dominantes, porém, temos que nos atentar ao fato de que há complexas relações políticas destes grupos com todas as esferas de governos no que diz respeito às grandes intervenções na estrutura urbana, que se constituem a partir de diferentes interesses. De forma que, as classes dominantes não podem ser vistas como um único bloco, apesar de hegemônica, porque elas agem sob a égide de um interesse geral no que se refere aos usos da cidade. (SILVA, 2010).

O modelo de evolução urbana que seria utilizado como padrão pela cidade no século XX, em razão da intervenção direta do Estado sobre o urbano, caracterizado pela Reforma Passos, não só modificou essa relação, como a alterou substancialmente.

O Estado veio a acelerar o processo de estratificação espacial que já era característica da cidade desde o século XIX, pois atuava agora diretamente sobre um espaço cada vez mais dividido entre bairros burgueses e bairros proletários, e privilegiava apenas os primeiros na dotação de seus recursos, contribuindo assim para a consolidação de uma estrutura núcleo/periferia que perdura até hoje.

A primeira vista, a intervenção direta do Estado sobre o urbano levou à intensa transformação da cidade, tanto em termos da morfologia urbana (aparência) como de separação de usos e das classes sociais no espaço (conteúdo). A evolução urbana carioca, no decorrer das primeiras três décadas do século XX, reflete as contradições existentes no sistema político-econômico do País àquela época. As cirurgias urbanas se sucedem, afetando, como sempre, os bairros pobres da cidade. Não contando com qualquer apoio do Estado, as indústrias se multiplicam na cidade e começam a se expandir em direção aos subúrbios, criando novas áreas e dotando-as de infraestrutura. Estes subúrbios, por sua vez, atraem mão de obra numerosa, que os usa para dormitório ou dá origem a novas favelas situadas próximas às áreas industriais. Assim, financiadores tanto do consumo quanto da produção, os bancos nacionais e estrangeiros, beneficiam-se das ações dos setores público e privado, aumentando sua influência em amplas áreas da economia (ABREU, 1997).

Embora emanadas da mesma necessidade de acumulação do capital (imobiliário, financeiro, comercial e industrial), centro e zona sul, de um lado, e subúrbios, de outro, passam a se desenvolver impulsionados por forças divergentes. O desenvolvimento industrial da cidade não tarda a atrair um grande número de migrantes provenientes do antigo Estado do Rio de Janeiro. Muitos decidem se instalar a distâncias cada vez maiores do centro, o que dá origem a novos bairros.

2.2 PROCESSO DE EXPANSÃO DA CIDADE

2.2.1 Primeira República

O período que se estende das últimas décadas do século XIX e início da seguinte, representa para a história do Rio de Janeiro, não só a primeira fase de expansão acelerada da malha urbana, como também a etapa inicial de um processo em que esta expansão passa a ser determinada, principalmente, pelas necessidades de reprodução de certas unidades do capital, tanto nacional como estrangeiro. Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram um papel indutor diferente no que toca à expansão física da cidade.

O capital nacional proveniente, em grande parte, dos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e financistas, passou a ser aplicado, mais e mais, em propriedades imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde. O capital estrangeiro, por sua vez, teve condições de se multiplicar, pois controlava as áreas em que os bondes circulariam, além de ser responsável pela provisão de infraestrutura urbana. Ambos capitais, todavia, costumavam não atuar separadamente. Quando sua associação era desejada, aliavam seus esforços e até auxiliavam a criação de novos bairros. Assim, os bondes não só vieram a atender uma demanda já existente, como passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, mas também sobre o padrão de acumulação do capital que nela circulava. (ABREU, 1997).

Bondes e trens possibilitaram, assim, a expansão da cidade e permitiram, num primeiro momento, a solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia que já se esboçava. Foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. O caráter de massa destes meios de transporte, entretanto, tem de ser relativizado. Trens e bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas viários correspondentes) só se tornaram representativos, quando uma representação ideológica do espaço já estava pronta e apenas esperava os meios de sua concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram propicias, haviam se concretizado, já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas das camadas de baixa renda e que exerciam atividades consideradas menos nobres (como, por exemplo, o trabalho em indústrias) localizadas nos subúrbios (zona norte). (ABREU, 1997).

Neste momento (final do século XIX e início dos XX), o que poderia diferenciar um subúrbio de sua área urbana, que permitiria chamar, por exemplo, Méier e Madureira de subúrbio estava ligado a significados tais como “vizinho, próximo da cidade; arrabaldes da

cidade". Neste sentido há uma distinção entre o que é *urbe*, aquilo pertencente à cidade, portanto, dotado de "urbanidade, civilizado, polido, cortês"; e o que é *sub urbe*, o que é "rústico e camponês". A própria definição pressupõe uma assimetria existente entre urbano e o campo, que se transforma em oposição quando articula a noção de civilidade e urbanidade, pois urbanizar é civilizar. Espaço civilizado é urbanizado, dotado de maquinarias do conforto (CRUZ, 2010).

Porém, até os anos 1920, ainda que existissem diferenças socioespaciais na apropriação e uso do solo urbano, as várias regiões foram beneficiadas com a alocação de equipamentos, pois o Estado provia uma expansão dessas áreas com uma atuação pendular tanto para a zona sul quanto para a zona norte. Assim, no início da década de 1920, ainda se via, tanto Copacabana quanto o Méier como arrabaldes da cidade, que traziam problemas semelhantes e tinham a mesma fisionomia socialmente construída (SILVA, 2010).

Foi na gestão de Sampaio (1920/22) que se ampliou a definição do que seriam os espaços mais nobres (*urbe*) e o seu contrário (*sub urbe*) na materialidade da cidade. Esta distinção na estrutura urbana considerava o componente localização, porque sua atuação dotava determinadas áreas de equipamentos e serviços transformando-a em urbano em detrimento da outra.

A novidade na alocação dos serviços e equipamentos durante a gestão Sampaio estava na clara definição do público utente, que efetivamente hierarquizava a partir dos usos os espaços da cidade. Além da dotação das maquinarias de conforto, o processo de hierarquização dos espaços da cidade contou também com a construção de um determinado imaginário social acerca desses lugares. Era difícil, no início dos anos 1920, perceber a diferença entre os subúrbios da zona norte e os da zona sul, mas no final dos anos 1940 os bairros localizados à beira mar já não eram vistos como arrabaldes e não eram designados de subúrbios, somente os da zona norte (SILVA, 2010).

No movimento de difusão da ideologia que associava o estilo de vida "moderno" à localização residencial à beira mar (amenidades) estavam as mais variadas unidades do capital. A estratégia de "preparar" áreas da zona sul para posterior revenda tinha se revelado bem sucedida. Em contraposição às transformações rápidas que ocorriam em áreas praticamente desabitadas da cidade, sob a orientação do capital privado e do Estado, a conformação urbana das áreas centrais pouco se modificou e continuaram a se adensar. Os motivos desse adensamento foram os mesmos, ou seja, a necessidade de uma população carente de residir próximo ao local de trabalho (ABREU, 1997).

Já na década de 1920 estavam lançadas as bases para a formação da futura Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Sua estrutura urbana já se cristalizava, assumindo cada vez mais uma forma dicotômica: um núcleo bem servido de infraestrutura, no qual a ação pública se fazia presente com grande intensidade e onde residiam as classes mais favorecidas e uma periferia carente dessa mesma infraestrutura, que servia de local de moradia às populações mais pobres e onde a ação do Estado era praticamente nula. Esta carência caracterizava, inclusive, o próprio transporte ferroviário, essencial para a própria reprodução da força de trabalho (ABREU, 1997).

Dessa forma, o período compreendido entre o início do século XX e a década de 1930, caracterizou-se pela notável expansão do tecido urbano. Esse processo se deu de maneira distinta no que tange aos dois grandes vetores de crescimento da cidade. De um lado, houve a ocupação das zonas sul e norte pelas classes média e alta que se intensificou e foi comandada, em grande parte, pelo Estado e pelas companhias concessionárias de serviços públicos. De outro, os subúrbios carioca e fluminense se solidificaram como local de residência dos trabalhadores. A ocupação suburbana, ao contrário da área nobre, se realizou praticamente sem qualquer apoio do Estado ou das concessionárias de serviços públicos, gerando como consequência uma paisagem sem contornos estéticos e ausente de benefícios urbanísticos.

2.2.2 De Vargas ao Governo Militar

O período 1930-1964 representa uma época de transição. Pode-se subdividi-lo em três fases: 1) fase na qual nenhum grupo ou classe social é realmente dominante; 2) fase da Segunda Guerra Mundial, que leva a burguesia industrial a um lugar de destaque no cenário nacional, e 3) fase de 1945-1964, que se caracteriza pela consolidação e destaque da burguesia industrial associada à burguesia financeira. O ano de 1964 representa, por sua vez, o início do período em que a burguesia financeira deixa o seu papel de colaborador da burguesia industrial, para assumir também um lugar dominante na economia.

A evolução do espaço urbano carioca nesse período é tão contraditória quanto o próprio período. Nessa época, a cidade já estava estratificada, com as classes altas predominantemente na “nova” zona sul que emergia; as classes médias na “antiga” zona sul já constituída e na zona norte; e, as classes pobres nos subúrbios. O paradoxo, entretanto, é que tal forma espacial passa a ser contraditória com as necessidades de acumulação do capital. E essa contradição é determinada também pela natureza do espaço. O crescimento tentacular da cidade, em parte determinado por condicionantes físicos, havia resultado no aumento das

distâncias entre local de trabalho e residência, exigindo deslocamentos cada vez maiores da força de trabalho. Tal crescimento não foi acompanhado, da melhoria do transporte coletivo de massa, principalmente, do transporte ferroviário. E mesmo quando isso aconteceu, no final dos anos 1930, os subúrbios já estavam de tal modo ocupados (ou mantidos como reserva de valor), que a população pobre só poderia se radicar em áreas longínquas, para além das fronteiras da cidade (ABREU, 1997).

O Rio de Janeiro, a partir de 1938 (Estado Novo), exigia uma efetiva intervenção na construção de uma nova infraestrutura urbana. Uma transformação mais ampla e complexa da forma urbana exigida pelo novo padrão de acumulação de base industrial. Assim, as necessidades de reprodução do capital, em termos amplos, e dos capitais que têm no urbano seu objeto de lucro (incorporadores e empreiteiros) impõem superação dos bloqueios e gargalos da estrutura interna da cidade, organizada pela lógica de outras funções, que somente aconteceria com a construção de novas redes que engendrassem novas ligações e organizações internas (KLEIMAN, 1996).

A questão urbana, a partir de então, seria executar soluções para resolver aspectos da estrutura urbana que por causa das mudanças socioeconômica s, tornaram-se “problemas” para o devido funcionamento da cidade. “Problema viário”, “problema d’água”, “problema de esgoto”, entre outros. Problemas que remetem tanto às ligações e à organização que as redes são capazes de produzir, como ao aumento da capacidade de suporte material da cidade (rede de água e esgoto).

Buscou-se com a nova estrutura viária estabelecer ligações entre os elementos do espaço urbano que tinham importância para o novo padrão de acumulação: ligações entre as indústrias e as entradas de matéria-prima e saída de produção: pontos de vendas, ligações entre a força de trabalho e os locais de trabalho, ligações da população em geral com os locais de negócios, comércio e serviços.

Aos capitais incorporador e empreiteiro não bastava mais o centro da cidade, interessados agora em acessar e articular diferentes zonas, classes sociais e funções da cidade, ampliando opções de reprodução e acumulação. A função mais ampla da nova estrutura viária era a de procurar assegurar uma circulação plena, tanto de mercadorias, como da força de trabalho, e das diferentes classes sociais, no menor tempo possível, com redução de bloqueios e com capacidade de volume e de peso de tráfego (KLEIMAN, 1996).

As obras viárias, entre 1938 e 1945, pareceram servir primeiramente para formação e ampliação do mercado de obras das empreiteiras, já que ainda não existia tráfego de grande vulto, e para apontar para uma reordenação da cidade de modo a abrir possibilidades de

acesso, principalmente para a zona sul, acompanhando o processo de incorporação rentista que faria a verticalização da área. Antecipando-se ou acompanhando determinados movimentos de expressão urbana, as obras viárias seriam o instrumento principal do Estado na transformação da cidade.

Embora a proliferação de favelas na cidade tenha sido um dado importante da evolução da forma urbana no período de 1930 a 1950, outro fator determinante dessa evolução teve peso ainda maior. Trata-se do adensamento populacional dos subúrbios mais distantes, especialmente aqueles situados já nas proximidades da fronteira da cidade, ou além dela. O crescimento populacional das áreas periféricas está intimamente ligado às obras de saneamento, a eletrificação da Central do Brasil, a instituição da tarifa ferroviária única e a abertura da Avenida Brasil, que aumentou sobremaneira a acessibilidade dos municípios periféricos. Desses fatores, resultou uma "febre imobiliária" notável, que se refletiu principalmente, no retalhamento intenso dos terrenos aí existentes para a criação de loteamentos (KLEIMAN, 1996).

A grande expansão física da metrópole, na década de 1950, teve ainda três efeitos importantes sobre a estruturação do espaço. Em primeiro lugar, ela não foi acompanhada da provisão de infraestrutura básica, resultando daí a formação de uma periferia metropolitana carente de bens urbanísticos; em segundo lugar, o crescente aumento das distâncias entre o centro da Metrópole e as áreas residenciais suburbanas possibilitou o desenvolvimento de importantes subcentros e em terceiro lugar, e em função da crescente evasão de indústrias (e de base tributária) para o território fluminense, levou o Governo a adotar uma política de retenção de fábricas em seu território. Para isso, o Estado adquiriu uma série de terrenos ao longo do trecho inicial da rodovia Rio-São Paulo, revendendo-os à indústria que obtinha à época subsídios para a construção de fábricas e compra de máquinas.

Embora sem apresentar as altíssimas taxas de incremento demográfico verificadas nos subúrbios periféricos, os bairros da zona sul também cresceram substancialmente na década de 1950, como é o caso do bairro de Copacabana, que teve um acréscimo de mais de 80%. Numa área já totalmente ocupada, onde os condicionantes físicos não mais permitiam a incorporação de novos locais ao tecido urbano, esse crescimento só foi possível mediante a ocupação intensiva do solo, isto é, pela verticalização das construções (KLEIMAN, 1996).

A partir dos anos 50, nota-se um arrefecimento do dinamismo imobiliário em toda a cidade, devido à aplicação, por parte do Governo, da Lei da Usura, resgatada da década de 1930, que impedia o reajustamento de prestações e saldos devedores em contratos de financiamento. Por sua vez, o congelamento dos aluguéis, também representou um

desestímulo a mais à compra de habitações para renda. Era preciso encontrar uma solução para essa questão, que foi a construção de edifícios com uma grande quantidade de pequenos apartamentos. Dessa maneira, poder-se-ia obter, na zona sul, os mesmos lucros que eram proporcionados pelos loteamentos da Baixada. O raciocínio econômico era o mesmo: o aumento da oferta de apartamentos possibilitaria a venda dos mesmos a preços baixos por unidade, mas altíssimos se considerar o lucro que a empresa imobiliária obteria com a venda de todas as unidades (KLEIMAN, 1996).

Assim, sob a égide da legislação então em vigor, proliferaram na zona sul os apartamentos de quarto-sala e os chamados conjugados, especialmente em Copacabana. E esse bairro – de início ocupado por classes de renda alta, e depois invadido pela classe média e pelas favelas – pôde ser também finalmente alcançado pela classe média-baixa, que para aí se deslocou em grande número, à procura não só de *status*, como de proximidade a fontes de emprego e a meios de consumo coletivo.

A "democratização" de Copacabana teve dois efeitos importantes sobre o restante da zona sul. Em primeiro lugar, resultou na contenção, por Lei, do crescimento vertical nos demais bairros oceânicos e estimulou a transferência das classes mais abastadas para áreas menos acessíveis (principalmente Lagoa e Leblon). Em segundo lugar, concomitantemente ao que ocorria na zona sul, o processo inflacionário do período 1950-1964, que provocou a baixa do salário real do proletariado, levou também a uma valorização crescente do solo urbano, afetando bastante o processo de expansão física da metrópole. No intuito de valorizá-los, muitos proprietários de terrenos na periferia resolveram mantê-los vagos, como reserva de valor. Daí, embora o processo de ocupação dos municípios periféricos tenha se intensificado, o crescimento da cidade nessa direção passou a ser feito "aos pulos", já que a retenção dos terrenos mais próximos à mancha urbana transformou-se em estratégia comum dos loteadores. É importante observar que o Estado contribuiu bastante para o sucesso dessa estratégia. Em primeiro lugar, devido à ausência de uma política de uso do solo que desestimulasse a retenção de terrenos pelos proprietários; em segundo, devido ao estímulo dado ao transporte rodoviário – subsídio ao combustível – que, ao baratear a tarifa de ônibus, viabilizou uma série de empreendimentos imobiliários localizados a grandes distâncias dos principais eixos de comunicação (KLEIMAN, 1996).

Percebe-se que a lógica das obras, no período de 1938 a 1965, parece advir de uma conjugação de fatores econômicos e políticos. Coexistem, por vezes contraditoriamente, a lógica da necessidade do capital e aquela da legitimação política. A República Populista da década de 1950 dispensava favores particulares e paternalistas, via máquinas políticas, e

pondo-se em prática, em geral, políticas de bem-estar social. Os estratos populacionais inferiores, assim, cooptados no corpo político, apresentavam pouca participação política e quase nenhuma resistência.

Então, se expressa aqui uma política clientelista. O Estado como doador de obras em troca de alguma coisa, seja esta coisa o mero reconhecimento de que será o Governo que doa algo a população frente as carências existentes, seja numa barganha eleitoral. Não está aparentemente no horizonte da população, nesse período, a infraestrutura urbana como um direito, o que existe são carências. Carências de diferentes graus de demandas, de pesos desiguais: por um lado, necessidades de camadas diferenciadas de população, e por outro o interesse dos capitais incorporador e empreiteiro (KLEIMAN, 1996).

A partir da década de 1950, as contradições da ocupação do solo intensificaram-se bastante, exigindo resolução imediata. O aumento da densidade populacional da zona sul, a concentração, de numerosos investimentos particulares, e a necessidade de diversificação das opções de reprodução do capital em termos da cidade, reduzem então a questão urbana a um "problema viário", e passam a exigir uma transformação mais ampla da forma urbana. Uma transformação que seria comandada agora pelo transporte individual, símbolo máximo do processo de concentração de renda que então se intensificava no País.

A "febre viária" dos anos 50 e 60 não mudou apenas a forma-aparência da cidade, passou a exigir também transformações no seu conteúdo. A busca de melhor acessibilidade interna e externa ao núcleo metropolitano trouxe de volta a antiga prática da cirurgia urbana, cujos efeitos se fizeram sentir principalmente nos bairros que "estavam no caminho" das novas vias expressas, túneis e viadutos.

Num momento de mudança do padrão de acumulação, no qual a nascente indústria automobilística nacional foi o "carro-chefe" da produção de bens de consumo, a questão da circulação era fundamental, colocando o Estado, como sua prioridade, uma opção rodoviarista, tornando imperiosa a construção de nova rede viária (KLEIMAN, 1996).

A construção de nova estrutura viária, entre 1954-65, dado sua interferência mais direta sob a forma da cidade, foi a que moldou o desenho desse momento de novo patamar de ruptura, ao concretizar nova rede de há muito estudada e projetada. Essa nova estrutura tinha como características principais sua função de suporte para tráfego pesado e de circulação com maior velocidade de veículos automotores. Introduziu-se um novo tipo de obra viária que tinha como modelo técnicas rodoviaristas aplicadas ao urbano com vias elevadas, vias expressas, túneis, viadutos, etc. Buscou-se criar e construiu-se efetivamente, uma rede viária

com elevado grau de conexidade e homogeneidade. Articularam-se novos pontos importantes para a cidade, ligações com a periferia e saídas da cidade para o interior do País.

A nova rede procurou superar entraves à circulação no âmbito de toda a cidade. Essas ligações precisavam ser feitas com menor tempo de viagem, ultrapassando bloqueios (como vias férreas), e condicionantes físicos de compartimentação como as montanhas que dividiam a cidade, garantindo assim a fluidez ao tráfego volumoso e pesado. As obras formaram uma nova rede re-hierarquizando a cidade (KLEIMAN, 1996).

Esses eixos transversais, principais e secundários, e as vias de penetração re-organizaram a cidade na medida em que ao ligar zonas da cidade antes distantes umas das outras aproximou e solidarizou todos aqueles elementos mais importantes para a cidade numa nova conjuntura (comércio, indústrias, centro de negócios, subcentros), e que antes estavam estanqueizadas.

As relações múltiplas e complexas serviram tanto à lógica mais ampla de reprodução do capital, como àquela dos capitais que tinham e têm na cidade seu objeto de lucro (incorporadores e empreiteiros). As obras viárias, assim sendo, procuraram resolver os entraves à circulação mais ampla (de mercadorias, serviços, força de trabalho), mas também aos interesses da incorporação imobiliária e das empreiteiras de obras públicas. Nesse sentido, se para os entraves à circulação mais ampla, essas obras concretizaram-se com grande atraso, para a incorporação imobiliária serviram como suporte da futura expansão.

Afora beneficiar esta ou aquela população, as obras, ao construírem em determinadas partes da cidade um novo suporte material, além de atender as necessidades de uma lógica macro-econômica, possibilitando desbloquear a cidade para as necessidades do capital em seu novo padrão de acumulação, puderam propiciar a base para expansão do mercado imobiliário. Inicialmente, a construção desse novo suporte material, beneficiou os proprietários de terra, que tiveram valorizados seus terrenos. Num segundo momento, as obras possibilitaram, ao dar base material a diversas zonas, a entrada da incorporação imobiliária (KLEIMAN, 1996).

Assim, tivemos, por um lado, obras viárias que visavam à expansão e consolidação de um mercado para as empreiteiras, e facilidade de acesso a zonas diferenciadas para o capital incorporador. Por outro lado, as obras de água e esgoto, procuravam dar suporte material à edificação, adequando às necessidades de expansão do parque imobiliário, de acordo com aquelas dos incorporadores e de criação de um mercado especializado, portanto, mais restrito para as empreiteiras. Aos loteadores, voltados a um segmento de baixa renda, o processo de valorização de determinadas zonas, diferenciando-as pela existência ou não de infraestrutura, incrementava seus empreendimentos na direção da Baixada Fluminense e zona Oeste. Essa

ênfase no viário apontava para uma política de investimentos públicos mais direcionados para as questões de circulação, do que para aquelas da moradia, na qual obras de infraestrutura de água e esgoto são complementos necessários para uma habitação completa.

Resumidamente, os fatores que determinaram a priorização do viário eram múltiplos e se articulavam. Partindo do geral para o particular, tínhamos inicialmente, que a forma de estrutura viária existente na cidade antes de 1938 era contraditória com as novas necessidades de reprodução do capital, em termos mais amplos, e com aquelas dos capitais (incorporador e empreiteiro) que tinham no urbano seu objeto de lucro (KLEIMAN, 1996).

A cidade, assim, se organizava por meio de uma estrutura viária que atendia determinadas funções comerciais e exportadoras e de sede da administração do País, que com a urbanização industrial começava a colocar entraves às lógicas, tanto macro como micro-econômicas. Prevaleceu a necessidade de circulação cada vez mais rápida de mercadorias, serviços e força de trabalho em geral, com ligações que vencessem dificuldades existentes (fosse de estrutura viária, fosse de condicionantes físicos) entre os diferentes subcentros em consolidação na cidade, o centro de negócios e varejos, os bairros em geral e com a periferia e restante do País. A nova rede viária apareceu, então, como necessidade de ampliar e articular opções diferenciadas de reprodução dos capitais.

Torna-se evidente, em primeiro lugar, uma separação entre a “cidade-das-redes” e a “cidade-fora-das-redes”. Na primeira, são objetos de contínuos investimentos em infraestrutura a zona Sul e partes da zona Norte com camadas de renda mais alta e de singulares investimentos os subcentros dos subúrbios e suas adjacências e áreas industriais, e na segunda, na qual se localizam os pobres, a ausência de ligação com as redes.

Construíram-se redes completas com nível satisfatório de serviços, constantemente renovadas e tecnicamente sofisticadas nas áreas em que havia um nexo aparente entre os interesses do capital imobiliário e a moradia de camadas de renda alta e média, situadas nas zonas da cidade com maior poder aquisitivo. Por outro lado, observou-se a ausência de redes completas, ou precárias, em áreas de residências de camadas de baixa renda, principalmente nos loteamentos e em favelas. Áreas, em princípio, sem interesse para o capital imobiliário, que ficaram excluídas das redes durante mais de meio século, levando seus moradores à autoconstrução de infraestrutura (KLEIMAN, 1996).

A intensificação do processo de concentração de renda, viabilizada pela política econômica após 1964, levou, por outro lado, a dois outros efeitos significativos sobre a evolução da forma urbana carioca. Em primeiro lugar, resultou num processo 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 lá, expurgo esse que foi bastante facilitado pela supressão de uma série de direitos civis pelos regimes militares (KLEIMAN, 1996).

Em segundo lugar, levou a um intenso processo de especulação imobiliária que, logrando êxito, determinou a expansão da parte rica da cidade em direção a Barra da Tijuca, contando, para isso, com a ajuda decisiva do Estado que investiu grandes somas de dinheiro para que a Autoestrada Lagoa-Barra se concretizasse com a perfuração de vários túneis e a construção de pistas superpostas encravadas na rocha. Este se constitui, na verdade, no exemplo mais atual de toda uma ação parcial do poder público em benefício das classes de maior poder aquisitivo. A preparação pelo Estado, desta “nova” zona sul que surgia, em associação com o capital privado, vem reeditar, no fim do século XX, um comportamento antigo, já conhecido dos cariocas desde o século anterior. Dessa forma, de acordo com Kleiman (1996), estamos diante da questão das forças presentes no processo urbano, com complexas relações e articulações entre o papel de infraestrutura urbana do Estado, dos capitais imobiliário e empreiteiro, e da sociedade.

2.2.3 Governo Militar

No período após 1964, o modelo em vigor tinha por objetivo alcançar eficiência econômica em todos os setores de atuação, mesmo que a altos custos políticos e sociais. Os setores sociais básicos, relacionados à reprodução da força de trabalho, estavam sendo usados somente como estratégia para a resolução de objetivos mais amplos, sempre referentes à eficiência do modelo de crescimento econômico proposto. As políticas e investimentos públicos, associados ou não ao capital privado, adotados ao longo do século XX, privilegiavam destacadamente as áreas mais ricas da cidade, ou seja, os locais que assegurassem retorno financeiro ao capital investido. Daí resultaram os contrastes e as disparidades intrametropolitanas. Esse modelo espacial dicotômico apresentava um núcleo hipertrofiado e rico (em termos de renda e de oferta de meios de consumo coletivo), cercado por periferias cada vez mais pobres e carentes desses serviços, à medida que se distanciavam dele.

Presume-se, ainda que, variando em forma e conteúdo, a atuação do Estado sobre a estrutura urbana do Rio de Janeiro, com o passar do tempo, pouco tenha diferido daquela que

é verificada hoje. Em outras palavras, o Estado teria contribuído, de forma constante, para a criação do modelo espacial dicotômico que hoje caracteriza a metrópole fluminense.

Entendemos, portanto, que as áreas metropolitanas brasileiras são uma das expressões espaciais mais acabadas da formação social brasileira e refletem a coerência e as contradições dos sistemas econômico, institucional e ideológico prevalecentes no País. O caso do Rio, então, parece ser ainda mais significativo, pois, além de ter sido aí que se localizou a capital do Brasil de 1763 a 1960, a cidade foi a mais populosa do País durante quase todo esse período. Em virtude disso, a metrópole foi um modelo urbano para as demais cidades brasileiras, durante muito tempo.

De fato, apesar de ser relativamente comparável em tamanho a São Paulo, o Rio se assemelha hoje, muito mais do que São Paulo, às outras metrópoles brasileiras em termos de recursos, de produto gerado e de composição socioeconômica da população. Então, apesar de ser hierarquicamente inferior a São Paulo, o Rio, segundo Abreu (1997), ainda "dita a moda" metropolitana brasileira.

Como bem esclarece Abreu (1997),

> O modelo do Rio tende a ser o de uma metrópole de núcleo hipertrofiado, concentrador da maioria da renda e dos recursos urbanísticos disponíveis, cercado por estratos urbanos periféricos cada vez mais carentes de serviços e de infraestrutura à medida que se afastam do núcleo, e servindo de moradia e de local de exercício de algumas outras atividades às grandes massas de população de baixa renda. (ABREU, 1997, p, 17).

A área central da cidade tem um valor simbólico importante decorrente do fato de ser nessa área e nas suas proximidades que tradicionalmente se concentram as funções de direção e onde residem as classes dominantes.

Na situação anterior em que a RMRJ encontrava-se separada pertencendo a dois Estados distintos e por isso o núcleo estava separado de suas periferias e do seu território, contribuiu para reforçar a dicotomia núcleo/periferia. A Capital, notadamente, o seu núcleo, concentrou a maioria dos recursos sem as responsabilidades políticas de (re)investimento no restante da Região. Ocasionando em consequência um núcleo forte, cercado por uma periferia pobre e altamente povoada, em que os ônus eram deixados para o antigo Estado do Rio, e as vantagens disponíveis para o Estado da Guanabara[41].

---

[41] A Guanabara foi um estado do Brasil de 1960 a 1975, no território do atual município do Rio de Janeiro. Em sua área, esteve localizado o antigo Distrito Federal do País (1891-1960). Em julho de 1974 decidiu-se realizar a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, a partir de 15 de março de 1975, mantendo a denominação

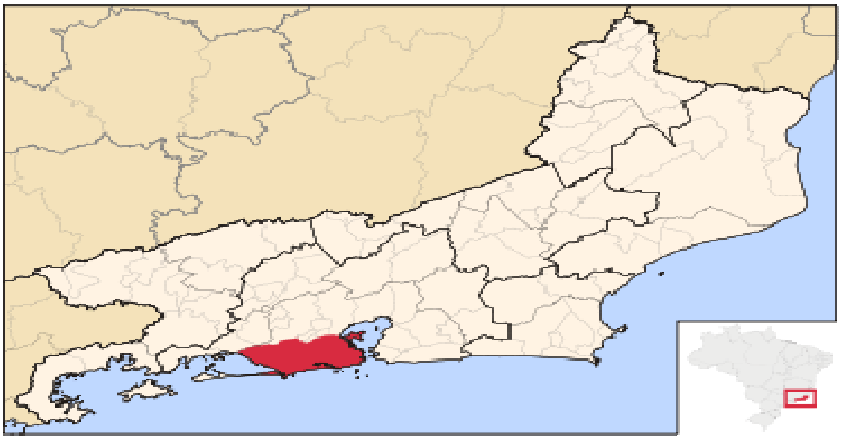


Figura 1: Localização do antigo Estado da Guanabara

Fonte: RiodeJaneiroMesoMicroMunicip.svg

Apesar de serem mencionadas apenas tendências, o raciocínio não é embasado em teorizações abstratas. Não se deve estranhar tal identificação de região metropolitana, que só é assim por refletir, de forma extrema, toda a estratificação inerente ao atual sistema político-econômico brasileiro. A descrição serve, ainda que com adaptações às especificidades locais, a qualquer outra de nossas áreas metropolitanas, com exceção talvez de São Paulo.

Além do exposto, nota-se que a Região Metropolitana do Rio sofre de um paradoxo: por ter de ser igual às metrópoles externas das quais depende, o Rio está tomando configuração exatamente oposta à delas. De fato, enquanto nas áreas metropolitanas norte-americanas, por exemplo, as camadas de maior poder aquisitivo, para que possam gozar das amenidades da urbanização moderna, buscam as periferias em soluções de baixa densidade de ocupação do solo, pelo mesmo motivo, as classes mais altas do Rio se concentram no núcleo, em soluções de elevadas densidades. O núcleo e sua periferia imediata nas cidades norte-americanas são abandonados pelos ricos, que os deixam como local de moradia para os pobres, obrigados a suportar todos os ônus da urbanização. No Rio, a localização no núcleo é mais valorizada que esses ônus, que afinal são preferíveis a outros, advindos da escassez de recursos para aplicação urbana (infraestrutura urbanística, sistema de transportes, equipamento social, etc.). Como consequência, os pobres são obrigados a ir para as periferias e a morar em condições precárias.

Afirmar que a situação é igual, ainda que se configure de forma oposta, é dizer que a origem de ambos os modelos é a mesma: privilégio urbano das camadas mais ricas da

---

de estado do Rio de Janeiro, voltando-se à situação territorial de antes da criação do município neutro, com a cidade do Rio também voltando a ser a capital fluminense.

população, em detrimento das camadas mais pobres. A diferença é apenas formal e se baseia na enorme afluência das populações ricas das cidades norte-americanas, o que permite alocar recursos de infraestrutura e de equipamento urbanístico em locais dispersos e pouco densos. No Rio não ocorre a mesma afluência, e os recursos aplicáveis em bens urbanísticos são raros: em vários casos, a infraestrutura não se renova há muitas décadas. A "solução" foi juntar os ricos em torno destes bens para que pudessem desfrutá-los ao máximo, e impedir a entrada dos pobres no núcleo (do que se encarregou a empresa privada, através da especulação imobiliária), ou expulsá-los para fora dele (do que se encarregam certos planos e instituições de Governo), sem preocupação pela sua necessidade de acesso fácil ao mercado de trabalho, que em sua maioria permaneceu localizado no centro ou em suas cercanias.

2.2.4 Os principais planos elaborados para a cidade no século XX: Agache, Doxiadis e Lúcio Costa

No Brasil, o zoneamento, instrumento urbano de controle e ocupação do solo, apareceu e foi utilizado definitivamente pelos planejadores, no final da década de 1920. A partir de 1940, o modelo adotado foi aquele desenvolvido nos Estados Unidos, na década de 1920. Lá, o zoneamento seguia um padrão habitacional racial segregador, no qual se entendia proteger as vizinhanças de classe média e alta de "contágios" com as classes de categorias socioeconômica baixas ou grupos étnicos menos nobres (CINTRA, 1988). Aqui, na maioria das cidades brasileiras, o padrão conhecido também como zoneamento funcional é aquele que divide o território urbano em zonas nas quais se articulam diferentes parâmetros urbanísticos (uso, coeficientes de edificações, taxas de ocupação, etc.), e se mantém até hoje. A importância deste instrumento é de coibir os abusos praticados pelos agentes privados, impondo limitações ao uso da propriedade particular a fim de obter uma cidade mais organizada.

2.2.5 O Plano Agache

Um projeto elaborado por Agache (1930) tentou realizar as expectativas da burguesia urbana que se pautava no ideal francês. Embora tenha buscado analisar a cidade de maneira global, a proposta deu ênfase à área central. O Plano focou em duas funções primordiais da cidade: a político-administrativa – capital do País – e a econômica – porto e mercado comercial e industrial. Agache baseou-se num modelo orgânico, visando as três principais

funções do corpo humano: respiração, circulação e digestão. Os pulmões, seu aparelho respiratório, seriam os espaços livres, avenidas, praças e jardins, representando a circulação sanguínea viria o sistema viário representado pelas vias de transporte que funcionariam como artérias conectando o coração da cidade (centro) aos bairros próximos e à periferia; comparado à digestão deveriam vir o sistema hidráulico e de esgotamento, operando na promoção do bem-estar da cidade. Os bairros, elementos funcionais, formariam a estrutura urbana do plano e seriam projetados contendo atividades específicas. Estes, interligados pelo sistema viário, se articulariam e se integrariam, mas não formariam unidades autossuficientes. Assim foi feito.

A crise de crescimento descrita por Agache em meados de 1927, fruto de um desenvolvimento demográfico e econômico demasiadamente rápido, deixaria expostas as dificuldades de circulação, de saneamento, de ventilação e, portanto, de saúde e funcionamento a quem quisesse vê-las (AGACHE, 1930). Foi o que reconheceu Carlos Sampaio em artigo publicado na *Revista Brasileira de Engenharia* mais tarde: “Ele diagnosticou que tais males afetavam a nossa metrópole, que, comparada ao corpo humano, sofria de defeitos de respiração, de circulação e de digestão” (SAMPAIO, 1927).

O fato é que existe indício claro, tanto no relatório de Agache quanto no noticiário da imprensa, de que tanto a infraestrutura quanto a configuração estética da cidade enfrentavam dificuldades importantes. O melhoramento das condições de salubridade da capital ocupa um lugar único e exemplar: nele vinham enlaçados desde os problemas de distribuição de água potável e de coleta de lixo até as dificuldades de comunicação entre as várias partes da cidade e de circulação, entre elas, de pessoas ou cargas. A intensificação do processo de parcelamento dos terrenos dos subúrbios cariocas e sua conseqüente mercadização imobiliária. Ainda figuram como preocupações a insuficiência da rede de transportes, a precariedade da substituição, na iluminação urbana, da iluminação de gás pelas lâmpadas incandescentes, a insistência das inundações na estação das chuvas e a inexistência de um padrão arquitetônico para as casas do centro.

Nesse momento, ainda que muito relembrados e valorizados, os diversos melhoramentos realizados na cidade pela plêiade de engenheiros que ocuparam a Prefeitura do Rio de Janeiro davam claras mostras de esgotamento. O elenco de dados reunidos pela historiografia especializada mostra com certa clareza que tais melhoramentos foram incompatíveis com a criação de condições de habitação para a afluência populacional requisitada pela acumulação de capitais viabilizada pelo desenvolvimento da cidade (FRIDMAN, 1999).

O caráter normativo do plano é claro. A forma como este documento redefine a cidade impunha uma urbanidade racionalizante e totalizadora. De certa forma, fica assentada a importância da predominância do estatuto social nas propostas de uma legislação urbana. Em sua análise sustenta que a parte jurídica do plano diretor é o único meio capaz de conciliar e subordinar os interesses particulares ao interesse geral do mesmo modo que evitar criações desordenadas ou inadequadas (AGACHE, 1930).

Na prática, com Agache, a cidade do Rio de Janeiro foi submetida a uma análise na qual o indivíduo e a coletividade implicam-se, desenvolvem-se um a partir do outro e não representam outra coisa senão sua relação mútua.

Os procedimentos de controle e administração do espaço público tão convenientemente evocados nos planos de remodelação de Pereira Passos, nas obras da Prefeitura do Rio de Janeiro de Carlos Sampaio e também no plano de remodelação de Agache informam sobre o agenciamento psicológico, físico e emocional que foi o processo de recriação da cidade do Rio de Janeiro. Esse agenciamento conduziu a uma convergência, cheia de conseqüências para as atividades do planejamento público, entre o desenho dos espaços fundamentais para a convivência urbana e o traçado de leis e códigos minuciosos para governar a multiplicidade humana responsável pelo uso desses espaços.

Embora não tenha sido efetivamente implementado, o Plano abriu novas perspectivas para o urbanismo no Brasil e deu origem à criação do Departamento de Urbanismo da Prefeitura Municipal.

2.2.6 O Plano Doxiadis

Tal qual na década de 1920, era necessário que a cidade viesse a ter um novo plano urbanístico. No tocante ao processo de estratificação social do espaço carioca, o Plano Doxiadis (1965) pouco diferia do Plano Agache (1930). Pretendia “remodelar” a cidade a partir de uma série de obras que afetariam (como afetaram), principalmente, as populações mais pobres. É a partir dessa época que a evolução da cidade retoma o seu curso original – baseado na separação das classes sociais no espaço.

A adoção de políticas redistributivistas passou então a ocupar o centro do palco político. Destacava-se a “reforma urbana”, que jamais se concretizou dado o golpe militar de 1964, apoiado pela burguesia industrial e financeira, que substituiu o populismo pela tecnocracia.

Baseada em critérios de eficiência econômica e na contenção dos salários, uma das técnicas de combate à inflação, a política econômica do novo regime levou a um processo de concentração de renda sem precedentes nas mãos das classes mais privilegiadas.

Para a metrópole esse processo de concentração de renda adquiriu também uma dimensão nitidamente espacial, pois a separação das classes sociais no espaço já era um fato concreto. Tal separação havia sido ofuscada pelo aparecimento das favelas na área nobre da cidade. Era preciso "corrigir" essa situação e, para isso, nada melhor do que um período autoritário, no qual as classes dominantes poderiam adotar, sem qualquer possibilidade de reação das classes populares, as políticas urbanas mais repressivas (KLEIMAN, 1996).

Neste contexto o Governo escolhe o escritório de Doxiadis para dar cabo dos desafios que viriam à frente. Todavia, o modelo de planejamento que serviu de orientação não seria mais o da capital francesa e sim o do dinamismo dos grandes centros americanos, fundamentados no pragmatismo e no funcionalismo. O Governo escolhia o escritório de Doxiadis para levar a frente propostas novas, que foram pautadas nas ideologias vigentes, não mais focada no embelezamento como o Plano Agache. Agora o ideal era aquele voltado para a eficiência, porém, a qual os técnicos brasileiros não detinham conhecimento adequado (REZENDE, 1982). O novo Plano, apesar de utilizar uma metodologia mais elaborada manteve as diretrizes de um plano diretor típico, utilizadas no Plano Agache. Com base em conceitos internacionais e uso de técnicas sofisticadas de análise e projeções, esse plano foi elaborado com o objetivo de organizar a cidade do Rio de Janeiro, até o ano 2000. De novo foram feitas tentativas que unissem a cidade real e a cidade ideal, pelo uso de projeções de dados socioeconômicos e técnicas refinadas de análise do sistema viário e reformulação do objeto, após pré-definição do novo modelo.

O modelo ideal urbano indicado pelo Plano propunha uma descentralização, uma reestruturação física-territorial composta por comunidades integradas hierarquizadas e autossuficientes. Isso ocorreria com vistas à construção de uma estrutura urbana polinucleada, de corredores rodoviários que formariam dois centros: o existente (área central) e o de Santa Cruz, desimpedindo o centro saturado e expandindo o oeste do Estado na direção Rio-São Paulo. O Plano foi considerado ilusório para a realidade do País, no que diz respeito aos custos e recursos necessários, disponíveis para a sua implantação, até o ano 2000.

Porém, uma legislação importante nesse intento foi a aprovação do Plano-Piloto de Urbanização e Zoneamento para a baixada de Jacarepaguá, localizada entre a Barra da Tijuca, Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá. Além disso, foi aprovado o Decreto que criou o Grupo

de Trabalho responsável pela análise dos projetos à luz do Plano Lúcio Costa, o que também interferiu no zoneamento da cidade de acordo com a ideia da “marcha para oeste”.

A existência de uma malha viária e rodoviária projetada e parcialmente executada pelo Estado; a abertura da autoestrada Lagoa-Barra e a idealização de um anel rodoviário para a cidade foram os principais condutores urbanísticos que ajudaram na dita “marcha”. Outro fato importante que ajudou na viabilização do projeto foi a Lei que determinou a preservação da baixada de Jacarepaguá contra os loteamentos indiscriminados e estabeleceu um plano de vias arteriais prioritárias para a região. Assim, a área se manteve quase virgem e a Prefeitura foi dispensada de grandes custos com desapropriações (BORGES, 2010).

2.2.7 O Plano de Lúcio Costa

O Plano de Lúcio Costa foi desenvolvido sob a influência dos Planos Diretores – instrumentos de planejamento que utilizam conceitos tais, como: a estrutura territorial, articulação do espaço e padrões de ocupação mediados pela projeção de uma rede arterial viária – que permitiriam o crescimento urbano e a valorização das áreas periféricas.

Nesse contexto, Lúcio Costa, ainda baseado na ideia do Plano Doxiadis para a execução de um anel rodoviário que transformaria o conceito de centralidade – pois qualquer ponto conectado a ele seria central –, sugeriu a criação de um centro metropolitano autônomo, todavia destinado aos usos residenciais (condomínios para população de renda média e alta), recreativos e turísticos. Porém, Costa, em desacordo com a nova orientação do decreto que alterou gabaritos, criou novas condições de parcelamento e autorizou a construção de hotéis-residência ao longo da avenida Sernambetiba, decidiu se afastar do trabalho de aconselhamento da ocupação da Barra da Tijuca.

Podemos constatar, então, que foi atribuída ao zoneamento a função de viabilizar todos os princípios da organização da cidade como a descentralização, a regulamentação da densidade, a reconcentração periférica e a previsão de equipamentos e de serviços. Contudo, esta ferramenta usada como um plano de ocupação do solo, não conseguiu promover alterações significativas no âmbito da política pública, pois a lei é complexa e ambígua tanto a quem beneficia quanto a quem prejudica (BORGES, 2010).

2. 2.8 A configuração e conformação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro[42]

Figura 2: Municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

Fonte: Observatório das Metrópoles, IPPUR/UFRJ.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro foi criada oficialmente em 1974. Para a sua instituição foi necessário, primeiro, resolver o problema da fusão, o que significou a extinção do antigo Estado da Guanabara e a incorporação do seu território ao antigo Estado do Rio de Janeiro, do qual o novo Município do Rio de Janeiro passou a ser a capital.

Constituída atualmente por 19 municípios[43], pode ser dividida em quatro faixas de limites imprecisos, mas que, pelas características físicas do espaço metropolitano e face ao desenho da estrutura viária condicionante da expansão, são mais ou menos circulares e concêntricas.

[42] Observar que o município de Mangaratiba**,** assinalado na figura acima, não faz mais parte da RMRJ desde 2002. Foram excluídos da formação original, além do município citado, os municípios de Petrópolis e São José do Vale do Rio Preto (1993), Itaguaí e Mesquita (julho de 2002) e Maricá (outubro de 2001), que faziam parte da RM, conforme a primeira legislação. Itaguaí, Maricá e Mesquita foram novamente incluídas no Grande Rio em outubro de 2009, estabilizando o número de municípios em 19.

O primeiro círculo, chamado de núcleo, é constituído pela área comercial e financeira central e por suas expansões em direção à orla oceânica (a zona sul) e ao interior, mais o centro e a zona sul de Niterói. O segundo círculo abrange os subúrbios mais antigos do Rio de Janeiro, que se formaram ao longo das estradas de ferro e a zona norte de Niterói. A todo o conjunto dá-se o nome de periferia imediata. O terceiro círculo abrange o restante do tecido urbano situado além dos limites da periferia imediata, mais a conurbação do Grande Rio. Esta seria a periferia intermediária. E por último, o quarto círculo engloba o restante da Região Metropolitana. Trata-se da periferia distante, que faz parte da Região Metropolitana, como definida em Lei, mas não da Área (Região) Metropolitana[44], tal como esta denominação é empregada por ABREU (1997), ou seja, como sinônimo de área conurbada, definida esta última como a área contiguamente urbanizada da metrópole.

