



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Tecnologia e Ciências

Instituto de Geografia

Diego Moreira Pereira

O Eixo Centro Metropolitano:

O novo espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca,

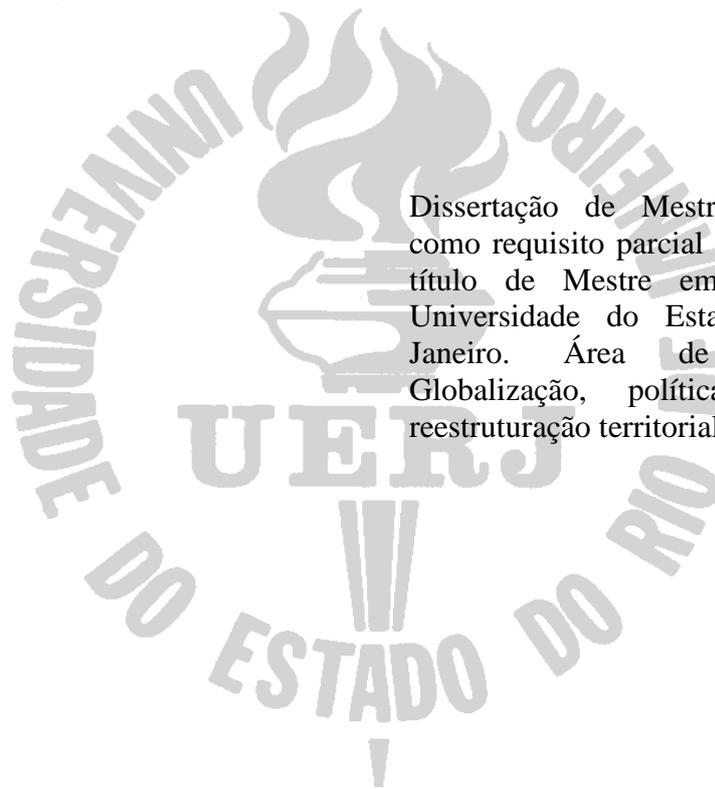
Zona Oeste do Rio de Janeiro

Rio de Janeiro

2022

Diego Moreira Pereira

**O Eixo Centro Metropolitano:
O novo espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca, Zona Oeste do
Rio de Janeiro**



Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial.

Orientador: Prof. Dr. Hindenburgo Francisco Pires

Rio de Janeiro

2022

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CTC/C

P436 Pereira, Diego Moreira.
O Eixo Centro Metropolitano: o novo espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro / Diego Moreira Pereira. – 2022.
96 f. : il.

Orientador: Hindenburgo Francisco Pires.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Instituto de Geografia.

1. Geografia – Teses. 2. Planejamento urbano – Teses. 3. Administração de regiões metropolitanas – Teses. 4. Barra da Tijuca (Rio de Janeiro, RJ) – Teses. I. Pires, Hindenburgo Francisco. II. Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Engenharia. III. Título.

CDU 711.4(815.3)

Bibliotecária: Júlia Vieira – CRB7/6022

Autorizo, apenas para fins acadêmicos e científicos, a reprodução total ou parcial desta tese, desde que citada a fonte.

Assinatura

Data

Diego Moreira Pereira

O Eixo Centro Metropolitano: o novo espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro

Dissertação de Mestrado apresentada como requisito parcial para obtenção de título de Mestre em Geografia, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial.

Aprovado em 24 de julho de 2022.

Orientador: Prof. Dr. Hindenburgo Francisco Pires
Instituto de Geografia - UERJ

Banca examinadora:

Prof. Dr. Miguel Angelo Ribeiro
Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr^a. Mônica Sampaio Machado
Instituto de Geografia – UERJ

Prof. Dr. Demian Garcia Castro
Colégio Pedro II

Rio de Janeiro

2022

AGRADECIMENTOS

À minha mãe, Dona Maria do Socorro Moreira, que me inspira e incentiva a ter a força de uma mulher retirante nordestina, que criou seus dois filhos sozinha, guiou os dois à Universidade e hoje é excelente avó.