A RMRJ ocupa uma área de aproximadamente cinco mil quilômetros quadrados – cerca de 12% da superfície do Estado[45] – tendo, no centro, o Município sede do Rio de Janeiro; ao norte, os municípios de Nilópolis, São João de Meriti, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Mesquita, Japeri, Queimados e Belford Roxo, que compõem a sub-região da Baixada Fluminense; ao fundo da Baía de Guanabara, os municípios de Magé e Guapimirim; a leste da Baía de Guanabara – o eixo leste metropolitano –, os municípios de Niterói, São Gonçalo, Maricá, Itaboraí e Tanguá; e a noroeste, os municípios de Itaguaí, Seropédica e Paracambi (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLIS, 2009).

Os dados populacionais mostram a grande concentração e polarização exercida pelo Município do Rio de Janeiro sobre o entorno (e sobre o próprio Estado do Rio de Janeiro): praticamente um em cada 3 moradores do Estado mora na capital e três em cada quatro fluminenses residem na RMRJ. No entanto, apesar dessa grande concentração, o processo histórico indica uma perda de posição relativa do Município do Rio de Janeiro em relação à RMRJ, caindo de cerca de 80% para próximo de 54% entre 1940 e 2000. Já a relação entre a região metropolitana e o Estado, partindo de um patamar de aproximadamente 62% em 1940, cresce até 1980, quando atinge praticamente 78%, baixando então lentamente até atingir praticamente 76% no ano 2000 (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLIS, 2009).

---

[43] Segundo a Lei Complementar Estadual nº133 de 2009.

[44] A definição de Área (Região) Metropolitana adotada por Abreu (1997) baseou-se em critérios puramente operacionais. A decisão de recorrer ao distrito municipal como área mínima de comparação pretendeu eliminar da discussão aqueles distritos que seriam, em 1970, tipicamente rurais, ou que, embora sendo predominantemente urbanos, não estariam ligados ao tecido construído contínuo da metrópole (ABREU, 1997, p. 18).

[45] Os valores de áreas do Brasil, Estados e Municípios em vigor, são aqueles, segundo o quadro territorial vigente em 01 de janeiro de 2001, constantes da Resolução da Presidência do IBGE de n° 5 (R.PR-5/02), publicada no Diário Oficial da União em 11 de outubro de 2002. (IBGE, 2002).

A RMRJ concentra de forma extraordinária a população do Estado do Rio de Janeiro. Segundo dados do Anuário Estatístico do Rio de Janeiro de 2004, enquanto o Estado totaliza aproximadamente 15 milhões de habitantes, à RM corresponde a cerca de 11 milhões de habitantes distribuídos no total de seus municípios. Vivem na capital pouco mais que 6 milhões. Por sua vez, a Baixada Fluminense responde por aproximadamente 3 milhões de habitantes. No Município núcleo da RM, localiza-se a segunda economia mais importante do País, depois de São Paulo. E sua especificidade não pára por aí: de Capital Federal a mais uma unidade da federação, em 1960, a cidade do Rio de Janeiro não teve os seus problemas de sobrevivência econômica e política devidamente tratados. Assim como a decisão de constituir o Estado da Guanabara, após a transferência da capital para Brasília, fora uma decisão tomada de cima para baixo, também o seria a sua posterior fusão com o Estado do Rio de Janeiro em 1975, durante a ditadura militar.

Como aponta Ana Clara Torres Ribeiro (2000), muitos problemas serão prolongados a partir de então, pois além das funções vinculadas à administração do Estado, a cidade é incluída em metas de planejamento de nível nacional e, nesse sentido, tendencialmente submetida ao desempenho de funções, atribuídas às regiões metropolitanas, correspondentes à modernização conservadora da sociedade brasileira.

As principais características do núcleo e das periferias podem ser qualificadas como quase opostas. O núcleo contém o *core* histórico inicial da cidade do Rio de Janeiro. É a área que sofreu o maior número de transformações na Região Metropolitana e de modificações na estrutura viária, visando adaptá-la ao uso cada vez maior do automóvel particular, resultado direto do aumento do poder aquisitivo de sua população residente (ABREU, 1997).

E ainda, o núcleo concentra as funções centrais (econômicas, administrativas, financeiras e culturais) da Região Metropolitana. Apresenta os melhores padrões de infraestrutura urbanística e de equipamento social urbano, ainda que com tendência ao super uso, além de ter como residentes, principalmente, representantes das classes média e alta da Metrópole que, em grande parte, pertencem a grupos ocupacionais hierarquicamente superiores.

Quanto à concentração de renda os habitantes do núcleo detinham, conforme dados da pesquisa publicada pelo IPEA/IBAM em 1976, mais de 50% da renda total. Dentro do núcleo, a densidade era maior na zona sul, onde aproximadamente 15% da população possuíam cerca de 30% da renda. As desproporções só não eram (e são) maiores porque no núcleo ainda viviam (e vivem) muitas famílias em favelas, que têm constituído até os dias de hoje importante alternativa para a moradia nas periferias (ABREU, 1997, p. 25).

A periferia imediata é, notadamente, o local de moradia da classe média baixa. Lá se encontram centros de prestação de serviços de importância regional, com hierarquia imediatamente inferior aos do núcleo. A infraestrutura urbanística, extensão daquela do núcleo, é adequada aos padrões predominantes na Região Metropolitana. Sua ocupação foi efetivada através de simples polos residenciais localizados nas cercanias das paradas dos trens, que interligados configuravam uma densa malha urbana. O valor da terra é alto, menor apenas ao do núcleo, o que se justifica devido à localização próxima aos centros de trabalho e serviços. Porém, é importante notar a diferença nas condições de moradia entre o núcleo e a periferia imediata. O núcleo é privilegiado pelas amenidades e equipamentos urbanos, tais como: melhores condições ambientais, infraestrutura superior, sistema de transporte mais eficiente e equipamentos sociais de melhor qualidade (ABREU, 1997).

A metrópole do Rio de Janeiro se amplia através da área conhecida com periferia imediata. Cresce em função dos migrantes que são “forçados” a deixar suas residências localizadas no núcleo ou na periferia imediata (migração intrametropolitana) e, ainda, pelo deslocamento de indivíduos que deixam o próprio Estado (fora da RMRJ) e se dirigem, em um primeiro momento, à Capital, atraídas pelas possibilidades de emprego e, por não conseguirem se estabelecer ali, acabam se radicando nas suas cercanias.

A transferência desses indivíduos do seu lugar de origem pode dar-se através de processos não formais, denominados de “expulsão branca”, processo de deslocamento habitacional e territorial que incide em comunidades de baixa renda, pressionadas pela especulação imobiliária que age fazendo com que subam os preços de terrenos e imóveis no núcleo. Pode dar-se, também, por ação direta da administração pública, quando esta pratica a renovação urbana numa determinada área, causando a remoção de imóveis de uma dada localidade. E, ainda, a migração pode acontecer como consequência indireta da ação governamental, com no caso das favelas, em que os conjuntos habitacionais, para onde os moradores são transferidos, funcionam para muitos como uma etapa provisória de onde eles saem para a periferia, transferidos por inadimplência ou por outra razão qualquer.

A infraestrutura dos serviços e do comércio da periferia intermediária, apesar de dinâmica e de possuir alguma expressividade, é de baixo padrão, adaptada às possibilidades de consumo de seus usuários. A densidade de ocupação do solo é muito irregular: alta em algumas áreas e baixa em outras. A infraestrutura urbanística inexiste ou é muito precária. O mesmo acontece com o equipamento social, ocorrendo uma tendência para a busca daqueles do núcleo ou da periferia imediata.

O controle progressivo do uso da terra no núcleo e nas suas proximidades, além de expulsar as populações pobres para a periferia, obrigou-as a desenvolver um mercado de emprego informal local. Nota-se também, grande informalidade no uso do solo e nos tipos de construção.

A junção da periferia intermediária com a imediata efetivou-se a partir da década de 1960, quando houve a mudança da capital e o Rio passou a cidade-estado. É a partir dessa década que o núcleo passa a ser o local preferido de grandes melhoramentos urbanos, realizados tanto pelo Governo Federal como estadual. De forma que as grandes obras ficaram essencialmente no núcleo, reforçando o contraste entre este e as periferias. O mesmo ocorreu com os investimentos nas redes de abastecimento e coletora de água e esgoto.

Mas o melhor exemplo que podemos dar (já durante o processo de fusão dos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro) é o Metrô – obra que, servindo exclusivamente ao núcleo, é a de orçamento mais elevado de todas, e a de alcance mais restrito, enquanto o verdadeiro transporte de massa, o trem suburbano, ficou em completo abandono.

A escolha não foi atípica, pelo contrário, ela parece ser apenas um exemplo a mais no longo processo de construção diferenciada do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro notadamente em benefício dos mais ricos.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro, nas décadas de 1940 e 1950, teve de ajustar-se às altas taxas de crescimento populacional, especialmente nos municípios limítrofes da capital, nos quais elas chegaram a superar os 10% ao ano. Logo na década seguinte, 1960, um arrefecimento populacional ocorreu nos municípios da Baixada Fluminense e na capital, aprofundando-se logo a seguir, de 1970 e 1980, fazendo-nos crer que essa tendência seria irreversível. A primeira metade de 1990 reforçou ainda mais as décadas antecedentes. Todavia no período mais recente verificou-se um relativo “reaquecimento” do crescimento populacional em geral[46].

A malha ferroviária da RMRJ começou a operar efetivamente em meados do século XIX, ligava a estação central da metrópole a Baixada Fluminense, numa extensão de 50 km, e foi utilizada inicialmente para o transporte de cargas. Posteriormente cumpriria o importante papel no processo de expansão da ocupação urbana. Porém, o desenho original dessa rede não chegou a um século de vida. Vários ramais foram desativados na segunda metade do Século

[46] Nos últimos anos, as taxas de incremento médio anual da população foram de 0,82% (2000-2005) e 0,75% (1991-2000) na capital fluminense, e 1,05% (2000-2005) e 1,18% (1991-2000) na região metropolitana – o que indica, de modo geral, uma suave desaceleração na taxa de crescimento dos demais municípios, e um pequeno aumento na taxa da capital. (BRASIL, 2010).

XX, com a implantação da malha viária que atenderia a prioridade dada à produção automobilística.

A expansão dos subúrbios se deu em grande medida em virtude da entrada em operação do transporte ferroviário de passageiros. Núcleos residenciais se formaram junto às estações ferroviárias, ruas próximas tornaram-se eixos de acesso aos bairros, alcançando os municípios vizinhos da RM e constituindo a estrutura urbana existente baseada em corredores rodo-ferroviários de disposição radiada, tendo como núcleos os centros do Rio e de Niterói.

Em meados do século XX novas rodovias de acesso ao Rio de Janeiro foram construídas abrindo novas opções de acesso (rápido) aos bairros e centros comerciais mais distantes. Como exemplo, os principais eixos criados foram a Av. Brasil – em direção a zona oeste; a Rodovia Washington Luís, – atravessando o Município de Duque de Caxias em direção ao norte (municípios da região serrana); e a Rodovia Presidente Dutra, que cruza alguns municípios da RM (São João de Meriti e Nova Iguaçu) na Baixada Fluminense, em direção a São Paulo (CARDOSO; ARAÚJO; COELHO, 2007).

Em um estudo elaborado pela FUNDREM, em 1984, sobre a evolução da mancha urbana da RMRJ foram identificadas as tendências de expansão da ocupação na região. Como resultado desse processo de expansão, configurou-se uma estrutura metropolitana que tem o **Núcleo** formado pela área central e sul; parte da zona norte e oeste (Centro, zona sul, Tijuca e Barra da Tijuca) e Niterói. Concentram, em termos sociais, as camadas de mais alta renda, maior escolaridade e faixa etária mais elevada, bem como a maior quantidade de equipamentos e serviços. A **Zona Suburbana** formada pelos bairros do subúrbio carioca (e parte de Jacarepaguá). Concentra camadas de renda média e conta com um atendimento razoável em termos de oferta de serviços públicos, tendo sido objeto de investimentos estatais entre os anos 1940 e 1970 (KLEIMAN, 1992). A **Periferia Consolidada** formada pelos bairros da zona oeste do Município do Rio de Janeiro, pelos Municípios da Baixada Fluminense e pelo Município de São Gonçalo, apresentou altas taxas de crescimento populacional entre os anos 1940 e 1970 e concentra uma população pobre, com menor escolaridade, mais jovem e com acesso restrito a serviços e equipamentos urbanos. E por fim, a **Periferia em Expansão** formada por alguns municípios da RMRJ (Guapimirim, Itaguaí, Magé, Maricá, Paracambi, Tanguá, Seropédica e Itaboraí), é a região mais distante do núcleo, com relativa presença de áreas rurais, que tem apresentado taxas mais elevadas de crescimento populacional, indicando uma expansão da mancha urbana em sua direção (CARDOSO; ARAÚJO; COELHO, 2007).

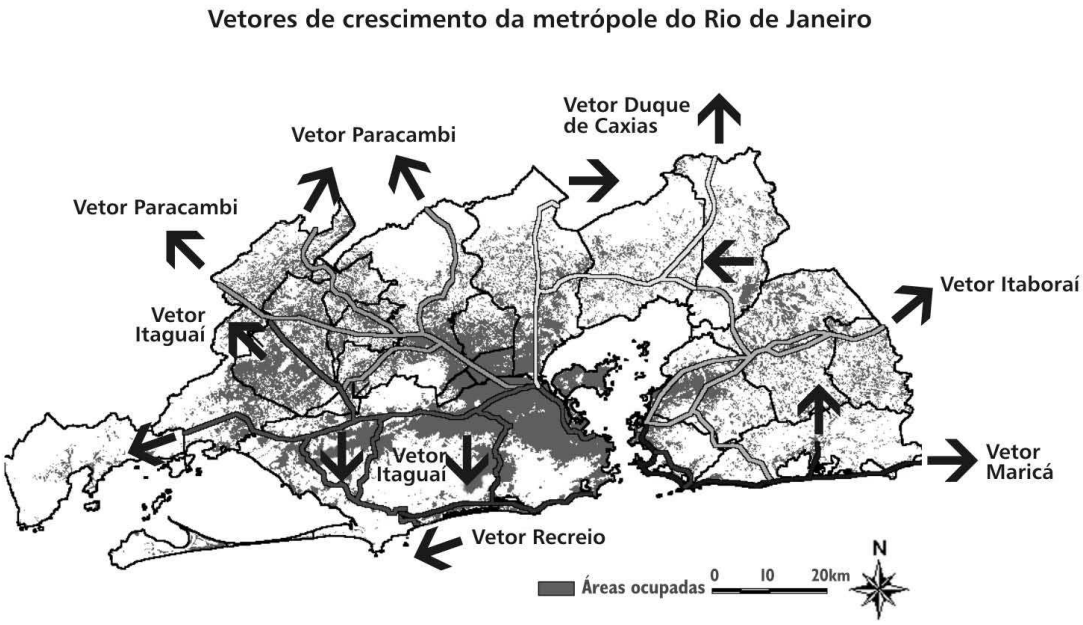


Figura 3 – Vetores de crescimento da metrópole do Rio de Janeiro
Fonte: Observatório Ippur/UFRJ-Fase.

Historicamente, o crescimento periférico deu-se pela ocupação de áreas não dotadas de infraestrutura ou de serviços urbanos, geralmente, loteamentos clandestinos (não regularizados). Sucedeu, assim, com os atuais subúrbios do Município do Rio de Janeiro, que só foram urbanizados a partir da década de 1940, embora tenham sido ocupados desde o final do século XIX.

Por um lado, a perda de importância do modal ferroviário como alternativa de transporte para a população da periferia e dos subúrbios é evidenciada e compensada pela ampliação do sistema de ônibus, conformando um sistema com grande declínio da eficiência em tempo de deslocamento, com aumento da poluição e redução do conforto nas viagens. O sistema de metrô, que consumiu vultosas quantias na década de 1970, por outro lado, permaneceu limitado, atendendo em particular à população das zonas sul e parte da norte, sendo apenas recentemente estendido às regiões mais periféricas do Município do Rio de Janeiro, mas ainda assim com funcionamento precário.

A concentração de recursos na cidade do Rio de Janeiro em relação aos outros municípios da RM e a falta de articulação política entre eles já nos anos 1970, fragmentou mais a metrópole, favorecendo a não resolução de problemas que exigiam soluções conjuntas, como os serviços de transporte coletivo e saúde. Assim, as desigualdades socioespaciais marcantes na metrópole, derivadas do poder de concentração de investimentos no Município núcleo, são mantidas no período de gestão metropolitana. Essa gestão, que desaparece no período da redemocratização (décadas de 1980 e 90), “foi conduzida por diretrizes que desconheceram o

desafio representado pelo futuro de uma metrópole nacional sem território imediato de integração econômica e política" (RIBEIRO, A. C. T., 2000, p. 17).

É relevante situar o significado da metrópole no âmbito do Estado do Rio de Janeiro sob o aspecto socioeconômico. Este Estado vem, desde os anos de 1970, paulatinamente, perdendo relevância no que concerne ao setor industrial. Entretanto, esta cidade economicamente é um dos importantes agregados urbanos do País, concentrando parcela expressiva da renda estadual, como pode ser constatado pelo PIB e as atividades terciárias do Estado. Além disto, a RMRJ continua a concentrar os maiores investimentos estrangeiros, não só no setor de comunicação e outros serviços, mas também em centros de pesquisa e universidades públicas.

Houve um crescimento, a partir da década de 90, que está relacionado à região norte do Estado, aos municípios onde há concentração de petróleo e, logo, pagamento de royalties, tais como em Macaé e Campos. Natal (2005) registra uma tendência positiva na economia do Estado resultante desses investimentos. Este crescimento relaciona-se, também, a municípios da Região Sul Fluminense (Volta Redonda e Porto Real). Em relação à RM, houve uma inflexão econômica positiva notadamente no segmento Químico e Petroquímico nos municípios de Duque de Caxias (onde se localiza a refinaria de petróleo), Belford Roxo e Nova Iguaçu.

Constata-se, ainda, que grande parte dos trabalhadores ocupados encontra-se no setor de serviços e comércio, com rendimento concentrado na faixa de até três salários mínimos. Portanto, a RM que concentra 66% do PIB do Estado tem apresentado um dos mais baixos índices de desemprego. Este baixo índice de desemprego observado na RM pode ser explicado pelo elevado contingente de trabalhadores por conta própria, não contribuintes da previdência, que vivenciam relações informais de trabalho ou o subemprego. Embora, amparados na reestruturação produtiva, que trouxe como consequências o desemprego estrutural e a desregulamentação trabalhista, em nome da redução do denominado "custo Brasil", aumentaram sensivelmente a precarização do trabalho, a rotatividade no emprego e a informalidade nas atividades econômicas.

Assim como outras grandes cidades brasileiras sofrem os efeitos negativos da política econômica adotada pelo Governo federal, é necessário considerar que são os dados sociais, além dos dados econômicos, que mostram o quanto a metrópole fluminense sofre da mesma forma tais efeitos. A alta concentração de renda ajuda a compreender porque o município do Rio de Janeiro, com um PIB de aproximadamente 155 bilhões de reais a preços correntes, em 2008 (IBGE, 2010, p. 121), apresenta tamanha desigualdade social. Enquanto os 20% mais pobres apropriam-se apenas de 2% da renda, os 20% mais ricos apropriam-se de

aproximadamente 65%, segundo dados do IDH, 2000 (Atlas do Desenvolvimento Humano no Brasil, 2000). Essa alta concentração de renda, entre 1991 e 2000, se faz refletir no aumento da indigência.

Além do aumento da indigência e da pobreza constatada nas estatísticas verifica-se a ausência de uma política habitacional[47] consistente e o elevado preço dos aluguéis e do transporte que encarecem na medida em que aumenta a distância em relação ao núcleo.

Ao longo de sua existência, o Banco Nacional de Habitação (BNH) privilegiou as classes média e alta e possibilitou a implementação de políticas isoladas e descontinuadas para a população mais pobre. Além disso, apesar das críticas ao BNH pela construção de habitações distantes do núcleo urbano para as classes mais pobres, este parece ser ainda o modelo vigente. De tal forma, fazendo com que muitos moradores retornassem às favelas, para exercer o seu direito de morar e de ter acesso, ainda que precário, aos meios coletivos de consumo e a oportunidades de obtenção de renda (LOURENÇO, 2006).

Algumas conclusões do que foi exposto até aqui podem ser tiradas, com um destaque especial. Ficou claro, em primeiro lugar, que a atual estrutura da RMRJ é a expressão mais acabada de um processo de estratificação espacial, com reflexos no espaço e na mobilidade urbana, que vem se desenvolvendo há bastante tempo. Embora o Estado, nesse processo, tenha tido um papel dos mais importantes, pois quase sempre se imiscuiu aos interesses da classe dominante, refletindo, de tal forma, o seu interesse, a fim de garantir ao máximo a rentabilidade de seus investimentos. A ação do setor público, com efeito, contribuiu em muito para a conformação da metrópole na atualidade, quer por ação direta (erradicação de favelas, planos de renovação urbana, implantação de infraestrutura) ou indireta (legislação elitista, taxações crescentes, adoção de políticas habitacionais segregadoras). Ambas as intenções tinham o objetivo de “saneamento” do núcleo metropolitano.

De forma que podemos afirmar que o crescimento atual dos municípios vizinhos à cidade do Rio de Janeiro e dos loteamentos clandestinos da periferia se deve em grande medida à intervenção do Estado uma vez que mantém controles e legislação rígidos sobre as formas de uso do solo no núcleo metropolitano e em seu entorno imediato, como quando concentra seus investimentos e recursos neste mesmo núcleo, valorizando desta forma certos segmentos do solo da cidade que passam, assim, a se tornar inacessíveis à população de baixa renda.

[47] As autoras Grazia e Rodrigues (2003) informam, em seu texto, que o déficit habitacional, calculado a partir do Censo 2000, atingiu 6,6 milhões de moradias, das quais 91,6% correspondem aos que recebem até cinco salários mínimos. Enquanto faltam 6,6 milhões moradias, 5.030.000 imóveis estão fechados ou vagos. E se a esse dado for acrescido o numero de glebas urbanizadas que ainda não têm edificação, possivelmente se poderia assentar o dobro da população contabilizada no déficit habitacional.

Pode-se concluir que a atual estruturação espacial do Rio de Janeiro nada tem de anormal, mas conforme o restante das áreas metropolitanas brasileiras deixa transparecer, no espaço, os sistemas de divisão do poder político e das consequentes formas de distribuição de renda do País, ambos altamente concentradores. Igualmente, reflete a preocupação do Estado em garantir cada vez mais a reprodução do capital, em detrimento do da força de trabalho. (LOURENÇO, 2006).

2.2.9 Os movimentos pendulares na Região Metropolitana do Rio de Janeiro

No espaço diferenciado e desigual da RMRJ vê-se a presença marcante do contraste social e da constituição de espaços fragmentados. Percebe-se isso nos modos como os grupos sociais resolvem a relação habitar-trabalhar, e as estratégias utilizadas, tornam-se diferenciadas, atingindo-os de modo distinto.

Os movimentos (deslocamentos) pendulares estão relacionados a um processo abrangente de ocupação, estruturação e expansão da RMRJ, onde as questões relacionadas à moradia e ao emprego colocam-se como importantes dimensões de análise para o entendimento do papel e das implicações desses deslocamentos (diários) no processo de configuração e estruturação da região metropolitana, resultando em dinamismos diferenciados. Tais deslocamentos estão, dessa forma, relacionados aos aspectos ligados à espacialização das atividades econômicas e aos locais de residência, criando uma configuração de locais com funções distintas, interposto pelo acesso diferenciado a terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano.

Combinado às mudanças na forma de absorção da força de trabalho pelo mercado, com a precarização das relações de trabalho e os altos índices de desemprego, estão as questões relativas à transformação das atividades econômicas da RMRJ, com a redução do emprego industrial e o crescimento e diversificação das atividades terciárias, com tendência de desconcentração dos locais de trabalho. E ainda, podemos considerar às questões relativas às modalidades de ocupação e parcelamento do solo, à especulação imobiliária, às políticas públicas, num contexto de valorização de áreas centrais e da falta de alternativas habitacionais acessíveis para os grupos sociais em piores condições de vida (JARDIM; ERVATTI, 2006).

Por meio da expansão das periferias, a forma de ocupação da RMRJ, desde os anos 1950, é indicativa de desigualdades internas nos processos de formação e transformação espaciais e urbanas. Isso pode ser observado também pelos níveis de crescimento populacional elevado dos municípios que compõem o entorno metropolitano. A concentração de empregos na área central associada a tais processos resulta no distanciamento crescente entre os locais de

residência e de trabalho, e na necessidade de longos percursos diários para parcelas diferenciadas da população metropolitana (BÓGUS; TASCHNER, 1986).

Podemos observar ainda esses processos, durante os anos 1980 e 90, ocorrendo com certa intensidade, consolidando-se a configuração de espaços regionais, destacados como sub-centros locais, em termos da importância na redistribuição populacional e da localização de empregos. O fortalecimento dessas áreas, afeta as trajetórias casa-trabalho da população, o que intensifica a diversificação de movimentos de residentes na RMRJ e de grupos sociais envolvidos.

A relação existente entre os deslocamentos pendulares e a constituição espacial da RMRJ pode ser notada pela relevância das áreas do entorno metropolitano no processo de redistribuição interna da população, em termos da expansão e da absorção dos movimentos migratórios intrametropolitanos. Assim,

> [...] a intensificação dessa mobilidade (intrametropolitana) certamente foi um dos condicionantes do surgimento e/ou crescimento das formas de movimentação populacional bastante típica de regiões com grande nível de integração, como é o caso da migração pendular. Esta não só reflete o distanciamento progressivo entre o lugar de moradia e o de trabalho, fruto da não coincidência dos padrões de distribuição da população e da atividade econômica e social dentro da Região Metropolitana, mas também elementos ligados à forte segregação espacial da população (CUNHA, 1994).

Este tipo de mobilidade (pendular) está ligado à evolução dos fluxos migratórios e à urbanização dos seus principais municípios, e, especialmente ao processo de metropolização (CASTELLS, 2000), que ocorreu primeiramente no Município do Rio de Janeiro e nos de seu entorno (atual RMRJ) e em seguida nas áreas de maior crescimento no interior do Estado.

Constatamos que a redução do crescimento metropolitano ocorreu concomitante à redução dos fluxos migratórios interestaduais[48], por isso chegamos à conclusão de que a migração interna desempenhou um papel crucial no processo de crescimento e expansão das áreas metropolitanas. As áreas periféricas, contudo, continuaram a crescer devido principalmente à migração intrametropolitana, que tomou contornos de um processo centrífugo, potencializando ainda mais o crescimento da mancha urbana, primeiramente em direção às áreas vizinhas ao Município central e depois às áreas mais distantes. Por este movimento as áreas centrais[49] cresceram menos que as periféricas. Trata-se, portanto, da incorporação da população nesse processo de formação da "grande cidade" metropolitana e não de um movimento de transferência populacional de um território para outro. (CUNHA, 2000).

---

[48] Não desconsiderada a queda generalizada na fecundidade verificada com o Censo de 1991.

[49] Cunha (2000) utiliza as noções de centro e periferia como indicadores da posição geográfica, sem nenhuma conotação socioeconômica, conforme ressalva do próprio autor.

Em se tratando da mobilidade pendular [50] ao se estudar a sua ocorrência na região metropolitana do Rio de Janeiro chegamos a algumas conclusões, especialmente se as relacionarmos com o processo de redistribuição populacional no âmbito dessa Região. Em um terço dos municípios da RM cerca de 50% dos habitantes, cuja residência anterior foi o município do Rio de Janeiro, continuavam trabalhando ou estudando na Capital, sendo que muitos desses municípios estavam entre aqueles que receberam os maiores contingentes populacionais da Capital durante a década de 1970. A pendularidade dependeria não somente das características socioeconômicas dos municípios de residência, mas também da sua distância em relação ao local de trabalho. Esses "migrantes pendulares" que eram em torno de 250 mil pessoas, correspondiam a 47% dos movimentos intrametropolitanos da década de 70 cuja origem foi o município do Rio de Janeiro.

De outra forma, isso sugere uma estreita relação da mobilidade pendular e do processo de redistribuição populacional vista no Rio de Janeiro nas últimas três décadas, de tal sorte que, a mobilidade pendular não pode ser completamente entendida se não associada a esse processo, que nos permite vislumbrar certa relação entre o processo de redistribuição populacional e o de metropolização[51] de forma a integrar e coordenar os mais diversos fluxos (produção, mão de obra, consumo, capital etc.). Uma nova configuração é apontada numa análise dos processos de redistribuição demográfico-espacial, devido aos crescentes fluxos migratórios que, já na década de 1970, partiram da RM para o interior fluminense. Onde se vê a crescente urbanização e industrialização de cidades pequenas e médias, ganhando contornos de metropolização.

A migração intrametropolitana é importante, pois, impulsiona a expansão, num processo "centrífugo" de redistribuição populacional a partir do Município sede em direção aos demais municípios da região metropolitana. Esse processo evidencia não apenas a perda de capacidade do Município sede de receber população, mas principalmente o crescimento maior dos municípios do seu entorno.

[50] Essa expressão foi utilizada por Cunha (1994), apesar de não termos encontrado discussão aprofundada a respeito da utilização dos termos mobilidade, migração e deslocamento pendular. Adotamos o termo mobilidade pendular porque acreditamos ser o que apresenta menos problemas de definição. A noção de migração sugere mudança de domicílio, o que não acontece no fenômeno da mobilidade pendular, por isso a escolha pelo termo mobilidade pendular nos parece mais adequado. Entendemos por mobilidade o fenômeno daqueles que podem mover-se de suas residências ao local de realização das atividades, inclusive, por ser esta uma variável que possui reflexos socioeconomicos sobre essa população. Deslocamento pendular, termos utilizado por Antico (2003) parece estar mais afinado com a terminologia utilizada por Villaça (1998).

[51] O termo metropolização está ligado à conceituação de região metropolitana proposta por Castells (2000).

A localização das indústrias ao longo das principais rodovias, a expansão da urbanização dos municípios da região e a integração do mercado regional foram fatores decisivos na formação do espaço urbano-metropolitano e contribuíram para a relativa desconcentração populacional do Município sede, em relação aos municípios vizinhos. A integração desse mercado de trabalho metropolitano possibilita o fenômeno do movimento pendular que aliado à necessidade de buscar locais mais baratos para moradia, marca o cotidiano de grande número de trabalhadores. (BAENINGER, 2001).

Essa passagem evidencia a ligação entre a mobilidade pendular e a forte integração e interdependência que caracteriza as regiões metropolitanas. Desse modo, pode-se dizer que o crescimento da mobilidade pendular ocorreu mais em função da integração metropolitana do que da dispersão espacial das atividades, uma vez que esse processo possibilitou uma maior facilidade de deslocamento dos contingentes de mão de obra para seus destinos de trabalho.

Algumas considerações são tecidas por Cunha (1994) na relação entre a redistribuição populacional (especialmente a migração intrametropolitana) e o surgimento da mobilidade pendular. Segundo esse autor, o efeito e a importância da migração intrametropolitana podem ser percebidos sob diversos prismas e adquire uma função bastante clara na dinâmica regional – seja esta demográfica, urbana ou socioeconômica – a partir tanto da participação do crescimento demográfico dos municípios quanto do impacto na redistribuição espacial da população. Consequentemente a desconcentração e expansão urbana têm papel decisivo na configuração do espaço metropolitano. Essa dinâmica não só reflete o distanciamento progressivo entre o lugar de moradia e o de trabalho, fruto da não coincidência dos padrões de distribuição da população e da atividade econômica e social dentro da Região Metropolitana, mas também elementos ligados à forte segregação espacial da população (CUNHA, 1994).

Isso ajuda a explicitar a relação entre a migração intrametropolitana e o espraiamento urbano em direção às áreas periféricas com o incremento e a distribuição dos fluxos de mobilidade pendular. Cunha menciona também questões ligadas à segregação espacial, o que, muito provavelmente, influencia a escolha do local de moradia face à necessidade de deslocamento.

Os movimentos pendulares estão, desse modo, relacionados a um processo mais amplo de ocupação, estruturação e expansão da RM, em que a moradia e o emprego tornam-se importantes dimensões de análise para a compreensão do papel e das implicações desses deslocamentos diários no processo de configuração e estruturação da região metropolitana, resultando na configuração de locais com funções distintas, permeados pelo acesso

diferenciado a terra e pela divisão regional do trabalho metropolitano. Assim, podemos ver que a problematização dos deslocamentos pendulares na RMRJ relaciona-se a aspectos ligados à produção social do espaço urbano, a espacialização das atividades econômicas e dos locais de moradia. (ÂNTICO, 1994).

Desta forma pode-se dizer que o ritmo de espraiamento da população na RM, favorecido pela migração interna, não guarda uma relação direta com a distribuição das atividades econômicas. De maneira, que a mobilidade pendular estaria ligada à expansão urbana e ao processo de transformação e incorporação de novas áreas urbanas em áreas metropolitanas. Apresentar-se em maior escala nas regiões metropolitanas é uma indicação de que a mobilidade pendular possui alguma relação com os processos que dão origem e orientam a lógica dessas regiões.

A análise da distribuição e deslocamento populacional no interior das metrópoles, de acordo com Rodrigues (2012), aponta para onde a metrópole está crescendo, levando-se em consideração a forte relação existente entre estes deslocamentos e a estruturação do espaço urbano. Isso nos mostra que as áreas centrais das metrópoles (municípios-núcleos), habitualmente entendidas como destino dos grandes fluxos migratórios, inclusive de longa distância, têm perdido população para suas adjacências.

A complexificação desse fenômeno metropolitano, no qual distância e densidade adquirem relevância analítica no entendimento do processo de metropolização, propicia uma maior compreensão dessas mudanças no movimento das pessoas no espaço intrametropolitano e nos movimentos chamados temporários (movimento pendular). A análise de uma possível relação da distribuição e localização das atividades produtivas com a estruturação urbana no interior dos espaços metropolitanos, num contexto de reestruturação econômica, sugere mais uma redistribuição das atividades (em especial indústria e serviços) que uma desconcentração ou dispersão dessas atividades. Mostra, ainda, que o crescimento da mancha urbana (Figura 4) indica uma conformação de espaços crescentemente espraiados implicando na possibilidade de um aumento nos custos e nos problemas de logística para o provimento de serviços públicos de infraestrutura fundamentais à vida na cidade. Há, assim, uma tendência à formação de espaços urbanos “alongados” em torno dos núcleos (RODRIGUES, 2012).

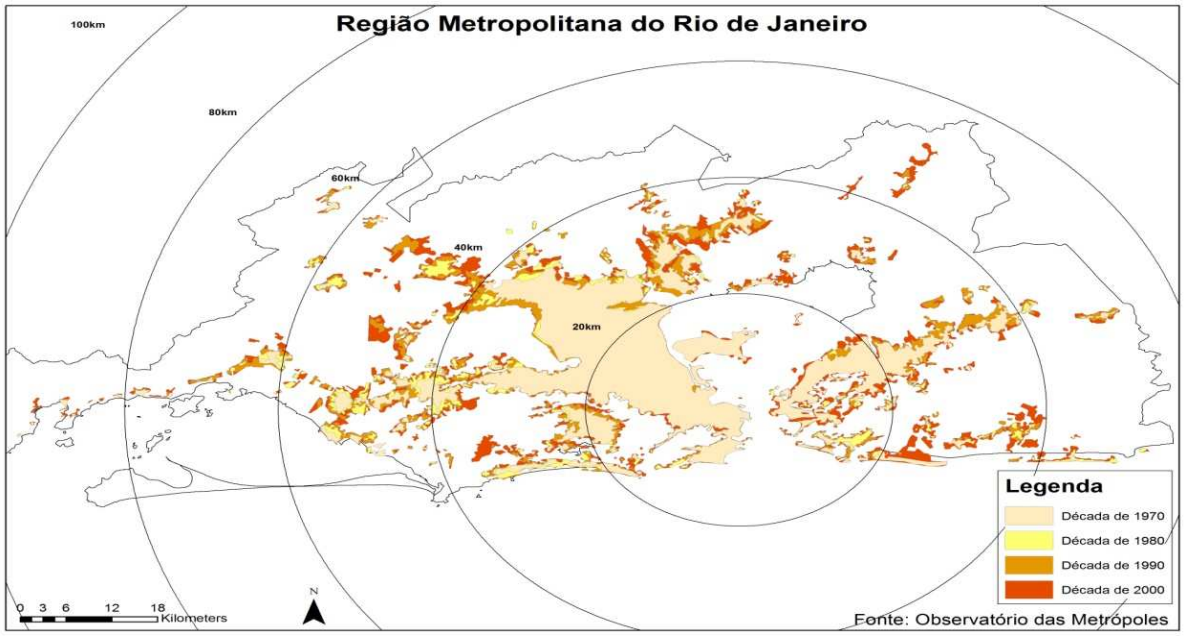


Figura 4 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro
Fonte: Observatório das Metrópoles, IPPUR/UFRJ.

2.3 ASPECTOS DA ESTRUTURAÇÃO URBANA DA RMRJ SEGUNDO O MODELO DE PRODUÇÃO CAPITALISTA BRASILEIRO

O processo acelerado de urbanização apresentado pelas cidades brasileiras teve como consequência a alteração do quadro da distribuição da população brasileira, principalmente, a partir do final dos anos 1940, quando o sistema produtivo nacional foi modificado por uma crescente industrialização, que serviu de reforço à indústria e ao comércio. O rápido crescimento da população urbana produziu nas cidades uma grande demanda por terra urbanizada, quer para sediar as atividades econômicas, quer para atender às necessidades de moradia e mobilidade urbana. (RIGATTI 2002).

Com o padrão de modernização fordista, o capital instaura-se no País, não somente pela indústria, mas também, pelas relações de produção e apropriação do ambiente construído. Para efeito de análise, Lourenço (2006) sugere as categorias analíticas envolvidas na produção e na apropriação do espaço urbano – o Estado, o capital, o trabalho e a terra como mercadoria, de acordo com Harvey (1982) – que são melhores reconhecidas quando verificamos os fenômenos e processos advindos com a modernização: o êxodo rural, a urbanização intensa e acelerada, a especulação imobiliária e o processo de favelização e periferização da classe trabalhadora.

Na experiência brasileira que se consolida a partir da década de 1960, as regiões metropolitanas começam a surgir como espaços nos quais tendem a se concentrar populações e atividades econômicas, frequentemente gerando especializações funcionais.

Em relação como o espaço urbano foi sendo organizado para atender às novas e crescentes demandas habitacionais, destaca-se o processo de crescimento das cidades "por extensão". Este processo é caracterizado pela incorporação de áreas de uso não urbano, ao contrário do crescimento por densificação, em que se aumenta a intensidade de utilização de áreas já disponíveis (por verticalização, por exemplo). Quando esses processos ocorrem em áreas urbanas já existentes, a ocorrência dos dois processos se dá de forma simultânea, e geralmente o centro urbano se transforma pela densificação, enquanto que a periferia devido a incorporação de novas áreas, por extensão. Se, no primeiro processo, grande parte da base física permanece inalterada, no segundo praticamente tudo é criado (RIGATTI, 2002).

Além dos espaços existentes, o mercado imobiliário determina e cria a futura localização da classe trabalhadora. Como bem observou Milton Santos (1990), era assim que surgiam nas cidades as infraestruturas que Neto (1990) chama de "extensores urbanos". As extensões urbanas, reclamadas pela pressão da demanda, vão se dar em áreas periféricas, que por seu turno serão supridas com a adução de água e esgoto, rede elétrica, calçamento, que, ao mesmo tempo, valorizam os terrenos e impõem um crescimento maior à superfície urbana e, mediante o papel da especulação, asseguram a permanência de espaços vazios. Como estes, ficam à espera de novas valorizações, mais uma vez o ciclo irá se perpetuar e novas extensões urbanas serão reclamadas pela pressão da demanda, as quais vão, mais uma vez, se dar em áreas periféricas. O mecanismo de crescimento urbano torna-se, assim, um alimentador da especulação e a inversão pública contribuindo para acelerar o processo (SANTOS, 1990, p.31).

A maneira tradicional e formal de incorporar áreas novas é o parcelamento do solo urbano, através de loteamentos, desmembramentos, condomínios, etc. Os municípios costumam reagir passivamente em relação a determinados aspectos do parcelamento do solo. Se, por um lado, impõem requisitos e normas no que tange aos aspectos internos dos parcelamentos, por outro quase nada fazem quando do surgimento de novas áreas urbanizadas, seja para o funcionamento da cidade, seja do ponto de vista dos aspectos ambientais, econômicos e das relações sociais envolvidas.

A urbanização em saltos tem início na apropriação de terras longe das áreas centrais, loteadas de forma irregular e/ou clandestina, cujos terrenos são estocados entre um lote vendido e outro esperando sua valorização, que acontece com a chegada de infraestrutura

(água e esgoto, luz, etc). Podemos afirmar, então, que o espraiamento da periferia da cidade e dos municípios metropolitanos foi possível graças a essa urbanização descontinua (em saltos). Assim, a expansão periférica da cidade do Rio de Janeiro e de outros municípios próximos foi estimulada pelo mercado imobiliário e pelo Estado, apesar da ausência desses serviços públicos.

Devido a uma série de problemas, como, por exemplo, parcelamentos em desacordo com os projetos aprovados; a não implantação de itens exigidos, notadamente em relação à infraestrutura urbana; a desconsideração das áreas públicas necessárias; os custos de infraestrutura inadequados, entre outras, é gerada uma reação por parte dos trabalhadores adquirentes de lotes que passam a reivindicar melhorias diretamente ao poder público. Assim, apesar de viver em condições adversas, este trabalhador, espera um dia ser atendido, mesmo que de forma precária e incompleta.

Desse modo, a responsabilidade do Município é grande, porque diz respeito às localizações e relações espaciais e sociais no interior da cidade, bem como às condições de vida a que os moradores estão submetidos, principalmente no que se refere aos aspectos ambientais, de infraestrutura, equipamentos urbanos, de estruturação de grupos sociais e acessibilidade ao conjunto da cidade (RIGATTI, 2002).

A intervenção do poder público – pelos planos de reurbanização e desapropriações, contribui na consolidação de um novo arranjo espacial que está focado no estímulo ao mercado residencial ou de serviços para as camadas de mais alta renda da sociedade, em detrimento da expulsão dos menos favorecidos para áreas mais distantes.

Na medida em que alguns espaços são seletivamente valorizados em detrimento de outros, os pobres são gradativamente expulsos de áreas mais bem servidas em equipamentos e serviços. Assim, como em outras metrópoles, a especulação imobiliária se intensifica e resulta na valorização de espaços nas áreas centrais, os quais contam com investimentos em infraestrutura e transportes organizados. Estas condições geram, dessa forma, inflação no preço dos aluguéis. Com o encarecimento dos aluguéis e a remoção ou esgotamento de espaços em favelas mais próximas das áreas centrais, restam aos desfavorecidos outras favelas afastadas ou os loteamentos periféricos (KOWARICK, 1978).

A especulação manifesta-se, ainda, quando áreas centrais, com zonas estagnadas ou decadentes, recebem investimentos em serviços ou infraestruturas básicas. Qualquer melhoria urbana repercute, imediatamente, no preço dos terrenos, seja, por exemplo, no surgimento de uma rodovia ou na canalização de um simples córrego, etc.

Dessa forma, para os pobres – vítimas desse processo –, o mercado imobiliário traduz-se em loteamentos irregulares, nos quais o trabalhador, na maioria das vezes em sistema de mutirão e nos dias de folga e finais de semana, ergue a sua própria casa.

As benfeitorias e melhoramentos que ajudam nas condições de vida são bem aceitas pelas classes trabalhadoras, apesar de sempre haver os reticentes, com expectativas negativas em virtude de um aumento nos impostos. Alem do fato de que investimentos realizados implicam em uma maior valorização do espaço, algo que a parcela mais explorada da classe trabalhadora fica impossibilitada de pagar. Ela é, assim, expulsa para as áreas menos valorizadas, as quais também serão alcançadas, mais cedo ou mais tarde, pelas inversões capitalistas, o que vai gerar novo ciclo de expulsão (SANTOS, 1986).

Assim, a cidade vai incorporando novas áreas se expandindo, segregando os seus moradores de acordo com a estratificação social (SANTOS, 1990).

A constituição desses núcleos urbanos – cidades-dormitórios – recria o processo especulativo e gera novas periferias, desprovidas de infraestruturas, e socioeconômicamente precárias. A oferta de trabalho, assim como, de bens e serviços é reduzida, o que faz com que a classe trabalhadora busque oportunidades de emprego no Município núcleo.

É neste contexto que o transporte torna-se um dos principais problemas, pois, a viagem de casa ao trabalho acaba tornando-se uma jornada extensa e cansativa, marcada pelo desconforto, precariedade dos veículos, trânsito lento e pela longa distância. A classe trabalhadora da periferia metropolitana, habitante de loteamentos e favelas, sofre muitos reveses em consequência de ser mal servida pelo sistema de transportes público. Além do fato de que quanto mais longa a distância entre a casa e o trabalho mais cara é a passagem e mais dependente deste serviço torna-se o trabalhador. Apesar disto, o transporte, assim como outros meios de consumo coletivo, também é gerido pela lógica baseada na rentabilidade do capital, por isso Kowarick (1978) diz que a solução dos problemas urbanos tem sido equacionada a partir de custosos empreendimentos, como: saneamento, sistema viário e de transportes, que geram grande massa de excedente e, direta ou indiretamente, "uma produção de mercadorias em escala crescentemente ampliada que responde aos interesses lucrativos da dinâmica econômica, servindo como dinamizador do processo de acumulação e trazendo poucos resultados na melhoria dos serviços básicos para a reprodução da força de trabalho". Sendo, então, na criação de serviços urbanos pelo setor privado, que triunfaram os imperativos da expansão do capital. (KOWARICK, 1978, p. 73).

Assim, conforme Kowarick (1978), a espoliação urbana em que a classe trabalhadora é exposta é resultado da soma das extorsões ocorrentes pela não existência ou precariedade de

serviços de consumo coletivo, socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência e que tornam ainda mais aguda a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho. (KOWARICK, 1978, p. 59).

Diante destas condições, as favelas localizadas no núcleo urbano, por vezes, constituem uma alternativa mais barata por localizarem-se próximas ao local de trabalho e dos serviços urbanos.

2.4 A PERIFERIZAÇÃO E FRAGMENTAÇÃO DA CIDADE

A expansão das cidades brasileiras é marcada pelos grandes loteamentos oficiais que são destinados às classes de mais alta renda e pelos loteamentos irregulares em áreas periféricas caracterizadas por não obedecerem à legislação que dispõe sobre o parcelamento do solo. Santos (1993), denominou tal processo como sendo uma urbanização espraiada.

Assim revela-se, também na cidade do Rio de Janeiro, a produção de uma cidade periférica, dividida em espaços nos quais se dão os loteamentos irregulares com autoconstruções ou com construções tecnicamente assistidas; com conjuntos habitacionais para a população de menor poder aquisitivo, e ainda, como bem esclarece Sátyro Maia,

> a produção da cidade a partir da ação dos incorporadores imobiliários que constroem os loteamentos fechados alimentada pela concentração de renda e a constituição de uma camada da população de maiores rendimentos que optam por viver em áreas afastadas e separadas do restante da cidade aguçando a fragmentação da cidade. Esta forma de habitar caracteriza-se por apresentar exclusividade social, sistemas de segurança, qualidade ambiental, funcionalidade e autonomia administrativa. Muito embora muitas dessas características pudessem já ser encontradas nos loteamentos abertos, há nestes um elemento fundamental que o demarca, separando-o do restante da cidade: o muro. (SÁTYRO MAIA, 2010, p. 2).

Esse espraiamento, como bem ressaltou Milton Santos já nos anos 1980, configura um tipo de cidade que se caracteriza pela periferização, fragmentação e dispersão. Grandes vazios urbanos são encontrados entre a malha urbana e as novas ocupações. Desde a década de 1960, quando iniciaram as construções dos grandes conjuntos habitacionais em diferentes escalas e em diferentes cidades brasileiras essa foi uma tendência geral que pode ser constatada nas metrópoles, apesar dos processos de urbanização apresentarem particularidades.

A partir da década de 1970 as cidades recebem um forte contingente migratório, fruto, principalmente, da concentração fundiária no campo[52]. Estes migrantes não encontrando

[52] Há controvérsias, no sentido de que alguns teóricos dizem que esta afirmação corresponde a meia verdade, no sentido que nesse período a preocupação do Estado brasileiro era a incorporação da população à sociedade de consumo. Os estudos realizados pelo IBGE/Ministério do Interior, na ocasião, tinham como preocupação básica a comparação entre migrantes e não migrantes em relação ao acesso de bens e serviços.

habitação acessível passam a ocupar as áreas de domínio público, particularmente aquelas que não estavam sob o comando do mercado imobiliário. Consequentemente, dá-se início a uma urbanização cada vez mais periférica, ou como já mencionado anteriormente, às cidades espraiadas.

Pode-se constatar, ainda nos dias de hoje, a permanência do seu espraiamento, da sua dispersão, da sua fragmentação e ainda da formação de uma periferia não homogênea, com grandes contrastes socioespaciais[53] (SÁTYRO MAIA, 2010).

Verifica-se, de tal forma, a permanência do espraiamento da cidade, da sua dispersão, da sua fragmentação e ainda da formação de uma periferia não homogênea, mas sim, com grandes contrastes socioespaciais. Pois é na periferia, nas áreas apartadas da cidade onde se encontram os novos conjuntos habitacionais construídos pelo Estado para a população de baixa renda, particularmente, pessoas removidas das favelas que se encontravam no interior da malha urbana.

Percebe-se, assim, a atuação de dois agentes da produção do espaço urbano: o Estado e os grandes incorporadores imobiliários. Analisando o processo de urbanização do Rio de Janeiro, portanto, percebemos que o período de maior expansão urbana foram os anos 1960, quando o Estado brasileiro (Governo militar) passou a construir massivamente os conjuntos habitacionais. Até 1965 foram construídos os conjuntos Vila Kennedy, Vila Aliança e Vila Esperança. Os conjuntos situavam-se na zona oeste e na Região Administrativa de Anchieta. Entre 1966 e 1968, foi construído o conjunto Cidade de Deus, em Jacarepaguá. A construção dos conjuntos habitacionais na periferia caracterizou esse período, no entanto, conforme pode ser visto na Tabela 1, percebe-se que os conjuntos são construídos principalmente no município do Rio de Janeiro e que é relativamente pouco expressiva a produção nos municípios periféricos. Estes concentravam, sobretudo, a produção de loteamentos populares (CARDOSO; ARAÚJO; COELHO, 2007).

[53] A partir dos anos 1980 e principalmente nos anos 1990, na chamada periferia metropolitana do Rio de Janeiro, começaram a aparecer os condomínios para a população de média e alta renda, com isto a periferia deixa de ser o lócus somente da população de baixa renda e da classe trabalhadora (JARDIM, 2001).

Tabela 1- Construção de Conjuntos Habitacionais (1960-1989) – RMRJ.

Município	Conjuntos	Número de unidades	1960-1969		1970-1979		1980-1989	
			Conj.	Unid.	Conj.	Unid.	Conj.	Unid.
Belford Roxo	1	300	0	0	0	0	0	0
Duque de Caxias	4	4.974	0	0	2	174	2	4.800
Itaguaí	2	7.609	0	0	0	0	1	1.600
Magé	4	3.430	0	0	0	0	3	483
Nilópolis	1	56	0	0	0	0	1	56
Niterói	6	1.028	0	0	3	520	3	508
Nova Iguaçu	10	7.643	0	0	3	2.124	2	667
São Gonçalo	10	4.438	1	63	5	2.782	3	1.308
São João do Meriti	1	200	0	0	1	200	0	0
Rio de Janeiro	90	85.763	13	18.521	39	41.242	28	23.407
Total	129	115.441	14	18.584	53	47.042	43	32.829

Fonte: Observatório Ippur/UFRJ-Fase, com base em dados da Compainha Estadual de Habitação/ Cehab – RJ.

O Estado elegeu como áreas para a construção desses grandes complexos habitacionais localidades distantes dos bairros ou mesmo onde estavam alocadas anteriormente essas pessoas de baixa renda. Esse investimento promoveu, por um lado, a regularização fundiária e uma melhoria na qualidade habitacional, por outro, deu continuidade a um antigo processo de promoção da valorização de áreas não edificadas. Isso contribui para o enriquecimento dos proprietários fundiários e para um maior empobrecimento da classe trabalhadora, uma vez que esta passa a habitar cada vez mais longe do local de trabalho e dos serviços.

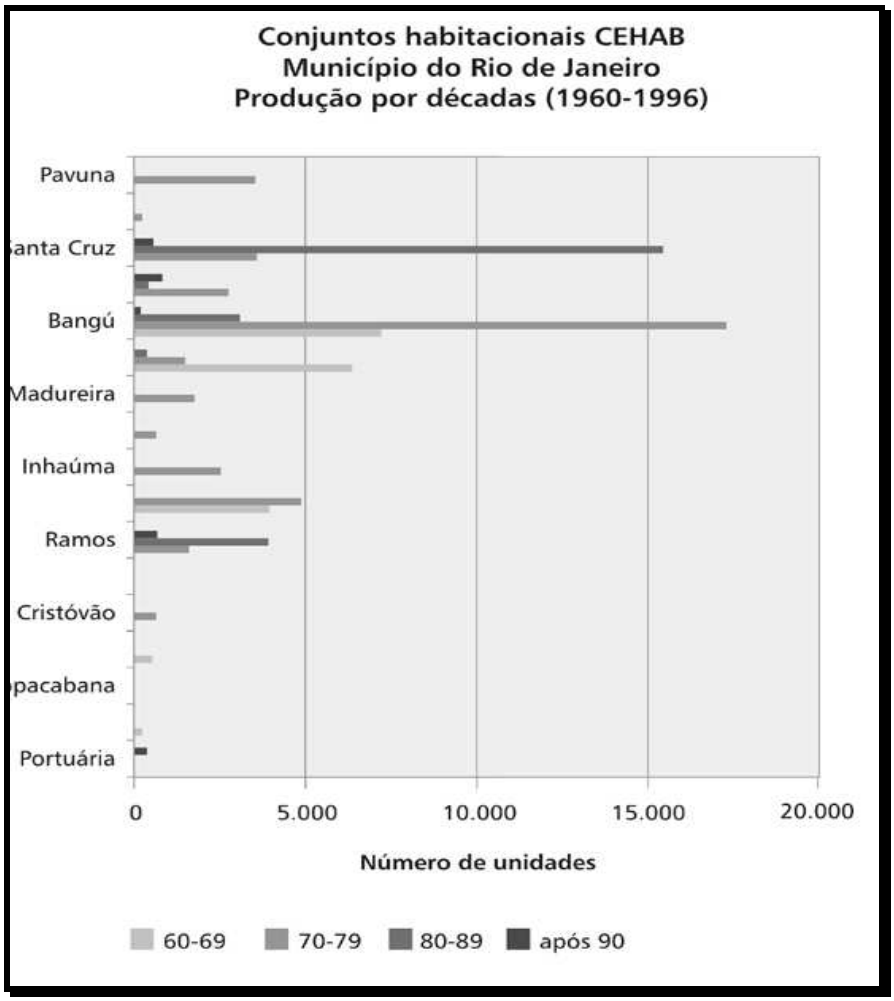


Figura 5 - Conjuntos habitacionais Cehab - município do Rio de Janeiro. Produção do Rio de Janeiro (1960-1996).

Fonte: Observatório Ippur/UFRJ-Fase, com base em dados da Compainha Estadual de Habitação/ Cehab – RJ.

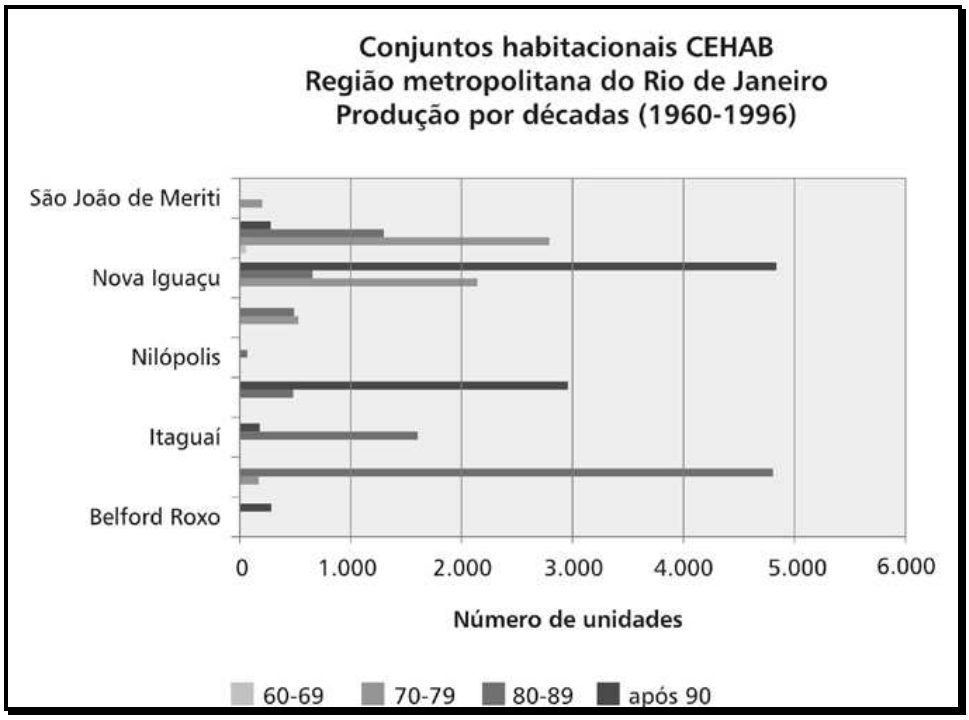


Figura 6 - Conjuntos habitacionais Cehab – Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Produção por décadas (1960-1996).

Fonte: Observatório Ippur/UFRJ-Fase, com base em dados da Compainha Estadual de Habitação/ Cehab – RJ.

De acordo com Santos (1993), a edificação das novas áreas residenciais não se deu de forma contínua à malha urbana, mas a partir de grandes vazios urbanos, o que produziu o que ele chama por cidades espraiadas. Assim, as cidades brasileiras,

> [...] e, sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vastas superfícies, entremeadas de vazios. Nessas cidades espraiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro-periferia. (SANTOS, 1993, p. 95).

É com essas características que se dá a expansão[54] da cidade do Rio de Janeiro a partir dos anos 1960, intensificando-se a nas décadas de 1970 e 1980.

[54] Há que ter presente que nesse período (anos 1980 em diante) observa-se a "nuclearização da periferia" e a "periferização do núcleo" (JARDIM, 2007, p. 165-190).

2.4.1 A relação do Estado com a periferização das cidades

As diferentes características e abrangência do espaço urbano fazem com que o conceito de periferia se amplie e se torne mais complexo, porém, generalizando, pode-se dizer que elas têm se formado por estruturas exteriores não assimiladas às áreas urbanas consolidadas que têm acompanhado a construção da cidade por muitas razões diferentes.

O urbano tem crescido adicionando bairros antes inexistentes, quase sempre localizados na periferia, e por renovação, pontual ou em conjuntos com certa dimensão, nos tecidos herdados. De modo que a cidade vai colecionando pequenas ou grandes manchas nessa expansão da malha urbana que ocorre predominantemente em direção às áreas externas à área ocupada (SÁTYRO MAIA, 2010).

A respeito do processo de periferização em São Paulo, Mautner (1999) chama atenção para o significado do conceito social, dizendo que "desvenda, de fato, um processo histórico de produção de espaço urbano que se desenrolou concomitantemente à extensão interna do trabalho assalariado". E complementa:

> Em São Paulo, periferia tem um significado específico. Reflete a visão dual que o senso comum atribui ao espaço urbano. Geograficamente significa as franjas da cidade. Para a sociologia urbana, o local onde moram os pobres, em contraposição à parte central da cidade, estruturada e acabada. Existem exceções, é claro, empreendimentos imobiliários de luxo que também podem ser encontrados nos limites da cidade, assim como cortiços nas áreas centrais – porém jamais seriam identificados como 'periferia'. (MAUTNER, 1999, p. 253).

Com algumas exceções – a exemplo do Rio de Janeiro, onde o termo subúrbio é usado como sinônimo de área periférica pobre –, na maioria das cidades, periferia é entendida como lugar distante onde vive a massa trabalhadora, normalmente em áreas com infraestrutura precária podendo conter ou não favelas.

Podemos dizer, assim, que a produção da periferia urbana, fragmentada, existe em duas áreas, uma construída com condomínios residenciais para a população de alta renda, que normalmente não é conhecida ou denominada de periferia, mas sim pelo nome do bairro que passa a constituir; e outra produzida para a população trabalhadora, com habitações precárias e insuficiência de equipamentos urbanos.

Em relação à ausência ou ineficácia dos equipamentos e serviços públicos, Sátyro Maia (2010), complementa dizendo que dos elementos de consumo coletivo, interessam, sobretudo, aqueles que permitem minimamente a reprodução da força de trabalho do operário. Outros, como ambientes aprazíveis, áreas verdes, equipamentos, transportes etc., somente se organizam quando a população os reivindicam ou quando da produção em função das condições de reprodução da força de trabalho em cada momento histórico.

Na capital fluminense, o Estado foi responsável, por intermédio da ação estatal regulamentada por lei, pela constituição de áreas habitacionais periféricas. Ação esta que estimulou a construção de habitações de interesse social e o financiamento da casa própria, especialmente pelas classes de menor poder aquisitivo. Tal política habitacional tinha como pressuposto o aquecimento da indústria de construção civil. Portanto, orientada pela lógica empresarial, sendo, assim, contraditório, pois, se a criação do BNH tinha como justificativa o atendimento à população de baixa renda, por outro, visava o favorecimento do setor da construção civil. Tem-se assim uma política pública gerida pelo setor privado. Acrescenta-se que a atuação do BNH não se limitou à produção de habitações a partir dos conjuntos habitacionais, mas também se deu a partir da estruturação do espaço urbano, pois parte dos recursos são dirigidos ao saneamento, transportes, urbanização, equipamentos comunitários, fundos regionais de desenvolvimento urbano e polos econômicos.

De forma que a política habitacional sob o amparo do BNH nem resolveu o problema da moradia e provocou a periferização, além da segregação espacial, uma vez que promoveu a construção de grandes conjuntos habitacionais em lugares afastados da cidade, com dificuldades de acesso e infraestrutura limitada. Esse modelo de expansão da cidade gerou o que Milton Santos (1993) denominou de urbanização coorporativa, isto é,

> empreendida sob o comando dos interesses das grandes firmas, constituindo-se um receptáculo das consequências de uma expansão capitalista devorante dos recursos públicos, uma vez que estes são orientados para os investimentos econômicos, em detrimento dos gastos sociais. (Santos, 1993, p. 95).

Nota-se que se, por um lado, há um aumento do número de habitações populares, por outro, mantém-se o formato de reprodução do antigo modelo de produção de cidade: de crescimento descontínuo, espraiado e fragmentado.

2.4.2 Autossegregação e segregação "imposta": habitação precária, loteamentos e condomínios fechados

Loteamentos irregulares, ocupações e favelas são três formas de produção de habitação precária que identificamos no Rio de Janeiro. Precarização esta que se diferencia entre si, mas que tem em comum a irregularidade fundiária e/ou imobiliária.

Apesar da generalização desse processo, faz-se necessário examinar as suas especificidades. Precisamos lembrar, nesse contexto, que se trata da produção capitalista da habitação, e assim a casa é vista como mercadoria especifica na reprodução da força de trabalho. Deve-se acrescentar que não só ela é uma mercadoria, mas a terra da mesma forma se configura enquanto tal com a instituição da propriedade privada. Os proprietários aliados aos incorporadores imobiliários, quando, associados ou não, promovem loteamentos, mas também deixam vastos espaços ociosos espraiados pelas periferias. Terras vazias e homens sem terra, coexistindo no mesmo espaço e tempo (RODRIGUES, 1989). Pela lógica acima, aos trabalhadores ou a população pobre só resta produzir habitações precárias.

As favelas e as ocupações são uma das clássicas formas de produção precária de habitação. O termo favela já está incorporado ao cotidiano brasileiro, expressando para o senso-comum habitações de baixa qualidade, em áreas de risco como morros, mangues, encostas ou em áreas distantes dos centros das cidades. Uma coisa é constante nisso: a ausência de infraestrutura urbana. Esse vocábulo de fato remonta à história da urbanização brasileira, no Rio de Janeiro do século XIX, onde as pressões em consequência de maior contingente populacional levaram à população de menor poder aquisitivo a ocupar os morros da cidade. (ABREU, 1997). A favela vista como um "fenômeno" acompanha o processo de urbanização brasileira, desde o final do século XIX, tendo a cidade do Rio de Janeiro como foco inicial. Entretanto, ela se torna produção característica das cidades brasileiras. A princípio ocorrendo somente nas metrópoles, posteriormente, naquelas cidades de menor dimensão.

Comunidade, morro, cidade ilegal, ocupação irregular, periferia, aglomerado subnormal[55], são algumas dentre os vários termos que surgiram, no Brasil, para designar esse

[55] O termo aglomerado subnormal é o utilizado pelo IBGE, correspondendo a um conjunto constituído por um mínimo de 51 domicílios, ocupando ou tendo ocupado até período recente, terreno de propriedade alheia – pública ou particular – dispostos, em geral, de forma desordenada e densa, e carentes, em sua maioria, de serviços públicos essenciais. Podem se enquadrar, observados os critérios de padrões de urbanização e/ou de

conjunto de habitações construídas em espaços nos quais o morador tem a posse e não a propriedade do terreno ocupado.

Segundo Maricato (2001), o critério de classificação usado pelo órgão oficial, o IBGE, não é rígido, pois deixa de considerar um número expressivo de núcleos com menos de 50 unidades habitacionais. Um complicador para as análises dos espaços de habitação subnormal seria a relação posse *versus* propriedade. Alguns organismos institucionais negam a existência de favelas na cidade, porque a simples constatação das características externas e de infraestrutura não é suficiente para identificar e tipificar as áreas precárias da cidade. A tendência é se considerar que o fato desses espaços serem dotados de equipamentos como água, energia elétrica, pavimentação e transporte faz com que seja mudada a condição da precariedade da moradia. Todavia, a problemática da insegurança jurídica sobre a posse da terra se mantém.

As habitações irregulares também se diferenciam de acordo com o processo de formação, se "espontâneo" ou por meio de "ocupações". As favelas, no caso, são produzidas em áreas públicas ou privadas através da ocupação irregular de terras, e são ações de cunho individual. As ocupações se dão a partir de uma decisão coletiva e planejada, também em áreas públicas ou privadas. E ambas são caracterizadas pela não propriedade da terra e são construídas através da autoconstrução (RODRIGUES, 1989; MARICATO, 2001).

Dessa forma, para permanecer na cidade e resolver o problema da falta de habitação a população menos favorecida recorre à técnica da autoconstrução, observando-se na edificação da favela a ausência do Estado e o total esforço dessa população pobre e trabalhadora. Assim, essas pessoas trabalham nos fins de semana, ou nas horas de folga, contando com a ajuda de amigos ou parentes, ou contando apenas com a própria força de trabalho (MARICATO, 1982).

Desse modo, pode se entender favelas como um conjunto de aglomerações de habitações precárias, que se encontram fora dos padrões urbanísticos, e que são ocupadas por pessoas de baixa renda. Podem ser localizadas na periferia ou mesmo nos interstícios da malha urbana (morros, vales de rios, etc.) e as pessoas que lá habitam não têm condições de

---

precariedade de serviços públicos essenciais, nas seguintes categorias: invasão; loteamento irregular ou clandestino; e áreas invadidas e loteamentos irregulares ou clandestinos regularizados em período recente. (IBGE, 2003).

adquirir uma casa própria. Isso produz uma cidade com áreas desprovidas de serviços públicos como saneamento básico, coleta de lixo, abastecimento de água, energia, etc. Entretanto, o que de fato caracteriza e define melhor uma favela, ou o que se constitui como tal, é a irregularidade na ocupação das terras, distinguindo-se de outros tipos de habitação popular, como os loteamentos clandestinos e irregulares, os conjuntos habitacionais e bairros populares.

Identificar, na cidade, a localização das favelas é viável se for realizada por intermédio de uma análise comparativa junto à distribuição da renda. Lembramos que as áreas consideradas aglomerados subnormais possuem uma renda que varia entre um e três salários mínimos. Além do fato de que os bairros de tais áreas estão, em sua maioria, localizados em regiões periféricas, distantes do centro. Fato que justifica a necessidade das pessoas residirem em favelas, uma vez que a renda não é suficiente para que vivam em residências alugadas ou que adquiram uma moradia de modo regular, restando apenas a opção de comprar ou montar um barraco ou ainda da autoconstrução de suas moradias em áreas precárias, sem infraestrutura e sem regularização fundiária.

Os loteamentos clandestinos e/ou irregulares, além das favelas e das ocupações irregulares são outra forma de habitar, que é produzida a partir do parcelamento do solo de forma arbitrária sem o controle dos órgãos gestores municipais. Por não terem registro, suas identificações são difíceis, uma vez que se trata de uma irregularidade e que, portanto, não são registrados nas instituições oficiais. Esses loteamentos ocorrem em virtude de uma renda mal distribuída e da falta de um controle maior sobre a ocupação e expansão da cidade, particularmente no que se refere ao parcelamento do solo e à transformação de solos rurais em urbanos.

Sabe-se que esses loteamentos irregulares na cidade trazem tanto problemas de ordem urbanística quanto social. No caso de compra desses lotes os mais prejudicados são os compradores de baixa renda que não sabem quais as exigências mínimas e necessárias para um parcelamento de terras na forma legal. Porém, é possível encontrarmos casos em que os adquirentes têm consciência da ilegalidade, fato que “é aceito” em razão de só poderem pagar preços mais baixos que os cobrados nas áreas de terrenos regulares, melhor localizados, assistidos de serviços e equipamentos urbanos.

Esses dois empreendimentos têm em comum algumas características, embora se localizem em espaços diferenciados, em pontos extremos da cidade. Uma delas é a própria edificação das casas, todas, são construídas pelos próprios moradores, ou seja, são realizadas pela autoconstrução; outra é a ilegalidade da implantação desse empreendimento, e uma terceira são as péssimas condições de infraestrutura das áreas ocupadas.

Assim, favelas, as ocupações e os loteamentos irregulares constituem formas de habitar que revelam as contradições sociais, a precariedade da habitação que impulsionam a periferização e a fragmentação da cidade, que revelam, por sua vez, as condições de reprodução social da população de baixa renda.

Apesar de não ser reconhecida como tal, por não estar localizada em áreas consideradas de pobreza, “outra periferia” é produzida, onde se encontram os loteamentos e os condomínios fechados. Estabelecendo um processo que conduz à formação de uma cidade fragmentada e possivelmente segregada, notadamente quando se depara em algumas áreas da cidade com as construções de condomínios fechados e em outras, com ocupações de habitações improvisadas, bairros desprovidos de infraestrutura e conjuntos habitacionais localizados em áreas periféricas.

Visualiza-se uma clara espacialização das camadas sociais na malha urbana, caracterizando um processo de segregação espacial, onde há visivelmente eixos de forte especulação imobiliária e que se constituem bairros residenciais das camadas, média e alta da população. Há, por conseguinte, a formação de uma área com certa homogeneidade concebida pelo mercado imobiliário entendido como “o instrumento através do qual as espacialidades são distribuídas se conformando certa acessibilidade” (VILLAÇA, 1998).

Dessa maneira, identificamos as duas formas de segregação, que apesar da simplificação do termo, é esclarecedora. Tem-se a autossegregação vivenciada por aqueles que optam por estarem separados na busca de uma melhor qualidade de vida, infraestrutura e amenidades. E há a segregação “imposta” realizada na vivência em áreas precárias, com infraestrutura de redes de serviços e abastecimento deficientes. Esse tipo de segregação se faz notadamente pela impossibilidade do acesso ao solo urbano.

Dessa forma, o maior distanciamento em vez de diminuir o conflito entre as classes, os intensifica, gerando mais violência e mais insegurança. O sentimento generalizado de

insegurança – principalmente nas metrópoles – é utilizado pelas campanhas publicitárias que vendem novas formas de moradia, ditas mais seguras e isoladas, geradoras de maior segregação. Assim, Villaça (1998) entende que da segregação pode ser dito que é “um processo dialético, em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros”.

De forma que a cidade se reproduz de forma desigual, revelando as grandes contradições socioespaciais. Se por um lado existem as favelas, os loteamentos irregulares e os conjuntos populares, por outro, se encontram os condomínios fechados, além dos denominados bairros nobres de residências de alto padrão de construção, independente da localização no interior da metrópole (núcleo ou periferia).

Os condomínios fechados apresentam: complexo, caro e completo aparato de segurança, áreas livres, além das próprias habitações serem isoladas por muros que os separam das ruas ou da cidade o que os tornam locais privados e “seguros”. Geralmente, correspondem à versão ideal de um novo conceito de moradia. Supõe-se que condomínios fechados sejam mundos separados, visto que seus anúncios propõem um estilo de vida superior ao da cidade, mesmo quando são construídos dentro dela (CALDEIRA, 2000). Obedecem, portanto, aos requisitos que muitos autores utilizam para caracterizá-los.

> São fisicamente demarcados e isolados por muros, grandes, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. São voltados para o interior e não em direção á rua, cuja vida pública rejeitam explicitamente. São controlados por guardas armados e sistemas de segurança, que impõem as regras de inclusão e exclusão. São flexíveis: devido ao seu tamanho, às novas tecnologias de comunicação, organização do trabalho e aos sistemas de seguranças, eles são espaços autônomos, independentes do seu entorno, que podem ser situados praticamente em qualquer lugar. (CALDEIRA, 2000).

Aqui cabe uma observação, pois há uma contradição nisso tudo, pois é no interior dos condomínios de moradores de mais alta renda, onde se busca total segurança e tranquilidade, que trabalha parcela da população que “deveria estar do outro lado do muro”. São vigilantes, empregados domésticos, babás, funcionários da administração e manutenção; pobres e moradores em sua maioria nas favelas e nas periferias da cidade. São pessoas que cuidam da segurança do lugar, cuidam dos filhos das famílias que saem para trabalhar, cuidam da ordem e do bem estar dessa parcela da população que procura a autossegregação.

Prosseguimos afirmando que a implementação dos loteamentos e condomínios fechados modifica a morfologia urbana, impulsiona a periferização da cidade e expressa a

autossegregação, alterando, por conseguinte, o processo de crescimento da cidade, onde se prioriza o consumo e não a moradia. A esse processo Sátyro Maia (2010) denominou de “socialização privada”, onde os espaços se destinam sempre a uma determinada classe, que busca o lazer, o trabalho e o lar, distante daqueles que não podem pagar pelo mais novo, pelo mais moderno.

Tal processo conduz à produção de uma cidade periférica, fragmentada e segregada, especialmente, quando se depara em algumas áreas com as construções de condomínios horizontais fechados e em outras, com áreas de habitações improvisadas, bairros desprovidos de infraestrutura e, conjuntos habitacionais localizados em áreas periféricas.

PARTE II: SISTEMA DE TRANSPORTE, ACESSIBILIDADE E (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

CAPÍTULO 3 – SISTEMAS DE TRANSPORTES: FUNCIONAMENTO, EXPERIÊNCIAS E SUGESTÕES

As seções deste capítulo estão estruturadas de forma a tratar do tema: o sistema de transportes no padrão de desenvolvimento capitalista brasileiro, relacionado aos padrões de acumulação capitalista no País. Fazemos, em seguida, um breve relato do funcionamento do sistema de transporte na RMRJ. Por fim, expomos o que foi realizado de pesquisas, projetos e as experiências e recomendações para a RMRJ.

3.1 O TRANSPORTE E O PADRÃO DE DESENVOLVIMENTO NO BRASIL

Desde meados do século XIX já se fazia notar a estreita relação entre o transporte e o padrão de acumulação capitalista no País. Em que se via a ferrovia, que interligava as fazendas aos portos, como grande dinamizadora econômica de parte do território, notadamente, da região Sudeste. Além do fato de que o transporte ferroviário e os bondes foram os primeiros modais acionados para o transporte coletivo (NATAL, 2003).

Na década de 1930, com a crise do modelo econômico vigente (agroexportador), um novo padrão de acumulação se impôs ao País, agora baseado na substituição de importação ou industrialização restringida (TAVARES, 1974). O modelo de transporte até então apoiado nas ferrovias começa a ser direcionado para o rodoviarismo. Entre os anos 30 e 40, são gestadas as bases para o novo padrão nacional de transporte, o rodoviário automobilístico (NATAL, 2003), o que irá ocasionar o esvaziamento do modo ferroviário de circulação já nesse período.

O estabelecimento definitivo deste novo padrão nacional de transporte ocorre no final dos anos 50 com o Governo de Kubitschek. Nesse período, quase todo o investimento no setor de transporte é direcionado para a ampliação de rodovias que ligassem as capitais dos Estados à nova capital Brasília, permitindo a tão sonhada integração nacional que as ferrovias não conseguiram permitir.

Este modelo financiava o capital estrangeiro, – muito além do objetivo de integração nacional, via rodoviarismo – por meio das empresas automobilísticas que aqui se instalaram, determinando uma nova fase de acumulação capitalista, apoiada na industrialização.

O modelo automobilístico rodoviário passou a ser o novo padrão de acumulação, assim as ferrovias foram quase completamente abandonadas. A opção politicamente posicionada, em termos nacionais, era a rodoviário-automobilística. Ela articulava os interesses das montadoras e de outras frações do capital estrangeiro e também de frações do capital nacional, sob a égide do Estado que, do ponto de vista produtivo, entrava com suas companhias siderúrgicas, petrolíferas, etc. Essa fase proporcionou a modernização conservadora da economia, sendo um dos seus pilares. (NATAL, 2003).

Nos anos 1970, com a crise do petróleo, aumento dos combustíveis e o fim de um ciclo próspero para a economia nacional, o modelo rodoviário, o de transporte coletivo de massa é duramente atingido, apesar de nada se ter feito para reduzir a vulnerabilidade desses setores. Essa situação geraria um novo padrão no setor de transportes como, por exemplo, investimento no transporte ferroviário, o que exigiria vontade política e o enfrentamento dos interesses do capital estrangeiro e nacional envolvidos na dinâmica do setor rodoviário.

> [...] o padrão rodoviário-automobilístico [...] estava fortemente fincado nos gastos públicos (conservação e ampliação das rodovias, etc.). Como o padrão de financiamento do setor público constitui uma das expressões proeminentes do padrão de desenvolvimento implantado no Governo, o resultado disto, a partir da segunda metade dos anos 70, é de uma crescente deterioração do transporte rodoviário. (NATAL, 2003, p. 261).

Com o prolongamento da crise econômica, nos anos 1980, esse padrão de transporte baseado no modelo rodoviário-automobilístico encontra-se esgotado, em meio às várias fragilidades estruturais da economia brasileira.

Nos anos de 1990, a crise que atinge todo o sistema de transporte, em seus diferentes modais determina novos arranjos. O novo padrão de acumulação, baseado nas novas tecnologias de comunicação e informação, impõe uma nova racionalidade, altamente competitiva, de inserção no mercado internacional.

Em relação ao setor de transporte de cargas, o novo padrão impõe uma dinâmica com ênfase no setor ferroviário e de cabotagem, enquanto que, para as economias locais, emergem novas funções para o transporte coletivo urbano. Ambos, porém, visam atender um padrão de acumulação que está longe de beneficiar os trabalhadores que não experimentaram o direito de circular e usufruir a riqueza concentrada na rede urbana de forma efetivamente democrática.

3.2 O SISTEMA DE TRANSPORTES NA CIDADE E RMRJ

3.2.1 Breve histórico da evolução do transporte coletivo na metrópole do Rio de Janeiro

O transporte coletivo por ônibus teve sua predominância já nos anos de 1960, quando se consolidou como a forma de deslocamento mais utilizada pela população da RMRJ. Até hoje uma das características desse meio que mais chama a atenção é o poder exercido pelas empresas privadas.

Nesse momento, quando as empresas de ônibus vêem diminuir a sua margem de lucro devido à concorrência imposta pelo transporte alternativo é importante compreender a ascensão histórica dessas empresas, bem como os seus vínculos com as políticas públicas atualmente implementadas.

A importância do transporte coletivo na expansão da cidade do Rio de Janeiro manifesta-se a partir do final do século XIX. Neste período, os bondes, surgidos em 1859, consolidaram-se como o principal meio de transporte de massa, contribuindo, pela criação de linhas, para a expansão de bairros da zona norte e sul, enquanto os trens suburbanos contribuiram, a partir de 1858, para a expansão do subúrbio. Durante mais de meio século, os bondes com tração animal e, posteriormente tração elétrica constituíram-se, para os habitantes do Rio, como o principal meio de transporte, tanto nos movimentos pendulares quanto no acesso à área central de negócios (BARAT, 1975).

Em 1927, a empresa inglesa The Rio de Janeiro Light and Power Co., concessionária de algumas linhas de bondes, lança os auto-ônibus. Estes veículos tiveram grande aceitação por parte da população, principalmente por suas vantagens em relação aos bondes e trens: rapidez, flexibilidade para atingir maior variedade de origens e destinos e, também, no atendimento de percursos curtos (BARAT, 1975).

Como aponta Barat, os ônibus pelo padrão de seus serviços, luxo e conforto foram destinados a um público mais sofisticado, uma classe média urbana emergente, complementando o atendimento da demanda por meio de bondes e trens. Por isso, embora os ônibus tenham surgido, os bondes continuaram a desempenhar a sua função no que tange ao transporte de grandes massas de passageiros. Segundo esse autor, a implantação desse moderno sistema composto por trens, bondes e ônibus, que não competiam entre si, permitiu o crescimento mais ordenado da cidade do Rio de Janeiro. Assim,

> [...] tal concepção de modalidades de transportes integradas funcionalmente, permitindo a articulação das etapas das viagens urbanas, foi responsável, em grande

> medida, pelos padrões mais racionais de ocupação do solo nos espaços intraurbanos do Rio de Janeiro. (BARAT, 1975, p. 119).

No entanto, por volta de 1940, pouco antes da Segunda Guerra Mundial, alguns fatores foram responsáveis, pela interrupção da integração de meios de transporte. A facilidade na importação de ônibus e microônibus (logo conhecidos como lotações) e a concessão de linhas para esses tipos de veículos transformaram a sua função de complementar, na coleta e distribuição do tráfego, em principal meio de transporte urbano e suburbano. A falta de investimentos nos trens levou à sua decadência como meio de transporte de massa e estimulou a sua substituição por ônibus e lotações. Em vez do uso complementar o lotação favoreceu a tendência de crescimento exagerado do ônibus no atendimento da demanda total. No entanto, logo foi possível constatar a ineficiência dos serviços prestados pelos ônibus à medida que estes não tinham condições de prover, na forma de transporte de massa, o rápido crescimento da cidade e da periferia, ocasionando com isso o aumento do transporte individual[56] (BARAT, 1975). Dessa forma, os transportes rodoviários, não somente o carro (individual), mas também o lotação e os ônibus tornaram-se, a partir dos anos 1950, os principais meios de transporte da população. Apesar disso, os ônibus concentraram-se, na cidade do Rio, entre as zonas Norte e Sul, áreas mais dotadas pelos investimentos públicos, enquanto bondes e trens continuaram a ser os meios de transporte mais utilizados pela classe trabalhadora mais pobre, da periferia da cidade e de outros municípios. Esta divisão até hoje, reside no imaginário popular (no Brasil), estabelecendo a associação do trem como transporte de pobre. Associação, esta, que foi reforçada pelo poder público, que conjugava a ideia do progresso ao transporte viário (BARAT, 1975).

Em paralelo ao crescimento do setor automobilístico, com fartos investimentos públicos, ocorre a agonia dos bondes. E ao sofrer a concorrência do lotação, também o trem começa a perder espaço. Este que foi símbolo de progresso no início do século, ganha, no imaginário coletivo, a imagem oposta: desconforto, lentidão e obstáculo ao tráfego. Em seu período de decadência, o bonde transportava cerca de 200 milhões de passageiros por ano, número muito inferior aos mais de 700 milhões transportados em meados da década de 1940 (BARAT, 1975).

Outro importante fator contribuinte para com o fim dos serviços do transporte sobre trilhos urbanos (bonde) foi a baixa lucratividade operacional do serviço. Controlados pela

[56] "[...] o incremento na produção de automóveis, a própria deficiência dos serviços de ônibus, a proliferação de estacionamentos, legais e ilegais nos espaços intraurbanos e a ausência de uma política de cobrança dos encargos efetivos ao usuário de vias foram fatores que propiciaram a rápida expansão do transporte individual" (BARAT, 1975, p. 140).

prefeitura, as tarifas não eram reajustadas e corroia a margem de lucro da empresa controladora, a *Light*. A administração pública municipal em uma fase de regime mais democrático, como foi o período 1946-1964, sabia da importância do custo do transporte para a reprodução da força de trabalho e também os efeitos negativos que os aumentos de tarifas produziam sobre sua popularidade. Dessa forma, exercia rigoroso controle sobre o preço das passagens, comprimindo as margens de lucro da operadora (DUARTE, 2003).

O fato foi que na cidade do Rio de Janeiro o serviço de transporte público por ônibus e lotação predominou em detrimento aos bondes e trens, apesar de uma parcela crescente da classe trabalhadora ter continuado a depender do transporte ferroviário. A cidade crescia com a localização de novas indústrias ao longo dos subúrbios da Leopoldina e o surgimento de ocupações de terras e favelas nas zonas industriais. Para servi-las o trem era um bom e barato meio de transporte coletivo (BARAT, 1975).

Os novos vetores de expansão da cidade foram sendo indicados pelas novas avenidas radiais que surgiam além das já existentes estradas de ferro, que organizavam e centralizavam os núcleos residências. Novas áreas eram incorporadas pela indústria, viabilizada pela construção da Avenida Brasil (1943) que permitiu o acesso viário a São Paulo e Petrópolis. Esse espraiamento horizontal da cidade, e consequentemente as maiores distâncias entre moradia e trabalho, não tiveram a contrapartida de uma melhoria nos transportes coletivos, notadamente dos de maior capacidade, como os trens que transportavam os trabalhadores até o Município núcleo (BARAT, 1975).

Excesso de passageiros, falta de manutenção, motoristas desqualificados, etc. foram alguns dos graves problemas que os lotações apresentaram. Eles, por carência de regulamentação, constituíram um serviço que não tinha horário de recolhimento de passageiros. Na primeira metade da década de 1960, devido a isso, o Governo do Estado proibiu a circulação dos lotações e estabeleceu um prazo para os seus proprietários se organizarem. Muitos deles, estrangeiros, formaram juntos empresas de ônibus que até hoje encontram-se em circulação. Coube ao Estado, então, fiscalizar e conceder linhas.

O Estado foi obrigado a intervir frente às más condições e carências presentes no transporte urbano tais como: a insuficiência de veículos, constantes acidentes, atrasos, aumentos de preço e precariedade dos trens suburbanos. Intervenção esta que foi realizada de forma paliativa limitando-se a substituição de composições antigas por outras já usadas, compradas de segunda mão em Países centrais e a um maior controle na obediência dos horários. Limitadas intervenções que não impediram que em poucos anos os mesmos

problemas voltassem à cena, devido ao aumento do número de trabalhadores da periferia (BARAT, 1975).

A empresa *Light*, desde o final dos anos 1940, propunha a Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, uma mudança no transporte coletivo, e sugeria a construção do metrô. Finalmente o metrô foi construído, em 1978, passando a beneficiar, entretanto, somente parte dos moradores das zonas Norte e Sul da cidade, sem gerar ameaça ao controle exercido pelas empresas de ônibus (BARAT, 1975).

Dessa forma, o ônibus assumiu a primazia nos transportes coletivos, em virtude da decadência de bondes e trens, o que propiciou a transformação de lotações em empresas e as fusões de empresas já existentes. No que diz respeito ao transporte do Rio de Janeiro, o que mais chama a atenção é a sua exclusiva operação por empresas privadas, com a exceção do curto intervalo representado pela criação (em 1962) da Companhia de Transportes Coletivos (CTC). A finalidade desta empresa era operar serviços públicos de transporte coletivo, coordenar, melhorar o sistema de transportes, estender linhas e serviços e exercer a fiscalização do sistema, o que a tornaria o órgão central da operação de todo sistema metropolitano (ANDRADE, 1989). Essa mesma empresa, nos anos 1980 e 1990, possuía linhas no Município do Rio e nos percursos Rio-Niterói, Rio-Nova Iguaçu, e ainda operava em Campos. A CTC, contudo, nunca conseguiu, de fato, fazer frente ao poder das empresas privadas de ônibus, que foram se fortalecendo cada vez mais.

Outro fator contribuinte para o fortalecimento das empresas foi a débil legislação municipal relativa ao transporte coletivo (Decreto[57] nº 13.965). Com o apoio deste Decreto, os empresários fecham o mercado, impedindo a entrada de qualquer nova empresa, uma vez que as alterações ou extensões de linhas, propostas pelo Governo, são embargadas pelas empresas operadoras que monopolizam o transporte na região. Repetindo-se a mesma situação nos municípios periféricos.

A situação dos serviços de transporte coletivo tornou-se, então, crítica, em decorrência da péssima qualidade do serviço prestado: Não se cumpriam os horários estabelecidos por ocasião da concessão de linhas; havia ausência de veículos no horário noturno e finais de semana; os turnos eram únicos, obrigando os trabalhadores a ficar à disposição das empresas e trabalhar por até 16 horas ininterruptas; havia grandes irregularidades trabalhistas, com

[57] Este Decreto de 1958 estabelecia que a "formalidade da concorrência pública não será exigível em caso de alteração da linha existente, ou de criação de nova linha que sirva à zona de operação de uma linha existente, implantando a reserva de domínio da área de operação da empresa" (ANDRADE, 1989).

muitos trabalhadores sem férias por mais de cinco anos e sem carteira assinada (ANDRADE, 1989).

As questões relacionadas às deficiências dos serviços públicos de transportes vêm a público, o que permite a compreensão e o debate pelos usuários. Todavia, como os conflitos atingiam apenas determinados segmentos não se pôde aquilatar a extensão desses enfrentamentos no que diz respeito à revisão de propostas que derrubassem à arcaica estrutura jurídica e operacional em que se apoiava o sistema de transportes coletivos, no Rio de Janeiro.

3.2.3 O sistema de transportes na cidade e RMRJ

O Rio de Janeiro é servido por uma rede metroviária que integra bairros e municípios distantes, conectando desde o bairro da Pavuna, na zona norte, até Ipanema. Estes são então integrados por ônibus especiais, que passam por, Leblon, Botafogo, Humaitá, Jardim Botânico, Gávea, São Conrado até a Barra da Tijuca. Também há integrações específicas da Pavuna para cidades da Baixada Fluminense como Duque de Caxias, Mesquita, Nilópolis e Nova Iguaçu. Ao longo da rede metroviária há outras pequenas integrações. Atualmente possuindo 46,2 quilômetros de extensão distribuídos em duas linhas e 35 estações, sendo a terceira mais extensa rede metroviária do Brasil[58]. Atualmente, o Metrô do Rio transporta, em média, 645 mil[59] passageiros por dia útil[60].

O ônibus é o transporte mais utilizado no Rio de Janeiro e Grande Rio. Cerca de 4 milhões de usuários/dia circulam apenas nas linhas municipais, cujo número orbita entre 440 linhas, com uma frota de quase 10 mil ônibus[61].

Na cidade, as empresas de ônibus encontram-se interligadas ao metrô, visando transportar os passageiros que desembarcam nas linhas finais, mas ainda necessitam de um ônibus para chegar ao seu destino. Tais passageiros podem utilizar o chamado “bilhete integração”, por meio do qual pagam pelo metrô e ainda têm direito ao ônibus de integração. “Todas as operadoras do transporte público de passageiros do Estado do Rio de Janeiro, [...]

[58] Disponível em: <http://www.metrorio.com.br/InformacoesUteis.htm>. Acesso em: 7 jul. 2011.

[59] Até 2014, a concessionária pretende quase dobrar a capacidade do metrô carioca de 645 mil para 1,1 milhão de passageiros/dia. Disponível em: <http://www.metrorio.com.br/InformacoesUteis.htm>. Acesso em: 7 jul. 2011.

[60] Disponível em: <http://saladeimprensa.metrorio.com.br/sobre-o-metro-rio/metro-em-numeros/>. Acesso em: 7 jul. 2011.

[61] Mais informações: <http://www.cmeventos.com.br/sitraer/riodejaneiro.html>. Acesso em 7 fev. 2012.

delegaram a emissão, comercialização e distribuição do Vale-Transporte a Fetranspor, possibilitando a unificação dos processos que envolvem o benefício" (FETRANSPOR , 2009).

A frota motorizada do Rio de Janeiro é a segunda maior do País, composta por aproximandamente 1,4 milhão de veículos automotores (entre carros de passeio, ônibus, táxis, motos, caminhões e outros). (IBGE, 2007).

Além do metrô, o Rio conta com um sistema de trens urbanos. Sob direção da concessionária Supervia, constitui, com os ônibus, um amplo conjunto de transporte popular. Os veículos partem da Estação Ferroviária Central do Brasil em direção aos subúrbios, à zona Oeste e à Baixada, cruzando bairros como Méier, Penha, Bangu e Madureira, e as cidades de Nova Iguaçu e Duque de Caxias. Existem três linhas férreas principais, as quais possuem ramificações denominadas linhas auxiliares.

A cidade do Rio de Janeiro possui cerca de 140 km de ciclovias e 320 mil usuários, segundo estimativas do Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos (IPP). A malha está espalhada por toda a orla, no centro, e em outras áreas das zonas Sul e Oeste. É a maior metragem do País e a segunda maior da América Latina.