À Izabela Moreira, minha querida filha, que compreendeu minhas ausências durante muitos períodos da graduação e mestrado.

À Prof.^a Dr.^a Susana Mara Miranda Pacheco pela orientação durante maior parte do trabalho que, infelizmente, teve de ser interrompida por conta de problemas pessoais.

Ao Prof. Dr. Hidenburgo Francisco Pires, que assumiu a orientação, e de forma muito gentil e profissional ajudou a conduzir o trabalho durante a qualificação e, posteriormente, à defesa.

Aos Prof.s Dr.s Miguel Angelo Ribeiro, Mônica Sampaio Machado e Demian Garcia Castro, que participaram da banca de defesa, cujas observações contribuíram na construção do trabalho da versão final.

Ao Prof. Dr. Gilmar Mascarenhas de Jesus que, infelizmente nos deixou, teve a gentileza de permitir com que realizasse a disciplina de estágio.

À Raquel, que no momento de finalização do trabalho, prontamente, me ajudou na tradução do resumo.

À Janayna, amiga de adolescência e da Geografia, pelo apoio na elaboração dos mapas; e aos amigos Anderson Silva e Tulio Heckmaier, pelas conversas instigadoras sobre geografia urbana, que ajudaram a refletir sobre as metodologias do trabalho.

Ao Instituto de Geografia (IGEOG) da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, pelo apoio logístico e acadêmico que me permitiu ter base para ingressar na Pós-graduação.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, sobretudo ao Prof. Dr. Alexander Costa que, no momento mais difícil na vida de muitos brasileiros, ao longo da pandemia da Covid-19, permitiu a extensão do prazo para finalização do curso.

À Universidade do Estado do Rio de Janeiro, que permitiu que suas políticas inclusivas permitissem que um jovem da favela, como eu, pudesse ingressar e realizar o sonho de estudar em uma Universidade pública de excelência.

RESUMO

PEREIRA, Diego Moreira. *O Eixo Centro Metropolitano: o novo espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca, Zona Oeste do Rio de Janeiro*. 2022. 96 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

Os novos padrões de produção, ocupação e avanços tecnológicos transformam a sociedade atual, alterando profundamente as dinâmicas urbanas. Diante de uma urbanização que se intensifica e se dispersa, sobretudo no mundo subdesenvolvido, a cidade não permanece a mesma, e juntamente com ela, são redefinidos o centro e a centralidade urbana. O centro histórico tradicional já não sustenta sozinho a centralidade, e surgem novas formas urbanas em uma centralidade que se dispersa em diversas áreas do espaço, se fragmentando em centralidades distintas, gerando novos centros urbanos. Afim de contribuir para a o esclarecimento sobre ação do poder público como agente do processo formação de novas centralidades o objetivo deste trabalho é analisar a expansão da centralidade da Barra da Tijuca em direção ao eixo Centro Metropolitano e suas particularidades, entre os anos de 2002 a 2020. O recorte empírico dessa investigação é o Eixo Centro Metropolitano, o mais recente espaço de expansão da centralidade da Barra da Tijuca, localizado no setor sul do bairro. Em sua abordagem foi, primeiramente, contextualizado o sítio urbano e a posição da Barra da Tijuca, além da sua relação política e fundiária com o plano diretor voltado para o planejamento urbano do bairro. Em seguida, contextualizamos a formação da centralidade urbana do bairro, além do deslocamento e transformação da centralidade em direção ao setor Sul da Barra da Tijuca, os fatores responsáveis por tal direcionamento da centralidade e suas consequências socioespaciais em relação ao uso do solo.

Palavras-chave: Barra da Tijuca. Centralidade. Centro Metropolitano. Centro urbano. Planejamento urbano.