Os principais corredores viários e a expansão da RMRJ coincidiram com os eixos naturais fruto da sua topografia. Sua estrutura heterogenea de diferentes padrões urbanísticos e sociais concentra mais de 70% da população do Estado.

De acordo com o PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO,

> A oferta de transporte é caracterizada pela existência de vários modos distintos, na maioria das situações, em competição direta pela captação dos usuários, sem nenhum esquema de priorização para os sistemas de transporte coletivo e com níveis de integração baixos. Os sistemas regulamentados operam sem explorar as reais vocações de cada modal e, ainda, enfrentam a concorrência dos sistemas alternativos. Um exemplo disso é o transporte sobre trilhos cuja vocação natural é de ser um modal de alta capacidade e que na RMRJ, apesar de contar com uma extensa rede de aproximadamente 255 km, transporta apenas 7% das viagens motorizadas. (PDTU, s.d.).

A situação de ineficiência quanto ao desempenho dos transportes na RMRJ se dá apesar da existência de estudos, planos e projetos para os diversos setores que integram o sistema de transportes. Tal situação é fruto, também, da escassez de recursos aliada à falta de ações articuladas por parte dos organismos encarregados de sua gestão e operação.

Existe, notadamente, pouco aproveitamento das tecnologias para o transporte de massa, em que os modais de maior capacidade potencial exercem papel secundário frente ao rodoviário. Situação que é reflexo do pouco grau de investimentos de capitais nos sistemas de alta capacidade e na ausência de políticas públicas que tenham o intuito de racionalizar e de

complementar os modos de transporte, além das descontinuidades e indefinições que os próprios modelos institucional, financeiro e organizacional geraram (PDTU, s.d.).

3.2.4 O transporte a partir dos anos 1990: privatização, pobreza e (i)mobilidade relativa na RMRJ

A partir dos anos noventa, novas mudanças emergiram nos transportes com a abertura da economia ao mercado internacional e com as políticas neoliberais que estimularam a competitividade. Os efeitos dessas mudanças manifestaram-se no Estado do Rio a partir da segunda metade dos anos 1990 e ficaram concentrados principalmente na região metropolitana e na região Sul Fluminense (NATAL, 2005). Verificou-se uma inflexão positiva na economia depois de quase vinte anos de degradação econômica e o retorno nos investimentos industriais, na construção civil e infraestrutura (setores de telecomunicações, telefonia, transportes, automobilístico, siderúrgico e petroquímico). As transformações que chegaram com esses investimentos ainda estão em curso, mas, já podemos constatar as consequências de tais mudanças, principalmente as advindas das privatizações.

O Estado do Rio recebeu, por esse período, uma série de investimentos aplicados de forma desigual no território, em parte concentrados na cidade e na Região Metropolitana e, noutra, concentrados na região Sul Fluminense. Esses investimentos, no que tange ao transporte, foram realizados, principalmente, em rodovias, por concessões à iniciativa privada, que ligam o Estado do Rio aos dois centros mais dinâmicos do País: a São Paulo (Nova Dutra) e a Minas Gerais (Rio-Juiz de Fora). Além disso, foram feitos outros investimentos no metrô, na recuperação do sistema de trens, em rodovias estaduais, em vias expressas como a Via Light (Nova Iguaçu/Pavuna) e a Linha Amarela (Município do Rio).

Apesar do discurso de crise do padrão de financiamento do Estado brasileiro, os investimentos acima mencionados, em muitos casos, foram financiados com recursos públicos e/ou de agências públicas de financiamento como o BNDES e, logo depois repassados à administração privada. Foi assim com a Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (Metrô), a Flumitrens (Companhia de Trens Fluminense Urbanos) e a CONERJ (Companhia da Navegação do Rio de Janeiro). Além disso, a privatização alcançou ainda as duas principais rodovias que ligam o Estado do Rio a São Paulo e Rio a Minas, por meio de concessões às empresas consorciadas. Simultaneamente, mantém-se a cobrança de pedágios na Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói) e na RJ-124 (Via Lagos) que vincula a metrópole à região litorânea.

De um lado, a lógica da privatização, em cinco anos (1995-2000), fez com que o Estado se eximisse da responsabilidade de provedor da infraestrutura e, direcionou-se aos segmentos mais rentáveis do sistema de transportes, privilegiando os trechos de melhor rentabilidade, por exemplo: rodovias, selecionando aquelas com maior densidade de passageiros e arrecadação nos pedágios e os trechos melhor servidos pelos transportes de massa, como metrô e trens. No amparo das privatizações, vieram melhorias na qualidade dos serviços, das composições, das estações, apesar de não garantir uma tarifa "justa" para os usuários desses serviços (LOURENÇO, 2006).

Por outro lado o investimento em infraestrutura está subordinado à lógica privatista, visando atrair para determinadas cidades, como o Rio de Janeiro, através do chamado planejamento estratégico, os investimentos nacionais e internacionais em setores da produção, em eventos esportivos e no turismo de negócios. Esta estratégia exige uma série de investimentos nos setores de serviços e de infraestrutura, como: transportes, telecomunicações, telefonia, rede hoteleira, urbanísticos e equipamentos culturais (NATAL, 2005).

Se, por um lado, tais mudanças refletem a lógica privatista, sociologicamente podemos dizer que tais mudanças advindas da privatização da circulação correspondem, segundo Ribeiro e Lourenço (2004), à crise do modelo de cidade e, também, de reprodução das relações de classe. Na esfera da reprodução, estas mudanças estariam atreladas à crescente instabilidade no mundo do trabalho e às condições institucionais de reprodução da vida urbana. Para a autora, constituem o mesmo conjunto de fenômenos: a privatização dos espaços públicos, a privatização dos serviços coletivos e a agudização da exclusão social.

Conforme Ribeiro,

> neste plano, estilhaços e fragmentos desenham a experiência urbana cotidiana, saturada pelos contrastes, e até mesmo antagonismos, entre aqueles que usufruem do espaço da temporalidade dominante (ou que a comandam) e aqueles que ainda experimentam os sistemas de circulação deteriorados ou sucateados da parcial realização da cidade fordista. (RIBEIRO; LOURENÇO, 2004, p. 7).

A incapacidade do Estado e o aumento da produtividade, da fluidez e da eficiência foram os argumentos que embasaram a privatização da circulação. No entanto, observa-se a redução da circulação urbana no que concerne aos trabalhadores já que esta se encontra atrelada a diversos fatores socioeconômicos. De forma que o aumento da mobilidade na cidade e consequentemente sua maior apropriação não foram percebidas apesar das mudanças implementadas pelo Estado, pelo contrário, percebeu-se uma maior seletividade social na vida urbana.

Como observam Ribeiro e Lourenço (2004).

> "Sem dúvida, a crescente privatização da circulação emerge em numerosos exemplos que atestam a redução, nas últimas décadas, do direito de ir e vir, ao mesmo tempo em que manifesta-se a aceleração do ritmo metropolitano". E citam Milton Santos afirmando que a fluidez não é absoluta, mas relativa, portanto, "A produção da fluidez é um empreendimento conjunto do poder público e do setor privado [...]. Quando se fala em fluidez deve-se, pois, levar em conta essa natureza mista (e ambígua) das redes e do que veiculam". (RIBEIRO; LOURENÇO, 2004, p. 17).

3.3 PESQUISAS, PROJETOS, EXPERIÊNCIAS E RECOMENDAÇÕES PARA A RMRJ: UM BREVE RELATO SOBRE OS PLANOS E EXPERIÊNCIAS DOS TRANSPORTES URBANOS NA RMRJ

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro ao longo das últimas décadas conheceu uma série de Projetos que tinham por objetivo organizar e normatizar seu Sistema de Transportes, apesar de nenhum ter conseguido ser implementado com pleno sucesso.

Apenas para citar os mais relevantes, descrevemos, rapidamente, O Plano Integrado de Transportes (PIT); O Plano de Transportes de Massa (PTM); O Plano Estadual de Transportes (PET); Pesquisas do Detran-Rj e O Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU).

O PLANO INTEGRADO DE TRANSPORTES (PIT) – 1975-1979. Também conhecido como PIT-Metrô nasceu como um Produto do Projeto de Implantação do Metrô da Cidade do Rio de Janeiro e foi desenvolvido pela própria Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro[62]. Esse plano de transportes tinha como objetivo primordial utilizar a implantação do Metrô-RJ como um elemento ordenador do tráfego do Município do Rio de Janeiro e de sua Região Metropolitana (PEREIRA, 2002).

Em seu contexto histórico, o Plano foi produzido durante um período em que as decisões de Governo eram tomadas de forma vertical e as esferas de governo estadual e municipal eram apenas administradores e executores coadjuvantes de uma política federal central que não admitia interferências e questionamentos. Se, por um lado, isto implicava na perda de oportunidade de aperfeiçoamento do Projeto pela ausência do debate sobre as soluções adotadas, por outro, havia o ganho na agilidade de alocação maciça de recursos a um Projeto quando este era considerado prioritário, o que acontecia, por exemplo, com os Metrôs (RJ e SP) e com a Ponte Rio-Niterói. Era uma época em que o Brasil vivia um momento de

[62] Empresa de economia mista criada pelo Governo Federal para implantação do Sistema Metropolitano de Transportes de Massa do Rio de Janeiro.

grande crescimento econômico, em que os recursos internacionais fluíam com bastante facilidade e abundância para o País, um momento no qual parte privilegiada destes recursos era aplicada em grandes Projetos, em especial no Rio de Janeiro e em São Paulo.

O PIT-Metrô nasceu tendo por foco transformar o Metrô-RJ num elemento normatizador do Sistema de Transportes de Massa da RMRJ. Pelos estudos originais, o Metrô-RJ, quando de sua implantação prevista para 1979, iria se constituir numa rede estrutural à qual se integrariam os demais modais de transporte da RMRJ num regime de colaboração. Com a plena implantação deste Projeto, a Rede ou Sistema Metrô-RJ, com duas linhas básicas estaria integrada física e tarifariamente às barcas, trens metropolitanos e ônibus urbanos com os principais eixos do Centro e da Zona Sul desafogados de automóveis e ônibus por estarem bem servidos por modais de grande capacidade (PEREIRA, 2002).

O PIT analisava, inicialmente, três cenários básicos: Competição Total, Integração Parcial e Integração Total. Este último seria o Cenário considerado ideal, pois, desafogaria as congestionadas artérias do saturado Centro da cidade, substituindo o Sistema de Ônibus Urbanos pelo transporte sobre trilhos subterrâneo (metrô), o qual se interligaria com os sistemas de barcas, trens e ônibus em estações especiais (de Integração), com a adoção de tarifas diferenciadas por trecho e bilhetes integrados.

Devido à crise econômica, porém, a implantação do Metrô-RJ sofreu toda uma série de adiamentos. Paralelamente, os demais sistemas de transporte (barcas, trens urbanos e ônibus da CTC) operados pelo Governo do Estado foram sofrendo um lento e progressivo sucateamento como consequência da ausência de recursos para investimentos. Com isso, o Sistema de Transportes de Massa de RMRJ entrou em colapso e se viu substituído por um Sistema de Transporte Coletivo de baixa capacidade, baseado em ônibus urbanos, explorado por empresas concessionárias muito bem organizadas e que hoje respondem por algo em torno de 90% das viagens diárias na RMRJ (PEREIRA, 2002).

O Metrô-RJ, no seu “auge”, não transportou 500 mil passageiros/dia (dados de 1983; DIEST/Metrô-RJ), a projeção inicial era de 1,5 milhão. No ano 2000, com a extensão e número de estações superiores, não chegou a transportar 400 mil passageiros/dia (dados da Sectran-RJ (Jan/2000) e do MetroRio (Mai/2002). Em 2009, transportou, em média, um pouco mais de 711 mil passageiros/dia, ou seja, 9,54% de todos os passageiros que se movimentaram pelos trilhos urbanos dos sistemas brasileiros nesse ano[63].

[63] Disponível em: <http://www.revistatransportemoderno.com.br/destaque_princ/index.php?cod=12&edicao=2&revista=12>. Acesso em: 5 jan. 2012.

Uma vez que o País vivia uma crise econômica, a implantação do Metrô-RJ sofreu toda uma série de adiamentos. Paralelamente a isso, os demais sistemas de transporte (barcas, trens urbanos e ônibus da CTC) operados pelo Governo do Estado foram sofrendo um lento e progressivo sucateamento como consequência da ausência de recursos para investimentos. Como reflexo, o Sistema de Transportes de Massa da RM entrou em colapso e se viu substituído por um Sistema de Transporte Coletivo de baixa capacidade, baseado em ônibus urbanos, explorado por empresas concessionárias muito bem organizadas e que hoje respondem por aproximadamente 90% das viagens diárias na RMRJ.

Os modais de alta capacidade como barcas, trens e o próprio metrô, concedidos à Iniciativa Privada, já se encontraram à beira da falência e, mesmo hoje, a situação dos Trens Metropolitanos[64] é delicada. A integração entre os diversos modais existe ainda de forma tímida. Um Sistema com 252 km de trilhos e perto de 160 composições transporta 450 mil passageiros por dia. Dos modais concedidos, as Barcas mostraram sinais de recuperação estando seu número de usuários em torno de 100 mil pass/dia útil considerando-se as várias opções tecnológicas oferecidas, uma consequência direta da saturação da Ponte Rio-Niterói. (PEREIRA, 2002).

O Centro e a Zona Sul da cidade continuam congestionados por ônibus, carros particulares e um número crescente de táxis e, de kombis e vans que começaram a contestar a hegemonia absoluta do transporte coletivo por ônibus urbanos que dominou o cenário da Região Metropolitana nas últimas três décadas do século passado.

Um fator sintomático ocorreu com a crise do petróleo no final da década de 1970 onde a falta do fluxo de investimentos paralisou dezenas de grandes projetos atingindo inclusive o Metrô-RJ. A sua não conclusão fez com que toda uma estrutura planejada de integração físico-tarifária, multimodal jamais saísse do papel e fosse posta em prática.

A progressiva degradação das empresas estatais que atuavam como elementos reguladores do transporte coletivo permitiram o crescimento desequilibrado das concessionárias de ônibus que se fortaleceram no vácuo gerado pela falência do transporte metropolitano de massas, em especial na RMRJ com o sucateamento da CTC (que, de acordo com o PIT-Metrô, seria a base da Integração Planejada com o Metrô-RJ). O mesmo fenômeno

[64] A falta de investimentos públicos na manutenção e expansão do transporte ferroviário fez com que ele perdesse bastante força. Com a prioridade para o transporte rodoviário – pertencente a empresas privadas –, o sistema ferroviário, que em 1984 chegou a transportar diariamente um milhão de passageiros, entrou em uma profunda crise, em que a degradação chegou a ponto de afetar a segurança das operações (acidentes), a pontualidade e a confiabilidade das viagens (constantes avarias e diminuição do número de material rodante em funcionamento), a segurança e limpeza das estações e composições. Isso resultou na queda constante e brutal do número de passageiros, que em 1996 chegou a apenas 145 mil passageiros por dia. (PEREIRA, 2002).

que hoje se observa com as vans que ocupam um espaço crescente frente a um Sistema de ônibus incapaz de corresponder às aspirações e necessidades da população usuária (PEREIRA, 2002).

Esta talvez seja a mais importante lição a ser aprendida pelos técnicos e planejadores de transporte com relação ao PIT-Metrô. De acordo com Pereira (2002),

> Se um Sistema Planejado, por maior que seja sua perfeição técnica, não é implementado em tempo hábil, no prazo previsto e recomendado pelo Projeto, a População Usuária busca suas próprias soluções. Estas, se tecnicamente falhas a médio e longo prazos, atendem a uma necessidade imediata e estabelecem condições para a criação de nichos de mercado e para vícios de comportamento que dificilmente podem ser eliminados uma vez estabelecidos (muitas vezes pelo altíssimo custo social que seria imposto por sua eliminação), complicando, cada vez mais, a vida dos administradores e, ainda mais, da população das grandes metrópoles. (PEREIRA, 2002, p. 3).

O PLANO DE TRANSPORTES DE MASSA (PTM) – 1990-1995 – concebido em 1990, por iniciativa do Governo municipal, coordenado pelo IPLAN-Rio como tentativa de substituir o PIT-Metrô apresentava objetivos mais ambiciosos que as metas traçadas por seu antecessor que se limitava a soluções técnicas. O objetivo primeiro era o estabelecimento de uma política de transportes para a RMRJ (PEREIRA, 2002).

A ideia básica do Plano era substituir a desatualizada Base de Dados do PIT-Metrô. Todavia, propunha-se a ser bem mais do que isso, uma vez que objetivava o estabelecimento institucionalizado de uma Política de Transportes definida e dinâmica para a RMRJ, a qual propiciasse aos tomadores de decisão das esferas federal, estadual e municipal, subsídios para a priorização dos investimentos de forma racionalizada, eficiente, eficaz e efetiva.

Os objetivos do PTM, muito mais amplos que os do PIT, englobavam ações nos planos social, econômico, ecológico, energético, político e urbanístico. Participaram deste esforço, não apenas os órgãos da Prefeitura do Rio de Janeiro, mas também entidades Estaduais e Federais responsáveis pelo planejamento e pela aplicação de recursos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro e em todo o Estado do Rio de Janeiro.

Como resultado, o PTM estabeleceu um novo padrão de zoneamento para a RMRJ e propiciou um amplo levantamento em termos de Pesquisas O/D em ônibus urbanos e pesquisas domiciliares cujos resultados forneceram uma nova base de dados para atualização das matrizes de viagens do PIT.

Em termos técnicos a estrutura do PTM seguia os passos do PIT-Metrô. Este novo Modelo seria suportado por uma nova matriz de viagens de automóveis e coletivos, construída a partir de um novo zoneamento metropolitano e da elaboração de novas pesquisas de campo O/D, On/Off e domiciliares. Em termos organizacionais, o PTM seguiu um caminho oposto

ao do PIT-Metrô. Enquanto este último nasceu dentro de uma rígida e bem definida estrutura formal, num momento de pujança econômica e contando com forte apoio e interesse institucional, ou seja, hierarquicamente, “de cima para baixo”, o primeiro teve seu início num movimento oposto “de baixo para cima”, partindo de uma necessidade detectada por um corpo técnico estatal e privado pertencente à comunidade de transportes da RMRJ, o Projeto ganhou espaço e interesse do Governo Municipal buscando apoio de órgãos governamentais e empresas estatais e da iniciativa privada para utilização de recursos técnicos e captação de recursos financeiros junto ao BID e ao BIRD para sua consecução.

A “fraqueza” institucional do PTM foi determinante para que o Projeto não conseguisse alcançar seus principais objetivos. De prático, ele disponibilizou toda uma nova série de levantamentos de campo nas áreas de Pesquisas Domiciliares, Pesquisas O/D e On/Off em Ônibus Urbanos e Contagens Volumétricas e Seletivas de Tráfego que possibilitaram a geração de uma nova Matriz de Viagens sobre uma nova Base de Zoneamento estabelecida para o Município e para a RMRJ. No plano Institucional, marcou um momento histórico no qual se registrou, em quase todos os campos de atividade no País, numa tentativa de rompimento com uma estrutura hierárquica de decisão rígida, suportada por um modelo administrativo centralizador, herança de um passado recente.

Ao elaborar-se o PTM não se considerou os dados do PIT-Metrô, dado o grau de descrédito existente na época sobre a confiabilidade de seus Modelos. A tentativa de se fazer uma pesquisa menos abrangente e de se ajustar os resultados do PIT-Metrô bem como usar as pesquisas domiciliares do mesmo para se ter os modelos de geração, distribuição e escolha modal não foi adiante, principalmente pela falta de um entendimento de que a união dos dados do PIT-Metrô com as pesquisas do PTM levariam a uma excelente base de dados. Na realidade, o que se percebeu foi uma ansiedade em usar os dados das pesquisas do PTM sem estas modelagens complementares, que por mais que a sua equipe técnica explicasse não encontrava eco, muito provavelmente pela falta de apoio institucional ou pela falta de conhecimento teórico sobre o tema.

Dos fatores que contribuíram para o descrédito do Modelo Multimodal do PIT-Metrô no enfoque do modismo da época (no período compreendido entre 1985 e 1995) a falta de recursos materiais e humanos para preservação e atualização da Base de Dados e a mentalidade ainda dominante em certos Setores para os quais a guarda de determinado tipo de informação significa a manutenção de Poder e Privilégios foram os mais preponderantes.

Este tipo de postura, efetivamente, corroeu a imagem do PIT-Metrô junto à Comunidade Técnica em um primeiro momento e levou à efetiva paralisação do

funcionamento de seu Modelo Matemático (1990) pela desestruturação de sua equipe de manutenção. O Modelo do PIT-Metrô só voltou a ser parcialmente operacional em fins de 1992 e só foi atualizado, também de forma parcial, em 1994.

Até o ano 2000 este ainda era o único Modelo Multimodal Calibrado e Operacional para a realidade da RMRJ e que, até onde se tem conhecimento, este Modelo do "PIT Revisado" (1993-1994) não foi atualizado, havendo, inclusive, o risco de sua estrutura haver se perdido definitivamente no processo de Concessão do Metrô-RJ, embora, em 1995, tenha existido um maior esforço para sua divulgação no âmbito da Comunidade de Transportes, justamente objetivando sua preservação.

O PLANO ESTADUAL DE TRANSPORTES (PET) – 1995-1998 – que, de certa forma, sucedeu ao PTM foi um plano de metas institucional, considerado forte onde o PTM por ventura tenha sido fraco, isto é, na alocação da estrutura formal do Estado a um projeto de recuperação do Sistema de Transportes da RMRJ. Em termos estritamente técnicos, o PET, em sua revisão (1995-1998) serviu-se dos dados disponibilizados pelo PIT-Metrô, pelo PTM e pelo PIT revisado (Diest-1994) para estabelecer suas metas e prioridades (PEREIRA, 2002).

O PET, na época de suas definições iniciais (1990-1991), partiu de premissas que superestimaram a capacidade de captação dos Sistemas de Transportes de Massa da RMRJ (então em total decadência). Inicialmente, as demandas do Plano para metrô, barcas e trens metropolitanos representavam muito mais um anseio do que uma análise calcada em dados atualizados, então, indisponíveis. O que ocorreu quando do delineamento das premissas que nortearam o PET (1990-1991) foi que na falta de um modelo matemático operacional, os técnicos se viram obrigados a fazer suas estimativas sobre dados existentes que consideravam um regime de Integração Total conforme idealizado originalmente pelo PIT-Metrô, algo que, na época, já era uma Meta praticamente utópica.

PESQUISAS DO DETRAN-RJ (1996-1997), sobre o perfil dos usuários de automóveis tinham como objetivo à realização de um censo dos usuários de automóveis da RMRJ, aproveitando o processo de reemplacamento obrigatório dos veículos automotores (PEREIRA, 2002).

Essa pesquisa, realizada com aproximadamente 300 mil entrevistas, foi submetida a um moderno processo de apuração e disponibilizou seus resultados destinados à ampla distribuição junto à comunidade de transportes da RMRJ e em 1998 foram tornados de domínio público, repassados para divulgação e enviados aos principais Órgãos e Instituições

de Pesquisa e Planejamento do Estado, do Município e Fundações e Centros Universitários de Pesquisa.

Cabe observar que, após o encerramento dos trabalhos do PIT-Metrô (1975-1979), nenhum grande Levantamento de Campo foi levado a efeito na RMRJ no final do século passado e que, mesmo, os Levantamentos e Pesquisas do PTM, por falta de recursos e de apoio institucional, jamais chegaram próximo à riqueza de detalhes do PIT em termos de coleta e análise das informações.

Dos Levantamentos do PTM (1990-1991) às pesquisas do Detran-RJ, foram mais 6 anos sem grandes levantamentos de campo. Foram mais de duas décadas de intervalo entre a pesquisa de Perfil de Usuários de Automóveis e 15 anos entre as Pesquisas em Ônibus Urbanos. São mais de três décadas sem que se realize uma pesquisa significativa em barcas, metrô e trens metropolitanos.

Os levantamentos de campo do Detran-RJ (1996-1997) e, mais recentemente, do Daer-RS (1999-2001) contribuíram para o desenvolvimento de uma moderna metodologia de Apuração e Tabulação de Pesquisas O/D, On/Off, de Perfil de Usuários e de Determinação de Índices de Imagem, capaz de disponibilizar, em menor tempo, os resultados de grandes massas de dados com a ampla utilização de recursos de Multimídia Interativa.

Modernos métodos permitem a construção de sofisticados e precisos modelos matemáticos, capazes de retratar o comportamento de sistemas complexos como no caso do Sistema Viário da RMRJ, permitindo a análise acurada e a proposta de soluções técnicas inteligentes.

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO (PDTU) – 2002-2005.

O PDTU teve como meta dotar o estado do Rio de Janeiro, em especial a RMRJ de um instrumento de planejamento atualizado, que fosse capaz de substituir os estudos do PIT-Metrô (1975-1979) e do PTM (1990-1995) corrigindo suas deficiências, consequência do distanciamento no tempo e do crescimento da RMRJ.

Por intermédio da Secretaria de Estado de Transportes e da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – CENTRAL, o Governo do Estado desenvolveu o Plano Diretor de Transportes Urbanos – PDTU. Plano esse, que tem por objetivo a racionalização do Sistema de Transportes de Passageiros no âmbito metropolitano, a priorização dos investimentos na infraestrutura de transportes, sobretudo os que visem à

integração modal e intermodal e é o instrumento de gestão e planejamento dos transportes, em caráter permanente, de forma articulada e coordenada.

De acordo com seus formuladores, planejar significa abolir as improvisações e olhar para o futuro com base em informações e metodologias confiáveis, a fim de alcançar de modo mais eficiente, eficaz e efetivo o máximo de desenvolvimento possível, com a melhor concentração de esforços e recursos do sistema. De forma que, é imprescindível o planejamento no momento em que se quer reverter o quadro de irracionalidade em que se encontra o transporte coletivo na RMRJ.

Ainda, de acordo com o relatório do PDTU, estudos de planejamento de transportes desenvolvidos em décadas passadas não têm mais a capacidade de representar a situação metropolitana vigente e, consequentemente, não podem ser usados na projeção de cenários e na identificação dos desejos de deslocamento da população. Esses estudos foram de relevante importância, entretanto, por não terem sido atualizados e realimentados, deixaram de acompanhar as transformações na RMRJ, especialmente no que se refere ao crescimento observado em bairros da Zona Oeste do Rio; a implantação de novas e importantes ligações rodoviárias, tais como a Via Light e as Linhas Amarela e Vermelha; e, a significativa alteração institucional, em função da concessão à iniciativa privada da operação dos sistemas metroviário, ferroviário e aquaviário.

Enquanto que o PIT utilizou na geração de suas matrizes de viagens dados retirados de pesquisas de campo (entrevistas domiciliares e O/D) realizadas pelo Metrô-RJ, no biênio 1975-76, em todos os modais de transporte na RMRJ (carros particulares, barcas/aerobarcos, trens urbanos, ônibus, etc.), o PTM obteve as suas matrizes de viagem em pesquisa de campo junto às linhas de ônibus, pesquisas domiciliares e contagens de tráfego (volumétricas e seletivas). No âmbito do PDTU foi realizado um novo Zoneamento para a RMRJ, bem como um Plano Amostral. Estes foram os estudos básicos para a nova pesquisa de Origem e Destino. Foram definidas em 2001, para o PDTU, 485 zonas de tráfego na RMRJ e o Plano Amostral resultou em 34.000 domicílios entrevistados. Em função do novo zoneamento e da amostra, o consórcio contratado trabalhou em uma ampla pesquisa sobre transportes na RM, através de entrevistas domiciliares, onde foram conhecidas as formas como são realizadas as viagens (se de carro, ônibus, metrô, trem, barcas, etc.), as origens e os destinos de tais deslocamentos e as características das famílias (PEREIRA, 2002).

Iniciada em 2002, as pesquisas foram realizadas nos 20 municípios que compunham na época a RMRJ**.** O PDTU resultou em um Plano Estratégico concluído e um modelo calibrado, em base geo-referenciada, de forma que o planejamento de transporte da RMRJ se torne um processo contínuo, com mecanismos para sua realimentação capazes de possibilitar a sua contínua revisão/atualização, sugerindo um conjunto de propostas e recomendações, determinantes para a promoção da qualidade de vida na RMRJ. Será possível, então, ordenar o Sistema Metropolitano de Transportes, em função da configuração da rede de transportes (em sintonia com padrões de acessibilidade mais equitativos e condizentes com as vocações e competências das regiões), da hierarquização e integração dos serviços de transporte, do aumento da velocidade comercial dos modos de grande capacidade, que serão complementados por ônibus e vans, como também da redefinição de linhas e tudo mais (SETRANS, s.d.).

A realização de Pesquisas de Campo para a definição do Perfil dos Usuários de um determinado tipo de Serviço ou Produto é um dos mais consagrados e confiáveis meios de aferição dos desejos destes Usuários e a forma mais eficiente de efetuar-se um Planejamento seguro para a Implantação ou para a Expansão de uma determinada atividade. No âmbito do Sistema de Transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) foram realizadas diversas Pesquisas de Grande Porte, dentre as quais podemos destacar as do PIT-Metrô, as do PTM e as do Detran-RJ. Infelizmente estes grandes Levantamentos de Campo foram sempre efetuados dentro de um foco específico, de forma a atenderem necessidades pontuais, dentro de horizontes limitados, uma vez que passado um período relativamente curto seu potencial como Base de Dados para planejamento tende a tornar-se restrito.

Pesquisas Origem/Destino. São levantamentos de campo que têm como objetivo principal obter o Perfil do Deslocamento dos Usuários de um determinado Meio ou Sistema de Transportes, buscando, igualmente, traçar um Perfil Socioeconômico dos Entrevistados. Este Perfil Socioeconômico engloba, via de regra, informações sobre Renda, Grau de Instrução, Meio de Transporte mais utilizado, Preferências, Motivo das Viagens, Gastos com deslocamento, Tempo de Viagem (subjetivo), Tempo de Espera (subjetivo), etc.

Essas Pesquisas trabalham com a seleção de uma Amostra representativa e proporcional do Universo que se busca analisar. A definição das Origens e Destinos, objeto dos deslocamentos pesquisados, geralmente, obedece às tradicionais divisões geográficas e administrativas dos Municípios e Regiões que são objeto do estudo, visando facilitar a comparação dos resultados e a manutenção da Base de Dados.

De tudo que foi colocado anteriormente temos que a RMRJ vem há décadas apresentando-se como um dos mais complexos problemas de transporte do País, um problema de aparente difícil solução. Ex-capital da República, o Rio de Janeiro e os 19 Municípios[65] que integram sua RM constituem-se, caracteristicamente, num grande Polo de Serviços que cresceu de forma desordenada, criando, paulatinamente, o nó górdio de seu próprio autossufocamento. Uma das razões preponderantes para este fato foi a falta, sistemática, de investimentos no Planejamento do Sistema de Transportes da região. Aquilo que começou como fruto de desavenças políticas e ideológicas, alimentou-se na escassez de recursos que as sucederam, culminando no nascimento e proliferação de soluções alternativas e paliativas que proliferaram no vácuo das políticas e ações públicas.

Da desorganização hoje dominante, fica a lição de que, na ausência de um planejamento técnico e de uma decisão política bem estruturada em qualquer setor da economia, o cidadão comum busca, em sua necessidade e criatividade, as próprias soluções e, nos transportes, isso não é exceção. Soluções que, mesmo tecnicamente apresentam falhas a médio e longo prazos, o atendem no imediatismo de suas necessidades de deslocamento diário casa-trabalho-casa.

É de se lamentar que uma RM com mais de 10 milhões de habitantes, dotada de um sistema de metrô com mais de 35 km implantados e de um sistema de trens metropolitanos com mais de 230 km de trilhos, não chegue a transportar 8% de sua população nestes modais de alta capacidade. Lembramos que o metrô foi planejado para transportar mais de um milhão de passageiros por dia, hoje, mal transporta 650 mil. Os trens metropolitanos, que já transportaram, em seu auge, 1,5 milhão de passageiros hoje transportam 450 mil usuários por dia (PDTU, 2010).

Pode-se dizer que o que aconteceu é histórico. O metrô perdeu seu momento de implantação e assistiu sua demanda potencial ser direcionada e literalmente transportada pelos ônibus urbanos. O caso dos trens metropolitanos foi pior, a falta de investimentos e a paulatina queda da qualidade dos serviços pulverizou sua demanda que se transferiu, igualmente, para o transporte coletivo que, hoje, controla mais de 80% da demanda na RMRJ. Ainda assim a hegemonia dos ônibus já foi contestada. Então, aparecem as vans em resposta da população à baixa qualidade dos serviços que lhe são prestados pelas empresas de ônibus,

[65] Seus limites sofreram alterações, em anos posteriores, com a exclusão dos municípios de Petrópolis e São José do Vale do Rio Preto (1993), Itaguaí, Mesquita, Mangaratiba (julho de 2002) e Maricá (outubro de 2001), que também faziam parte da RM, conforme a primeira legislação. Itaguaí, Maricá e Mesquita foram novamente incluídos no Grande Rio em outubro de 2009, estabilizando o número de municípios em 19.

aliada ao crescente desemprego de determinados setores sociais, fruto da diminuição constante da atividade econômica na RMRJ.

O que hoje acontece na RMRJ em termos de transportes, segurança, etc., pode-se dizer que seja fruto da má gestão ao longo de décadas e esta é mais a consequência da falta de planejamento, da falta de uma estratégia de médio e longo prazos do que, mesmo, da falta de recursos.

Um problema que os sistemas de transporte metropolitano de massas terão que superar na RMRJ, fruto de um vício que se estabeleceu junto à população usuária, é o da resistência ao transbordo. Em tese, o usuário de transporte público, por mais baixa que seja sua renda, não gosta de utilizar integração. Porque, por décadas, o uso de coletivos (primeiro ônibus e, agora, vans) o acostumou ao transporte porta a porta. Não é apenas uma questão de tarifa (vans são mais caras) ou de conforto, vans, ônibus com ar condicionado e metrô se equivalem, mas de segurança, o risco de assalto se reduz com a redução do número de passageiros e paradas e com a diminuição dos trajetos a pé e transbordos.

De forma que qualquer programa que tenha por meta a recuperação dos sistemas de transporte de massas da RMRJ precisa ter por foco estas premissas básicas de recuperação da qualidade e, por conseguinte, da imagem destes serviços junto ao usuário, quais sejam: custos, conforto, segurança e integração com um mínimo de transferências, resultando num transporte, basicamente, porta a porta.

Do ponto de vista institucional, é necessária a tomada de decisões e ações para a recuperação do sistema de trens metropolitanos e para a conclusão dos trechos prioritários do metrô, a saber: Linha-2 (conclusão do trecho Estácio-Barcas), visando sua interconexão com a Linha-3; (Niterói-São Gonçalo)[66].

Só é possível “fazer Social” com um sistema de transportes se este for subsidiado ou autossustentável. No caso do Metrô, a Linha1 (linha laranja), que faz a ligação zona norte – zona sul, sustenta a Linha-2 (linha verde), que liga o centro aos subúrbios mais distantes; no caso da Supervia (linha de trem), Deodoro sustenta os ramais deficitários.

[66] O Metrô do Rio de Janeiro possui atualmente as linhas 1 e 2. A linha 4 que está em construção deverá fazer a ligação de Ipanema à Barra da Tijuca, com previsão de ser inaugurada no início de 2016. A linha 3 (azul) pretende ligar os municípios do Rio de Janeiro, Niterói, São Gonçalo e Itaboraí. Será a primeira ligação intermunicipal feita por metrô no estado do Rio. Ainda não começou a ser construída, tem previsão para ser inaugurada em 2014.

Figura 7 - Metrô Rio: Mapa Esquemático - Linhas 1 e 2.

Fonte: http://www.metrorio.com.br/imagens/esquematico.pdf

Do ponto de vista de planejamento, precisamos de ações objetivas, desenvolvidas sobre metas realistas. Estudar uma Integração Multimodal sim, mas de forma sensata. Conhecer o perfil dos Usuários e traçar, com base neste Perfil, estratégias de agregação.

Do ponto de vista Político-Estratégico, a aceitação de Governo e Empresários de que é preciso negociar (nas três esferas do poder). Num primeiro passo, uma unificação (metrô e trens metropolitanos) que fortaleça o sistema de transporte de massa, num segundo, uma Integração Direcionada (massa-metrô e trens e coletivos-ônibus e vans), num terceiro passo, uma Integração Abrangente (não Total que é utópica), incluindo estacionamentos, táxis e automóveis (PEREIRA, 2002).

CAPÍTULO 4 – ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE URBANA, (RE)PRODUÇÃO DO ESPAÇO E EXCLUSÃO SOCIAL

[...] Você deve aprender a baixar a cabeça
E dizer sempre: "Muito obrigado"
São palavras que ainda te deixam dizer
Por ser homem bem disciplinado
Deve pois só fazer pelo bem da Nação
Tudo aquilo que for ordenado
Pra ganhar um Fuscão no juízo final
E diploma de bem comportado
Você merece, você merece
Tudo vai bem, tudo legal
Cerveja, samba, e amanhã, seu Zé
Se acabarem com o teu Carnaval? [...]

Luiz Gonzaga do Nascimento Júnior
(Gonzaguinha)

Neste capítulo, desenvolvemos alguns temas chave desta dissertação – acessibilidade/mobilidade; segregação socioespacial/exclusão social e sistema de transportes/políticas de transportes. E mostramos que os temas apresentados estão intimamente interligados e relacionados à piora da qualidade de vida urbana.

Entendemos que a acessibilidade urbana é condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte e se constitui como um importante indicador de exclusão social, ao lado da mobilidade, da habitação, da educação e da renda, entre outros. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas.

Cremos, ainda, que a baixa mobilidade dos pobres na metrópole decorre não só da insuficiência de renda, mas, do desigual acesso aos meios de transportes. Esta desigualdade reproduz-se na forma de obstáculos em acessar oportunidades de trabalho e de educação e, pode, até mesmo, ocasionar no isolamento social.

4.1 ALGUNS CONCEITOS SOBRE ACESSIBILIDADE E MOBILIDADE

O conceito de acessibilidade, embora alvo de discussões e reflexões há muito tempo, é ainda objeto de controvérsias e desencontros, sobretudo por ser amplamente utilizado por uma significativa quantidade de áreas do conhecimento, sendo, portanto, considerado de forma bastante peculiar tanto nas Ciências Humanas quanto nas Exatas, por vezes associado – na condição de elemento explicativo – a eventos, temáticas e cenários diversos[67].

A esse respeito, Wachs e Kumagi (1973 apud CARDOSO, 2007) afirmam que acessibilidade consiste no mais importante conceito relacionado à definição e explicação das formas e funções de uma região. Para Vickerman (1974 apud CARDOSO, 2007), as inúmeras possibilidades que o conceito encerra que são balizadas por uma variedade de definições fundamentadas por diferentes vertentes teóricas sinalizam para o alcance do seu uso.

O emprego, em grande escala, da palavra *acessibilidade* gera confusões conceituais que podem contribuir para a sua descaracterização. Não raro, os termos *acessibilidade* e *mobilidade*[68], quando não considerados sinônimos, são motivo de dúvidas e equívocos. Na literatura muitas vezes encontramos certa confusão de conceituação e utilização dessas palavras, notadamente quando essas se relacionam apenas à questão da facilidade ou impedimento nos deslocamentos. De forma que nesta situação interpreta-se a acessibilidade como um atributo dependente unicamente do sistema de transporte sem considerar o grau de atração das oportunidades oferecidas nas potenciais zonas de destino, ficando mesclados os conceitos de mobilidade e acessibilidade (ULYSSÉA NETO; SILVA, A. P. Q. et al., 2004).

Diante dessa indefinição, Jones (1981 apud CARDOSO, 2007) coloca que a acessibilidade está relacionada à oportunidade que um indivíduo tem em participar de uma atividade num determinado local, dada pelo sistema de transporte e pelo uso do solo. O termo mobilidade refere-se, ainda, à facilidade de deslocamento de um cidadão e dependerá tanto do desempenho do sistema de transporte, revelado pela capacidade de interligar locais

---

[67] Conforme Cardoso (2007), o termo acessibilidade é muito encontrado na literatura, figurando com destaque no planejamento urbano e de transportes; no acesso ao local de trabalho, na localização de equipamentos urbanos; na localização residencial; na localização industrial, na localização de sistemas educacionais e sistemas de saúde; como agente e medida de segregação socioespacial; como indicador de acesso de pedestres à infraestrutura de circulação, entre outros. (CARDOSO, 2007).

[68] Isoladamente, o conceito de mobilidade também é carregado de indefinições, notadamente por sugerir movimento, mudança, transformação. Desse modo, o termo pode assumir inúmeras interpretações, podendo estar relacionado à mobilidade social, espacial, residencial, etc. No presente trabalho, contudo, o conceito, via de regra, deverá estar associado à ideia de deslocamento, relacionando-se principalmente à disponibilidade individual por modos de transporte.

espacialmente distintos quanto das necessidades do indivíduo, associadas ao seu grau de inserção nesse sistema.

Já Sathisan e Srinivasan (1998 apud CARDOSO, 2007) apontam que acessibilidade é associada à capacidade de chegar a um determinado lugar, enquanto mobilidade pode ser relacionada com a facilidade com que um deslocamento pode realizar-se. Para Vasconcellos (2001), da mesma forma, a acessibilidade corresponde à facilidade que o indivíduo tem de alcançar determinados destinos[69] e a possibilidade de chegar a eles acontece pelo espaço de circulação disponibilizado pelo poder público que é responsável pela escolha da localização e pela organização das vias de acesso.

Tratando-se de uma diversidade de olhares provenientes de diferentes formações, não há consenso acerca da definição de acessibilidade. Na Geografia Urbana, o conceito tem sido comumente empregado na explicação de transformações socioespaciais, sendo fator decisivo no estreitamento das relações existentes entre transporte, renda, uso e valorização dos terrenos urbanos e o crescimento das cidades.

No contexto da Geografia Urbana, Villaça (1998, p. 74) afirma que "a acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, embora toda e qualquer terra o tenha em maior ou menor grau. Os diferentes pontos do espaço urbano têm diferentes acessibilidades a todo o conjunto da cidade". Na mesma linha de pensamento, Davidson (1995) e Hanson (1995 apud CARDOSO, 2007) ressaltam que "quanto maior a acessibilidade maior será a valorização da terra". Kowarick (1979), corrobora e complementa, descrevendo a lógica da dinâmica especulativa no ambiente das cidades. A especulação imobiliária adota um método próprio para parcelar a terra da cidade, o que consiste num novo loteamento nunca igual ao anterior, que já era provido de serviços públicos. Entre o novo loteamento e o último já equipado, ao contrário, sobra uma área de terra vazia. Pronto o novo loteamento, a linha de ônibus que o serve será um prolongamento a partir do último centro equipado. Assim, quando estendida, a linha de ônibus passará pela área não loteada, valorizando-lhe imediatamente.

[69] Vasconcellos (2001) divide acessibilidade em duas partes: macroacessibilidade (facilidade de alcançar o espaço e chegar a construções e equipamentos urbanos desejados) e microacessibilidade (facilidade de ter acesso direto aos veículos ou destinos desejados). A macroacessibilidade compreende quatro tempos: o tempo de acessar o veículo; o tempo de espera; o tempo dentro do veículo ou caminhando; o tempo de acessar o destino final após deixar o veículo. No caso do transporte coletivo há ainda o tempo de transferência entre um ônibus e outro.

Hansen (1959 apud CUNHA et al., 2004)[70], valorizando a dimensão social do conceito de acessibilidade, afirma que ela pode ser aquilatada pela quantidade de oportunidades de trabalho disponível a uma certa distância da residência de cada indivíduo, ou seja, ele a considera como "uma medida da distribuição espacial das atividades em relação a um ponto, ajustadas à habilidade e desejo das pessoas ou firmas em superar a separação espacial". Lima Neto (1982 apud CARDOSO, 2007) acrescenta que a acessibilidade pode ser entendida como um índice locacional de atividades, representando maior ou menor facilidade em atingir as oportunidades oferecidas, devendo-se considerar o perfil da rede de transporte, a localização e o número de atividades disponíveis. Tagore e Sikdar (1995 apud CARDOSO, 2007) complementam dizendo que a acessibilidade consiste na combinação da localização dos destinos a serem alcançados e das características do sistema de transporte que interliga os pontos de origem e destino, devendo-se considerar ainda a localização e as características da população em questão, a distribuição geográfica e a intensidade das atividades econômicas. Raia Jr. et al. (1997), por seu turno, apontam que a acessibilidade possibilita o acesso dos indivíduos aos pontos de emprego, educação, lazer e equipamentos públicos, tanto em função do uso do solo como em razão das características do sistema de transportes.

Importante ressaltar que a ideia de acessibilidade está intimamente ligada à capacidade de chegar aos destinos almejados e/ou necessários do que propriamente ao movimento *strictu sensu*. Assim, Levine (1998 apud CARDOSO, 2007) observa que a acessibilidade é maior entre destinos mais próximos, ainda que a velocidade da viagem seja reduzida, resultando num processo que Hanson (1995 apud CARDOSO, 2007) define como acessibilidade de lugar, o qual se refere à facilidade com que determinados locais podem ser atingidos.

Ao levarmos em consideração que "a propensão de interação entre dois lugares cresce na medida em que o custo de movimentação entre eles diminui" (RAIA JR., 2000, p. 19), equipamentos e serviços urbanos serão mais acessíveis se estiverem próximos às áreas residenciais, estando a acessibilidade potencializada pelo uso de modos de transporte não motorizado, incluindo o deslocamento a pé. De forma que, Vasconcellos (1996a) afirma ser o *caminhar* o mais simples e barato meio de transporte humano, de maneira que seu prestígio é reconsiderado por (MAGALHÃES et al., 2004) como sendo o meio de transporte mais importante e os demais modos conhecidos, como extensores e complementares.

[70] Em *How accessibility shapes land use*, publicado em 1959, Hansen cunhou a primeira definição social de acessibilidade, a qual tem inspirado inúmeros trabalhos até os dias atuais, sobretudo aqueles relacionados ao planejamento de transportes, a exemplo de Jones (1981).

Embora, considerado por Ferraz (1999) como um importante indicador de acessibilidade[71], os deslocamentos a pé ou de bicicleta, entre outros modos não motorizados, são preteridos no ambiente das grandes cidades, em razão da extensão e formatação do tecido urbano, pela inadequação dos espaços públicos ao desenho universal[72] e pela lentidão dos processos de descentralização de atividades. Esse fato tende a comprometer o acesso das populações de menor renda aos serviços e equipamentos urbanos essenciais, que em geral estão situados nas áreas centrais.

O grau reduzido de modos alternativos de transporte, como o próprio caminhar, além de problemas relacionados à limitada integração física e tarifária entre os diversos modos dos sistemas de transporte resultam num processo de discriminação (geográfica), uma vez que os indivíduos de menos posses têm dificultadas suas oportunidades de trabalho, estudo, consumo e lazer, justamente por não conseguirem alcançar pontos diversos da cidade pagando uma única passagem (CARDOSO, 2007).

Neste contexto, a acessibilidade como indicador e valor socioeconômico admite ainda uma interpretação que ultrapassa a fronteira de ser a acessibilidade apenas o acesso aos sistemas de transportes. Sobre isso, Mumford (1998) nos coloca que na sociedade o processo de integração pode ser viabilizado ou não pelos elementos que compõem a rede de transporte (infraestrutura e modos de transporte) e/ou pelas “muralhas”, que representam num plano abstrato: segurança, defesa, prisão, separação e também segregação de classes sociais. Portanto, a acessibilidade faz-se essencial na delimitação e/ou limitação dos desejos de inclusão socioeconômica dos indivíduos, podendo o conceito protagonizar a metáfora das portas, representando, de acordo com Marx (1980), as “entradas” e as “saídas” da cidade, ou seja, a condição de inclusão ou exclusão social (CARDOSO, 2007).

Concordamos, assim, que a política de mobilidade urbana, participa efetivamente das possibilidades de desenvolvimento de uma cidade, principalmente quando congrega todas as principais particularidades da configuração da cidade, seus equipamentos, infraestrutura de transporte, comunicação, circulação e distribuição, tanto de objetos quanto de pessoas. Por isso, entendemos que uma política de mobilidade, que respeite os princípios universais e que traga benefícios à maioria da população, traz também um maior dinamismo urbano, uma maior e melhor circulação de pessoas, bens e mercadorias, além de valorizar o urbano como o

[71] FERRAZ (1999), simplificando o conceito de acessibilidade, o associa à distância que os indivíduos necessitam caminhar para utilizar o transporte na realização de uma viagem, referindo-se à distância da origem da viagem até o local de embarque e do local de desembarque até o destino final.

[72] O desenho universal pressupõe a concepção de espaços, artefatos e produtos que visam atender simultaneamente todas as pessoas, com diferentes características antropométricas e sensoriais (CARDOSO, 2007).

espaço da congregação e cruzamento de diferenças, da criação de um ambiente dinâmico e público.

4.2 BREVE RELATO SOBRE O PROCESSO HISTÓRICO DA PRODUÇÃO DA ESTRUTURA FUNDIÁRIA URBANA E SUA IMPORTÂNCIA PARA A COMPREENSÃO DA SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL

Antes mesmo de se tornar produto do capital a terra adquirida era destinada aos que possuíam algum tipo de privilégio. A história pôde testemunhar a construção e a projeção de uma estrutura fundiária que, desde seus primórdios, criaram as condições desejáveis às classes sociais de mais alta renda a se beneficiarem da terra, o que lhes propiciou uma fonte de renda.

Nesse momento já era criado o processo de segregação socioespacial que, posteriormente estabelecido, produziu as compartimentações e estratificações sociais espacializadas. Sob este aspecto é lícito afirmar que o espaço-tempo em que foram projetadas e materializadas no espaço urbano da cidade a estrutura fundiária pode ser considerada como um importante referencial da espacialidade da pobreza urbana, que no momento atual, ganhou, não apenas velocidade, mas também novas e complexas formas de produzir-se e reproduzir-se cotidianamente. Sendo assim, é gerado um movimento cíclico e vicioso de uma estrutura fundiária urbana segregadora e segregante, pois que torna a cidade um “jogo de cartas marcadas”. Sob esta perspectiva, é sempre ganhador aquele que detém o poder vinculado às artimanhas do capital. (VASCONCELOS FILHO, 2010).

A produção e reprodução desse modelo gera pobreza urbana que se concretiza na paisagem da cidade, e faz nascer, dentre outras coisas, conflitos, violência e morte. Esse lado perverso da espacialidade da pobreza é alimentado constantemente por esta forma da estrutura fundiária, pela qual percebe-se o desinteresse do Estado de estabelecer as condições reais e necessárias de políticas públicas para atenuar esta questão. Procura-se, de um modo geral, tapear a cena, maquiando-se essa da estrutura fundiária urbana que de fato não consegue mudar a realidade das cidades nem sua estrutura social. A sociedade percebe-se disso, mas, para que qualquer tipo de mudança ocorra, é preciso a observação de que há concentração econômica em dados espaços, fazendo ressurgir, a cada instante, um desenvolvimento desigual do ponto de vista geográfico. As migrações regionais têm sido constantes, embora seu ritmo tenha diminuído, exatamente em virtude dessa percepção pelas diversas regiões do território nacional. Na cidade, finalmente, a estrutura fundiária urbana se reproduz com os mesmos traços do passado, ou seja, sem que nenhuma mudança efetiva ocorra.

De acordo com Lojkine (1979), os empresários da construção civil e do mercado imobiliário, não são os únicos responsáveis pela criação de uma renda fundiária urbana, mas também os grupos hegemônicos dos mais variados setores da economia, que passam a exercer a função de agentes financiadores (VASCONCELOS FILHO, 2010).

Para que haja a renda fundiária é preciso que o valor gasto na produção seja menor que o valor obtido com os bens produzidos. Porém, esta condição não impede que o sobrelucro seja eliminado pelo jogo concorrencial (livre circulação de capital entre as esferas econômicas). Para que a renda fundiária exista faz-se necessário que determinado grupo social monopolize a propriedade privada da terra. De fato, a renda fundiária urbana passa a existir na construção civil e nas relações que se constituem entre o proprietário de imóveis e outros setores da cadeia produtiva, envolvendo agentes que dão suporte ao mercado de imóveis, mas que não estão diretamente ligados a estes.

Além disso, alguns aspectos relacionados aos imóveis, como, por exemplo: a localização, a escassez, os custos de transportes, infraestrutura e outros, possuem uma clara influência na composição do valor da renda fundiária urbana. De fato, a localização e a escassez são dois elementos importantes na contribuição da elevação do preço do solo urbano, como também dos imóveis construídos. Haja vista que a terra urbana litorânea vem se tornando cada vez mais escassa.

De acordo com Topalov (1979) e Singer (1978), a renda diferencial, vista sob o aspecto do processo de produção do espaço urbano, está diretamente relacionada à questão da localização. De maneira que as áreas mais bem localizadas irão proporcionar aos seus proprietários uma renda maior do que àquelas situadas na periferia. Dito isso, podemos afirmar que os imóveis localizados nas áreas litorâneas (muitas vezes relacionadas às amenidades) possuem um diferencial positivo de preço em relação ao restante da cidade. Constata-se então, que a localização é geradora de uma renda diferencial.

Conforme Topalov (1979), do fato de que são despendidas somas diferentes em um valor de uso idêntico, o uso para moradia e a diferença no custo da produção da unidade habitacional, resultam da localização do terreno, gerando o que o autor denomina de “sobrelucros de localização”. A renda diferencial atua, portanto, sobre a produção de imóveis construídos, levando em consideração a localização e a infraestrutura urbana (equipamentos coletivos). Pode-se afirmar, assim, que está na localização a base de sustentação da renda diferencial.

Em relação à renda absoluta, a principal condição para sua existência é o “terreno a construir”, que tem de ser monopólio de um determinado grupo e não pode ser reproduzível.

Desse modo a renda absoluta atua sobre as condições que não são reproduzidas na construção, de forma que atua sobre os terrenos a serem construídos e sobre o excedente gerado pela produção dos imóveis (casas e apartamentos).

Segundo Topalov (1979), a renda de monopólio pode ser constituída a partir da implantação de infraestruturas, necessárias às condições de construção de moradias, que são empreendidas pela esfera pública. De tal forma, que o proprietário desses imóveis se beneficia quando seus imóveis alcançam maior preço no mercado.

No processo da construção civil a renda de monopólio pertence às empresas construtoras de empreendimentos de grandes dimensões. De fato, as grandes construtoras estão em posição favorável para se beneficiar dos sobrelucros. De um lado, o volume de seu capital produtivo e de sua produção tornam-nas mais competitivas que as pequenas empresas. De outro, por serem as únicas com capacidade de realizar certas obras, podem se beneficiar de uma situação de monopólio sobre os mercados correspondentes (grandes conjuntos, grandes edifícios, etc.).

A renda de monopólio, de acordo com Singer (1978), é resultado da utilização de uma determinada atividade, em uma área determinada, que possui a exclusividade sobre o fornecimento de uma mercadoria que será comercializada. De modo que aos que dispõem do monopólio, fruto da localização é “permitido” praticar o sobrepreço dos produtos ali vendidos, que dá lugar a uma renda de monopólio que é, em geral, apropriada no todo ou em parte pelo proprietário do imóvel. Por exemplo, os comerciantes que têm lojas em *shopping centers*, dispõem de monopólios de vendas de determinadas mercadorias.

A distinção entre a renda diferencial e a renda de monopólio é constatada pelo fato de que a renda diferencial é auferida quando as empresas que a pagam se encontram em mercados competitivos, sem que os produtos por elas vendidos sofram qualquer majoração de preços. De outra forma, a renda de monopólio surge do fato de que a localização privilegiada da empresa lhe permite cobrar preços acima dos que a concorrência normalmente forma no resto do mercado.

Do fato de que a necessidade da existência de uma base para a reprodução do espaço construído é em geral um dos obstáculos que o capital encontra para sua reprodução, o processo de produção capitalista da habitação apresenta características tais que a reprodução das condições de acumulação encontra também obstáculos específicos: por um lado, no que se refere ao período de rotação, por outro, no que se refere à base fundiária da produção. De maneira que como entraves à reprodução capitalista no âmbito da produção de imóveis estão

o tempo de rotatividade do capital investido, e a necessidade, ou condição da existência de uma base material para a consolidação da construção de um imóvel.

Por isso, explica Topalov (1979), o processo de produção de um imóvel é longo, pois a entrega do produto final exige um processo de trabalho muito maior porque o valor de uso que dele resulta é divisível e o retorno do capital investido em forma monetária é lento. No entanto, lembramos que hoje, devido às inovações tecnológicas nos mais variados setores da economia e da vida na sociedade, esse tempo do qual se refere Topalov está cada vez mais suprimido.

Acredita-se que frequentemente a propriedade do solo urbano seja favorecida por algumas benfeitorias, porém, a influência de tais investimentos deve ser relativizada. Para perceber isso, basta lembrar que imóveis com as mesmas benfeitorias podem ter preços diferentes, conforme a localização (SINGER, 1978). De modo que o valor da renda, de uma parcela do solo urbano, pode ser atribuído a vários parâmetros, dentre eles: a localização, a escassez, a infraestrutura, e a instalação de equipamentos sociais urbanos. Estes, por seu turno, contribuem em larga escala para um aumento do preço da terra urbana, bem como de seu valor, interferindo também no processo de organização espacial da cidade (VASCONCELOS FILHO, 2010).

A estrutura fundiária deve ser entendida como sendo “a base projetada e montada para receber a implantação de objetos em suas mais variadas formas bem como para fins diversos da sociedade, do capital, e de toda cadeia produtiva” (VASCONCELOS FILHO, 2010, p. 7). No processo de produção do espaço urbano, criam-se áreas destinadas à instalação de residências, comércios, serviços, indústrias, etc. Nota-se que tudo que é implantado no solo urbano resulta de interações entre a sociedade, o capital e o trabalho.

De acordo com Singer (1978), “por ser a cidade uma grande concentração de pessoas exercendo diferentes atividades é esperado que o solo urbano seja disputado por inúmeros usos. Esta disputa se pauta pelas regras do jogo capitalista, que se fundamenta na propriedade privada do solo, a qual por isso proporciona renda e, em consequência é assemelhada ao capital” (SINGER, 1978, p. 27).

O solo urbano é, portanto, criado para atender a diferentes fins por diferentes agentes (sociais, econômicos e políticos). Apesar de entendermos que ela deveria ser criada, principalmente, para cumprir uma função social. Para os promotores imobiliários, no entanto, a finalidade precípua é o lucro. Desde que a terra passou a ter valor de mercado, foi transformada em um produto do capital, sujeita a leis estabelecidas pelo modo de produção

capitalista, os interesses capitalistas se distanciaram da função social que a propriedade urbana deveria ter.

Portanto, pode-se considerar que, a formação da estrutura fundiária urbana está vinculada a uma série de questões reveladas no espaço urbano, dentre as quais o surgimento de espaços segregados[73] na cidade é um dos muitos problemas constatados. No entanto, não é apenas o capital que constrói as contradições no espaço social. O Estado também é um agente que tem importante representatividade, notadamente, quando este deixa de cumprir suas funções sociais (em relação às questões de habitação, emprego, fornecimento de água tratada, saneamento básico e energia elétrica).

De forma que não podemos deixar de reconhecer que os promotores imobiliários agindo em conjunto com a elite dominante local, somado ao apoio recebido pelo Estado, criaram uma forma de ampliar e concentrar capitais a partir da venda destes imóveis. Como toda mercadoria tem seu preço, a terra urbana passou a ser considerada um produto de alto custo a partir das novas relações que se estabeleciam entre o capital, o trabalho e a sociedade (VASCONCELOS FILHO, 2010, p. 8).

Quando levada em consideração a valorização que o próprio capital e a sociedade transmitiram às áreas mais bem localizadas, o preço dos imóveis localizados nesta região da cidade obteve significativo aumento, valorizando sobremaneira os terrenos situados não apenas nestas áreas, como também em suas proximidades. Desse modo, se por um lado, a atuação dos agentes imobiliários incide no comércio de terras, numa operação de compra, venda e troca de imóveis, pelos mais diferentes produtos. Em que são comercializados imóveis que servirão para os mais variados fins. Por outro lado, o Estado, ao implantar as condições necessárias para o parcelamento das terras, cria a possibilidade para a ampliação desenfreada da malha urbana da cidade (VASCONCELOS FILHO, 2010).

Das operações imobiliárias em todas as escalas a reprodutibilidade das condições urbanas de valorização do capital vai se estendendo e este processo de “socialização capitalista” pressupõe a constituição de grupos imobiliários e de sua articulação com a ação do Estado em um “mecanismo único” (TOPALOV, 1979, p. 59).

[73] Importante notar que pelo fato do espaço ser segregado não quer dizer que não haja mobilidade.

4.3 EXCLUSÃO SOCIAL, SEGREGAÇÃO E POBREZA

A exclusão apresenta-se com relativa frequência, embora contraditoriamente, como efeito de experiências de planejamento urbano, impulsionadas pela necessidade de se (re)criar cidades sob a égide da ordem, "da legalidade, da geometria, da higiene, enfim, da modernidade" (CARDOSO, 2007). Essa noção de exclusão social ganhou notoriedade teórica e empírica nas últimas décadas do século passado[74], em decorrência das imensas desigualdades socioespaciais relacionadas ao desenvolvimento e afirmação do capitalismo periférico.

A exclusão social talvez seja mais facilmente identificável, na condição de realidade urbana (prática), do que propriamente enquanto conceito (ideologia). Não raro se encontrar na literatura técnico-acadêmica uma estreita relação entre os conceitos de exclusão social, pobreza e segregação urbana, em certa medida, apresentados como sinônimos, o conceito social representado pelos vocábulos exclusão e pobreza faz com que sejam vinculados intimamente. Contudo, o mesmo não se dá com a ideia de segregação, a qual pode se apresentar sob diversos ângulos, podendo significar segregação urbana, residencial, espacial, separação de classes, etnias, nacionalidades, entre outras, cabendo aqui relativizações, que podem gerar imprecisões conceituais (CARDOSO, 2007).

Embora a segregação urbana seja considerada moralmente negativa, pode representar situações resultantes de escolhas individuais ou coletivas, o que não desmente as afirmações de Castells (2000) em dizer que a segregação urbana é a expressão da "tendência à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas" (CASTELLS, 2000, p. 203-204), podendo-se entender tal disparidade não só em termos de diferença como também de hierarquia. Villaça (1998), de outro modo, duvida e relativiza essa suposta homogeneidade interna, considerando o processo de "favelização" em bairros nobres, como a segregação que se manifesta de forma voluntária ou involuntária, estando a primeira relacionada à iniciativa individual de buscar viver com indivíduos de sua classe social, como em condomínios fechados, por exemplo, e a segunda, associada à impossibilidade de um indivíduo ou família residir – ou continuar residindo – em um determinado local da cidade em função de razões variadas. Nesse caso, há uma forte tendência a que as camadas menos abastadas residam nas áreas periféricas das cidades, nas

[74] O conceito ou a noção de exclusão tem sido amplamente utilizado como medida de desigualdade e segregação socioespacial (CASTELLS, 2000; GOTTDIENER, 1997; KOWARICK, 1979; LÉFÈBVRE, 1991) e como indicador para o planejamento de transportes (GOMIDE, 2003; RAIA JR., 2000; TORQUATO; SANTOS, 2004).

quais, em geral, o preço do solo é mais baixo. Pode-se estabelecer uma relação entre segregação, exclusão e pobreza, mas de maneira involuntária, "como a prática deliberada de relegar uma fração da população a áreas apartadas" (MENDONÇA, 2002, p. 8).

As noções de segregação e pobreza podem fazer parte, mas não compõem o quadro da exclusão social, porque esse é um conceito mais abrangente e complexo. Maricato (1996) quando associa segregação urbana a segregação ambiental estabelece uma relação direta, porém hierarquizada entre situações de exclusão social, segregação e pobreza. A pesquisadora explica que a segregação não é somente a face mais relevante da exclusão social, mas parte ativa e importante dela. Menores oportunidades de emprego ou de profissionalização, maior contato com a violência, discriminação racial, contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, ao lazer, etc., somam-se à dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos. Segundo Maricato, ainda, a exclusão social não pode ser medida, mas caracterizada por indicadores – a informalidade, a ilegalidade, a pobreza, a baixa escolaridade, a irregularidade, o oficioso, a raça, o sexo, a origem e, sobretudo, a ausência da cidadania.

Segundo as observações de Cardoso (2007), deve-se estabelecer uma distinção no conceito entre pobreza e exclusão, pois, enquanto a pobreza refere-se à impossibilidade de obtenção de bens e serviços, a exclusão social está associada à impossibilidade de aquisição de elementos de ordem comportamental e social (o desemprego, a perda de identidade familiar e comunitária, a baixa renda, a restrita capacitação, a precarização da saúde, da habitação e do transporte, entre outros), bem como a diversas outras formas de violência, onde se inclui a insegurança. Castel (2000, p. 21-22), ao apontar que se de um lado "a exclusão se dá efetivamente pelo estado de todos os que se encontram fora dos circuitos vivos das trocas sociais", por outro lado, alerta que o termo, em alguns momentos, pode ser relativizado. De acordo com o autor, exclusão também pode significar degradação e/ou vulnerabilidade em relação a um posicionamento anterior, situação esta que pode ou não sofrer interrupção.

Os indivíduos pertencentes às parcelas desfavorecidas da sociedade estão, dessa maneira, evidentemente, expostos a uma situação de risco e vulnerabilidade. Cardoso (2007, p.27) ressalta que "a pobreza pode ser considerada sob cinco dimensões: rendimento/consumo, educação, saúde, seguridade e empregabilidade". Seguindo a mesma linha de raciocínio, Kowarick (2000, p. 27), esclarece que "a condição de pobreza depende da ação simultânea de fatores como o grau de instrução, o nível de qualificação profissional e o montante de rendimentos". Estas classificações, analisadas em conjunto, nos permitem considerar cada uma das instâncias que caracteriza a pobreza. Assim, cada qual pode se

expressar de maneira acumulativa, uma incidindo sobre a outra, causando a pobreza ou fomentando sua existência.

Um desequilíbrio eventual em qualquer das dimensões da pobreza, ou seja, ficar desempregado, por exemplo, pode acarretar uma situação de exclusão social. Entretanto, um acesso ilimitado a algumas ou a todas as dimensões não significa uma condição de inclusão plena na sociedade. Maricato (1996, p. 28) alerta que "não há como definir um limite preciso entre o 'incluído' e o 'excluído'", pois a participação no mercado de trabalho formal não garante necessariamente a inclusão do trabalhador no mercado imobiliário, por exemplo, uma vez que a condição de baixa remuneração em que se encontre, mesmo trabalhando, pode forçá-lo a residir em periferias espacial e materialmente precarizadas. A reprodução desse cenário, por sua vez, contribui para a consolidação da chamada *espoliação urbana.*

De acordo com Cardoso (2007), a espoliação é uma situação que

> [...] pode resultar, entre outras, na superexploração da força de trabalho dos segmentos sociais mais pobres, já que os seus salários, em geral, não permitem um acesso ampliado aos bens de consumo coletivo. Talvez por isso, estes se vejam impelidos a participar de tentativas autogestionárias de busca pela moradia, construindo e/ou reformando suas unidades habitacionais (sob a forma de mutirão e/ou autoconstruções) nos períodos que deveriam ser reservados ao descanso e ao lazer. (CARDOSO, 2007, p. 28).

A apropriação e a utilização desigual do espaço urbano, notada especialmente no déficit habitacional e na segregação socioespacial, apresentam uma das dimensões mais visíveis da exclusão social. Nesse sentido,

> "os acentuados desequilíbrios verificados no consumo do espaço-mercadoria redundam na formação de novas (des/re)territorialidades", denominadas de "aglomerados de exclusão, caracterizados pelo caos, insegurança e desorganização, pelo volume, crescimento desordenado e miséria, pela desestruturação, degradação e inércia social" (CARDOSO, 2007, p. 28).

Ainda, a formação e a vigência das microterritorialidades refletem, ainda que de maneira localizada, as patologias e os respectivos sintomas das contradições urbanas reproduzidas no ambiente da cidade.

Castells (2000, p. 482), considera a cidade o palco da luta de classes, a se expressar em movimentos sociais, pois "não há estruturas que não sejam outra coisa senão um conjunto de relações sociais contraditórias e conflituosas, mais ou menos cristalizadas, mas sempre em processo de mudança". As contradições, que acabam por resultar em processos de exclusão, seriam, para ele, tão somente novas expressões do conflito de classes.

Em substituição a clássica oposição entre capital e trabalho Léfèbvre (1991) acredita que os problemas urbanos representam um novo eixo de antagonismos sociais. Enquanto Lojkine (1979) também justifica os problemas urbanos como expressão da luta de classes. O que acaba por estabelecer, de certa forma, uma conexão conceitual com Léfèbvre, fazendo uma associação das contradições urbanas com o desenvolvimento do capitalismo monopolista, o qual coloca ao lado das contradições principais (capital e trabalho), outras, secundárias, relacionadas ao conflito referente ao acesso e a distribuição dos meios de consumo coletivo. Sendo assim, as contradições secundárias tornam-se tão importantes quanto às principais, manifestando-se também como lutas urbanas.

No Brasil, a manifestação da exclusão socioespacial, em virtude do desenvolvimento industrial tardio, se faz presente nas regiões metropolitanas, cenários nos quais "se processam as lutas e os embates socioeconômicos e políticos fundamentais para a efetiva superação da porção subdesenvolvida da sociedade brasileira" (KOWARICK; CAMPANÁRIO, 1994).

Entretanto, em face da expansão do capitalismo periférico, as desigualdades vão além dos marcos do capitalismo, por carregarem heranças do período colonial e de contextos regionais mercantis provindos de acentuados e recorrentes processos, os quais desencadearam concentração de riqueza e poder.

Nessa direção, Wanderley (2000) sinaliza que

> [...] a questão social [...] se funda nos conteúdos e formas assimétricos assumidos pelas relações sociais, em suas múltiplas dimensões econômicas, políticas, culturais, religiosas, com acento na concentração de poder e de riqueza de classes e setores sociais dominantes e na pobreza generalizada de outras classes e setores sociais que constituem as maiorias populacionais [...].

4.4 ACESSIBILIDADE URBANA E EXCLUSÃO SOCIAL

Nesta seção do capítulo quatro, procuramos analisar as condições de acessibilidade, principalmente ao local de trabalho e estudo, nas principais Regiões Metropolitanas brasileiras. Para isso, consideramos os fatores geográficos, demográficos, sociais e administrativos do sistema de transportes, partindo do pressuposto que tais fatores influenciam decisivamente a acessibilidade.

Como mencionado na introdução deste capítulo, entendemos que a acessibilidade urbana seja condicionada pela interação entre o uso do solo e o transporte, se constituindo, assim, como um importante indicador de exclusão social, ao lado da mobilidade, da habitação, da educação e da renda. Nesse sentido, a acessibilidade, ao ser parte integrante e fundamental

da dinâmica e do funcionamento das cidades, passa a ser um elemento que contribui para a qualidade de vida urbana, na medida em que facilita o acesso da população aos serviços e equipamentos urbanos, além de viabilizar sua aproximação com as atividades econômicas.

O conceito de acessibilidade, em termos gerais, refere-se à facilidade com que os indivíduos interagem com espaços distintos pela utilização do sistema de transporte, considerando-se o quanto esses lugares são atrativos e quanto se despende nesse deslocamento. No intuito de incluir socialmente o indivíduo e desenvolver o planejamento urbano de transporte, deve-se priorizar a provisão de acessibilidade como principal pilar de sustentação desse sistema (CARDOSO, 2007).

De acordo com Smolka (1992), uma vez que as espacialidades são distribuídas e dimensionadas respondendo a determinados interesses, percebe-se que o próprio mercado imobiliário, atuando sob a chancela do Estado, puxa para si a "responsabilidade" de produzir acessibilidade(s), em vez de distribuir imóveis ou atividades. Os processos de segregação e hierarquização socioespacial consolidam-se, claramente, propiciando maior atratividade das áreas dotadas de maior acessibilidade, tornando-as, portanto, ainda mais valorizadas. Cardoso (2007) concorda e aponta que a acessibilidade tem realmente um valor econômico e social, já que se prevalece de auferir estreita vinculação com a qualidade de vida, com os índices de satisfação[75] e com a própria viabilidade do desenvolvimento econômico.

Nas maiores cidades brasileiras o território urbano é comumente estruturado no binômio acumulação/miséria, notadamente em razão dos fortes incentivos do Estado ao capital industrial, como bem observou Oliveira (1977b). Normalmente o urbano se reproduz por meio de áreas centrais (re)planejadas, legais, regulares e bem assistidas no que tange à infraestrutura urbana (comum a bairros da orla nas cidades litorâneas), e periferias marginais, dependentes, conurbadas, improvisadas, carentes dos mais diversos bens e serviços de consumo coletivo, suburbanas e até mesmo rurais – embora insistindo em se tornarem urbanas – salvo no caso das novas periferias segregadas voluntariamente, as quais são produzidas e ocupadas pelas classes de maior renda. Sobre essa conformação, Rolnik comenta:

> Em uma cidade dividida entre a porção legal, rica e com infraestrutura e a ilegal, pobre e precária, a população que está em situação desfavorável acaba tendo muito pouco acesso a oportunidades de trabalho, cultura ou lazer. Simetricamente, as oportunidades de crescimento circulam nos meios daqueles que já vivem melhor, pois a sobreposição das diversas dimensões da exclusão incidindo sobre a mesma população faz [sic] com que a permeabilidade entre as duas partes seja muito pequena. [...] Esses processos geram efeitos nefastos para as cidades, alimentando a cadeia do que eu chamo de urbanismo de risco, que atinge as cidades como um todo.

[75] A questão dos índices de satisfação depende da reflexão sobre as condições de vida.

> Ao concentrar todas as oportunidades em um fragmento da cidade, e estender a ocupação a periferias precárias e cada vez mais distantes, esse urbanismo de risco vai acabar gerando a necessidade de levar multidões para esse lugar para trabalhar, e devolvê-las a seus bairros no fim do dia, gerando assim uma necessidade de circulação imensa, o que nas grandes cidades tem ocasionado o caos nos sistemas de circulação. (ROLNIK, 2002, p. 54-55).

As políticas públicas, geralmente, tendem a privilegiar a eficiência econômica em detrimento do reconhecimento da equidade. Assim, o processo de distinção econômica e demográfica entre centro e periferia, se consolida a partir das divergências entre a localização das pessoas e suas atividades econômicas. Isso leva a uma lógica cumulativa de incremento das desigualdades socioespaciais, confirmando o que Cardoso (2007) afirma, quando diz que o desenvolvimento econômico não se processa concomitantemente em todos os lugares e é necessariamente desequilibrado.

Entretanto, como atestam Rosado e Ulysséa Neto (1999), a acessibilidade encerra um grande potencial de interação espacial, representando uma vantagem própria de uma localidade no tocante à superação a alguma forma de resistência à mobilidade. Cardoso (2007) complementa, afirmando que a acessibilidade não depende somente da localização de oportunidades, mas de facilidades que ultrapassem as (de)limitações espaciais existentes entre os locais de origem e destino. Dessa forma, prover acessibilidade pode ser decisivo para a (re)inserção de populações periféricas dispersas no contexto socioeconômico mais amplo das grandes cidades, embora saibamos que investimentos em infraestrutura de transportes não sejam garantia de desenvolvimento, de modo que restrições na acessibilidade representam apenas uma das faces da exclusão urbana.

No Brasil, de modo geral, há dificuldades em alcançar oportunidades espacialmente distribuídas em virtude da excessiva concentração de atividades socioeconômicas nas áreas centrais de grandes cidades, que geralmente são potencializadas por configurações radiocêntricas dos sistemas de transportes. Tal morfologia radial tenderia a ser vantajosa, se as modalidades de transporte de massa fossem majoritárias (CARDOSO, 2007). No entanto, os históricos incentivos – públicos e privados – ao rodoviarismo no País, os quais fizeram emergir disputas entre os modos de transporte individual e coletivo pelo consumo do espaço viário urbano, resultaram na intensificação de congestionamentos, de acidentes de trânsito, de desperdício de recursos energéticos e de impactos ambientais e psicológicos, com reflexos diretos e indiretos na qualidade de vida da população.

Por outro lado, a reprodução do mesmo padrão de configuração urbana[76] incentivou uma minimização dos congestionamentos e demais conflitos referentes à circulação. As deficiências verificadas na acessibilidade urbana – as quais podem ser identificadas nas possibilidades (ou impossibilidades) de mobilidade social[77], de modo que um acesso restrito às oportunidades, principalmente, de educação e trabalho, tenderiam a comprometer o processo de inclusão social –, estariam associadas aos padrões de ocupação do território urbano e ao planejamento e às formas de intervenção na configuração da infraestrutura viária e nos sistemas de transporte. Dessa forma, a adoção de práticas e estratégias alternativas de (re)dimensionamento das relações entre uso do solo e transporte, poderia auxiliar na diminuição da exclusão social e contribuir para um desenvolvimento mais equilibrado e sustentável do espaço urbano (CARDOSO, 2007).

No estímulo à promoção de formas mais sustentáveis (e democráticas) de locomoção, sobretudo em cidades europeias, nos últimos anos, os conceitos relacionados à mobilidade intraurbana vem sendo revisados e reavaliados. Isso tem levado à promoção de inúmeras intervenções urbanas, exemplificadas pelas ações de impedimento da circulação de automóveis e pelo incentivo ao uso de modalidades coletivas de transporte (além dos modos não motorizados), as quais influem diretamente nos níveis de acessibilidade urbana. Assim, o conceito de *gerenciamento da mobilidade* foi desenvolvido, nesse ambiente, a fim de incentivar uma progressiva adoção de

> [...] alternativas de transporte causadoras de menor impacto à rede viária, desestimular o uso excessivo do carro privado e ainda reorganizar a utilização do espaço urbano de modo a garantir que os deslocamentos, quando necessários, sejam realizados da forma mais racional possível. (PEREIRA et al., 2003, p. 164).

Essas práticas são uma maneira de trazer de volta as cidades às pessoas, pois houve a perda do pleno direito de usar e viver livremente (n)as cidades desde a Revolução Industrial, quando iniciou-se a necessidade de locomoção para grandes distâncias, com menos gasto de tempo possível, o que fez surgir, primeiramente em Londres e Paris, os primeiros serviços de transporte público urbano movidos à tração animal (FERRAZ, 1999).

Inúmeras ações de resgate da mobilidade convergem para a diminuição do tráfego de veículos particulares, por meio de medidas restritivas, associadas à ampliação dos modos de transporte coletivo e incremento da sua utilização. Além de intervenções do gênero, algumas

[76] Em algumas cidades dos Estados Unidos, onde prevalece a centralização de atividades socioeconômicas e postos de trabalho, há a manutenção de vultosos investimentos em modos de alta capacidade.
[77] Segundo SOROKIN (1927), mobilidade social refere-se à passagem de um indivíduo ou de um grupo de uma posição social para outra, dentro de uma miríade de grupos e de estratos sociais.

cidades vêm investindo sistematicamente em processos de (re)valorização dos centros urbanos, por meio da proibição de circulação de automóveis privados nessas áreas, construindo de estacionamentos subterrâneos sob os espaços públicos, favorecendo a circulação de pedestres, com implantação de ruas para eles e ciclovias. Têm promovido, ainda, uma integração física e tarifária entre diferentes modos de transporte, têm reajustado os valores cobrados pelo estacionamento nas áreas centrais e adotado políticas de conscientização dos cidadãos acerca dos prejuízos causados pela utilização indiscriminada do transporte individual (PEREIRA et al., 2003).

Desse modo Cervero (2001) coloca que,

> O modelo dominante de planejamento urbano das sociedades modernas e industrializadas tem sido a de maximizar a mobilidade pessoal. [...] Tem de haver uma mudança contra o planejamento baseado em mobilidade e a favor de um enfoque em facilidade de acesso. Substituir planejamento de auto-mobilidade com planejamento de facilidade de acesso significa que considerações sociais têm precedência sobre considerações individualistas. [...] Cidades eficientes, bem geridas, minimizam a necessidade de se viajar, permitindo aos seus residentes gastar o tempo mais produtivamente em destinos desejados em vez de enfrentar o trânsito. (CERVERO, 2001, p. 26).

Segundo o censo demográfico, realizado no Brasil, em 2000, mais de 80% da sua população residia em áreas urbanas. O estilo de vida adotado por indivíduos ou famílias envolve uma logística na escolha da localização residencial e consequente seleção de rotinas de deslocamentos associadas às atividades diárias, as quais dependem de onde esteja localizada a moradia e da acessibilidade. Essas preferências normalmente são influenciadas por aspectos socioeconômicos, demográficos e ambientais, mas também são condicionadas por ações governamentais e pelas decisões dos agentes imobiliários e das firmas em geral. Os órgãos governamentais elaboram Planos Diretores urbanos, serviços de transporte público e impõem taxas e regulamentos. Empreendedores imobiliários criam oportunidades de assentamento de novos estabelecimentos comerciais e residenciais e as decisões locacionais das empresas podem, portanto, determinar as novas oportunidades de emprego (MAGALHÃES, 2002).

Esses fatores são fundamentais na determinação dos níveis de acessibilidade urbana e influenciam na possibilidade das pessoas acessarem locais espacialmente distintos e se inserirem em determinadas atividades em um dado local. Dessa forma, a provisão de acessibilidade constitui uma questão central a ser considerada no planejamento urbano e de transportes, com vistas ao desenvolvimento e a inclusão social.

Entretanto, na maioria dos grandes centros urbanos brasileiros, as precárias condições de acessibilidade, que ocorrem diariamente por usuários de baixa renda, são desafios constantes enfrentados por planejadores de transporte, embora frequentemente sejam tratados localmente. Intervenções realizadas em escala metropolitana, normalmente, restringem-se à abertura e manutenção de articulações viárias, que notadamente privilegiam as ligações intermunicipais, não sendo necessariamente acompanhadas de investimentos em melhorias nos sistemas de transporte, fato que resulta na (re)produção de territorialidades metropolitanas dependentes e segregadas.

Embora de modo tímido, pontual e, em geral, sem um caráter metropolitano, algumas cidades brasileiras estão paulatinamente adotando práticas e intervenções semelhantes às europeias. Após a consolidação do processo de municipalização dos transportes públicos e a instituição do Plano Diretor da cidade (ambos durante os anos 1990) – atendendo as prerrogativas da Constituição Federal de 1988[78] –, Belo Horizonte, por exemplo, adotou medidas impactantes sobre o sistema de transportes e o trânsito da cidade. Começaram a ser tomadas providências a fim de operacionalizar o sistema. Além da criação de estações de ônibus em regiões periféricas e de grande demanda de usuários – algumas delas integradas ao trem metropolitano (metrô) –, a implementação de pistas exclusivas para ônibus na área central da cidade e em grandes corredores viários, elaboração do Serviço de Transporte Suplementar de Passageiros, criado com a função de impedir o transporte clandestino na Capital (CARDOSO; MATOS, 2003).

Porto Alegre adotou a mesma estratégia e elaborou um Plano Diretor setorial de transporte coletivo no Município, o qual gerou a implementação de faixas exclusivas para ônibus e facilitou a realização de pesquisas constantes a respeito da qualidade dos serviços prestados pelo sistema. Além disso, a capital gaúcha conta com um sistema de transporte coletivo de menor capacidade, regulamentado e integrado (sistema de lotação), e com um sistema de alta capacidade realizado sobre trilhos (metrô). (PEREIRA et al., 2003).

Em Curitiba, defende-se a necessidade de uma política global de planejamento urbano sustentável, na qual o desejo em alcançar excelência na qualidade de vida associa-se ao controle do rápido crescimento urbano da cidade. Em meio às experiências no vasto território brasileiro, as práticas e os planos evidenciados na capital paranaense, a credenciam como a

[78] A Constituição Federal, em seu artigo 30, parágrafo V, delega aos municípios a organização e prestação, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, "os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial." Já o parágrafo VIII, torna responsabilidade municipal a promoção e a adequação do "ordenamento territorial, mediante planejamento e controle do uso, do parcelamento e da ocupação do solo urbano". (BRASIL, 1988).

única do País a efetivamente implementar preceitos e recomendações relacionados ao de gerenciamento da mobilidade. Muitas são as medidas tomadas no que tange à conscientização da população sobre a importância da utilização racional dos automóveis. Orienta-se sobre a implantação de corredores exclusivos de ônibus, visando atenuar o impacto do tráfego de veículos nas áreas centrais e (re)orientar o crescimento da cidade de modo linear. Explica-se sobre a adoção de integração física e tarifária entre diferentes modos de transporte e a preservação do centro histórico, por meio da criação de ruas de pedestres e da restrição do crescimento interno da cidade. Essas medidas políticas referentes ao transporte público e o uso de solo urbano são planejadas e elaboradas de maneira integrada e sistêmica, a fim de facilitar as diversas campanhas adotadas na e pela cidade. (PEREIRA et al., 2003; SILVA; LARA, 2005).

FERRAZ e TORRES (2004) sugerem que o processo de desenvolvimento socioeconômico das cidades seja dado pela melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade. Contudo, registramos que eventuais problemas referentes à mobilidade intraurbana podem ser resolvidos individualmente dependendo das características e necessidades de cada indivíduo, bem como o seu grau de inserção no sistema de transporte(s). De forma que sua mobilidade será proporcional à sua condição e/ou disponibilidade de utilizar diferentes modais de transportes. A acessibilidade, por sua vez, transcende a iniciativa e/ou o potencial individual, pois está conscrito à disponibilidade de infraestrutura viária e serviços de transporte. De modo que a acessibilidade deverá ser provida coletivamente, sendo um elemento fundamental da dinâmica urbana, uma vez que se refere a um valor de uso essencial (CARDOSO; MATOS, s.d.). Acerca da impossibilidade individual em prover o consumo coletivo, assim como a importância do atendimento às necessidades, notadamente das camadas de menor renda, Oliveira (1977a) argumenta:

> [...] O transporte, por exemplo, não pode ser resolvido pelo trabalhador senão pelos meios industrializados e mercantilizados que a sociedade oferece; energia elétrica que ele e sua família utilizam também não comporta soluções ‘primitivas’; a educação, a saúde, enfim todos os componentes do custo de reprodução se institucionalizam, se transformam em mercadorias [...] tanto as classes médias como as classes trabalhadoras têm ‘necessidade’ de consumir e de utilizar os novos meios técnicos, culturais, para a sua reprodução; a este respeito às diferenças existentes são diferenças de renda [...]. (OLIVEIRA, 1977a, p. 46).

Conclui-se, assim, que o planejamento urbano quando elaborado de forma integrada, apoiado na democratização de sua gestão e concebido com vistas a promoção do desenvolvimento equitativo das cidades, pode (re)construir territorialidades urbanas menos divergentes, contraditórias e conflitantes, nas quais as circunstâncias econômicas representem

forçosamente uma padronização hierarquizada e desigual em termos de consumo do espaço urbano, de maneira que o mote “os ricos podem comandar o espaço, enquanto os pobres são prisioneiros dele”, não se torne verdadeiro (HARVEY, 1976).

A acessibilidade é, nesse sentido, uma ferramenta importante na superação da exclusão social, quer possibilitando progressivamente processos que descentralizem serviços e atividades, (re)valorizando as já precárias periferias urbanas, quer auxiliando a implementação de diversos e integrados modos de transporte, pensados em escala metropolitana e adaptados às necessidades e aos públicos específicos, ampliando o alcance às oportunidades. Dessa forma, pode-se procurar novas situações de enfrentamento para os desafios referentes ao planejamento metropolitano e de resolução das adversidades associadas à expansão desordenada do tecido urbano, frente aos congestionamentos, à degradação ambiental e à segregação socioespacial.

4.5 POLÍTICAS DE TRANSPORTES E AS DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS: TRANSPORTE, MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE NO ESPAÇO METROPOLITANO

Uma das principais características da vida em uma metrópole é a circulação da população nos mais diversos horários e destinos, em que todos almejam comodidade no trajeto com segurança e rapidez.

Se os engarrafamentos e a violência no trânsito são a face mais visível do sistema de circulação, nossa atenção está focada em compreender não o sistema técnico em si, mas, principalmente, como a população de menor poder aquisitivo experimenta o direito de ir e vir. Numa sociedade de mercado, a satisfação das necessidades do trabalhador encontra-se submetida ao lucro. Assim, como qualquer mercadoria, a circulação urbana baseia-se, também, na condição de classe.

A circulação envolve a mobilidade e a acessibilidade o que significa dizer que envolve o deslocamento de indivíduos até o seu destino e os meios utilizados para esse fim. Numa grande cidade, onde as distâncias precisam ser percorridas em pouco tempo, diferentes meios são utilizados para a circulação: desde os meios motorizados, como automóveis e o transporte coletivo, bem como os meios não motorizados, como a caminhada e o recurso à bicicleta. Para Vasconcellos (1996a), é preciso estender o conceito de mobilidade à acessibilidade, sendo esta entendida como a mobilidade para satisfazer necessidades, ou seja, a mobilidade que permite o indivíduo chegar aos destinos desejados. Portanto, a acessibilidade,

diferentemente do conceito tradicional de mobilidade, não se refere somente à facilidade no deslocamento, mas também, como ele ocorre.

A respeito disso Vasconcellos (1996a) esclarece que:

> Este enfoque mais amplo requer a análise da conexão entre a oferta do sistema de circulação (vias e veículos) e a estrutura urbana, como elementos interdependentes. Necessita também da análise da conveniência e da acessibilidade econômica dos meios de circulação, bem como da compatibilização entre o tempo disponível dos indivíduos e as horas de operação das atividades de destino das viagens. Este conjunto complexo de determinantes faz da acessibilidade um conceito mais abrangente do que a mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos e da reprodução social de forma conveniente. Vasconcellos (1996a, p. 31 apud LOURENÇO, 2006, p.99).

Entendemos, portanto, que tanto a mobilidade quanto a acessibilidade estão relacionadas às condições de classe. Este enfoque privilegia, além disso, a pessoa e não o deslocamento em si, ao refletir o seu ponto de vista. Leva em consideração, portanto, as diferenças sociais, políticas e econômicas entre as classes e como o deslocamento realiza-se no tempo e no espaço.

Desta forma, cremos que a baixa mobilidade dos pobres na metrópole decorre não só da insuficiência da renda, mas, também, do desigual acesso aos meios de transportes. Essa desigualdade reproduz-se na forma de obstáculos ao acesso às oportunidades de trabalho e de educação e, até mesmo, propicia o isolamento social.

4.6 ANÁLISES DOS RESULTADOS DE ALGUMAS PESQUISAS

Temos por meio dos resultados das análises da Pesquisa CNI-IBOPE de 2011, que o transporte coletivo é utilizado por 61% da população brasileira, mas apenas 42% o fazem como seu meio principal de locomoção de casa para o trabalho. O seja, segundo esta pesquisa de âmbito nacional, ônibus, vans, metrôs, trens, bondes e barcas são o meio de locomoção mais utilizado nas cidades (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 12-13), porém, menos da metade da população se utiliza do transporte coletivo como seu principal meio de locomoção.

Ainda, conforme esta Pesquisa, o uso do transporte coletivo é maior nas grandes cidades (com mais de 100 mil habitantes), onde 58% se utilizam do transporte coletivo como meio principal de locomoção (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 12). E o nível de renda familiar também é decisivo na escolha do meio de locomoção. Entre os que percebem renda acima de 10 SM, 63% utilizam o automóvel da família como meio de transporte principal e 22% o transporte coletivo. Entre aqueles com renda familiar de 1 a 2 SM, 46% tem no transporte coletivo seu principal meio e 7% usam o automóvel da família. Ir a pé entre a residência e o local de trabalho ou estudo é a principal opção de locomoção para 26% desse grupo. Para a

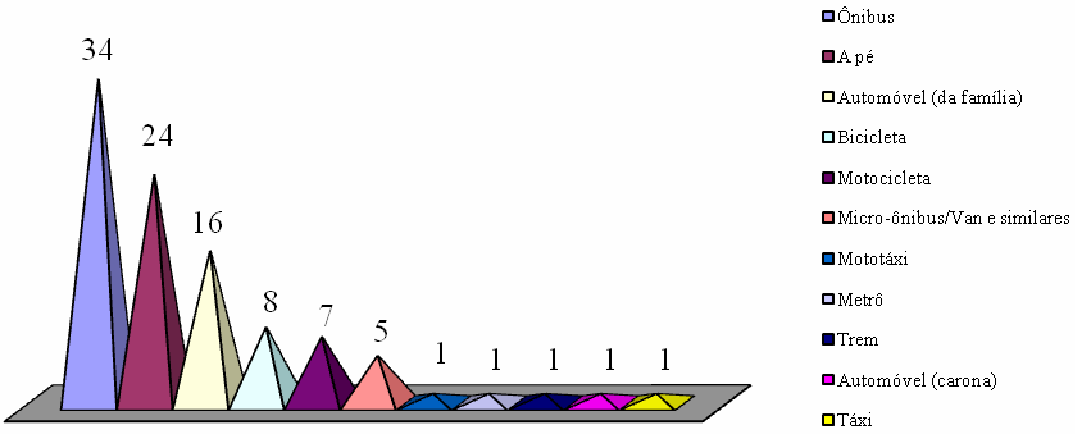
população de renda até 1 SM verifica-se uma redução do uso do transporte coletivo para 35% em razão do aumento da caminhada, 39% (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 12).