ABSTRACT

PEREIRA, Diego Moreira. *The Metropolitan Center Axis: the new expansion space of the new centrality of Barra da Tijuca, West Zone of Rio de Janeiro*. 2022. 96 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

The new production, occupation and technology advance progress patterns transform the present society, deeply modifying the urban dynamic. Before an urbanization that intensifies and scatters itself, mainly in an underdeveloped world, the city doesn't remain the same and, along with it, its heart and urban centers are redefined. The traditional historic center can't no longer hold the centrality, and then new urban forms emerge in a centrality that scatters itself in different urban spaces, dividing itself in distinguish centralities, creating new urban centers. In order to contribute to the clarification about the actions of the public authority as an agent in the formation of new centralities process, the purpose of this paper is to analyze the expansion for Barra da Tijuca's centrality towards the metropolitan center axis and its particularities, between the years 2002 to 2020. The empirical division of this investigation is the Eixo Centro Metropolitano, the most recent expansion space of Barra da Tijuca centrality, situated in the south part of the neighborhood. In its approach it was, firstly, contextualized the urban site and Barra da Tijuca position, in addition to its political and land property connection with the master plan focused on the neighborhood urban planning. Subsequently, the neighborhood urban centrality formation was contextualized, as well as the displacement and transformation of its centrality towards the south part of Barra da Tijuca, the factors responsible for such centrality direction and its sociospatial consequences regarding the use of the land.

Keywords: Barra da Tijuca. Centrality. Centro Metropolitano. Urban center. Urban planning.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –	Morro da Panela e Morro da Freguesia, com destaque para a Igreja Nossa Senhora da Pena.....	18
Figura 2 –	Mapa da Baixada de Jacarepaguá e seus limites geográficos.....	20
Figura 3 –	Fachada principal da sede da Fazenda Engenho d’Água.....	23
Figura 4 –	Aqueduto da Colônia Juliano Moreira.....	23
Figura 5 –	Capela da Igreja Nossa Senhora dos Remédios.....	23
Figura 6 –	Praça Vitória de Sá em um condomínio fechado na Barra da Tijuca.....	24
Figura 7 –	Capela Nossa Senhora de Monteserrat em Vargem Pequena.....	25
Figura 8 –	Recorte do Condomínio Península, construído na antiga Fazenda da Restinga, no Saco da Lagoa da Tijuca.....	28
Figura 9 –	Plano Piloto para a Urbanização da Baixada de Jacarepaguá.....	34
Figura 10 –	Centro Metropolitano (em destaque) em relação às principais vias da Barra.....	39
Figura 11 –	Mapa turístico da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, com destaque para o que seria o “Futuro Centro Metrpolitano”.....	40
Figura 12 –	Faixa do Centro Metropolitano em 2019.....	41
Figura 13 –	Fotografia aérea da Cidade das Artes no encontro das Avenidas Ayrton Senna e Avenida das Américas em 2015.....	42
Figura 14 –	Modelos de Burgees, Hoyt e Harris e Ullman.....	52
Figura 15 –	Esquema ilustrativo da evolução da centralidade.....	59
Figura 16 –	Eixo Centro Metropolitano e seus principais fixos.....	68
Figura 17 –	Fachada de um dos stands de venda da Carvalho Hosken em frente ao condomínio Ilha Pura (Antiga Vila Olímpica).....	70
Figura 18 –	Futuro empreendimento ao longo do Centro Metropolitano Original....	70
Figura 19 –	Placa publicitária do Centro Metropolitano com o apoio da Prefeitura do Rio de Janeiro.....	70
Figura 20 –	Entrada do Centro Empresarial Centro Metropolitano.....	72
Figura 21 –	Shopping Metropolitano Barra.....	74
Figura 22 –	Favela do Autódromo, entre a Avenida Salvador Allende, a Lagoa de Jacarepaguá e o antigo Autódromo de Jacarepaguá (Atualmente Parque	