No tocante a população entrevistada, 68% utilizam mais de um tipo de transporte para se locomover da residência ao local de sua atividade rotineira. Considerando todos os meios de locomoção, o ônibus continua sendo o mais utilizado pela população brasileira, 56%. Embora o transporte coletivo não seja o principal meio de locomoção da população que se desloca, mais da metade necessita desse tipo de transporte, ainda que de maneira complementar, para se locomover de sua residência para a escola ou trabalho. Nas grandes cidades a importância do transporte coletivo é ainda maior, sendo utilizado por cerca de 80% da população. Em termos regionais, o uso do transporte coletivo é mais intenso no Sudeste (71%) e menos no Norte/Centro-Oeste (45%) e Sul (48%).

Conforme o (Gráfico 1) o ônibus é o principal meio de locomoção utilizado pela população brasileira: 34% dos entrevistados têm no ônibus seu principal meio de locomoção nas cidades[79]. O segundo meio de locomoção mais utilizado é a caminhada. E entre os entrevistados, 24% têm o deslocamento a pé como seu principal meio de locomoção. Em seguida vem o automóvel da família, utilizado por 16% e a bicicleta por 8%.

Gráfico 1 – Principal meio de Transporte usado no deslocamento da cidade – 2011

Percentual de respostas (%)



Fonte: Pesquisa CNI-IBOPE. Retratos da sociedade brasileira: Locomoção urbana, 2011, p.13.

[79] "O universo de eleitores é estratificado. Com exceção dos estados do Acre, Amapá e Roraima que juntos constituem apenas um estrato, cada um dos demais estratos é composto por apenas um estado brasileiro. Uma vez que o Estado possua Região Metropolitana, o seu universo é estratificado em Região Metropolitana e Interior". (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 48). Para mais informações sobre as Especificações técnicas ver página 48-49 da Pesquisa.

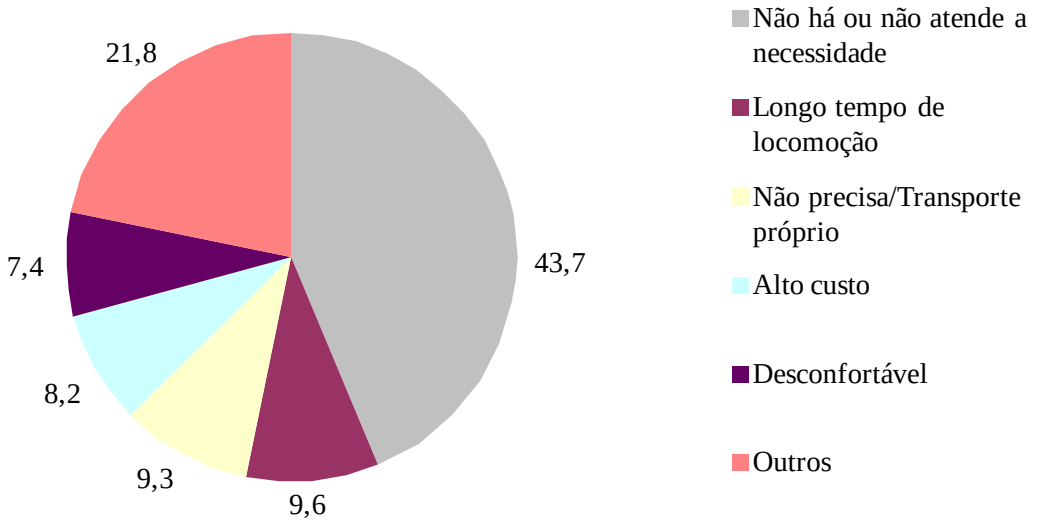
Considerando-se apenas os entrevistados que não utilizam transporte público, vê-se que aproximadamente 44% não o fazem pela inexistência de transporte público ou pela indisponibilidade nos horários de sua necessidade. Esse percentual representa 25% da população brasileira (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 24).

O segundo fator mais relevante na decisão de não se utilizar transporte público é o longo tempo da viagem em comparação com as demais opções (9,6%). Dentre os não usuários, 9,3% não o fazem porque não precisam e/ou preferem usar transporte próprio e 8,2% não o fazem devido ao alto custo, como podemos ver no Gráfico 2.

Considerando apenas os entrevistados que não utilizam transporte público, as principais razões pela não utilização deste meio de deslocamento nas capitais brasileiras são a falta de conforto (19%), o longo tempo de locomoção (16%) e o alto custo (16%). Quando a pergunta é dirigida aos moradores das grandes cidades (com mais de 100 mil habitantes) a principal razão é o longo tempo de locomoção (20%) (Pesquisa CNI-IBOPE, 2011, p. 24).

Gráfico 2 – Razão para não usar transporte público – 2011

Percentual de respostas (%)



Fonte: Pesquisa CNI-IBOPE. Retratos da sociedade brasileira: Locomoção urbana, 2011, p. 25.

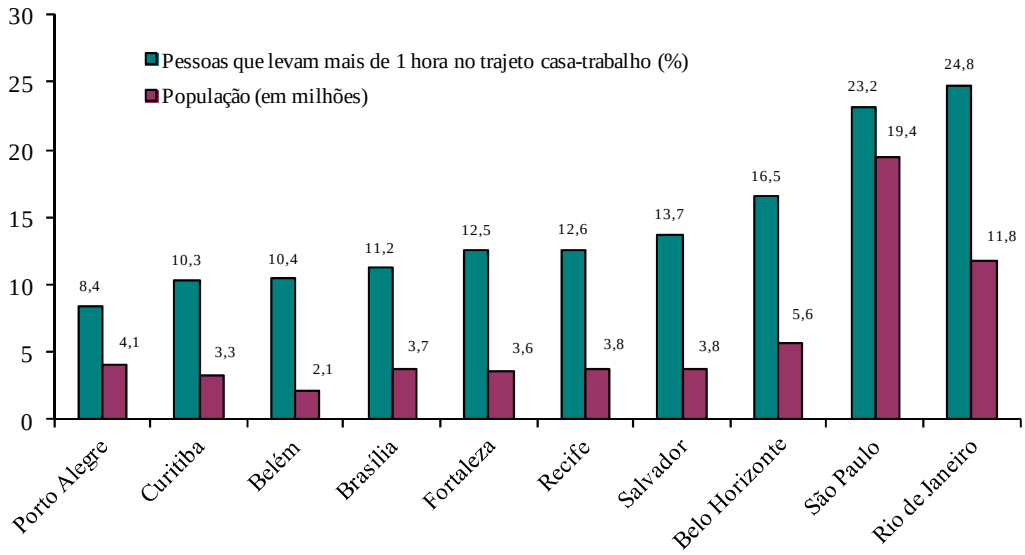
As metrópoles brasileiras têm enfrentado nos últimos anos uma crise de mobilidade urbana, com grandes congestionamentos, aumento do tempo de locomoção e perdas

econômicas. Partimos da premissa que esse problema é resultado, sobretudo, da opção pelo transporte individual em detrimento das formas coletivas e da falta de planejamento do poder público. A realidade na maioria das metrópoles é que o número de automóveis aumentou em 66%, entre 2001 e 2010, enquanto a população cresceu cerca de 11%. (RIBEIRO L.C.Q.; RODRIGUES J.M., 2012).

Dados recentes revelam que, na maioria das grandes metrópoles brasileiras, um maior número de pessoas leva mais tempo em seus deslocamentos diários. Para aqueles que utilizam o transporte público, entre todas essas dificuldades, soma-se ainda o alto preço das tarifas, complicador maior no caso de mercados de trabalho na escala metropolitana e que exigem deslocamentos cada vez mais distantes, baldeações e trocas intermunicipais.

Como mostra o Gráfico 3 é crescente o número de pessoas que passam horas dentro de um veículo para se deslocar de casa para o trabalho, sendo que nas principais metrópoles (Rio e São Paulo) esse número é superior a 23%, ou seja, para o Rio de Janeiro esse percentual equivale à cerca de 3 milhões de pessoas e para São Paulo mais de 4,5 milhões.

Gráfico 3 – Pessoas segundo o tempo de deslocamento e população das metrópoles brasileiras – 2008



Fonte: Elaborado pelo Observatório das Metrópoles (IPPUR/UFRJ) com dados do DENATRAN/2010.

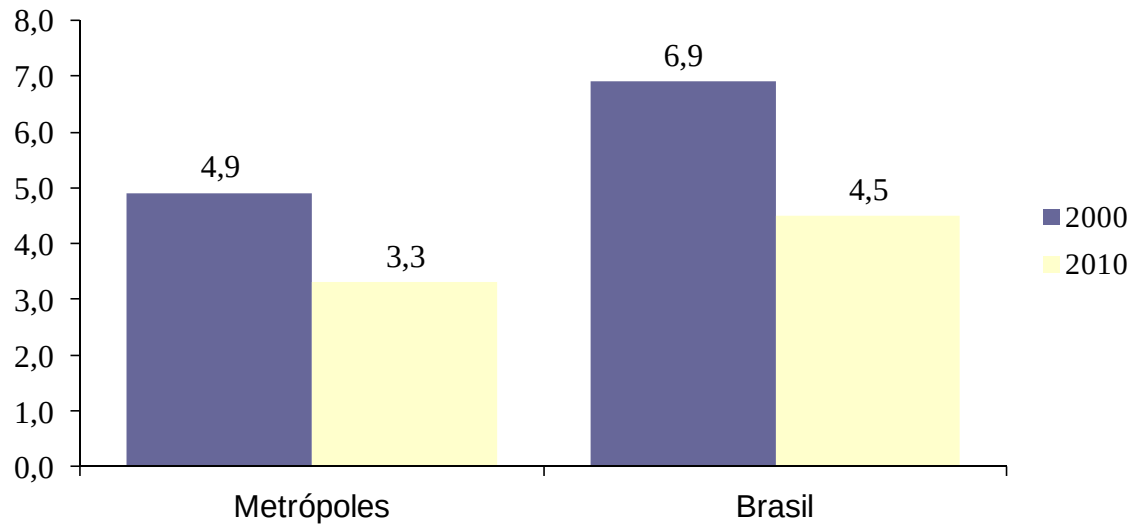
Como vimos anteriormente a periferia das grandes metrópoles tem crescido mais do que suas áreas centrais, tendência que aponta para a constituição de um espaço urbano cada

vez mais espraiado, implicando em crescentes custos e problemas logísticos para a provisão de serviços públicos de infraestrutura essenciais à vida em cidade.

Perdem-se também as principais vantagens de uma cidade compacta, entre elas a baixa necessidade de viagens de carro. Reduzem-se o apoio aos transportes públicos, as viagens a pé e de bicicleta e, ainda, favorece o aumento das distâncias percorridas entre as residências e os locais de trabalho.

A utilização do transporte individual – automóvel particular – em detrimento do coletivo tem sido apontada como um dos grandes vilões do que chamamos "crise de mobilidade", pois sua utilização tem sido crescente e desproporcional ao aumento da população. Como podemos ver nos resultados do gráfico 4 nas metrópoles temos hoje 3,3 habitantes para cada veículo de passeio, o que corresponde aproximadamente a um veículo para cada domicílio e em algumas cidades esse índice é ainda menor.

Gráfico 4 – Índice de habitante por veículo no Brasil e nas Metrópoles – 2000 a 2010



Fonte: Elaborado pelo autor com base nos dados do Observatório das Metrópoles (IPPUR/UFRJ) e dados do DENATRAN/2010.

Além da perda na eficiência econômica, o colapso da mobilidade limita os ganhos com a diminuição das desigualdades sociais. A precária acessibilidade, assegurada pelos ineficientes meios de transportes coletivos, gera efeitos contrários aos ganhos de renda

obtidos pelos trabalhadores: na metrópole do Rio de Janeiro, ao compararmos as rendas médias de trabalhadores semelhantes em termos de escolaridade, cor, sexo e tipo de ocupação, mas moradores em áreas com fortes diferenças de mobilidade urbana, a disparidade pode chegar a 22,8%. A razão está no fato de que há uma forte concentração de oferta de trabalho nas áreas centrais, ao mesmo tempo em que se pode observar o crescimento da população residente nas periferias (RIBEIRO L.C.Q.; RODRIGUES J.M., 2012). A disjunção entre espaços do emprego e da moradia é, sem dúvida, incentivada e agravada pela autolocomoção. Outra faceta deste problema é o crescente tempo despendido pelos moradores das metrópoles em seus deslocamentos diários, fruto da desregulação e abandono do sistema de transportes coletivos e públicos.

Como a falta de acesso aos meios de transporte e a forma como o deslocamento acontece atinge as condições de vida urbana da classe trabalhadora e quais são os efeitos da falta de acesso aos meios de transporte e da mobilidade física na configuração da pobreza urbana, são questões que buscamos realçar ao longo deste capítulo e ao longo de todo o trabalho. Para tanto, é importante conhecermos como funciona o sistema de transporte na RMRJ, por quem é utilizado e em que condições.

Podemos, inicialmente, apontar que o sistema de transporte ilustra a falta de integração entre o município núcleo e os demais municípios que fazem parte da RMRJ. Em geral, os padrões se repetem em quase todas as metrópoles brasileiras. O meio motorizado coletivo é preponderante e o modal rodoviarista, via utilização dos ônibus, é o que impera.

Desde que o modelo rodoviarista se impôs no transporte de massa, a maior parte dos projetos só reforça este modal, estimulando o aumento contínuo do transporte motorizado, que na pesquisa OD de 2003 (Tabela 2) apresentou um percentual de aproximadamente 63% do total do modo de transporte utilizado pela população, sendo 46,4% relativos ao transporte coletivo e 16,5 % ao transporte individual.

A construção de vias expressas garante o aumento do fluxo de automóveis, ônibus e, mais recentemente, do transporte alternativo, enquanto que os sistemas ferroviário e metroviário continuam transportando uma população abaixo do que se poderia esperar. Conforme o resultado da pesquisa OD de 2003 (PDTU, 2003, p. 12), na divisão modal das viagens motorizadas, o Metrô participava com apenas 4% do total das viagens realizadas por transporte coletivo, enquanto o Trem participava com 3%.

Tabela 2 – Distribuição das viagens realizadas por modo principal na RMRJ (passageiros/dia) – 2003

Condição de locomoção da população	População envolvida	
	Números absolutos	**%**
Motorizada	**12 529 755**	**63,0**
Em transporte individual	3 291 911	16,5
Em transporte coletivo	9 237 844	46,4
Ônibus municipal	5 254 848	26,4
Intermunicipal	1 331 894	6,7
Alternativo	1 630 985	8,2
Trem	303 578	1,5
Metrô	355 404	3,3
Barcas/Aerobarco/Catamarã	82 091	0,4
Não motorizada	**7 386 198**	**37,0**
A pé	6 740 688	33,8
Bicicleta/Ciclomotor	645 510	3,2
Total	**19.915.951**	**100,0**

Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003, p.9.

Ocorrência também relevante refere-se à emergência de um importante desvio de demanda dos modos públicos de transporte para o modo não motorizado na RMRJ (Tabela 3), no período 1994/2003. A falta de uma efetiva integração física e tarifária intermodal nos sistemas de transporte contribui para explicar esse desvio de tráfego do transporte público para o não motorizado. SILVA, A. N. R. et al. (1994) denominam essa evidência de discriminação geográfica, na qual segmentos da população têm restringidas suas oportunidades de trabalho, estudo, consumo e lazer. Convém observar que, nos últimos anos, a contratação de trabalhadores de menor qualificação vem sendo condicionada pelo número de viagens a serem pagas no transporte público para o pretendente ao cargo (como uma espécie de atributo extracurricular), prática em expansão em empresas de menor porte.

Tal ocorrência, associada à melhoria dos índices de mobilidade do segmento de baixa renda ao longo do período analisado, ainda que persistam precariedades nos sistemas de transporte público coletivo no atendimento às periferias urbanas (além do transporte constituir-se, cada vez mais, em parcela expressiva dos gastos no orçamento familiar), sugere a emergência da (re)distribuição espacial de atividades geradoras de emprego no território metropolitano. Isso permite que parcela das classes de menor renda fique mais próxima fisicamente do local de trabalho. Essa afirmação é apoiada, de certa forma, no relativo aumento das condições de acessibilidade/mobilidade na periferia da RM do Rio de Janeiro, e

na queda dos níveis de acessibilidade/mobilidade da área *core* da Capital, resultados que forneceram pistas de que alterações nos padrões de uso e ocupação do solo foram corresponsáveis pelas mudanças nos níveis de acessibilidade/mobilidade na RMRJ nas últimas décadas.

A partir de meados da década de 1990 a fase de crescimento e proteção das empresas de ônibus à entrada de novos competidores dá sinais de esgotamento. O setor de transporte público de passageiro passa por uma fase de redefinição. A etapa histórica em que as empresas de ônibus brasileiras constituíram-se em um dos mais impressionantes parques empresariais privados parece estar encerrada. O número de passageiros transportados por ônibus vem caindo há anos, pela migração desses para o transporte individual (automóveis e táxis tiveram um incremento de 105% entre os anos 1994 e 2003, conforme os resultados da tabela 3), para o transporte de veículo de pequeno porte (VPP),[80] leia-se: transporte alternativo, Vans e Kombis em sua maioria, (não aparecem nos resultados da pesquisa em 1994[81], mas surgem na apuração da pesquisa em 2003 com cerca de 1,6 milhão de deslocamentos no total de viagens realizadas naquele ano) ou simplesmente para os deslocamentos por modos não motorizados, principalmente para o deslocamento a pé que conforme a tabela 3 apresentou forte aumento em valores absolutos e expressiva elevação em termos relativos entre os anos 1994 e 2003 (160% e 14% respectivamente).

[80] Embora o fenômeno estivesse presente em algumas cidades (BRASILEIRO, 1999) como o do Rio de Janeiro com seus "cabritinhos", Kombis ligando os morros ao centro dos bairros, foi em meados da década de 1990 que as principais capitais do País passaram a ter no seu setor de transporte a presença significativa de transportadores autônomos. A partir daí esse tipo de serviço passou a ser apontado, por alguns, como o responsável pela perda de passageiros e receitas e ainda ter contribuído para o aumentado do número de veículos em circulação nos grandes centros (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO (NTU), 1998-1999).

[81] O poder público manteve-se à margem do processo e da dinâmica da evolução do mercado de transporte por VPP. Até o ano 2000, os órgãos públicos responsáveis pelo transporte público municipal e metropolitano não sabiam como o mercado estava organizado, desconheciam o número de cooperativas existentes, bem como o número de veículos que operavam diariamente na região metropolitana e na cidade do Rio de Janeiro. (GUERRA, 2002).

Tabela 3 – Distribuição das viagens realizadas por modo principal na RMRJ (passageiros/dia) – 1994 e 2003

Modo principal	Viagens realizadas 1994	%	Viagens realizadas 2003	%
Viagens não motorizadas				
A pé	2.594.178	19,7	6.740.688	33,8
Bicicleta	169.459	1,3	645.510	3,2
Total	**2.763.637**	**21,0**	**7.386.198**	**37,1**
Viagens motorizadas - Transporte Coletivo				
Ônibus[1]	8.043.786	61,0	6.586.742	33,1
Alternativo	-	-	1.630.985	8,2
Trem	412.140	3,1	303.578	1,5
Metrô	300.988	2,3	355.404	1,8
Barcas/Aerobarco/Catamarã	89.942	0,7	82.091	0,4
Outros[2]	-	-	361.288	1,8
Total	**8.846.856**	**67,1**	**9.320.088**	**46,8**
Viagens motorizadas - Transporte Individual				
Automóveis[3] e táxis	1.514.230	11,5	3.108.743	15,6
Motocicleta	34.841	0,3	100.922	0,5
Outros[4]	22.964	0,2	-	-
Total	**1.572.035**	**11,9**	**3.209.665**	**16,1**
Total Geral	**13.182.528**	**100,0**	**19.915.951**	**100,0**

Fonte: PTM/RMRJ - Sectran, 1994 e Pesquisa Origem e Destino, 2003.

[1] Para o ano 2003, ônibus municipal: 5.254.848 e intermunicipal: 1.331.894 viagens realizadas.

[2] Transporte escolar, Transporte fretado, Ônibus executivo, Caminhão e bonde.

[3] Condutor e passageiro.

[4] Não especificado.

Do resultado da tabela 3 temos que as viagens realizadas por ônibus municipais somadas as intermunicipais correspondiam a 91% do total de deslocamentos por meio dos transportes coletivos em 1994. Em 2003 este total cai para cerca de 71% (menos 20% em relação a 1994), enquanto que os transportes alternativos já participavam com 18 % do total de viagens por este modo de transporte, o que indica uma possível troca dos ônibus pelos transportes alternativos. Grande parte dos serviços de transporte ofertado pelos veículos de baixa capacidade apresenta itinerários conhecidos pelos seus usuários. A oferta diária desses serviços muitas vezes compete com o conjunto de linhas regulares ofertado pelos serviços de ônibus, metrô e barcas. Na maioria dos casos, as linhas de VPP, coincidem em grande parte com o percurso executado pelos ônibus, apresentando variações quase sempre dentro dos bairros.

Como aponta a tabela 3 em relação às formas motorizadas em 2003, o que nos chama a atenção é que, apesar das viagens por ônibus predominarem, esse modo tem sido trocado de

forma substancial pelo transporte alternativo[82] que se constitui num importante meio utilizado pela população da RMRJ, 17,5%, à frente dos sistemas ferroviário e metroviário, enquanto o transporte intermunicipal representa 14,3% do transporte coletivo. O que demonstra a relevância do transporte alternativo para os trabalhadores da periferia da cidade e de outros municípios. No entanto, diante destes dados o crescimento do meio alternativo apresenta a ausência de uma política de transporte de massa, como também demanda o contínuo investimento em infraestruturas que reforçam o modelo rodoviário.

A cidade do Rio dispõe de uma frota de mais de 7, 3 mil ônibus e aproximadamente 420 linhas. Enquanto, dados mais atualizados mostram que o transporte regular de passageiros para a RMRJ apresenta uma frota de aproximadamente 16,7 mil ônibus distribuída em 1.289 linhas, entre municipais e intermunicipais, tendo transportado aproximadamente 4,48 milhões de passageiros por dia em 2008 (6,25 milhões em 2000), segundo a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR, sd). Em relação ao transporte alternativo, não há uma estimativa confiável dos órgãos fiscalizadores, mas, estima-se que circulem cerca de 20 mil veículos na RMRJ, dos quais 13 mil circulariam na cidade do Rio de Janeiro. Destes não mais de 6 mil estariam legalizados (LOURENÇO, 2006 p. 101).

Ainda em relação à tabela 3, destacamos que o percentual das viagens realizadas a pé e de bicicleta correspondiam a aproximadamente 37% do total dos deslocamentos da população da RMRJ, em 2003. Formas de deslocamentos que, juntas, aumentaram sua participação em relação ao total de viagens, realizadas por modo principal, em aproximadamente 16% em 2003 quando comparada com a participação em 1994 (21% do total em 1994 e 37,1% do total em 2003). Assim, apesar da disseminação do transporte alternativo, existe um segmento da população que não tem acesso ao deslocamento motorizado. A caminhada e a bicicleta são utilizadas em diferentes municípios pobres e também em diferentes bairros da cidade, em particular na Zona Oeste da cidade como meios de acesso ao transporte coletivo.

Por isso entendemos que a integração entre a bicicleta e os outros meios de transporte deva existir em escala ampliada e não somente para a Zona Sul carioca que, além de contar com melhor serviço público de transporte, também detém maior malha cicloviária construída.

[82] RECK et al. (1998) também identificaram que a rede de transporte oferecida pelos VPP era diferente em grande parte à rede de transporte oferecida pelos serviços de ônibus, o que mostra que os desejos de deslocamentos dos usuários não estavam sendo contemplados pelos serviços de ônibus. A diferença da rede de serviços oferecida pelos VPP em relação à rede de transporte oferecida pelo sistema de ônibus, talvez seja devido à rigidez dos itinerários e da locação dos terminais de ônibus que não acompanham a dinâmica e transformação urbana, além da inércia dos órgãos de gerência e empresários de ônibus em promover as mudanças necessárias ao sistema.

Por outro lado, moradores da Zona Oeste, usuários tradicionais da bicicleta, não por opção, mas por necessidade, contam com poucos equipamentos urbanos voltados para este modal.

Parece existir um privilégio ao bem-estar da classe média na difusão desse meio de locomoção, mais como um elemento voltado ao estilo de vida do que propriamente como uma forma eficiente de transporte. Pouco adianta ampliar o número de ciclovias, se não há investimento em transporte de massa. Afinal, a bicicleta e o transporte alternativo devem ser meios de integração àqueles e não, como vem ocorrendo com o transporte alternativo, mais uma opção de transporte para os itinerários já servidos a RMRJ.

Ainda em relação às viagens por modos não motorizados (a pé e de bicicleta), as estimativas da tabela 3 nos permitem o estabelecimento de algumas hipóteses: tal fenômeno pode estar associado ao processo de desconcentração espacial e de atividades em curso na RMRJ, o que tende a aproximar domicílios e postos de trabalho, tornando, por vezes, desnecessária a utilização de meios motorizados, ou, ainda, pela falta de capacidade de pagamento da tarifa dos sistemas de transporte público, em face da redução da renda, desemprego, subemprego e crescimento da informalidade do trabalho, conforme atesta a pesquisa realizada pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte[83] (ITRANS, 2004, p. 9-10).

Dados da pesquisa Origem e Destino de 2003 mostram que das 19,9 milhões de locomoções/ano realizadas na metrópole fluminense, segundo o Município de origem, mais de 11,7 milhões (58,8%) foram realizadas somente na capital – motorizada aproximadamente 8 milhões e não motorizada cerca de 3,7 milhões –, enquanto que os demais municípios somados realizaram pouco mais de 8,2 milhões. A distribuição das viagens por modo não motorizado correspondeu 49,6% do total de viagens para os 20 municípios componentes da RMRJ, enquanto que o transporte coletivo foi responsável por 63,1% do total da RM e o transporte individual 67,6%. Duque de Caxias, Nova Iguaçu e São Gonçalo apresentaram na soma de suas viagens não motorizadas o total de 23,1%; na soma das viagens por transporte coletivo 18,7% e por transporte individual, 14,7%. Niterói se destacou como a segunda cidade a se deslocar por transporte individual, sozinha ela apresentou 8,6% do total dos 3,3 milhões de viagens por esse modo. O que corresponde ao expressivo percentual de 90,9% quando

[83] A pesquisa realizada pelo Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte (ITRANS) em 2004, intitulada “Mobilidade e Pobreza”, teve como objetivo identificar e caracterizar “os problemas de mobilidade e as condições de acesso aos serviços de transporte coletivo pelas populações de baixa renda, a fim de conscientizar as lideranças da sociedade sobre a gravidade dos problemas da mobilidade desta população e, desta forma, induzir políticas públicas e ações sustentáveis para a sua solução”. (ITRANS, 2004, p. 5). Para tanto, foram pesquisadas as RMs de Belo Horizonte, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo.

considerados a soma das viagens por transporte individual dos 5 municípios acima (PDTU, 2003).

Constata-se que os municípios economicamente menos estruturados apresentam participação mais significativa de viagens não motorizadas do que os municípios mais ricos da RM, que ao contrário apresentam maior percentual de viagens pelo transporte individual[84].

4.6.1 Motivos das viagens

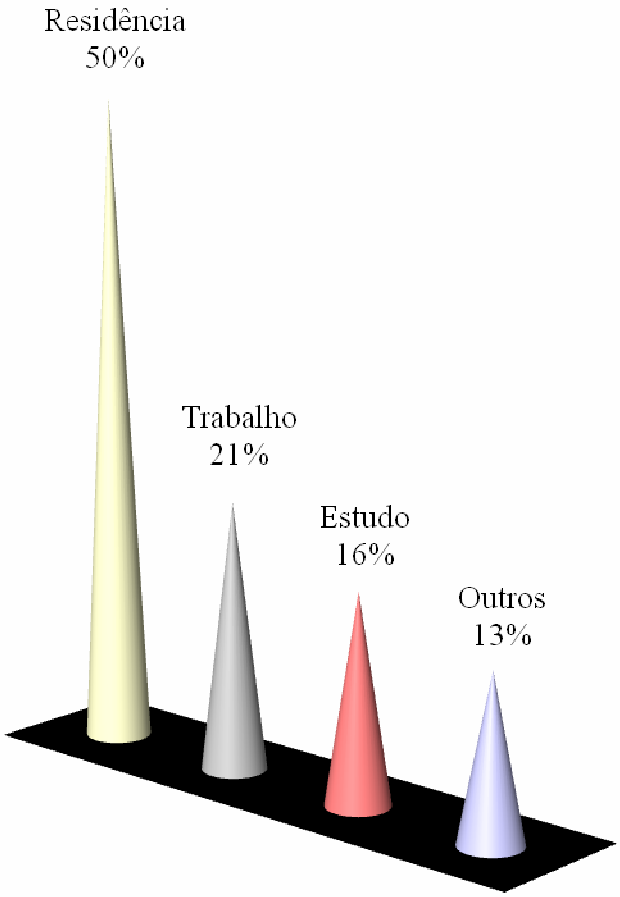
Na dinâmica de uma Região Metropolitana ocorrem diferentes deslocamentos diários para atender as necessidades da população. Os motivos destas viagens são indicadores importantes na análise do comportamento da demanda por transporte público.

Dos resultados da pesquisa OD/2003, observou-se (Gráfico 5) que cerca de 50% do total de viagens teve como motivação o retorno à *residência*, como era de se esperar, pois praticamente todas as pessoas retornam às suas residências ao final de suas atividades diárias. Outro motivo, o *trabalho* foi o mais frequente com aproximadamente 21%, seguido pelo *estudo* com 16,3%, ou seja, somados correspondem a 87% do total da distribuição das viagens (17,3 milhões do total das 19,9 milhões de viagens).

Conforme o esperado, os deslocamentos são em maioria motivados pela ida ao trabalho e aos locais de estudo, respondendo juntos por mais de 74% do total, quando se exclui o retorno à residência como motivo das viagens (Gráfico 5). Nesse padrão, as maiores cidades, Rio e Niterói, apresentaram um percentual de deslocamentos com fins ao trabalho maior em contraposição aos demais municípios da RMRJ, em geral, em que a ida aos locais de estudo preponderou.

[84] Ver resultado da tabela 5.3 da Pesquisa Origem e Destino, 2003, p. 14.

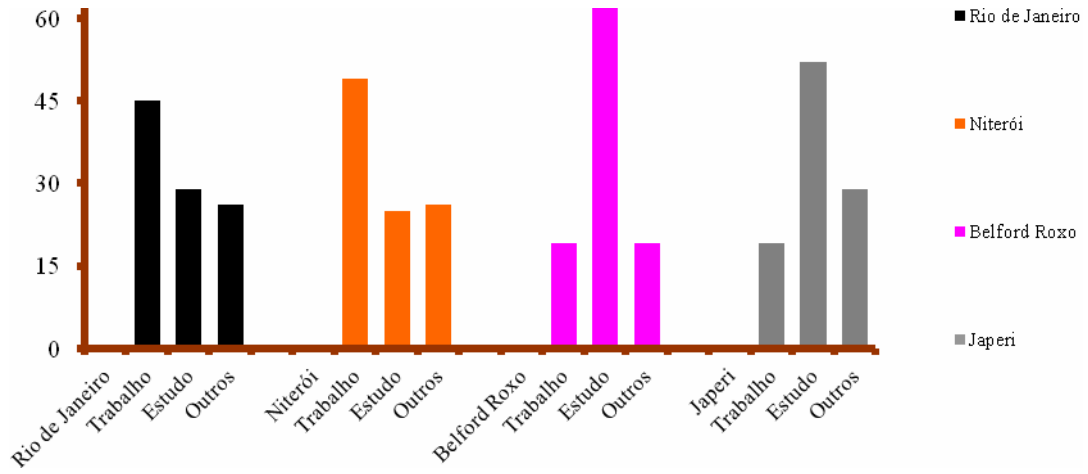
Gráfico 5 – Distribuição das viagens por motivo – RMRJ – 2003



Fonte: Pesquisa Origem e Destino de 2003, p.28.

Faz-se notar que quando considerado o motivo das viagens no destino (Gráfico 6), com algumas exceções, dentre elas as mais significativas, encontradas nas cidades do Rio de Janeiro e Niterói, os demais municípios apresentam o motivo *estudo* como preponderante ao *trabalho*. O Rio apresentou como motivo das viagens o *trabalho* com 45% e *estudo* com 29%. E Niterói 49% e 25%, respectivamente. Enquanto que, cidades como Belford Roxo e Japeri apresentaram ambas, 19% para o *trabalho* e 62% e 52% para o *estudo*, respectivamente. Niterói e Rio de Janeiro foram escolhidas para essa análise devido a incontestável importância de dessas cidades e Belford Roxo e Japeri por terem sido identificadas na Pesquisa como as cidades que assimetricamente apresentaram os resultados mais destacados, tendo o restante dos municípios pertencentes a RMRJ apresentado um resultado mais próximo da média (PDTU, 2003, p. 29).

Gráfico 6 – Distribuição das viagens segundo motivo (exceto retorno ao domicílio) – 2003



Fonte: Pesquisa Origem e Destino de 2003, p.29.

Para a população realizar suas viagens diárias na RMRJ são consumidos tempos variados de acordo com o modo de transporte utilizado para o deslocamento (Tabela 4). Numa análise mais global, que considera os totais de tempos gastos nos modos principais de viagens, observa-se que o tempo total no transporte coletivo é o triplo do tempo gasto no individual, sendo de 58,6% contra 19,0%, respectivamente, ao passo que o tempo total no modo não motorizado é de 22,3%.

Tabela 4 – Tempo total de viagem por modo de transporte RMRJ – 2003

Modo principal	**Tempo de deslocamento**	
	Minutos	**%**
Não motorizado	128.530.848	22,3
Transporte coletivo	337.279.568	58,6
Transporte individual	109.363.776	19,1
Total geral	**575.174.192**	**100,0**

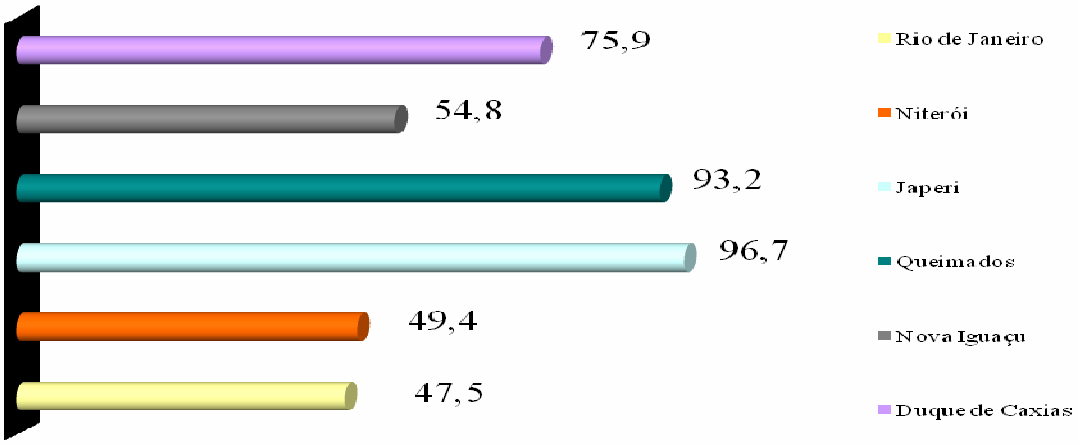
Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003, p. 33.

Quando consideramos a análise do tempo de viagem por modo e Município, a pesquisa OD/2003 constata que o tempo médio de viagem pelo modo coletivo é

aproximadamente 61% superior ao tempo médio de viagem pelo modo individual: são quase 55 contra 34 minutos. O tempo médio das viagens a pé é de aproximadamente 17 minutos e o tempo médio geral, considerando todos os modos, é próximo de 37 minutos na RMRJ, em 2003. (PDTU, 2003, p. 30).

Quando analisado por Município (Gráfico 7) verifica-se que o tempo médio de viagem por transporte coletivo apresenta variação significativa entre os 20 municípios que compõem a RMRJ. Quando, por exemplo, tomamos os municípios do Rio de Janeiro e de Niterói que apresentam as médias mais baixas, percebemos que a população do Rio se desloca em média em 47,5 minutos e Niterói em 49,4 minutos. O Município de Nova Iguaçu apresenta um tempo médio de deslocamento por transporte coletivo capturado na pesquisa de 54,8 minutos e os municípios de Duque de Caxias (75,9), Queimados (93,2) e Japeri (96,7) são os que apresentam os maiores tempos de deslocamentos por esse modo de transporte.

Gráfico 7 – Tempos médios de viagens por transporte coletivo e Município (minutos) – 2003



Fonte: Pesquisa Origem e Destino de 2003, p.31.

A microacessibilidade, termo que representa o tempo de deslocamento a pé para se atingir o veículo a ser usado pelo indivíduo como meio de mobilidade, reflete a maior ou menor proximidade da pessoa em relação ao modo de transporte a ser utilizado. Isso tem grande influência na atratividade desse modo e no conforto geral do deslocamento. Pode-se notar pelo resultado da pesquisa OD/2003, que o tempo de acesso a pé até o transporte coletivo (5,1 minutos) é bem superior ao acesso ao transporte individual (0,4 minutos) o que

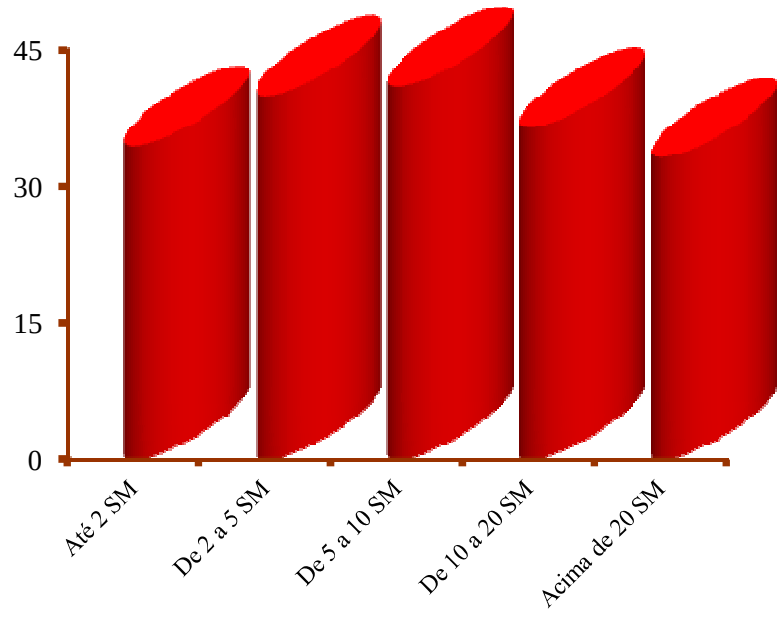
indica a proximidade do local de parada dos automóveis em relação aos seus usuários e a distribuição física da rede de transporte coletivo no Município (PDTU, 2003, p. 31-32).

Quando o tempo de viagem é verificado em relação à renda média da população, verifica-se uma relação inversa, ou seja, quanto maior a renda menor o tempo despendido nas viagens. Provavelmente por conseguirem diminuir seus tempos de viagem em decorrência da otimização do modo de deslocamento, utilizando modos motorizados individuais e utilizando-se de rotas alternativas para alcançar os destinos ou por poderem morar mais próximos dos locais de trabalho, estudo e de consumo em geral.

Os índices de mobilidade motorizada foram igualmente maiores nas cidades economicamente mais desenvolvidas (Rio e Niterói) com a média dessas duas cidades tendo alcançado a taxa de 1,42 contra uma média para o restante das cidades pertencentes à RMRJ de apenas 0,66, como pesquisa OD de 2003. (PDTU, 2003, p. 18).

A análise dos tempos de viagem em função da renda (Gráfico 8) mostra que em geral eles decrescem conforme aumenta a renda. Até 2 salários mínimos (SM) o tempo médio das viagens é de 34,5 minutos, de 2 a 5 SM esse tempo sofre um aumento de 5,5 minutos (40 minutos), quando observados a população que percebe rendimentos na faixa compreendida entre 5 e 10 SM esse tempo é de 41 minutos, vindo a diminuir a partir da faixa dos 10 a 20 SM que despendem em média 36,5 minutos e acima de 20 SM com 33,2 minutos. Dos resultados acima podemos concluir que a população pesquisada que recebe até 2 SM de renda média provavelmente tem um gasto médio de viagens baixo e parecido com estratos mais elevados de renda porque estão na categoria de deslocamentos que utiliza preponderantemente os modos a pé e bicicleta, e seus deslocamentos são normalmente pequenos, conforme outros resultados da pesquisa atestam. E os que percebem renda superior a 10 SM conseguem diminuir seus tempos de viagem provavelmente por otimizar o modo de deslocamento, utilizando-se de modos motorizados individuais, em geral, que podem se utilizar de rotas alternativas para alcançar os destinos ou simplesmente por poderem morar mais próximos dos locais de trabalho, estudo e de consumo em geral, como temos da pesquisa OD de 2003.

Gráfico 8 – Tempos de viagens segundo renda média (minutos) – 2003



Fonte: Pesquisa Origem e Destino de 2003, p.32.

Tabela 5 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade por Município* da RMRJ (geral e viagens motorizadas) - 2003

Município	Viagens	%	Habitantes	%	IM[1]	Viagens motorizadas	IM	TI[2] (%)
Belford Roxo	846.412	4,2	472.458	4,2	1,79	344.823	0,73	43,5
Duque de Caxias	1.496.651	7,5	814.954	7,2	1,84	790.562	0,97	48,4
Nilópolis	202.481	1,0	158.744	1,4	1,28	106.825	0,67	54,9
Niterói	861.934	4,3	467.461	4,1	1,84	698.688	1,49	40,5
Nova Iguaçu	1.053.215	5,3	801.310	7,1	1,31	614.503	0,77	57,4
Queimados	175.215	0,9	130.872	1,2	1,34	71.280	0,54	49,8
Rio de Janeiro	11.114.630	55,8	5.983.804	53,0	1,86	8.056.776	1,35	45,3
São Gonçalo	1.692.199	8,5	933.324	8,3	1,81	806.638	0,86	41,4
São João do Meriti	777.767	3,9	457.618	4,1	1,70	360.567	0,79	48,1
Total geral	**19.915.951**	100,0	**11.279.789**	100,0	**1,77**	**12.529.755**	**1,11**	**46,6**

* Foram escolhidos os municípios que mais representam o seu entorno.

[1] Índice de mobilidade. [2] Taxa de Imobilidade.

Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003.

Da tabela 5, considerando os resultados da pesquisa Origem e Destino e a população estimada para o ano de 2003, verificamos que as viagens diárias realizadas na RMRJ representam uma mobilidade geral de 1,77 viagem/habitante/dia. Para a cidade do Rio de Janeiro foram contabilizadas mais de 11 milhões de viagens para uma população estimada em quase 6 milhões de habitantes perfazendo um dos maiores índices de mobilidade 1,86. Considerando a distribuição das viagens e da população por macrozona, a análise mostra que a macrozona Barra-Recreio é a que apresenta o maior índice de mobilidade com 2,91, seguida da macrozona Sul com 2,65, Centro com 2,10 e Zona da Tijuca-Vila Isabel com 20,6. O restante das macrozonas pesquisadas apresentaram índices inferiores a 2, sendo que a macrozona Baixada-Oeste apresentou a mais baixa taxa com apenas 1,32, conforme a pesquisa OD de 2003. (PDTU, 2003, p. 18). Na verdade esta situação é decorrente do fato de que a população dessas áreas apresenta, relativamente, maior poder aquisitivo, possibilitando a realização de maior número de viagens.

Quando consideradas somente as viagens motorizadas, os índices de mobilidade são bem inferiores e, como pode ser observado, os municípios economicamente mais desenvolvidos são os que apresentam maior índice de mobilidade, como é o caso, por exemplo, de Niterói e Rio de Janeiro com os respectivos índices de 1,49 e 1,35. Os municípios de Guapimirim e Tanguá, ao contrário, apresentaram os menores índices de mobilidade para as viagens motorizadas, sendo 0,42 para ambas as cidades, contra um índice de 1,90 e 1,32, respectivamente, para os mesmos municípios quando computados todos os modos, motorizado e não motorizado.

Quando analisado o índice de mobilidade das viagens motorizadas e não motorizadas por modo de transporte, a pesquisa apresenta para o modo de transporte motorizado individual um índice de 0,29 e 0,82 para o transporte coletivo. Para o não motorizado, um índice de 0,60 para o modo a pé e 0,06 para o deslocamento de bicicleta.

Tabela 6 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo o gênero e modo RMRJ – 2003

Sexo	**Índice de Mobilidade**		**Taxa de imobilidade (%)**
	Motorizado	**Não motorizado**	
Masculino	1,28	0,66	40,4
Feminino	0,96	0,65	52,1
Total	**1,12**	**0,66**	**46,6**

Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003, p. 19 e 25.

Da pesquisa podemos inferir que o gênero interfere na mobilidade na medida em que a divisão de tarefas entre os sexos implica em padrões diferentes de deslocamento (Tabela 6). Na maior parte das sociedades, inclusive a brasileira, a mulher adulta casada tem tarefas mais domésticas, ao passo que o homem adulto casado tem maior número de tarefas fora de casa. Os dados da RMRJ confirmam este comportamento. Os resultados da análise indicam uma mobilidade geral dos homens da ordem de 1,94 viagem/habitante/dia, ao passo que a mobilidade feminina é de 1,61 conforme pesquisa OD de 2003. (PDTU, 2003, p. 19).

Quando esta diferença é analisada em função do modo motorizado ou não, as relações mudam um pouco. Os homens apresentam um índice de mobilidade para o modo motorizado de 1,28 contra 0,96 das mulheres. Para o modo não motorizado, quase não há diferença, 0,66 para o gênero masculino e 0,65 para o feminino.

Tabela 7 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo o modo e a faixa etária RMRJ – 2003

Faixa etária (em anos)	Índice de Mobilidade			Taxa de Imobilidade (%)
	Motorizados	Não motorizados	Total	
Até 9	0,33	0,90	1,23	57,20
De 10 a 19	1,05	1,25	2,30	28,20
De 20 a 29	1,32	0,71	2,05	41,00
De 30 a 39	1,44	0,52	1,96	41,40
De 40 a 49	1,44	0,40	1,84	44,40
De 50 a 59	1,22	0,43	1,55	54,60
60 ou mais	0,88	0,28	1,16	67,80

Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003, p. 20 e 25.

Conforme podemos ver (Tabela 7), a idade também tem grande relação com a mobilidade, na medida em que interfere nas atividades realizadas. Crianças pequenas não se deslocam com frequência desacompanhadas de pessoas adultas. Os idosos podem ter baixa mobilidade, ou por dificuldades físicas, ou por estarem aposentados ou inativos.

De acordo com os resultados da pesquisa OD, considerando toda a RMRJ, observa-se que em 2003 a taxa de mobilidade mais alta corresponde à faixa etária dos 10 aos 19 anos (2,30). No entanto, considerando apenas o modo motorizado, a maior mobilidade abrange as faixas que vão dos 30 aos 39 anos e dos 40 aos 49 anos (1,96 e 1,84 respectivamente). A maior taxa de mobilidade por deslocamento que abrange o modo não motorizado encontra-se entre os indivíduos de 10 e 19 anos, mostrando que este modo tem um grande peso para os que se encontram nessa faixa etária, são os maiores usuários dos modos a pé e de bicicleta.

Os idosos apresentaram baixa mobilidade em ambos os modos, 0,88 para o motorizado e apenas 0,28 para o não motorizado. Como esperada, as faixas entre 30 e 59 anos apresentaram relativamente uma baixa mobilidade para o modo não motorizado (média de 0,45), podendo ser explicado por ser nessas faixas de idade que se encontram os maiores usuários do deslocamento motorizado, coletivo e individual.

Nesse contexto, os altos índices de motorização de trabalhadores residentes nas áreas centrais e pericentrais da cidade, sobretudo aqueles compreendidos entre 20 e 49 anos de idade, certamente contribuem para o comprometimento da fluidez viária nos principais corredores da cidade, sendo tal situação agravada pela grande atratividade comercial e de serviços do centro da Capital. Cabe destacar que, embora a participação das unidades espaciais principais (unidades de origem de viagens motivadas pelo trabalho e estudo) tenha sofrido uma queda, como resultado do avanço das deseconomias de aglomeração, estas ainda respondem pelo maior percentual de acessibilidade/mobilidade no contexto metropolitano. Assim, o registro de altas taxas de propriedade e utilização de veículos nessas unidades acarreta reflexos negativos em todo o território da metrópole.

Quando considerado o grau de escolaridade da população podemos inferir, conforme os resultados da pesquisa, que quanto maior os anos de estudo, maior a mobilidade, na medida em que este está relacionado com a renda.

Tabela 8 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo a escolaridade RMRJ – 2003

Grau de escolaridade	**Mobilidade**	**Taxa de imobilidade (%)**
Analfabeto	0,82	88,60
Pré-escola	1,61	32,40
1º grau	1,69	47,70
2º grau	1,86	40,80
Superior	2,60	27,40
Pós-graduação	3,50	-
Geral	**1,77**	**46,60**

Fonte: Pesquisa Origem e Destino, 2003, p. 21 e 26.

Podemos verificar, pelos resultados (Tabela 8), que a mobilidade cresce com o aumento do grau de escolaridade. Variando de um mínimo de 0,82, para o caso dos analfabetos, até 3,50 para o caso dos pós-graduados tendo como média 1,77 viagens/habitante/dia. A mobilidade segundo o ciclo educacional é de 0,81 para os

analfabetos; 1,60 para a pré-escola; 1,68 para os que possuem 1º grau completo; 1,93 para os que têm o 2º grau completo e 2,70 para os que têm nível superior.

De maneira análoga, a taxa de imobilidade é maior para o grupo que apresenta o menor índice de mobilidade, 88,60% para os classificados como analfabetos, e menor para os que possuem nível superior, 27,40%. Para o grupo da pré-escola, apesar de não apresentar um índice de mobilidade parecido com os de nível superior, apresenta uma taxa muito próxima a esse grupo (32,40%), talvez pelo fato de seus deslocamentos serem preponderantemente realizados ida e volta do lugar de moradia à escola. Já os grupos intermediários que estão no 1º e 2º graus apresentam uma taxa de imobilidade mais próximas à média (46,6%), provavelmente porque esse grupo tem seus desejos de deslocamentos mais amplos que o da pré-escola, não restritos apenas ao trajeto casa-escola. E muitos já estão trabalhando ou procurando uma ocupação, além de consumirem cultura e lazer, o que implica em maior desejo por mobilidade.

O índice de mobilidade é bastante sensível ao grau de escolaridade, apresentando uma variação de mais de 300% do analfabeto para o pós-graduado (0,82 contra 3,50 respectivamente) para um índice médio de 1,77. A taxa de imobilidade idem, variando de 88,60% para o grau mais baixo na avaliação de escolaridade (analfabeto) até 27,40% para os que detêm diploma de curso superior (Tabela 8). Quando os dados são agregados por ciclo educacional, observa-se que a amplitude vai de 0,81, no caso de analfabetos, até 2,70 viagens/habitante/dia, no caso das pessoas com ensino superior completo, como vimos na pesquisa OD de 2003. (PDTU, 2003, p. 21).

Tabela 9 – Índice de mobilidade e taxa de imobilidade segundo a faixa e renda média familiar mensal RMRJ – 2003

Faixa de renda média (em salários mínimos)	Mobilidade	Taxa de imobilidade (%)
Até 2 SM	1,46	54,30
De 2 a 5 SM	1,69	46,30
De 5 a 10 SM	2,04	40,50
De 10 a 20 SM	2,40	36,20
Acima de 20 SM	4,08	32,90
Total	1,77	-

Fonte: Pesquisa de Origem e Destino, 2003, p. 23 e 27.

Dos resultados constatamos que, de modo geral, os segmentos de maiores rendas tendem a apresentar melhores condições de mobilidade (e acessibilidade) do que os mais pobres (Tabela 9), havendo relação desse fato, não somente com a facilidade de acesso daquela classe ao transporte individual (o que resulta em maior possibilidade de consumo do espaço urbano), como pela maior probabilidade de residirem em áreas de maior centralidade, que, em comum, abrigam mais atividades e serviços urbanos.

A renda, desta forma, é um fator de grande influência na mobilidade. Existe uma forte correlação entre as duas variáveis. No caso da RMRJ, os dados confirmam esta afirmação. Os resultados indicam que a mobilidade varia de um mínimo de 1,46 para famílias que percebem rendimentos de até 2 SM, até um máximo de 4,08 para famílias com renda superior a 20 SM. A população que está entre as faixas de 2 a 10 SM encontra-se mais próxima da média de 1,77 viagens/habitante/dia.

Assim, além da oportunidade de escolha pela utilização de modos de transporte coletivos (mais eficientes nas áreas centrais) ou individuais, as famílias de maior poder aquisitivo tendem a residir nas proximidades de áreas onde há maior concentração de atividades geradoras de emprego. Os grupos de maior renda ainda apresentam os mais altos percentuais de mobilidade em relação aos demais, confirmando a influência da renda nos níveis de mobilidade e acessibilidade intraurbana. Portanto, concluímos que, de fato, existe uma participação mais efetiva dos padrões de uso e ocupação do solo e da renda nas condições de mobilidade e acessibilidade ao local de trabalho, sendo, inclusive, mais significativas do que as políticas públicas de transporte, ainda débeis no cenário metropolitano.

Em resumo, há indícios de que a renda seja mais importante que os padrões de uso e ocupação do solo na definição dos índices de mobilidade e acessibilidade intraurbana, haja vista a manutenção dos diferenciais de mobilidade em favor dos estratos de maior renda, ao longo do período analisado. De qualquer forma, tendo em conta a vigência de obstáculos que contribuem para a manutenção das desigualdades sociais no País (concentração de renda, desemprego, etc.), o investimento na descentralização espacial e a dispersão do emprego contribuem para atenuar problemas urbanos relacionados à mobilidade e acessibilidade, e, em última análise, à própria exclusão.

A esse respeito, Silva; Morais; Santos (2004) argumentam que os excluídos do “clube” dos usuários de automóveis[85] (os mais pobres, as crianças em geral, os idosos, os não

[85] Para os quais, ao menos em tese, a autoprovisão de acessibilidade garante condições de aquisição de bens e serviços ao largo de toda a geografia urbana.

motoristas, etc.) privilegiam morar próximos aos locais de trabalho, pelo que se justificaria a formação de favelas em áreas urbanas centrais.

> Quando não conseguem se inserir nesses espaços precários 'privilegiados', seja pela falta de oferta de solo propício à transformação em favelas, seja pela existência de um mercado imobiliário com alto custo de moradia nesses espaços centrais, a periferia surge como opção secundária, com o agravante de que exige maior disponibilidade de tempo (e custo) de transporte. (SILVA; MORAIS; SANTOS, 2004, p. 8).

Com o objetivo de investigar as eventuais vinculações entre a localização do bairro na estrutura de mobilidade metropolitana e a inserção das pessoas residentes no mercado de trabalho, Ribeiro, Rodrigues e Correa (2008) utilizaram uma divisão do território usando a técnica da construção de uma tipologia socioespacial, tomando como variável o índice de mobilidade das Macrozonas definidas pelo Plano Diretor de Transporte Urbano da RMRJ (PDTU), que por sua vez foi elaborado a partir dos dados da pesquisa de Origem-Destino/2003.

Foram agrupadas as 17 macrozonas em 3 tipos sintéticos, utilizando como *proxy* o índice de mobilidade. A tipologia socioespacial foi construída como representação do nível de segmentação do território da RMRJ, na medida em que expressa a capacidade de deslocamento das pessoas no interior do território metropolitano, segundo o seu lugar de residência.

Os autores classificaram as macrozonas em três tipos, segundo esse indicador: 1) Macrozonas com alta mobilidade (bem acima da média da RMRJ); 2) Macrozonas com mobilidade média (em torno da média) e; 3) Macrozonas com baixa mobilidade (bem abaixo da média).

A figura abaixo traz a mobilidade média de cada tipo. Os territórios de alta mobilidade apresentam índice médio superior a 2,34 viagens/habitante/dia. Enquanto isso os territórios de média e baixa mobilidade apresentam índices de 1,81 viagens/hab/dia e 1,5 viagens/hab/dia, respectivamente (RIBEIRO, RODRIGUES; CORREA, 2008).

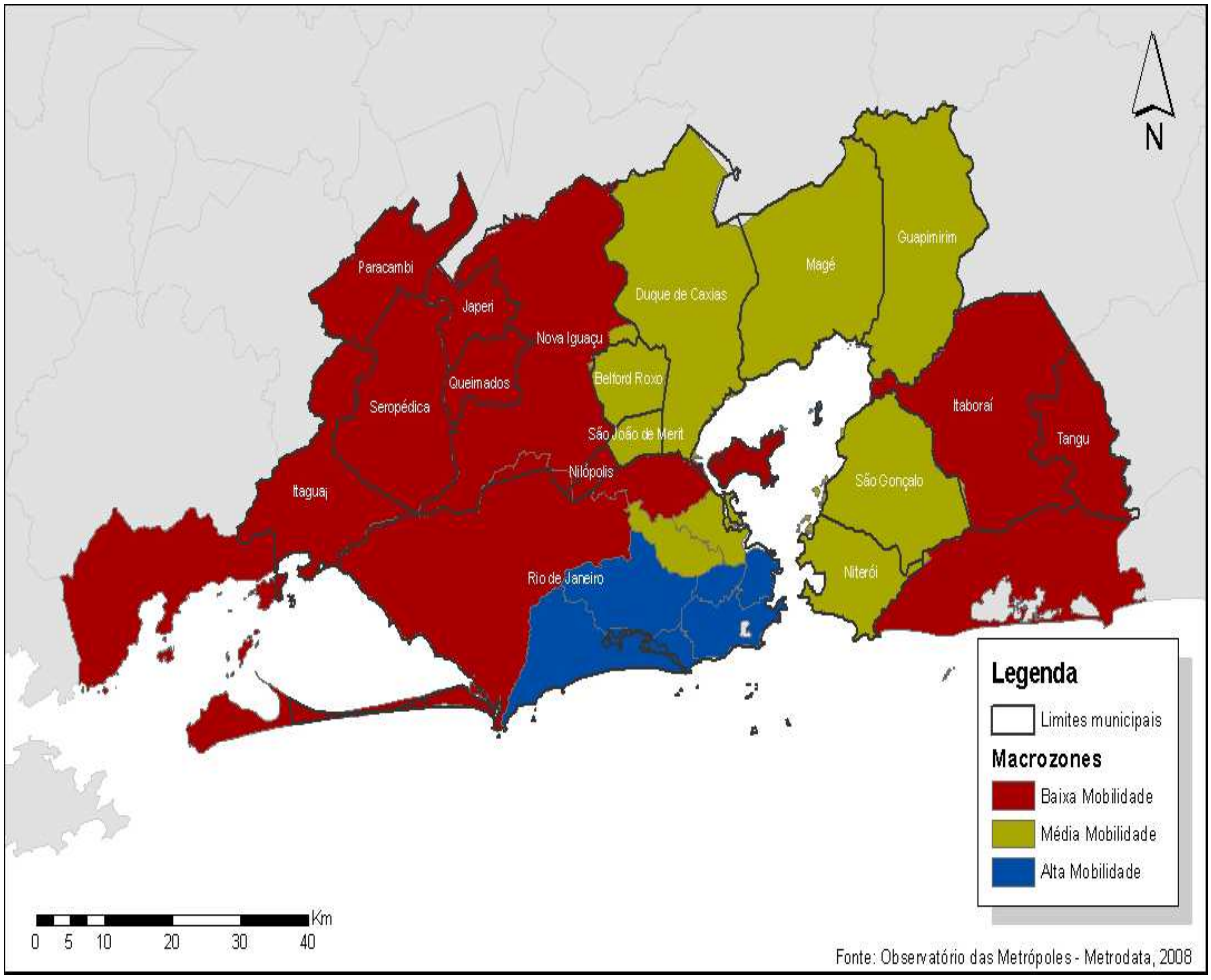


Figura 8 – Tipologia segundo o grau de mobilidade da população

Fonte: Observatório das Metrópolis (IPPUR/UFRJ). Com dados do Metrodata, 2008.

E é da periferia mais especificamente, como aponta o resultado da pesquisa Origem e Destino/2003, dos municípios pertencentes a RMRJ, que grande parte dessa população se desloca diariamente para o Município núcleo do Rio de Janeiro para sua jornada de trabalho, estudo, lazer e demais atividades, que fazem parte do cotidiano dessa população. São mais de 60% de indivíduos, em média, que fazem o trajeto diário casa-trabalho/estudo, da periferia para a cidade do Rio de Janeiro, apontados pela pesquisa em 2000. Em 1980, esse valor alcançava mais de 76% (Tabela 10).

Apesar do IBGE não discriminar, no Censo de 2000, quem se desloca para trabalhar/estudar e não apontar a periodicidade dos deslocamentos (um dia, dois, três, etc.), podemos afirmar que se trata de uma população que se desloca para cumprir uma jornada de trabalho. Além do trabalho, o Município do Rio atrai a população de outros municípios devido às oportunidades relacionadas aos serviços especializados de saúde; ao maior número

de vagas na rede estadual de ensino e a concentração de universidades públicas, bem como a maior oportunidade de trabalho no mercado formal e informal.

Tabela 10 – População residente que se desloca para estudar e/ou trabalhar no Município do Rio de Janeiro, 1980 e 2000

Município de residência	Município do Rio de Janeiro			
	1980	**%**	**2000**	**%**
Belford Roxo	-	-	51.403	61,7
Duque de Caxias	94.454	93,1	82.002	82,5
Guapimirim	-	-	1.621	35,0
Itaboraí	3.412	27,7	8.978	31,9
Itaguaí	6.362	76,6	4.635	65,0
Japeri	-	-	10.460	66,5
Magé	14.379	75,3	15.465	61,1
Mangaratiba	255	43,4	555	39,7
Maricá	884	38,8	3.317	43,7
Nilópolis	32.118	87,4	24.229	74,9
Niterói	44.208	85,3	45.991	74,7
Nova Iguaçu	189.399	90	103.014	74,2
Paracambi	1.036	46,5	1.325	41,1
Queimados	-	-	13.275	66,4
São Gonçalo	48.694	42,4	60.961	40,8
São João do Meriti	87.710	85,3	67.831	72,2
Seropédica	-	-	4.685	66,5
Tanguá	-	-	595	16,2
Total	**522.911**	**76,2**	**500.342**	**60,7**

Fonte: IBGE - Censo Demográfico de 1980 e 2000 (Jardim e Ervatti, 2006).

Obs. (-) Municípios emancipados na década de 1990.

Estima-se que em 2000 cerca de 6 milhões de pessoas se deslocaram da chamada periferia metropolitana para trabalhar ou estudar no Município do Rio de Janeiro o que corresponde, em média, que houve 12 milhões de deslocamentos ano entre a residência e o local de trabalho ou estudo. Este elevado número de viagens para a capital deve-se a movimentos pendulares (JARDIM; ERVATTI, 2006).

Em decorrência da intensa divisão social do trabalho, também se dirigem a este núcleo os que possuem elevados níveis de escolaridade, como é o caso dos oriundos de Niterói. Mais de 70% dos que desembarcam no Rio de Janeiro, vindos deste Município, apresentam esse perfil. Por conseguinte, supõe-se que esse grupo apresente renda superior a dez ou mais salários mínimos. Por outro lado, também se dirigem à capital habitantes de todos os

municípios da metrópole, mas, preponderantemente, dos municípios da Baixada Fluminense. Essa é a parcela da população que, além dos ônibus, mais utiliza o transporte ferroviário, até porque foi à margem da linha ferroviária que esses municípios cresceram (LOURENÇO, 2006).

Da tabela 10, percebe-se, pela comparação dos anos 1980 e 2000, que houve um arrefecimento generalizado no deslocamento da população residente em direção à capital. Dentre outras explicações, essa diminuição, pode estar relacionada ao aumento da pobreza ocasionada pela reestruturação produtiva e o desemprego estrutural que expulsou do mercado de trabalho indivíduos menos qualificados. E, também, há um maior dinamismo econômico dos municípios periféricos. Porém, destacamos que tal diminuição ocorreu, ainda, devido ao aumento das tarifas do transporte coletivo nos últimos anos, inclusive, dos meios tradicionalmente subsidiados pelo Estado como os trens suburbanos. O aumento do preço das tarifas é um dos principais obstáculos na contratação dos trabalhadores que residem na periferia da cidade e dos municípios metropolitanos [86].

Tabela 11 – Região Metropolitana do Rio de Janeiro: Migrantes pendulares que trabalham ou estudam no município do Rio de Janeiro e aqueles que trabalham ou estudam no interior da metrópole fluminense (sem o município do Rio de Janeiro) – 2000

Classes e indicadores de renda	**Migrantes pendulares que se dirigem ao município do RJ**		**Migrantes pendulares que se dirigem ao interior da metrópole**	
	% pessoas	**% renda**	**% pessoas**	**% renda**
Total	100,0	100,0	100,0	100,0
Até 1 SM (salário mínimo)	7,4	0,7	10,4	1,0
De 1 a 5 SM	66,8	36,7	64,2	35,3
De 5 a 10 SM	17,3	23,8	16,4	22,6
De 10 a 20 SM	5,9	16,1	6,3	17,2
Mais de 20 SM	2,6	22,7	2,7	24,0
Renda média total (em SM)	**5,5**		**5,5**	
Renda média das pessoas com 20 SM ou mais (em SM)	**48,1**		**47,9**	

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2000; JARDIM; ERVATTI, 2006.
* O valor do salário mínimo em maio de 2000 era de R$ 151,00

De acordo com a tabela 11, pela ótica da renda os que percebem entre 1 e 5 SM são os migrantes pendulares que participam com o maior percentual no deslocamento diário casa-trabalho/estudo. São aproximadamente 67%.

[86] Conforme Lourenço (2006, p. 107) apesar da Central de Atendimento ao Trabalhador (CAT) não possuir dados estatísticos, seus funcionários informam que dificilmente os trabalhadores oriundos da Baixada Fluminense são contratados pelas empresas no município do Rio devido ao elevado custo da passagem.

Os trabalhadores provenientes da Baixada, cuja renda média é de dois a cinco salários mínimos, estão ocupados no setor de serviços e vendas (37%), na produção de bens e serviços industriais (23%), além de nos serviços administrativos (12,4%) e no mercado informal. No entanto, há um percentual elevado que se desloca em direção ao interior da metrópole, cuja renda atinge vinte salários mínimos. Possivelmente, este percentual corresponde a proprietários ou funcionários de alta renda que trabalham ou estudam nos centros dos principais municípios periféricos: São Gonçalo, Niterói, Duque de Caxias e Nova Iguaçu (JARDIM; ERVATTI, 2006). Neles estão localizados universidades e centros universitários, shoppings, clínicas médicas, entre outros estabelecimentos em que trabalham pessoas qualificadas ou que estão se qualificando profissionalmente.

4.6.2 Pobreza urbana, transporte coletivo e imobilidade relativa na RMRJ

Definir a pobreza apenas como a insuficiência de renda para que uma família satisfaça suas necessidades básicas é uma abordagem simplista. Pois, na realidade, se trata de um fenômeno de várias dimensões que inclui também a privação do acesso aos serviços essenciais, como: educação, saúde, transporte coletivo, etc., e aos direitos sociais básicos: trabalho, seguridade social, entre outros (LOURENÇO, 2006).

Para a pesquisa ITRANS (2004), nem todas as dimensões da pobreza têm sido adequadamente estudadas e mensuradas nas cidades brasileiras. Ao lado da fome, do emprego, da habitação e dos serviços de saúde e educação, a mobilidade urbana e a oferta adequada dos serviços públicos de transporte coletivo são pouco estudadas em suas relações com a pobreza. Portanto, afirmamos que o acesso às oportunidades de emprego, aos locais de moradia e de oferta de serviços essenciais depende das condições de transporte, ou, em outras palavras, podemos dizer que os problemas de mobilidade podem ser, com frequência, agravantes da exclusão social e da pobreza.

De acordo com a pesquisa ITRANS (2004), a forte queda do número de passageiros do transporte público, verificada em quase todas as cidades brasileiras depois de 1995, já indicava problemas na mobilidade da população. Mas sempre persistia a dúvida, se os passageiros perdidos pelos sistemas públicos estariam sendo atendidos por outros meios de transporte ou se, de fato, estaria havendo uma redução na mobilidade das populações urbanas. Dúvida, esta, desfeita pelos dados de uma pesquisa realizada entre as dez metrópoles

brasileiras, em 2002, pelo Ministério das Cidades[87], em que foi constatado que das classes D e E apenas 27% são usuários de transporte coletivo, segundo o Critério Brasil[88]. Como as pessoas classificadas nesses segmentos sociais representam aproximadamente 45% da população urbana brasileira e, de modo geral, não possuem condução própria, era de se esperar uma frequência maior de usuários de baixa renda no transporte coletivo.

Para além das carências materiais e da insuficiência da renda, a percepção das dimensões da pobreza pode ser alcançada por meio da noção de um modo de vida. O não acesso aos direitos sociais contribui, efetivamente, para a sua permanência. Nesse sentido, buscamos refletir não somente como a falta de acesso aos meios de transporte atinge as condições de vida urbana da classe trabalhadora, mas, também, como são gerados seus efeitos na configuração da pobreza. Como apontam diversos estudos sobre a periferia metropolitana, é nela onde a pobreza é mais perceptível e consolidada.

Segundo SANTOS (1987), "a pobreza gerada pelo modelo econômico, segmentador do mercado de trabalho e das classes sociais, superpõe-se a pobreza gerada pelo modelo territorial. Este determina quem deve ser mais ou menos pobre somente por morar nesse ou naquele lugar" (SANTOS, 1987, p. 115), onde os bens sociais existem apenas em forma de mercadoria, restringindo sobremaneira seu acesso e tornando potencialmente mais pobres os que necessitam pagar para adquirir o que, em condições normais, deveria ser entregue gratuitamente pelo poder público.

A família com rendimento mensal familiar de até 3 SM é da ordem de 32,5% da população urbana da RMRJ (ITRANS, 2004) próximo da média das Regiões Metropolitanas brasileiras que é de 35,4%. Dos resultados da pesquisa, cerca de 68% desta população não estudava, e a escolaridade, majoritariamente, estava localizada no ensino fundamental (76%).

Do total da população analisada, 55% estavam trabalhando e dos que não estavam trabalhando, aproximadamente 75% não estava procurando emprego. Próximo de 67% estava situada no setor de serviços e, para os que possuíam rendimentos, 74% era proveniente do trabalho e cerca de 14% de aposentadorias. Da distribuição da população ocupada, apenas 26,4% possuía a carteira assinada e 48% era empregada por conta própria sem INSS (ITRANS, 2004).

---

[87] Então Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República.

[88] O Critério Brasil é um critério adotado pelas entidades e institutos que realizam pesquisas de mercado para avaliação estatística do potencial de consumo da população. Ele mede, basicamente, a divisão do mercado em classes econômicas e não só em classes sociais, ou seja, estima poder aquisitivo das pessoas e famílias urbanas. É baseado num sistema de pontuação que considera posse de bens duráveis e nível de instrução do chefe de família.

Conforme a pesquisa detectou, a maioria das pessoas que não estava trabalhando e não estava procurando trabalho (denominado desemprego por desalento) era por causa, provavelmente, da incapacidade em arcar com os custos da procura de trabalho.

As pesquisas do ITRANS apontaram que as pessoas com renda familiar abaixo de três SM mensais faziam, em média, um deslocamento por dia útil, o que é baixo se comparado com a média de deslocamentos, por exemplo, das pessoas com renda familiar acima de 20 SM na RM de São Paulo (pesquisa Origem e Destino do Metrô de SP, de 2002). Não que o excesso de viagens por habitante seja um objetivo social e individualmente desejável. Mas, no caso da população de baixa renda, os reduzidos índices de mobilidade representam a privação de atividades importantes, como as viagens para o trabalho, procura de emprego, saúde, educação e lazer.

Em relação ao gênero, observa-se que a mobilidade média das mulheres é inferior à dos homens. Ressalta-se que as mulheres são maioria nessa população estudada (54,2%) e também um dos segmentos mais vulneráveis à situação de pobreza extrema, já que elas têm menos oportunidade de trabalho e menores rendimentos, e também por acumularem a responsabilidade pelas crianças. Enquanto a maioria dos deslocamentos dos homens é realizada por motivo trabalho (ida ao trabalho e procura de trabalho), para as mulheres os motivos estudo, saúde e compras de alimentação prevalecem (ITRANS, 2004).

Constata-se que a população de menor poder aquisitivo, que vive na periferia metropolitana, paga mais para circular na cidade. O próprio afastamento do núcleo faz com que a reprodução do seu modo de vida dependa do transporte coletivo: trens, ônibus e, nos últimos anos, do transporte alternativo. Não por acaso as pesquisas apontam que na parcela da população com renda inferior a 3 salários SM, o que representava cerca de 33% da população total da RMRJ (cerca de 3,5 milhões de habitantes – IBGE-PNAD, 2001), o acesso ao transporte coletivo constitui-se numa das principais barreiras à mobilidade. Esta barreira decorre da insuficiência da renda e do alto valor das tarifas, mas, também, da falta de acesso a equipamentos coletivos, bem como da ausência de integração entre os diferentes modais que obriga os trabalhadores a maiores gastos com transporte e a realizar uma parte dos deslocamentos a pé e/ou de bicicleta. Isso para os que trabalham no mercado formal e informal e contam minimamente com algum benefício ou poucos recursos para o deslocamento. Para os que não têm acesso às oportunidades mínimas de trabalho, advém o fenômeno da imobilidade relativa apontado por Milton Santos. Imobilidade esta, ocasionada não só pela precariedade ou ausência de acesso aos meios de transporte, mas também pela carência de recursos financeiros para as necessidades mais prementes, como, por exemplo,

deslocar-se até os hospitais especializados ou buscar trabalho nos centros mais afastados do bairro ou do Município.

Tabela 12 – Distribuição dos deslocamentos por modo de transporte nos dias úteis (em %)* – 2003 - Pessoas que recebem até 3 SM

Modo de transporte	**%**
Ônibus municipal	69,5
A pé (mais de 15 minutos)	9,9
Ônibus metropolitano	5,9
Lotação (Van, Kombi ou perua)	5,2
Bicicleta	3,1
Trem	2,5
Metrô	1,1
Carro próprio	0,8
Outros	2,0
Base de indivíduos	**503**
Total de modos de deslocamento	**1312**

Fonte: ITRANS. Projeto Mobilidade e Pobreza, 2003.
* As entrevistas foram realizadas em julho de 2003 e obtiveram respostas múltiplas.

De acordo com a tabela 12, a população moradora da RMRJ que recebe até 3 SM utiliza preponderantemente o ônibus municipal que somado as caminhadas correspondem a aproximadamente 80% do total dos deslocamentos por modo de transporte. O alto valor da tarifa dos ônibus intermunicipais e também do preço do transporte alternativo que, muitas vezes, pouco difere do valor dos ônibus quando se trata de itinerário intermunicipal ou mesmo das áreas mais afastadas da cidade, não oferece muitas opções aos trabalhadores de renda baixa. As oportunidades de trabalho e de acesso a serviços coletivos concentram-se nas áreas centrais da metrópole e como os trabalhadores têm seus domicílios afastados da rede de serviços, necessitam do transporte coletivo, principalmente do ônibus, o que, nas periferias, é sinônimo de ineficiência e deficiência: pontos de paradas distantes, oferta irregular do transporte, viagens demoradas, carros lotados e desconfortáveis (LOURENÇO, 2006).

Os obstáculos citados, somados ao fato de os trabalhadores menos qualificados serem preteridos no mercado de trabalho, fazem com que muitos indivíduos desistam de procurar trabalho (desemprego por desalento). Com o aumento do desemprego, há uma diminuição nos deslocamentos intrametropolitanos, pois como não existe uma política social de subsídio ao desempregado, além do auxílio desemprego que é por tempo determinado e restrito aos que estão ligados ao mercado formal, à procura por trabalho, entre os mais pobres, torna-se pouco viável (LOURENÇO, 2006).

O modelo econômico e territorial brasileiro cria o fenômeno da imobilidade relativa, que atinge os mais pobres, de modo que, em muitas seções da cidade, os que não encontram trabalho formal na própria área, ou não têm ocupações informais em outras, empreendem atividades informais as mais diversas perto de onde vivem ou ficam sem trabalhar e acabam por não precisar regularmente do transporte. (SANTOS, 1990).

Segundo a pesquisa Origem e Destino, realizada pela Secretaria Estadual de Transporte em 2003, quase a metade da população residente na metrópole encontra-se em situação de imobilidade, causada em parte pela pobreza e baixos salários, advém também, das condições do lugar de residência que, na cidade, cabe aos mais pobres. Conforme Santos (1990), como os pobres estão praticamente isolados onde vivem, pode-se falar da existência de uma metrópole fragmentada. Muitas pessoas de outras áreas vão trabalhar em certos setores da aglomeração, outras deixam o seu próprio setor e vão trabalhar em outras áreas, em ocupações frequentemente pequenas, acidentais e temporárias. Muitos, todavia, são prisioneiros do espaço local, enquanto outros apenas se movem para trabalhar no centro da cidade, fazer compras ou utilizar os serviços quando têm a possibilidade e os meios. Ainda, de acordo com essa pesquisa, a imobilidade[89] geral para a RMRJ, atinge quase a metade da população (46,6%) que não realiza sequer uma viagem por dia.

Das tabelas apresentadas anteriormente temos que a taxa de imobilidade é maior entre as mulheres, atingindo aproximadamente 52% contra cerca de 40% dos homens (Tabela 6). Segundo a faixa etária, os menores e maiores percentuais atingem as faixas entre 10 e 19 anos e de 60 anos ou mais, com respectivamente 28% e 68% aproximadamente. A faixa entre 20 e 49 anos apresenta uma taxa média gravitando em torno dos 42%, mais próxima à taxa geral (Tabela 7).

Ainda segundo a pesquisa, os analfabetos são os mais atingidos com cerca de 89% contra apenas 27,4% dos que possuem nível superior, enquanto os de outros níveis educacionais (1º e 2º grau) apresentam uma taxa média em torno de 44%, próxima a taxa média global de 46,6% (Tabela 8).

Quando os resultados são vistos pela ótica da renda constatamos que os que auferem maiores rendas apresentam uma taxa de imobilidade menor. Sendo que a média dos que ganham de 10 SM ou mais corresponde a 34,5% e dos que ganham até 2 SM,

[89] A imobilidade "representa a porcentagem de pessoas que não realizam deslocamentos fora do domicílio, ou seja, a falta de solicitação da infraestrutura física e dos meios de transporte pela população". (PDTU, 2003, p. 24).

aproximadamente 54%. A taxa de imobilidade média para os que percebem renda entre 2 e 10 SM fica em 43% (Tabela 9).

Quando os dados são analisados por municípios verifica-se que a imobilidade atinge de forma diferenciada as cidades componentes da RMRJ (Tabela 5). Em Tanguá a taxa atinge o máximo de 60,2% contra a mínima de 35,1% em Maricá. Outros municípios da RM, como Duque de Caxias (48,4%), Niterói (40,5%), Nova Iguaçu (57,4%) e São Gonçalo (41,4%) apresentam diferentes taxas, sendo que a que mais se aproxima da taxa geral (46,6%) é a da cidade núcleo (45,3%). Mesmo se tratando do Município mais bem provido de equipamentos de consumo coletivo o Rio de Janeiro apresenta uma taxa de imobilidade elevada (PDTU, 2003).

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste trabalho pudemos observar que é complexa a imbricação que se opera nas esferas de poder atuantes no espaço urbano da cidade e Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O arcabouço teórico permitiu avançar nosso olhar e aprofundar nossas análises em face do cotidiano (des)organizado do sistema de transportes desta região.

As teorias abrem possibilidades de pensar as intrincadas e difíceis relações de poder que fazem parte deste sistema com o resto das esferas de poder público e privado. Vimos que o "pensar a cidade" se deveu quase sempre em privilégio das camadas da sociedade de mais alta renda e que as intervenções urbanas foram em grande medida beneficiárias destas em detrimento das menos favorecidas.

Vimos que a lógica de intervenção operada pelo poder público procurou moldar a cidade com vista a responder às demandas das classes hegemônicas. Assim, o poder se manifesta de diferentes formas e em momentos distintos numa complexa teia que se entrelaça e se faz presente de forma marcante na estruturação urbana da cidade e de sua Região Metropolitana.

Pudemos observar que a forma de intervenção no urbano muda de tempos em tempos, mas sua estrutura permanece basicamente a mesma. As intervenções são praticadas de maneira mais efetiva vindas de cima para baixo, isto é, orquestradas pelos poderes (e administrações) públicos que, utilizando-se de uma série de artifícios e relacionados aos demais agentes públicos e privados (promotores imobiliários, empreiteiras, instituições financeiras, políticos, governantes, entre outros), buscam no mercado auferir o lucro do capital investido (relações múltiplas e complexas servem tanto à lógica mais ampla de reprodução do capital como aquela dos capitais que têm na cidade seu objeto de lucro) em detrimento das urgentes demandas sociais necessárias para que a cidade se desenvolva de forma justa e igualitária.

Estamos, portanto, diante da questão das forças presentes no processo urbano com complexas relações e articulações entre o papel da infraestrutura urbana do Estado, dos capitais imobiliário e empreiteiro, e da sociedade. De forma que, consideramos a Região Metropolitana do Rio de Janeiro uma das expressões espaciais mais bem acabadas da formação social brasileira, refletindo a coerência e as contradições dos sistemas econômico, institucional e ideológico, prevalecentes no País.

Vemos que não se faz recente o processo que culminou na expressiva desigualdade vigente na sociedade brasileira e particularmente na cidade e Região Metropolitana do Rio de Janeiro. O alto grau de estratificação social de seu espaço metropolitano é expressão de um processo de segregação das classes populares que se desenvolve há tempos.

Dessa forma, cremos que a estrutura metropolitana, caracterizada pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, não se deve apenas às forças de mercado, mas, sobretudo, ao papel desempenhado pelo Estado, por meio da criação de condições materiais e políticas de regulação de conflitos entre o capital e o trabalho, que acabam sendo mais benéficas ao capital e menos a este último.

Constatamos ao longo do trabalho que o modelo do Rio de Janeiro é o de uma metrópole em cujo núcleo estão localizadas as melhores infraestruturas urbanas e de serviços. Ela é concentradora da melhor e maior parte dos equipamentos urbanos disponíveis na região, cercada por uma população periférica carente de serviços e de infraestrutura, à medida que se afasta do núcleo, o qual serve de moradia às populações de baixa renda. A área central da cidade tem um valor simbólico importante, e é nela que tradicionalmente se concentram as funções de direção e de residência das classes dominantes.

Verificamos que o processo de industrialização observado no País e nos municípios do Rio e Grande Rio, destacadamente, a partir de meados do século XX, acarretou em mais uma reorganização do espaço da cidade, alterando suas características, conformação e funções. O crescimento populacional e a extensão do tecido urbano intensificaram as contradições sociais e espaciais do ambiente urbano e trouxe consequências de ordem macroeconômica, notadamente: desigualdades na distribuição de renda, subutilização e subvalorização da mão de obra. A emergência de precariedades na provisão de serviços e equipamentos urbanos comprometeu a qualidade de vida da população, sobretudo dos segmentos de menor renda.

Com o avanço da urbanização algumas mudanças ocorreram nos modos de transporte utilizados na Região Metropolitana fluminense, gerando distâncias que inibiram a utilização de modos não motorizados. A dependência do transporte motorizado, amparada por decisões políticas e interesses econômicos, associados à indústria automobilística e à especulação imobiliária, tornou-se realidade nesta Região, a qual foi, como esperado, remodelada para viabilizar, preponderantemente, a circulação de ônibus e automóveis particulares.

A consolidação da cultura automobilística, evidenciada pelo crescimento da produção e do consumo de automóveis – que, além de maior eficiência para a realização dos deslocamentos intraurbanos propicia: comodidade individual, prestígio e *status* social –, exigiu da RMRJ a adoção de padrões de adaptabilidade, forçando o direcionamento de investimentos públicos para reestruturações urbanas capazes de atender à crescente motorização. A abertura e o alargamento de vias, bem como a construção de pontes e viadutos, melhoraram a fluidez viária e fizeram expandir, principalmente, a cidade-núcleo do Rio de Janeiro, mas sem a priorização do transporte coletivo.

O planejamento voltado à utilização do automóvel incentivou a extinção de alguns modos de transportes coletivos (bondes e trólebus) e praticamente a estagnação de outros (trens e ônibus). Assim, na medida em que os automóveis ganhavam mais espaço, tanto nas vias quanto no imaginário popular, os modos coletivos reproduziam precariedades e não atendiam às camadas populares, fato que reforçou o apelo ao transporte individual.

Nos municípios pertencentes a RMRJ, a exemplo de outras metrópoles brasileiras, o incremento da motorização individual trouxe prejuízos às condições de acessibilidade e mobilidade da população, especialmente para aquela residente nas periferias urbanas, as quais, além de abrigar segmentos de baixa renda, ainda apresentam precariedades na provisão de meios de consumo coletivo, agravando a situação de desigualdade e exclusão social.

Fruto da municipalização dos transportes públicos no País, a partir dos anos 1990, há o replanejamento do transporte coletivo, mais realista com as necessidades das camadas populares menos assistidas. Contudo, uma série de fatores torna difícil a solução definitiva para as iniquidades apresentadas no sistema de transporte urbano. Fatores **políticos** (dificuldades na garantia de uma representatividade democrática que defenda os interesses de diferentes grupos sociais no processo decisório, por exemplo); **econômicos** (abrange as restrições fiscais do Estado que inviabiliza a promoção de incentivos aos sistemas de transporte público; e as desigualdades na distribuição da renda impossibilitam que um maior número de pessoas pague pelos custos do transporte) e **sociais** (relacionados às diversas disparidades verificadas nos meios de mobilidade dos diferentes estratos sociais, especialmente nos quesitos acessibilidade, conforto e segurança).

A existência desses obstáculos pode justificar, em parte, as más condições de acessibilidade e de mobilidade da população (representada, neste trabalho, principalmente, pelos deslocamentos diários e individuais ao local de trabalho e estudo), assinaladas nos resultados da pesquisa Origem-Destino.

As teorias utilizadas aqui tiveram o intuito de dar embasamento às questões suscitadas ao longo do trabalho. Questões como: a) se as redes de infraestrutura urbana, especificamente, a rede viária e o sistema de transportes estão inseridos num contexto que serve a lógica que é a da (re)produção capitalista; b) se as situações de exclusão socioespacial podem ser agravadas pelas condições inadequadas de acesso aos meios e equipamentos de consumo coletivo cujo sistema de transportes poderia ampliar ou atenuar tais efeitos e c) que o grande peso que as classes hegemônicas (média alta e alta) têm na sociedade brasileira é em grande medida determinado pelo tipo de organização econômica do capitalismo e que a repercussão que isso tem, pela ótica da organização urbana, é muito importante. Do ponto de vista das

relações entre as esferas governamentais e o urbano, essas classes criaram demandas dentro das cidades. De maneira que, o urbano é a expressão da forma de organização da atividade econômica, de um lado, que cria certa estrutura de classes, e, de outro, do regime político, da falta de voz das classes populares, direcionando, portanto, os gastos do Estado, todo o seu poder de investimento, para atender, sobretudo, aos reclamos advindos das demandas dessas classes.

Nosso objetivo ao introduzir alguns teóricos foi de suscitar o diálogo entre a produção acadêmica e a realidade objetivamente vivida pela população residente na RMRJ. No sentido de sobrepujar os fatos sociais referentes às questões levantadas neste trabalho, procuramos problematizá-las ao incorporá-las às questões teóricas (abstratas/subjetivas) e que, de certa forma, são apresentadas por teóricos que as produziram tendo como painel realidades distintas das nossas. Caso, por exemplo, de Bourdieu, Léfèbvre, Castells e Harvey. Porém, achamos apropriado e podemos considerar que as distâncias sociais não são empecilho para a boa reflexão e imbricações que se têm nas análises propostas.

De forma que, ao trazermos Léfèbvre (1980) ao debate, contribuindo com algumas teorias, dentre elas a de que a cotidianidade moderna se resume a uma constante programação de hábitos sempre direcionados para a produção e o consumo, produzindo uma sociedade burocrática de consumo dirigido, podemos fazer uma reflexão entre as teorias apresentadas pelo sociólogo e os fatos sociais presentes em nossa sociedade. Assim, constatamos a existência de forte relação/imbricação entre sua teoria e a realidade de fato vivida pela população metropolitana do Rio de Janeiro.

Quando fazemos uso das concepções de *poder e privilégio,* em Bourdieu (2000), fazemos porque nos parecem apropriadas para o entendimento das relações que se dão dentro da sociedade moderna, notadamente, pelos conflitos gerados e vividos nesse espaço social complexo e heterogêneo, na qual a estrutura social é vista como um sistema hierarquizado de poder e privilégio determinado tanto pelas relações materiais/econômicas como pelas relações simbólicas/culturais entre os indivíduos.

Dessa forma, entendemos que a diferente localização dos grupos nessa estrutura social é resultado da desigual distribuição dos recursos e poderes nas mãos dos diferentes agentes sociais. E a posição de privilégio ou não privilégio ocupada por um grupo ou indivíduo é definida de acordo com o volume e a composição de um ou mais capitais adquiridos/incorporados ao longo de suas trajetórias sociais (BOURDIEU, 2000). Isso nos faz refletir sobre o porquê das pessoas dentro desta sociedade pertencerem a essa ou àquela

localidade, e da dificuldade em perceberem que são, de alguma forma, alijadas da compreensão de seu pertencimento dentro dessa sociedade.

Constatamos mediante as pesquisas, que, de modo geral, os segmentos de maior renda tendem a apresentar melhores condições de mobilidade e acessibilidade que os mais pobres, havendo relação desse fato, não somente pela facilidade de acesso daquela classe ao transporte individual (o que resulta em maior possibilidade de consumo do espaço urbano), como pela maior probabilidade de residirem em áreas de maior centralidade, que, em comum, abrigam mais atividades e serviços urbanos. Da mesma forma, quando o tempo de viagem é verificado em relação à renda média da população, nota-se uma relação inversa, isto é, quanto maior a renda menor o tempo despendido nas viagens.

Tal comportamento apresenta-se também na avaliação por grupos etários, tendo em conta que as condições de acessibilidade e mobilidade ao local de trabalho e de estudos mostram-se melhores com o avanço da idade, provavelmente em face da maior renda e consolidação pessoal nas atividades profissionais, o que, por sua vez, facilita o acesso ao transporte particular. Assim, além da oportunidade de escolha pela utilização de modos de transporte coletivos (mais eficientes nas áreas centrais) ou individuais, as famílias de maior poder aquisitivo tendem a residir nas proximidades de áreas onde há maior concentração de atividades geradoras de emprego. De maneira que, os grupos de maior renda apresentam os mais altos percentuais de mobilidade em relação aos demais, confirmando a influência da renda nos níveis de mobilidade e acessibilidade intraurbana.

Dessa forma, conclui-se que há, de fato, uma participação efetiva dos padrões de uso e ocupação do solo e da renda nas condições de mobilidade e acessibilidade ao local de trabalho e estudo, podendo tais condições serem mais importantes até do que as políticas públicas de transporte, consideradas ainda frágeis no cenário metropolitano.

Logo, há sinais de que a renda seja mais importante que os padrões de uso e ocupação do solo na definição dos índices de mobilidade e acessibilidade intraurbana, constatada pela manutenção dos diferenciais de mobilidade apresentados ao longo do período analisado em favor dos estratos de maior renda. Assim, tendo em conta a vigência de obstáculos que contribuem para a manutenção das desigualdades sociais no País, o investimento na descentralização espacial e a dispersão do emprego contribuem para mitigar problemas urbanos referentes à mobilidade e acessibilidade.

Nesse sentido podemos argumentar que os excluídos do “clube” dos usuários de automóveis, para os quais, ao menos em tese, a autoprovisão de acessibilidade garante condições de aquisição de bens e serviços ao largo de toda a geografia urbana privilegiam

morar próximos aos locais de trabalho, pelo que se justificaria a formação de favelas em áreas urbanas centrais. Quando não conseguem se inserir nesses espaços precários ‘privilegiados’, seja pela falta de oferta de solo propício à transformação em favelas, seja pela existência de um mercado imobiliário com alto custo de moradia nesses espaços centrais, a periferia surge como opção secundária, com o agravante de que exige maior disponibilidade (e custo) de transporte.

Ainda, se houve uma diminuição do intenso deslocamento intrametropolitano em direção ao Município núcleo, nos últimos trinta anos, esta diminuição pode estar relacionada ao aumento da pobreza ocasionada pela reestruturação produtiva e pelo desemprego estrutural que expulsou do mercado de trabalho indivíduos menos qualificados e pode, ainda, estar relacionada há um maior dinamismo econômico dos municípios periféricos. Mas, não podemos esquecer que tal diminuição pode ter ocorrido devido ao aumento das tarifas do transporte coletivo nos últimos anos.

Não podemos esquecer de observar a importância que o tamanho da população da RMRJ tem e deve ser levado em conta, visto que, também influencia nas condições de acessibilidade e mobilidade, pois quanto maior a aglomeração urbana, maior a complexidade e os obstáculos enfrentados para planejar, implantar, operar e gerenciar as ações no que tange aos sistemas de transporte público, sobretudo num contexto de prioridade ao transporte individual.

Nota-se que apesar de alguns esforços estarem sendo empenhados na melhoria da acessibilidade e mobilidade intraurbana, as ações de formulação e implementação de programas estratégicos de reestruturação dos modos de transporte público coletivo não têm alcançado o sucesso esperado, pois estão, em grande medida, circunscritas ao âmbito municipal.