	Olímpico, onde estão os principais equipamentos olímpicos da Rio – 2016).....	78
Figura 23 –	Favela do Autódromo com destaque para faixas de protestos contra a remoção de moradores.....	79
Figura 24 –	Localização do Parque Carioca e Vila Autódromo.....	80
Figura 25 –	Prédio da Senhora Maria da Penha Macena (símbolo da luta dos moradores da Vila) sendo demolido após ordem judicial. Além das pichações de protestos, percebemos os escombros, e ao fundo, os hotéis construídos nas dependências do Parque Olímpico.....	81
Figura 26 –	Única rua da Vila Autódromo atualmente.....	82
Figura 27 –	Parque Olímpico e Vila Autódromo (em destaque)	82
Figura 28 –	Vila Autódromo.....	83
Figura 29 –	Rock in Rio 2019 no Parque Olímpico.....	84

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO	10
1	A BAIXADA DE JACAREPAGUÁ: SÍTIO URBANO, POSIÇÃO GEOGRÁFICA E CONCENTRAÇÃO FUNDIÁRIA.....	17
1.1	A Caracterização física do Sítio Urbano da Baixada de Jacarepaguá.....	17
1.2	Evolução no processo de ocupação da Baixada de Jacarepaguá.....	20
1.2.1	<i>Ocupação inicial e toponímia dos espaços.....</i>	21
1.2.2	<i>A íntima ligação da família Sá com a histórica problemática fundiária da Baixada de Jacarepaguá.....</i>	23
1.3	A Atual Situação Fundiária: uma primeira aproximação.....	27
2	O PLANO LÚCIO COSTA PARA A URBANIZAÇÃO DA BAIXADA COMPREENDIDA ENTRE A BARRA DA TIJUCA, O PONTAL DE SERNAMBETIBA E JACAREPAGUÁ – ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO E SUAS UTOPIAS.....	32
2.1	A aplicação do Plano Piloto.....	34
2.2	Os descaminhos do Plano Piloto Para a urbanização.....	39
2.3	O planejamento e intervenções: O Eixo Centro Metropolitano como palco ideal para políticas neoliberais.....	43
3	A FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA NO EIXO CENTRO METROPOLITANO DA BARRA DA TIJUCA: ABORDAGENS CONCEITUAIS E SUA RELAÇÃO EMPÍRICA.....	45
3.1	Abordagens conceituais do Espaço urbano capitalista e dos agentes sociais.....	45
3.1.1	<i>A centralidade e estrutura do espaço urbano.....</i>	47
3.1.2	<i>A centralidade e a Ecologia Urbana.....</i>	50
3.1.3	<i>A centralidade e a organização social no espaço.....</i>	52
3.1.4	<i>A centralidade, localidade e o lugar.....</i>	55
3.2	A reestruturação da Centralidade: Dos centros às Novas áreas de centralidades.....	57

3.3	Acessibilidade e concentração de atividades produtivas: A relação entre redes, fixos, fluxos e centralidade.....	59
3.3.1	<i>Fixos e fluxos: Concentração de atividades, acessibilidade e mobilidade urbana.....</i>	61
4	OS ELEMENTOS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DO EIXO CENTRO METROPOLITANO	65
4.1	A firmas e instituições no Eixo Centro Metropolitano: A relação entre o público e o privado.....	66
4.1.1	<i>Espaços de autosegregação: Os condomínios e os shoppings centers.....</i>	71
4.2	Os homens, as infraestruturas e o direito à cidade.....	75
4.2.1	<i>O legado olímpico.....</i>	83
5	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	87
	REFERÊNCIAS.....	90

INTRODUÇÃO

Os estudos urbanos têm se tornado cada vez mais relevantes para a sociedade. Diante de uma população mundial que tem sua maior parte residente em áreas urbanas, aponta-se a necessidade de aprofundar os estudos e análises sobre as áreas urbanas. Segundo relatório do Centro Regional de Informação das Nações Unidas (UNRIC, 2004)¹, 54% da população mundial vive em áreas urbanas, estimando-se que este percentual poderá atingir a 66% em 2050. O mesmo relatório projeta que a urbanização, associada ao crescimento da população mundial, poderá trazer mais de 2,5 mil milhões de pessoas para áreas urbanas em 2050, sobretudo, em espaços periféricos no mundo, como alguns espaços do Sudeste Asiático, do continente Africano e da própria América Latina.

Neste contexto, o processo de crescimento da urbanização mundial tem gerado profundas transformações nas cidades, afetando o conteúdo e forma, assim como atraindo novos processos produtivos e serviços cada vez mais específicos e dinamizando ainda mais o setor terciário. Desta forma, cidades que mais se destacam em qualificação funcional, com serviços avançados e fluidez nas atividades financeiras se colocam como centros de uma economia global, alterando esses espaços de forma significativa, criando uma nova realidade no espaço urbano. Somam-se, ainda, as alterações na localização, concentração e desconcentração de atividades na cidade.

Destarte, o tecido urbano, segundo o conceito de Lefebvre (2010, p.19) “[...] pode ser descrito utilizando o conceito de ecossistema, unidade coerente constituída ao redor de uma ou de várias cidades antigas ou recentes”. Este, não se limita a morfologia do espaço e também passa a se modificar de forma intensa, se dispersando por espaços, dando suporte ao modo de vida das sociedades urbanas. Além disso, o avanço tecnológico acelerou o processo de dominação dos espaços. Através das inovações tecnológicas nos meios de transporte que difundiram o uso do automóvel, houve um grande impacto na mobilidade urbana, sobretudo em cidades que depende do modal rodoviário, como grande parte das cidades brasileiras.

¹ UNRIC - Centro Regional de Informação das Nações Unidas (UNRIC) abriu, em Bruxelas, a 1 de Janeiro de 2004, substituindo os Centros de Informação sediados em nove capitais europeias, na sequência de uma decisão tomada pela Assembleia-geral da ONU. O Centro está organizado em nove áreas geográficas e temáticas e uma biblioteca. O UNRIC trabalha com todos os agentes relevantes na Europa – instituições europeias, governos, todos os segmentos da sociedade civil e órgãos de comunicação social. O UNRIC procura informar e envolver os europeus em questões de âmbito global.

Em maior escala, direcionando-se à proposta analítica e ao recorte espacial da presente pesquisa, percebe-se que os espaços urbanos normalmente se estruturam e se expandem através de um centro. Este é consolidado através da concentração de suas atividades que também funcionam como fatores atrativos para as populações adjacentes. Os mesmos buscam o comércio, os serviços comunitários, administrativos e financeiros, normalmente localizados em centros tradicionais. Diante de específicas condições socioespaciais e da expansão de áreas urbanas, os centros se reestruturam sob novas formas e subcentralidades surgem para atender as demandas de uma população crescente. Os centros tradicionais, que se configuraram a partir de momentos históricos de grande importância, já não respondem por todo o processo de estruturação do espaço urbano, fazendo surgir outras centralidades, que não tradicionais, como a Barra da Tijuca exerce para grande parte da Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro.

Nas cidades brasileiras, para mercantilizar ainda mais o espaço, o mercado financeiro, incorporado ao mercado imobiliário, começa a criar novas centralidades através da oferta de novos e modernos edifícios corporativos e *shoppings centers*. Tal fato tem contribuído para a perda relativa da importância dos edifícios do centro histórico e para deterioração dos espaços públicos em seu entorno. Segundo Cavalcante (2009), são notáveis também os nós de fluxos que se cruzam no sistema de circulação, onde se instalam supermercados, centros comerciais, grandes equipamentos de serviços e outras atividades, inclusive informais, tais como os vendedores ambulantes que funcionam como fatores de atração, multiplicando e dispersando a centralidade em grandes novos centros.

Desta forma, supõe-se que a qualidade de vida tem sido vendida como mercadoria em novos centros urbanos, acompanhada de uma crença na liberdade para a escolha dos bens de consumo e para as atividades de lazer e entretenimento para quem tem capital para usufruir desse privilégio. Essa realidade socioeconômica vai definir o perfil social de quem reside no centro ou próximo.