De forma que, novas questões devem ser suscitadas motivando o aprofundamento das investigações, de modo a identificar os fatores que estariam influenciando na melhoria das condições de acessibilidade e mobilidade, principalmente ao local de trabalho, na RMRJ. Há de se considerar que a acessibilidade/mobilidade está relacionada não somente com a maneira como a disponibilidade de transportes afeta os indivíduos na realização de viagens para o desenvolvimento de suas atividades, mas também com as formas de organização dos usos do solo.

Entretanto, o enfrentamento das precariedades associadas à mobilidade e acessibilidade espacial na RMRJ deveria superar ainda outros desafios, alguns de alcance

mais difícil, tendo em conta dependerem de decisões político-legislativas a cargo de esferas variadas de governo, e outros, de esforços individuais.

Outro importante obstáculo refere-se ao desestímulo ao uso do automóvel, precedidos de melhorias substanciais nos modos coletivos.

É verdade que, isoladamente, muitas das medidas têm caráter paliativo, mas a adoção de algumas recomendações podem produzir resultados consistentes. Contudo, mesmo que não haja consensos, nem certezas, o modelo de gestão urbana historicamente adotado para as cidades contemporâneas, sobretudo as pertencentes aos Países periféricos, estimula a renúncia da cidadania na organização do espaço urbano e torna a população vítima e não o centro das decisões, num processo excludente e autofágico, que mantém e reforça privilégios.

Em relação à acessibilidade e mobilidade convém aventarmos para a possibilidade da desconcentração espacial no território metropolitano. Assim, partir da premissa de que as cidades devem ser eficientes e não somente os sistemas de transporte e/ou a infraestrutura viária. Nesse sentido, é fundamental que o padrão e as condições das viagens intraurbanas sejam condicionados pela organização dos espaços físicos e atividades urbanas, o que coloca o transporte dependente da configuração do espaço urbano. Espera-se que este seja um caminho viável tanto para a melhoria das condições de acessibilidade no ambiente das grandes cidades quanto para a diminuição da crescente exclusão socioespacial urbana.

REFERÊNCIAS

ABREU, Maurício de. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPLANRIO; Zahar, 1997. 147 p.

AFFONSO, N. S. **Muito além dos automóveis: Por uma política nacional de mobilidade sustentável**. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS – ANTP (2000). Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil. n. 1, São Paulo, p. 57-64.

AGACHE, A. (Dir.). **Cidade do Rio de Janeiro: extensão, remodelação, embellezamento**; organizações projectadas pela administração Antonio Prado Junior. Tradução Francisca de Souza. Paris: Foyer Brésilien, 1930.

ALVES, L.A; RIBEIRO FILHO, V. **A (re)estruturação o espaço urbano de Uberlândia-MG: uma análise a partir dos processos de centralização e descentralização.** Observatorium: Revista Eletrônica de Geografia, v.1, n.1, p.170-184, jan. 2009. Disponível em: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/jan2009.htm>. Acesso em: 10 mar. 2011.

ALTHUSSER A, L. P. **Aparelhos ideológicos de Estado**. 7ª ed. Rio de Janeiro: Graal, 1998.

ANDRADE, T.P. **A encampação das empresas privadas de transporte coletivo por ônibus, pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em dezembro de 1985**. 1989. 68 f. Monografia de Conclusão de Curso (Especialização em Planejamento Urbano e Uso do Solo Urbano) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1989.

ÂNTICO, C. **Deslocamentos pendulares nos espaços subregionais da Região Metropolitana de São Paulo**. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS POPULACIONAIS**,** 14. Caxambu: Associação Brasileira de Estudos Populacionais – Abep, 2004.

_____. **Onde morar e onde trabalhar: espaço e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de São Paulo.** Tese (Doutorado) – IFCH/Unicamp, Campinas, 2003.

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Revista dos Transportes Públicos**,** ano 20, 3º trimestre de 1998, n. 80.

ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Conclusões gerais do 5º Congresso Nacional de Transportes Públicos: recomendações das comissões técnicas. Belo Horizonte, ANTP, 1985.

ARRUDA, J. B. F. **Determinação do impacto de projetos de transportes na acessibilidade do trabalhador às principais zonas de emprego urbano**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES (ANPET), 11, 1997, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro, novembro/1997.

AZEVEDO, Sérgio e ANDRADE, Luís A.G. **Habitação e poder**. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1982.

BAENINGER, R. **Região, metrópole e interior: espaços ganhadores e espaços perdedores nas migrações recentes.** Textos Nepo, 35. Campinas, Unicamp, 2000.

_____. **Deslocamentos populacionais, urbanização e regionalização**. Revista Brasileira de Estudos de População. Brasília, Abep, v. 15, n. 2, jul./dez. 1998.

BARAT, Josef. **Política de desenvolvimento urbano: aspectos metropolitanos e locais**. 2ª ed., Rio de Janeiro, IPEA/INPES, 1979.

_____. **Estrutura metropolitana e sistema de transportes: estudo de caso do Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, IPEA; INPES, 1975.

_____. **Transportes urbanos no Brasil: diagnóstico e perspectivas. Planejamento e políticas públicas.** Brasília, v. 1, n. 1, jun/1989.

_____. **Evolução dos transportes no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1978.

BERNARDES, Lysia**. Política urbana: uma análise da experiência brasileira**. Análise e Conjuntura, v. 1, n. 1. Belo Horizonte, Fundação João Pinheiro, 1986.

BODART, C. N**.** Blog Café com Sociologia. Conceito de território, 2009. Disponível em: <http://www.cafecomsociologia.com/2009/08/conceito-de-territorio.html>. Acesso em: 25 ago. 2011.

BÓGUS, L.M.M.; TASCHNER, S.P. **Mobilidade espacial da população brasileira: aspectos e tendências.** Revista Brasileira de Estudos de População, São Paulo, Abep, v. 3, n. 2, 1986.

BORGES, M.V. **Zoneamento no Rio de Janeiro dos anos 10 aos 70 do século passado**. In: FRIDMAN, Fania (Org.). De cidades e territórios**.** Rio de Janeiro: PoD Editora, 2010.

BOURDIEU, Pierre. **Efeitos do lugar**. In: Bourdieu P. (Org.) A Miséria do Mundo. Petrópolis: Vozes, 1997.

_____. (Coord.). **A miséria do mundo**. Petrópolis: Vozes, 1998.

_____. **O poder simbólico**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Presidência da República. Casa Civil (1988). Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ ccivil_03/constituicao/constitui%C3%A7ao.htm>. Acesso em: 03 jan. 2009.

BRASIL. Ministério da Saúde. Rede Interagencial de informações para a saúde (RIPSA). **Indicadores e dados básicos** (IDB). Brasília: Ministério da Saúde, 2010. Disponível em: <http://www.datasus.gov.br/idb>. Acesso em: 25 ago. 2011.

BRASILEIRO, A.; HENRY, E. **Informais, alternativos, clandestinos, piratas, não regulamentados, ilegais, artesanais, concorrentes?** Reproduzido em BRASILEIRO, A. e HENRY, E. “Afirmação da Viação de Ônibus Urbanos”. In: Brasileiro, A.; Henry, E. (Eds.),

Viação ilimitada: ônibus das cidades brasileiras. São Paulo: Cultura Editores Associados, 1999.

BRASILEIRO, Anísio et al. **Transporte no Brasil: história e reflexões**. Brasileira, DF: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/ GEIPOT. Recife: Ed. Universitária da UFPE, 2001.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo.** São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000. 399 p.

CAMARGO, Orson. **Classe social**. [s.d]. Disponível em: <http://www.brasilescola.com/sociologia/classe-social.htm>. Acesso em: 10 mar. 2011.

CAMPOS FILHO, F. C. **Cidades brasileiras**, **seu controle ou o caos: o que os cidadãos devem fazer para a humanização das cidades no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1989.

CAPEL, Horacio. **Agentes y estrategias en la producción del espacio urbano español**. Revista de Geografia, Barcelona, v.VIII, n.1-2, ene/dic. 1974, p. 19-56.

CARDOSO, A. L.; ARAUJO, R. L.; COELHO, W. R. Habitação social na Região metropolitana do Rio de Janeiro. In: CARDOSO, A. L. (Org.) **Habitação social nas metrópoles brasileiras: uma avaliação das políticas habitacionais em Belém, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo no final do século XX.** Porto Alegre: ANTAC, 2007. (Coleção Habitare). Disponível em: <http://www.habitare.org.br/pdf/publicacoes /arquivos/colecao7/capitulo_2.pdf>. Acesso em: 05 jan. 2011.

CARDOSO, Leandro; MATOS, RALFO, E. S. **Breves notas sobre a história conflituosa dos transportes em Belo Horizonte**. In: Anuário Estatístico de Belo Horizonte. Belo Horizonte: Prefeitura Municipal de Belo Horizonte/Secretaria Municipal de Planejamento/Departamento de Informações Técnicas, 2003.

CARDOSO, Leandro. **Transporte clandestino: o caos apontando alternativas.** In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes (Anpet), 18, 2004, Florianópolis. Anais... Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004.

_____. **Transporte clandestino: o conflito e a regulamentação; reflexões sobre a experiência de Belo Horizonte.** CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRÂNSITO (ANTP), 14, 2003. Vitória, Anais... Vitória, outubro de 2003 (b).

_____. **Transporte público, acessibilidade urbana e desigualdades socioespaciais na região metropolitana de Belo Horizonte**. Belo Horizonte, dez. 2007. Disponível em: <http://www.bibliotecadigital.ufmg.br/dspace/bitstream/1843/MPBB7A2N6A/1/tese_leandr_cardoso_2007.pdf>. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. **Transporte alternativo: riscos e possibilidades.** Reflexões sobre o caso de Belo Horizonte. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Belo Horizonte: Instituto de Geociências da UFMG, Universidade Federal de Minas Gerais, 2003a.

CARLOS, A. F. A. A (Re) **produção do espaço urbano.** São Paulo: EDUSP, 1994.

_____. **Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana.** São Paulo: Contexto, 2001.

_____. **A cidade São Paulo**. São Paulo: Contexto, 1992.

CASTEL, Robert. **As armadilhas da exclusão**. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L.; YAZBEK, M.C. (Orgs.). **Desigualdade e a questão social**. 2 ed. São Paulo: EDUC, 2000.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CATELAN, Márcio José. **Produção do espaço urbano em Bauru**: **do subterrâneo à superfície.** Presidente Prudente: UNESP, 2008.

CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano**. Rio de Janeiro: Vozes, 1994.

CNI-IBOPE. **Retratos da sociedade brasileira**: **locomoção urbana.** ago. 2011.

CERVERO, Robert. **Integração de transporte urbano e planejamento urbano.** Curso de Gestão Urbana e de Cidades, Escola de Governo da Fundação João Pinheiro, Belo Horizonte, maio/2001.

CINTRA, A. **O zoneamento: análise política de um instrumento urbanístico**. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v.3, n. 6, p. 39-51, fev. 1988.

CORDEIRO, Helena Kohn. **O centro da metrópole paulistana: expansão recente. 1980**. 184 p. Tese (Doutorado em Geografia Humana). Universidade de São Paulo, USP, 1980.

CORREA. Roberto Lobato. **O espaço urbano**. 3. ed. São Paulo: Ática, 1995.

_____. **Trajetórias geográficas**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. **Interações espaciais**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. da C.; CORRÊA, Roberto Lobato (Orgs.). Explorações geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p**.**279-314.

COSTA, André. **A imagem da arquitetura e a arquitetura da imagem: uma investigação acerca da construção dos discursos na produção do espaço urbano, 2002.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

CRUZ, Alline T. D. **Controlando e deslocando práticas "insalubres"; repreendendo e apreendendo "crioulos", "pretas", "vadios(as)" e "desordeiros(as)": embates e disputas na instauração de um modelo de urbanidade para o Rio de Janeiro pós-emancipação e republicanao** In: FRIDMAN, Fania (Org.). De cidades e territórios. Rio de Janeiro: PoD Editora, 2010.

CUNHA, J. M. P**. Mobilidade populacional e expansão urbana: o caso da Região Metropolitana de São Paulo.** 1994. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1994.

CUNHA, J. M. P.; SOBREIRA, Daniel. **A metrópole e seus deslocamentos populacionais cotidianos: o caso da mobilidade pendular na Região Metropolitana de Campinas em 2000.** [s.d.] Disponível em: <http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/5EncNacSobreMigracao/comunic_sec_1_met_des_pop.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2011.

CUNHA, M. J. T. et al. **Acessibilidade, transporte e reestruturação urbana.** In: Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004. CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES (ANPET), 18, 2004.

DAMIANI, Amélia Luisa. **A cidade (des)ordenada**: Concepção e Cotidiano do Conjunto Habitacional Itaquera I. Tese (Doutorado em Geografia Humana), São Paulo: Universidade de São Paulo, 1992.

DEÁK, Csaba. **Rent theory and the price of urban land/ Spatial organization in a capitalist economy PhD Thesis, Cambridge, 1985.** Versão em português: DEÁK, Csaba (2001). **À busca das categorias da produção do espaço:** Localização e espaço: valor de uso e valor.

_____. **O mercado e o Estado na organização espacial da produção capitalista.** Espaço & Debates**,** n. 28, p. 18-31, 1989. Disponível em: < http://www.usp.br/fau/docentes/depprojeto/c_deak/CD/3publ/89M_E/index.html>. Acesso em: 20 out. 2011.

_____. (1991): **Acumulação entravada no Brasil e a crise dos anos 80** – in Espaço & Debates 32, NERU, São Paulo, 1991.

DINIZ, Clélio Campolina. **Desenvolvimento poligonal no Brasil; nem desconcentração, nem contínua polarização**. Nova Economia. Belo Horizonte, FACE/UFMG, v.3, n.1, p. 35-64. 1993.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. **A Cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais**. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro, v. 36, n. 1, p. 53-98, jan./mar. 1974.

FERNANDES, Nelson Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio, Rio de Janeiro, 1858-1945.** (Dissertação) Mestrado, PPGG, IGEO, UFRJ, 1996.

FERNANDES, Nelson Nóbrega; OLIVEIRA**,** Márcio Piñon. **150 anos de Subúrbio Carioca**. Rio de Janeiro: Editora Lamparina/UFF, 2009. p. 240.

FERRAZ, A.C.P. **Transporte público urbano**. EESC/USP/Editora Multicópias. Ribeirão Preto: São Francisco, 1999.

FERRAZ, J.C.F. **O automóvel: herói e vilão.** In: FERRAZ, J.C.F. **Urbs Nostra**. São Paulo, EDUSP/PINI, 1991, p. 133-138.

FERRAZ e TORRES, I.G.E. **Transporte público urbano**. 2. ed. São Carlos: Rima, 2004. 428p.

FERREIRA, Alvaro. **Conflitos no espaço urbano: labirinto e dialética**. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. v. XII, n. 270 (97), 1 ago. 2008. [Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana]. Disponível em: < http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-270/sn-270-97.htm>. Acesso em: 25 ago. 2011.

_____. A produção do espaço: entre dominação e apropriação. Um olhar sobre os movimentos sociais. Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales. Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9788. Depósito Legal: B. 21.741-98. v. XI, n. 245 (15), 1 ago. 2007. [Nueva serie de Geo Crítica. Cuadernos Críticos de Geografía Humana]. Número extraordinario dedicado al IX Coloquio de Geocritica.

FETRANSPOR, [s.d.]. Centro de informações. **Dados técnicos do setor**. Disponível em: <http://www.fetranspor.com.br/>. Acesso em: 5 jul. 2012.

FETRANSPOR. **Mais facilidade e conforto para os usuários**. **Vale transporte: um marco.** Ago. 2009 [19:44]. Disponível em: <http://www.fetranspor.com.br/index.php?option =com_k2&view= item&layout=item&id=12&Itemid=17>. Acesso em: 03 jun. 2012.

FOINA, Ariel G. **O urbano na rede**: **como a teoria sociológica urbana pode ler as cidades do ciberespaço.** [s.d.]. Disponível em: <http://e-groups.unb.br/ics/sol/urbanidades/arielfoina.htm>. Acesso em: 25 ago. 2011.

FRIDMAN, F. **Os donos da terra carioca: alguns estudos de caso**. In: Donos do Rio em nome do rei: uma história fundiária da cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Zahar; Garamond, 1999. p. 233-252.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 7. ed. São Paulo: Nacional, 1967.

GEIGER, P.P. **Regionalização do espaço no Brasil**. In: BARAT, Josef. **Política de desenvolvimento urbano:** aspectos metropolitanos e locais. 2 ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1979.

GIL FILHO, Sylvio Fausto. **Espaço de representação: uma categoria chave para a análise cultural em geografia.** [s.d.]. Disponível em: <http://br.monografias.com/trabalhos917/espaco-representacao-geografia/espaco-representacao-geografia2.shtml>. Acesso em: 10 mar. 2011.

GIRARDI, E.P. **Proposição teórico-metodológica de uma cartografia geográfica crítica e sua aplicação no desenvolvimento do atlas da questão agrária brasileira.** Presidente Prudente: [s.n], 2008. Tese (Doutorado) – Universidade Estadual Paulista, Faculdade de Ciências e Tecnologia.

GOMES, R. C. C.; SILVA, A. B.; SILVA, V. P. **Política habitacional e urbanização no Brasil.** Scripta Nova. Barcelona: Universidad de Barcelona, vol. VII, n. 146 (083), 2003.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 1997, 2a edição, 310 p. Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales. (Serie documental de Geo Crítica). Universidad de Barcelona. ISSN: 1138-9796. Depósito Legal: B.

21.742-98. Vol. X, nº 615, 20 de noviembre de 2005. Disponível em: < http:// www.ub.edu/geocrit/b3w-615.htm>. Acesso em: 20 out. 2011.

GRAZIA, Grazia de. **Desafios e limites em formatos institucionais das lutas urbanas: o caso da FAMERJ.** 1993. 201 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1993.

GRAZIA, de Grazia; RODRIGUES, Evaniza. **Uma alternativa para gestão urbana: o Ministério das Cidades e seus desafios.** Revista Rio de Janeiro, n. 9, p. 11-21, jan./abr. 2003.

GUERRA J. O. **Uma proposta para a utilização de veículos de baixa capacidade no transporte urbano de passageiros.** Tese de M.Sc., COPPE/UFRJ, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 2002.

HABERMAS, Jüergen. **Hannah Arendt's communications concept of power**. In: LUKES, S. (Ed.). Power: Readings in Social and Political Theory. New York**:** New York University Press, 1986. p. 75-93.

HAESBAERT, Rogério**. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão**. In: CASTRO, I. E.; GOMES, C.C., CORRÊA, R.L. (Orgs.). **Geografia: conceitos e temas**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **O trabalho, o capital e o conflito de classes em torno do ambiente construído nas sociedades capitalistas avançadas**. **Espaço & Debates**, São Paulo, n. 06, ano II, 1982.

_____. **The new Imperialism**. New York: Oxford Press, 2003.

_____. **Condição pós-moderna**. 18. ed. Tradução de Adail Ubirajara Sobral; Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. RESOLUÇÃO Nº 05, DE 10 DE OUTUBRO DE 2002. Área Territorial, Rio de Janeiro-Rio de Janeiro, 33. Disponível em: <ftp://geoftp.ibge.gov.br/documentos/cartografia/areaterritorial /pdf/areas_2001_33.pdf>. Acesso em: 23 set. 2011.

_____. Série Relatórios metodológicos, volume 25, **Metodologia do censo demográfico 2000**. Rio de Janeiro, 2003.

_____. Produto Interno Bruto dos Municipios 2004-2008. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro, 2010. Disponível em:<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/economia/pibmunicipios/2004_2008/pibmunic2004_2008.pdf >. Acesso em: 15 set. 2011.

IKUTA, F.K. **A luta pela moradia em Presidente Prudente para além de quatro paredes**: **Uma contribuição para a reflexão geográfica dos movimentos sociais urbanos**.

Disponível em: <http://www4.fct.unesp.br/ceget/PEGADA11/fernandav1n1set2000.pdf>. Acesso em: 05 jan. 2011.

ITRANS. Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte. **Mobilidade e pobreza**. Relatório Final. Brasília, 2004.

JARDIM, Antonio de Ponte. **Mobilidade intrametropolitana**: o caso do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPPUR/IBGE, 2001.

_____. **Pensando o espaço e o território na metrópole do Rio de Janeiro: refletindo possibilidades analíticas sobre migrações intrametropolitanas**/Antonio de Ponte Jardim. – Rio de Janeiro: o Autor, 2007.

JARDIM, Antonio de Ponte; ERVATTI, Leila Regina. **Migração pendular intrametropolitana no Rio de Janeiro:** a condição de renda das pessoas que trabalham ou estudam fora do Município de residência em 1980 e 2000. Trabalho apresentado no XV Encontro Nacional de Estudos Populacionais (ABEP). Caxambu/MG - Brasil, de 18 a 22 de set. de 2006.

KATZMAN, Martin T. **Urbanização no Brasil a partir de 1945**. In: BACHA, E.; KLEIN, H. S. Transição incompleta: Brasil desde 1945. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1986.

KLEIMAN, Mauro. **As obras de infraestrutura urbana na construção do moderno Rio de Janeiro.** Série Estudos e Debates, n. 8, set. 1996.

_____. **Permanências e mudanças no padrão de alocação socioespacial das redes de infraestrutura urbana no Rio de Janeiro: 1938 a 2001. Cadernos IPPUR/UFRJ**: planejamento e território, Rio de Janeiro, v. 15 n.2/v.16 n.1, p. 123-153, ago/dez. 2001/jan/jul 2002.

KOWARICK, Lúcio. **A espoliação urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

_____. **Habitação e autogestão**: construindo territórios de utopia. Rio de Janeiro: Fase, 1992.

KOWARICK, Lúcio; CAMPANÁRIO, M. A. **São Paulo, metrópole do subdesenvolvimento industrializado**: do milagre à crise econômica. In: KOWARICK, L. (Org.). As lutas sociais e a cidade: São Paulo, passado e presente. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1994.

_____. **Escritos urbanos.** São Paulo: Editora 34, 2000.

LAGO, Luciana Correa do. **Estruturação urbana e mobilidade espacial:** alterações no quadro de desigualdades socioespaciais na metrópole do Rio de Janeiro In: Anais do XI Encontro Nacional de Estudos Populacionais da ABEP – 19 a 23 de outubro de 1998, Caxambu, MG, 1998, p. 383-419.

_____. **O direito à moradia nos limites da lei**. In: PIQUET, R.; RIBEIRO, A.C.T. (Orgs.). Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed.: Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

_____. **Desigualdades e segregação na metrópole**: o Rio de Janeiro em tempo de crise. Rio de Janeiro. Revan: Fase 3, 2000.

LÉFÈBVRE, Henri. **A cidade do capital**. Rio de Janeiro: DP&A editora, 1999.

_____. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Ed. Ática,1980.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte, EDUFMG, 1999.

_____. **Estrutura social : a reprodução das relações sociais.** In: M. M. Foracchi e I. S. Martins. Sociologia e sociedade. Leituras de introdução à Sociologia. Rio de Janeiro, Livros Técnicos e Científicos, 1977.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Moraes, 1991.

_____. **Espacio y política**. 62.ed. Barcelona: Península, 1976. Disponível em: <http://www4.fct.unesp.br/nera/atlas/espaco_territorio.htm>. Acesso em: 18 jan. 2011 .

_____. **The production of space**. Oxford, UK: Blackwell, 1994. 454 p.

LIMONAD, Ester; LIMA, Ivaldo Gonçalves de. **Alguns desdobramentos entre o próximo e o distante.** In: LIMONAD, Ester. (Org.) Entre a Ordem Próxima e a Ordem Distante: contribuições a partir do pensamento de Henri Léfèbvre. Niterói, 2003, v. 1.

LOJKINE, Jean. **O papel do Estado na urbanização capitalista**. In: FORTI, R. (Org.). Marxismo e urbanismo capitalista. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

_____. **Existe uma renda fundiária urbana?** In: Marxismo e urbanismo capitalista. Textos críticos. Reginaldo Forti (Org.). São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979.

_____. **O Estado capitalista e a questão urbana.** São Paulo: Martins Fontes, 1981.

_____. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2. ed. Tradução de Estrela dos S. Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

LOURENÇO, Alice. **Quem tem direito à cidade? Lutas pelo direito de ir e vir na metrópole do Rio de Janeiro (1980-2005).** Dissertação (Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro) – UFRJ, Rio de Janeiro, 2006. Disponível em: <http://www.ippur.ufrj.br /download/pub/AliceLourenco.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2011.

MAGALHÃES, M.T.Q. et al. **Identificação de padrões de posicionamento determinantes do comportamento de pedestres.** In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18, 2004, Florianópolis. **Anais**... Florianópolis, Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo**: ilegalidade, desigualdade e violência. Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: HUCITEC, 1996.

MARICATO, Ermínia. **As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias**. In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. A cidade do pensamento único: desmanchando consensos, 2 ed., Petrópolis, RJ: Vozes, 2000.

_____. Brasil, Cidades: **Alternativas para a crise urbana.** Petrópolis. Vozes, 2001.

_____. Autoconstrução a arquitetura do possível. In: MARICATO, Ermínia (Org.) **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982.

MARQUES, M. I. M. **O perverso boom urbano e a favelização do terceiro mundo**, pp. 157 - GEOUSP - Espaço e Tempo, São Paulo, Nº 21, 2007.

MARX, Karl. **Contribuição à crítica da economia política**. Tradução de Maria Helena Barreiro Alves. São Paulo: Martins Fontes, 1977.

_____. **O capital**: Crítica da economia política: O processo de produção do capital. Tradução de Regis Barbosa e Flávio R. Kothe. São Paulo: Abril Cultural, 1983.

MARX, Murillo. **Cidade brasileira.** São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1980.

MATOS, Ralfo E. S. **Impactos da legislação urbanística de Belo Horizonte**. Belo Horizonte. CEDEPLAR/FaCE/UFMG, 1984 (Dissertação, Mestrado em Economia).

_____. **Planejamento urbano e legislação urbanística**: o caso de Belo Horizonte. Belo Horizonte: IGC/UFMG, 1988. 87 p.

_____. **Evolução urbana e formação econômica de Belo Horizonte**. Belo Horizonte: CEDEPLAR/FaCE/UFMG, 1992. 39 p.

_____. **Desconcentração espacial e processos de exclusão da população migrante em Belo Horizonte.** In: Anais do VI Encontro Nacional da ANPUR, Brasília, DF, 1996, p. 431-447.

MATOS, Ralfo E. S.; BAENINGER, R. **Migração e urbanização no Brasil**: processos de concentração e desconcentração e o debate recente. In: **Cadernos do Leste**. Universidade Federal de Minas Gerais. Instituto de Geociências. Departamento de Geografia. Laboratório de Estudos Territoriais – V. 6, n. 6 (dez. 2004) – Belo Horizonte: O Laboratório, 2004.

MAUTNER, Yvonne. A **periferia como fronteira de expansão do capital**. In: DÉAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: EDUSP, 1999; p. 244-259.

MELLO, José Carlos**. Planejamento dos transportes urbanos**. Prefácio [de] Josef Barat. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MENDONÇA. Jupira Gomes de. **Segregação e mobilidade residencial na região metropolitana de Belo Horizonte**. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional). – Rio de Janeiro: UFRJ. Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2002.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cadernos MCidades, n. 6. Brasília, 2004.

MONTALI, L. **Região metropolitana de São Paulo: expansão e heterogeneidade**. In: **Encontro nacional da ANPUR,** 4, 1991.

MOTA, A. A.; MENDES, C. M. **Considerações sobre as estratégias e ações dos promotores imobiliários na produção do espaço urbano**. Sociedade & Natureza, Uberlândia, 18 (35), p. 123-130, dezembro, 2006. Disponível em: <http://www.seer.ufu.br/index.php/ sociedadenatureza/article/viewFile/9253/5697>. Acesso em: 18 jan. 2010.

MOURA, Rosa; FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F. **Metrópoles e regiões metropolitanas: o que isso tem em comum?** In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro. Ética, planejamento e construção democrática do espaço: anais do IX Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: ANPUR, 2001. v. 3, p.105-114.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na história**: suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 1998.

NATAL, Jorge Luis Alves. **Transportes, territórios e desenvolvimento urbano**: uma contribuição à crítica da formação social brasileira. Rio de Janeiro: Editora Papel Virtual, 2003.

_____. **O Estado do Rio de Janeiro pós-1995**: dinâmica econômica, rede urbana e questão social. Rio de Janeiro: Publicatti/FAPERJ 2005.

NETO, Manoel Lemes da Silva. **Extensores urbanos**: o caso da cidade de São Paulo. 1990. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de São Paulo, 1990.

NOBRE, M.P.P.; CÓFANI, V.; PULLIN, H. **O pedestre, a cidadania e o novo código de trânsito brasileiro**. Revista dos Transportes Públicos - Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, Ano 24, n. 94, 1º trimestre, São Paulo: PW Gráficos e Editores Associados, 2002.

NTU**.** Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano. 100 Anos de Transporte Urbano no Brasil. Brasília: NTU, 1997.

_____. Anuário NTU 1998-1999. **Gestão mercadológica – Uma nova visão dos transportes urbanos.**

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. **Como anda. Rio de Janeiro**. LAGO, Luciana Correa do (Org.). Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2009. Conjuntura urbana, 9.

OLIVEIRA, Francisco de. **Acumulação monopolista, estado e urbanização: a nova qualidade do conflito de classes.** In: MOISÉS, J.A. et al. (Orgs.) Contradições urbanas e movimentos sociais. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977b, p. 65-76.

_____. **O Estado e o urbano no Brasil**. Espaço e Debates, n. 6, jul/set 1982.

_____. **A economia brasileira:** crítica à razão dualista. Seleção Cebrap, São Paulo, v. 1, 1977a.

PADOIN, I.G; VIRGOLIN, I.W.C**. A vulnerabilidade social como uma dificuldade à participação política**. [s.d.]. Disponível em: < http://www.unicruz.edu.br/15_ seminario/seminario_2010/CCSA/A%20VULNERABILIDADE%20SOCIAL%20COMO%20UMA%20DIFICULDADE%20A%20PARTICIPA%C3%87%C3%83O%20POL%C3%8DTICA.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2011.

PDTU. **Plano Diretor de Transporte Urbano**. Secretaria de Transportes do Governo do Rio de Janeiro. Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística, sd. Disponível em: <http://www. central.rj.gov.br/pdtu/sobre-o-plano.html>. Acesso em: 10 jan. 2012.

_____. Secretaria de Transportes do Governo do Rio de Janeiro, [s.d]. Disponível em: <http://www.riotrilhos.rj.gov.br/pdtu.asp>. Acesso em: 5 jan. 2011.

_____. Secretaria de Transportes e Companhia Estadual de Engenharia de Transporte e Logística**.** Rio de Janeiro (Estado). Resultado da pesquisa Origem e Destino do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, 2003. Disponível em: <http://www.setrerj. com.br/dados/pdtu2010.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2011.

PEREIRA, G. D. A. **A integração dos transportes na RMRJ,** 2002. Disponível em: <www.gadp1954.com.br/SMTr01.doc>. Acesso em: 25 ago. 2011.

PEREIRA, L. C. B. **Tecnoburocracia e contestação**. Petrópolis, Vozes, 1972.

PEREIRA, C. M. C. et al. **Integração de sistemas de transportes como estratégia para o gerenciamento da mobilidade**. Transporte em Transformação VII – Trabalhos Vencedores do Prêmio CNT Produção Acadêmica 2002. Brasília: LGE, 2003, p. 162-179.

PEREIRA, W. A. A. et al. **Aspectos da crise do transporte urbano.** Revista dos Transportes Públicos (ANTP), São Paulo, ano 23, n. 89, 2000.

PERISSINOTTO, Renato M. **Hannah Arendt, poder e a crítica da "tradição".** Lua Nova [online], n. 61, p. 115-138, 2004.

PIRES, A. B. et al. **Transporte clandestino: a favor ou contra?** In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP), 2000. Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil. n. 1, São Paulo, 2000b. p. 69-160.

_____. **Aspectos da crise do transporte urbano**. Revista dos Transportes Públicos (ANTP), São Paulo, ano 23, n. 89, 2000a.

PRETECEILLE, E. et al. **Comparação entre medidas de acessibilidade para aplicação em cidades brasileiras de médio porte**. In: CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, 11. 1997. Anais... Rio de Janeiro, ANPET. v. 2, p. 997-1008.

PRETECEILLE, Edmond. **Equipamentos coletivos e consumo social**. In: A questão urbana e os serviços públicos. Série Estudos. Série Estudos Fundap, nº 1, ano 1, p. 41-53, 1983.

RAIA JR., A. A. **Acessibilidade e mobilidade na estimativa de um índice de potencial de viagens utilizando redes neurais artificiais e sistemas de informação.** Tese (Doutorado em Engenharia Civil – Transportes). – São Carlos: Universidade de São Paulo – USP, Escola de Engenharia de São Carlos, 2000.

_____ et al. **Comparação entre medidas de acessibilidade para aplicação em cidades brasileiras de médio porte**. In: CONGRESSO DE ENSINO E PESQUISA EM TRANSPORTES, 11. 1997. **Anais**... Rio de Janeiro, ANPET. v. 2, p. 997-1008.

RAMOS, L.; ZHARAN, G. **Da hegemonia ao poder brando: implicações de uma mudança conceitual**. Cena internacional. **Revista de análise em Política Internacional**. Ano 8, n. 1, 2006 – ISSN 1518-1200. Disponível em: <http://pucsp.academia.edu/Geraldo Zahran/Papers/103320/Da_Hegemonia_ao_Poder_Brando_Implicacoes_de_uma_Mudanca_Conceitual>. Acesso em: 20 out. 2011.

RATTNER, Henrique. Prefácio. In: ACSELRAD, Henri (Org.). **A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas.** IV Congreso de Ingenieria del Transport. Vol. 4. Barcelona – ES. Rio de Janeiro: DPA/CREA/RJ, 2001.

RECK, G., MARCHEZETTI, A. C., FERREIRA, E. A. 1998, Nueva red de transporte público de pasajeros Del municipio de Jaboatao dos Guararapes/PE – Brasil. In: IV Congreso de Ingenieria del Transport. v. 4. Barcelona-ES.

RENNÓ, Raquel. **As cidades das marcas, marcas na cidade**. In**:** INTERCOM – Sociedade Brasileira de Estudos Interdisciplinares da Comunicação. XXVI Congresso Brasileiro de Ciências da Comunicação – Belo Horizonte-MG, 2 a 6 set 2003. Disponível em: <http://www.intercom.org.br/papers/nacionais/2003/www/pdf/2003_NP15_renno.pdf>. Acesso em: 20 out. 2011.

REZENDE, V. **Planejamento urbano e ideologia**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

RIBEIRO, Ana Clara Torres (Org.). **Brasil, território da desigualdade: descaminhos da modernização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar /Ed. Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

_____. **Rio de Janeiro:** perfis de uma metrópole em mutação. Rosélia Piquet (Org). Rio de Janeiro: IPPUR, 2000.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; LOURENÇO, Alice. **Em nome do direito de ir e vir.** Informativo Lastro, n. 11, out. de 2004.

_____. **Territórios praticados, fluidez urbana e protestos sociais:** o exemplo do Rio de Janeiro. [Trabalho apresentado na V Reunião do Grupo de Trabalho Desenvolvimento Urbano do Conselho Latino-americano de Ciências Sociais. – CLACSO]. La Paz, 25-27 agosto de 2004.

RIBEIRO, Ana Clara Torres; SILVA, Cátia Antonia da; VIEIRA, Hermani de Moraes. **Reprodução social e involução intrametropolitana no Brasil**. In: SIMPÓSIO

INTERNACIONAL MUNDOS URBANOS Y RURAL EM AMÉRICA LATINA, 1995, Osaka, Museu Nacional de Etnologia.

RIBEIRO FILHO, Vitor. **A Configuração da área central de Manaus e sua dinâmica recente.** Rio de Janeiro. Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2004.

RIBEIRO, L. C. Q. **Dos cortiços aos condomínios fechados:** as formas de produção de moradia na cidade do Rio de Janeiro. São Paulo: Civilização Brasileira, 1997.

RIBEIRO, L. C. Q.; RODRIGUES, J. M**.** Da crise da mobilidade ao apagão urbano**. Observatório das metrópoles**, IPPUR/UFRJ, 2012. Disponível em: <http://web.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=itemlist&task=tag&tag=Crise%20da%20Mobilidade&Itemid=165&lang=pt >. Acesso em: 10 mar. 2012.

RIBEIRO, L.C.Q.; RODRIGUES, J.M.; CORREA, F.S. **Território e trabalho**: segregação e segmentação urbanas e oportunidades ocupacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Trabalho apresentado no XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, realizado em Caxambu-MG – Brasil, 29 set – 03 out. 2008. Disponível em: <http://www.abep.nepo .unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_1743.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2011.

RIGATTI, Décio. **Loteamentos, expansão e estrutura urbana**. São Paulo, n. 15, p. 35-69, dez. 2002. Disponível em: <http://www.revistasusp.sibi.usp.br/pdf/paam /n15/03.pdf>. Acesso em: 20 out. 2011.

RODRIGUES, Arlete Moysés. **Moradia nas cidades brasileiras**. São Paulo: Contexto, 1989.

RODRIGUES, Juciano Martins. **Expansão territorial das metrópoles**: população, economia e tendências. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles .net/index.php?option=com_k2&view=itemlist&task=tag&tag=Juciano%20Rodrigues&Itemid=169&lang=pt>. Acesso em: 15 mar. 2012.

ROLNIK, Raquel. **Os limites da legalidade urbana**. In: ROLNIK, R. KOWARICK, L.; SOMEKH, N. (Orgs.). **São Paulo:** crise e mudança**.** São Paulo: Brasiliense, 1999.

_____. **É possível uma política urbana contra a exclusão?** In: **Serviço Social e Sociedade,** n. 72, ano XXIII, nov. 2002.

SAMPAIO, C. **Urbanismo**. Revista Brasileira de Engenharia, Rio de Janeiro, v. 8, t. 14, n. 4, p. 131-132, out. 1927.

SANTOS, Milton**. O centro da cidade do Salvador**. Salvador: Universidade da Bahia/Livraria Progresso Editora, 1958.

_____. **Economia espacial:** críticas e alternativas. São Paulo: HUCITEC, 1979.

_____. **A urbanização desigual**. A especificidade do fenômeno urbano em Países subdesenvolvidos. Petrópolis: Vozes, 1980.

_____. **Espaço e sociedade**: Ensaios. 2ª ed. Petrópolis: Vozes, 1982.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

_____. **A metrópole: modernização, involução e segmentação**. In: PRETECEILLE, E.; VALLADARES, L. (Orgs.). Reestruturação urbana: tendências e desafios. São Paulo: Nobel/IUPERJ, 1990a.

_____. **Metrópole corporativa e fragmentada**: o caso de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1990b.

_____. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec, 1993.

_____. **Por uma economia política da cidade** : o caso de São Paulo. São Paulo: Ed, HUCITEC, 1994.

_____. **A natureza do espaço:** técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.

SANTOS, Regina Célia Braga dos. **As condições de existência de parcelas da população trabalhadora.** Osasco, São Paulo. Boletim Paulista de Geografia, n. 64, p. 59-74, 2. sem. 1986.

SÁTYRO MAIA, Doralice. **A periferização e a fragmentação da cidade: loteamentos fechados, conjuntos habitacionais populares e loteamentos irregulares na cidade de Campina Grande-PB, Brasil**. La planificación territorial y el urbanismo desde el diálogo y la participación. **Actas** del XI Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Buenos Aires, 2-7 mayo, 2010. Disponível em: <http://www.filo.uba.ar/ contenidos/investigacion/institutos/geo/geocritica2010/162.htm>. Acesso em: 25 ago. 2011.

SCHMIDT, L. P.; COSTA, L. F.; MENDES, C. M. **Os Promotores Imobiliários e o seu negócio**: A (re)produção da cidade – algumas considerações. Reflexiones Geográficas: Agrupación de Docentes Ínteruniversitarios de Geografía. Río Cuarto/Argentina, p. 49-56, 2000.

SETRANS. Secretaria do Estado de Transportes. Serviço. Plano Diretor de Transportes Urbanos. Rio de Janeiro: [s.d.]. Disponível em: <http://www.rj.gov.br/web/ setrans/exibeconteudo?article-id=226287>. Acesso em: 25 nov. 2011.

SETTON, M. G. J. **Uma introdução a Pierre Bourdieu**. Revista CULT, São Paulo, p. 46 - 50, 01 ago. 2008.

SILVA, C. A. F. A segregação residencial carioca sob a égide do capital incorporador. **Revista brasileira de geografia**. Rio de Janeiro, v. 52, n. 2, p. 5-27, 1985.

SILVA, A.N.R. et al. **Integração tarifária no transporte por ônibus:** com ou sem terminal? Revista dos Transportes Públicos – ANTP, São Paulo, ano 16, n. 63, 1994.

SILVA, A. P. Q. ; MORAIS, T.M.O.Q; SANTOS, E. **Exclusão social, transporte e políticas públicas**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18,

2004, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, nov./2004.

SILVA, D. S. C. P. et al. **O sistema de transporte e a exclusão urbana**. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18, 2004, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, nov/2004.

SILVA, L. **A gestão de Carlos Sampaio (1920/22) e a emergência de dois bairros da zona sul carioca vistas pelas páginas d'A Careta**. In**:** FRIDMAN, Fania (Org.). **De cidades e territórios.** Rio de Janeiro: PoD Editora, 2010.

SILVA, A. S.; LARA, R. **Reconquista da rua como lugar de convívio social**. In: CONGRESSO LUSO-BRASILEIRO PARA O PLANEJAMENTO URBANO, REGIONAL, INTEGRADO E SUSTENTÁVEL PLURIS, 1, 2005, São Carlos. **Anais**... São Carlos, Universidade de São Paulo, setembro/2005.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista, 1978**. In: **A produção capitalista da casa e (da cidade) no Brasil industrial**. Ermínia Maricato (Org.). 2. ed. São Paulo: Alfa ômega, 1982.

SMOLKA, M. O. **O capital incorporador e seus movimentos de valorização.** Cadernos do IPPUR/ UFRJ, Rio de Janeiro, v. 1, n. 3, p. 41-77, 1987.

_____. **O nexo urbano-imobiliário e a política habitacional**: repensando as alternativas. **Cadernos do IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 3 (Ed. especial), p. 9-23, 1989.

_____. **Estrutura intraurbana e segregação social no espaço**: elementos para uma discussão da cidade na teoria econômica. IPPUR, UFRJ, **Revista Brasileira de Estudos de População.** São Paulo, v. 9, n. 1, jan./jul., 1992.

SOUZA, C.B.G. A **contribuição de Henri Léfèbvre para reflexão do espaço urbano da Amazônia, Confins** [Online], 20 Março 2009 [DOI : 10.4000/confins.5633]. Disponível em: http://confins.revues.org/5633. Acesso em: 15 out. 2011.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a ágora:** reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SPOSITO, M.E.B**. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana.** Revista de Geografia, São Paulo, v. 10, p.1-18. 1991.

TAVARES, H.M. **Inovações tecnológicas e suas implicações territoriais.** In: PIQUET, R.; RIBEIRO, A.C.T. (Org.). **Brasil, território da desigualdade**: descaminhos da modernização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar /Ed. Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

TAVARES, M. C. **Substituição de importações ao capitalismo financeiro**. Rio de Janeiro. Zahar, 1974.

TOPALOV, Christian. **Análise do ciclo de reprodução do capital investido na produção da indústria civil**. In: FORT, Reginaldo. (Org.) **Marxismo e urbanismo capitalista**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1979, p. 72.

TRINDADE JÚNIOR, Saint-Clair Cordeiro da. **Cidades médias na amazônia oriental:** das novas centralidades à fragmentação do território. XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR. Rio de Janeiro, 23 a 27, maio 2011. Disponível em: <http://www.observatoriodasmetropoles.net/ download/saint_clair.pdf>. Acesso em: 10 mar. 2011.

ULYSSÉA NETO, I.; SILVA, B.R**. Um método de análise de mobilidade por transporte coletivo urbano:** desenvolvimento e aplicação à cidade de Florianópolis/SC. In: CONGRESSO DE PESQUISA E ENSINO EM TRANSPORTES ANPET, 18, 2004, Florianópolis. **Anais...** Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, novembro/2004.

VAINER, C.B. **Metrópole na periferia do capitalismo:** ilegalidade, desigualdade e violência. Estudos Urbanos, Série Arte e Vida Urbana. São Paulo: HUCITEC, 1996.

VAINER, C.B.; SMOLKA, M.O. **Em tempos de liberalismo: tendências e desafios do planejamento urbano no Brasil**. In: PIQUET, R.; RIBEIRO, A.C.T. (Orgs.). **Brasil, território da desigualdade:** descaminhos da modernização. Rio de Janeiro: Jorge Zahar/Fundação Universitária José Bonifácio, 1991.

VASCONCELOS FILHO, João Manoel de. **O processo histórico da produção a estrutura fundiária urbana no litoral norte de João Pessoa e sua importância para a compreensão da segregação socioespacial.** Actas del XI Coloquio Internacional de Geocrítica. LA PLANIFICACIÓN TERRITORIAL Y EL URBANISMO DESDE EL DIÁLOGO Y LA PARTICIPACIÓN. Universidad de Buenos Aires. Buenos Aires, 2-7, mayo 2010.

VASCONCELLOS, E.A. **Os ônibus, os automóveis e as classes sociais**: limites da política de transporte urbano no Brasil. Revista dos Transportes Públicos, n. 58, 1993.

_____. **Transporte urbano nos países em desenvolvimento.** São Paulo: Unidas, 1996b.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade.** São Paulo: Unidas, 1996a.

_____. **A cidade e o transporte**. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil. n. 1, São Paulo, 2000, p. 09-21.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas**. São Paulo: Annablume, 2001.

VELHO, Gilberto. **A utopia urbana**. Um estudo de antropologia social. Rio de Janeiro: Zahar, 1974.

VETTER, David Michael. **A apropriação dos benefícios das ações do Estado em áreas urbanas**: seus determinantes e análise através da ecologia fatorial. In: Espaços e Debates, n. 4. São Paulo, Cortez, 1981.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intraurbano no Brasil**. São Paulo: Lincoln Institute/Fapesp/Studio Nobel, 1998.

_____. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, 2001.

_____. **A Segregação e a estruturação do espaço intra-urbano**; o caso do Recife. [s.d.]. Disponível em: <http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/pirnp896.pdf>. Acesso em: 25 ago. 2011.

WANDERLEY, L.E.W. **A questão social no contexto da globalização**: o caso latinoamericano e caribenho. In: BELFIORE-WANDERLEY, M.; BÓGUS, L.; YAZBEK, M.C. (Orgs.). *Desigualdade e a questão social*. 2 ed., São Paulo: EDUC, 2000.

WEBER, Max. **Economia e sociedade.** Volumes 1 e 2. Editora UnB, 1978.

_____. **Ensaios de Sociologia**. Ed. Guanabara: Rio de Janeiro, 1981.