Em relação à relevância dos estudos urbanos na cidade do Rio de Janeiro, tais considerações tornam-se aplicáveis ao recorte espacial, o moderno Centro Metropolitano da Barra da Tijuca. O espaço, inicialmente, deveria ser uma série de loteamentos de formato hexagonal, às margens da Avenida Embaixador Abelardo Bueno, projetado para ser o grande centro econômico e financeiro do Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá (COSTA, 1969). No entanto, o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca se tornou mera utopia,

sendo um dos principais descaminhos do desenvolvimento do Plano Piloto, no que se propôs inicialmente, se tornando reserva de valor do mercado imobiliário.

No início do século XXI, considerando a funcionalização da cidade do Rio de Janeiro com foco para atração de megaeventos, o mesmo espaço passa a seduzir o capital imobiliário que havia se apropriado do mesmo, visto que havia grandes projetos e promessas de instalações de equipamentos esportivos ali, após a escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Pan Americanos em 2007. Projeto este, que daria a possibilidade atual para o recorte espacial, um espaço geográfico produzido pelo mercado imobiliário e as recentes atividades terciárias que tem se instalado. Portanto, consideramos como recorte espacial desta pesquisa, o eixo espacial ao longo da Avenida Embaixador Abelardo Bueno e Salvador Allende, que foram influenciados pelo Plano Piloto e que, a partir de 2002 até o presente ano, apresenta uma diferente geografia em relação aos espaços mais tradicionais da Barra da Tijuca.

Diante de tal premissa, esta pesquisa adota como recorte temporal o período entre os anos de 2002 a 2020, ou seja, desde a escolha do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Pan Americanos de 2007, até os dias atuais. Ressalta-se que, para compreensão da dinâmica espacial do recorte, será necessário analisar outras temporalidades que antecedem o recorte temporal citado anteriormente, já que segundo Sánchez (2011, p. 111-112) a Vila Olímpica do Pan de 2007 acabou colaborando para o deslocamento da dinâmica de expansão da Barra da Tijuca para áreas mais vazias do setor sul de Jacarepaguá, área próxima ao Centro Metropolitano.

A justificativa para a escolha do tema centrou-se, inicialmente, a partir de inquietações pessoais do autor deste projeto. Crescido em um espaço não planejado no Plano Piloto – posteriormente, este espaço viria a se tornar a Favela de Rio das Pedras², uma das maiores favelas da cidade – desde muito novo, observou-se diversos aspectos sociais e urbanos que circundam tal espaço. A favela passou a servir como periferia da Barra da Tijuca, sendo responsável pela emissão de mão de obra barata das áreas que estavam em processo de estruturação urbana. A ausência quase total de infraestrutura, serviços especializados, lazer e atividades econômicas em Rio das Pedras fizeram com que a Barra da Tijuca se tornasse seu Centro polarizador, suprimindo as carências de sua

² A Favela de Rio das Pedras está localizada na Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro. Segundo o trabalho realizado no curso de pós-graduação *Latu senso* na faculdade de Sociologia Urbana, na UERJ (2019), a favela possui aproximadamente 65 mil habitantes (Apud IBGE, 2010), sendo a maior em quantitativo populacional, localizada na Baixada de Jacarepaguá.

falta de planejamento. Esta realidade repercutiu em questões próprias na infância e adolescência do autor do presente projeto. Recentemente, ao trabalhar em um colégio privado, inserido em uma instalação pública – a Arena Jeunesse – tem-se a possibilidade de analisar a reestruturação ao longo do Parque Olímpico³ da Barra da Tijuca.

Além do exposto, outras motivações destacam a relevância do presente trabalho. Em primeiro lugar, ressalta-se o pioneirismo dos estudos na área de Geografia Urbana entre o período de 2002 e 2020, quanto às modificações espaciais ao longo do espaço que chamamos de Eixo Centro Metropolitano, até por que o espaço vem se reestruturando com maior intensidade após a escolha da Cidade do Rio de Janeiro como sede dos Jogos Olímpicos de 2016. Devido ao fato deste espaço estar se expandindo e se reestruturando de maneira mais acentuada no início deste século, verificou-se o crescimento de pesquisas na área de Geografia, sobre a expansão de investimentos neste espaço. Além disso, a pesquisa se justifica por sua grande relevância em relação ao debate sobre legado olímpico. Segundo a Autoridade Pública Olímpica (BRISO, 2014), 24,1 bilhões de reais foram deixados como legado para a cidade do Rio de Janeiro (65% do gasto total nas olimpíadas). Atualmente, a maioria das instalações, foi apropriada pelo setor privado ou estão abandonadas. Ressalta-se, então, o descompromisso do setor público com o investimento dos contribuintes das várias esferas do poder, visto que os jogos receberam verbas municipais, estaduais e federais.

A base teórica-conceitual do trabalho será apoiada sobre o conceito de espaço, que segundo SANTOS (2012. p.62) ‘‘é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações’’. O espaço, construído e modificado permanentemente será essencial para analisar as modificações de forma-conteúdo do eixo Centro Metropolitano da Barra da Tijuca. Diante da análise do espaço do recorte espacial, a operacionalização da seguinte forma: i) Análise de uma extensa pesquisa para revisão bibliográfica de autores referenciais para dar base aos estudos. Autores estes, que serão citados adiante; ii) Trabalhos de campo no Centro Metropolitano e adjacências, que tem como objetivo registrar fotografias e investigar informações relevantes para pesquisa e iii) Revisão de documentos públicos e pesquisas em arquivos públicos e sítio-webs; com o objetivo de

³ O Parque Olímpico é um complexo esportivo e de lazer, construído para os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Fica localizado bairro da Barra da Tijuca, na Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro. Nele estão situadas as três Arenas Cariocas, o Velódromo, a Arena Olímpica, o Centro Olímpico de Tênis e o Parque Aquático Maria Lenk, além de instalações hoteleiras e o Centro Internacional de Transmissão e o Centro Principal de Mídia.

analisar a situação fundiária neste espaço de forte concentração de investimentos imobiliários.

Portanto, ao contextualizar as temáticas que circundam a presente pesquisa, é possível problematizar as seguintes questões que irão nortear o estudo: i) Quais são os atores e as principais atividades econômicas responsáveis pelas modificações na forma e conteúdo ao longo do eixo Centro Metropolitano, e; ii) Como se dão os processos de transformação, sobretudo em relação aos conflitos entre o público e o privado, na formação e transformação da centralidade ao longo do eixo Centro Metropolitano.

Sendo assim, a pesquisa tem como objetivo geral: analisar a expansão da centralidade da Barra da Tijuca em direção ao eixo Centro Metropolitano e suas particularidades, entre os anos de 2002 a 2020. Para a efetivação do objetivo geral, serão estabelecidos os seguintes objetivos específicos:

- Compreender a construção fundiária do espaço diante das características físicas do sítio urbano, considerando o isolamento físico do espaço em relação às outras zonas da cidade;
- Investigar o processo de especulação imobiliária e as respectivas apropriações via grupos determinantes, levando em consideração sua atuação, e suas relações com a expansão do setor terciário no eixo Centro Metropolitano da Barra da Tijuca;
- Analisar o uso do espaço público e as consequências da formação da nova centralidade no espaço analisado e sua relação com o setor terciário.

Em relação aos procedimentos metodológicos, a presente pesquisa se constitui em uma análise empírica, de natureza exploratória e se inscreve numa abordagem de cunho qualitativo do tipo bibliográfico e documental. Para tanto, foram analisadas fontes documentais referentes à temática investigada, tais como: i) relatórios e documentos oficiais das instituições e organizações envolvidas; ii) Planos, projetos, plantas e materiais fotográficos; iii) Publicações, *websites* e periódicos (oficiais e extraoficiais). Além disso, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com alguns agentes produtores do espaço urbano em questão. Ressalta-se que a análise dos dados coletados será refletida à luz do referencial teórico.

Desta forma, a pesquisa está estruturada em quatro capítulos, além da introdução e das considerações finais. O capítulo 1 – *A Baixada de Jacarepaguá: Sítio urbano*,

posição geográfica e a concentração fundiária – situa a temática da pesquisa em termos da construção fundiária, partindo das origens da ocupação do sítio, até os dias atuais. Para tanto, considerou-se os conceitos de sítio urbano, de herança da Geografia urbana tradicional, ressaltando a relevância dos grandes grupos proprietários de terras que se apropriaram dos espaços mais valorizados da baixada. Por fim, a base teórica será sustentada com ênfase nas contribuições de: i) Lysia M.C. Bernardes e Maria Therezinha Segadas Soares (1990) e suas contribuições sobre o sítio urbano da cidade do Rio de Janeiro; ii) Jorge Marques Soares (2012) e seu estudo sobre as características geomorfológicas da Barra da Tijuca, presentes na obra de David Zee (2012); iii) Armando Magalhães Correa sobre a caracterização do sítio do emblemático *Sertão Carioca*, que antecedeu o processo de planejamento urbano do recorte espacial ; iv) Hélio Vianna (1992), Ayrton Luiz Gonçalves (1999) em relação aos estudos sobre a história conflituosa do uso do solo na Baixada de Jacarepaguá; v) Maurício de Abreu, quanto à evolução urbana da Cidade do Rio de Janeiro, que embora faça uma análise numa escala de cidade, percebemos semelhanças na estrutura de expansão da cidade e vi) Roberto Lobato Corrêa e sua grande contribuição quanto aos agentes promotores do mercado imobiliário.

Capítulo 2 - *O Plano Lúcio Costa para a Urbanização da Baixada Compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá – Entre o planejamento urbano e suas utopias*. Parte do processo de apropriação de apropriação, uso e planejamento do espaço por parte do Estado, por meio de um plano para urbanização que altera completamente a forma e conteúdo do mesmo. Para dar base a análise, nos apoiamos nos respectivos autores referência: i) Lúcio Costa (1969) autor do projeto; o ii) Roberto Lobato Correa (2002) com os agentes sociais responsáveis pela formação do espaço urbano e; iii) Flávio Villaça (1999) e Hindenburgo Francisco Pires (2000), quanto às discussões sobre períodos do planejamento urbano nas cidades brasileiras e suas respectivas utopias.

O Capítulo 3 – *A formação e a transformação da centralidade urbana no eixo Centro Metropolitano da Barra da Tijuca*. Neste capítulo, traçamos uma análise conceitual mais profunda, em oposição da análise mais descritiva para análise espacial, dos capítulos anteriores. As principais referências teóricas são: i) Maria Encarnação Beltrão Spósito (1991, 1993 e 2001), a fim de conceituar a análise da centralidade e seus respectivos fatores de atração; ii) Milton Santos (1979, 2012 e 2014) em relação ao conceito de espaço, base teórica desta pesquisa; e os elementos do espaço que influenciaram na construção da centralidade; iii) Flávio Villaça (2001), através de sua

análise do espaço intra-urbano iv) Roberto Lobato Correa (2002), será referência na análise dos produtores imobiliários, da gênese da área central, do debate sobre agentes produtores da segregação socioespacial e da dinâmica da mesma; v) Mark Gottdiener, em relação ao espaço social da cidade e seus estudos sobre ecologia urbana, vi) Henri Lefebvre (1999 e 2008) e sua célebre contribuição conceitual sobre a origem da cidade capitalista, e vii) Milton Santos (2014) e sua referencial contribuição sobre fixos e fluxos.

Capítulo 4 – *Os elementos espaciais na produção da centralidade urbana do eixo Centro Metropolitano: Sobreposições e justaposições entre o público e o privado.* Fica exposto o quadro atual, em constante transformação, do Centro Metropolitano e as relações de sobreposição e justaposição do setor privado diante dos espaços públicos. Como arcabouço teórico conceitual, serão de grande relevância os estudos de: i) Milton Santos, quanto aos elementos do espaço; ii) Rosimere Santos Maia sobre espaços para auto segregação e do *shopping center* no contexto de bairro e cidade; iii) Gilmar Mascarenhas, Glauco Bienenstein e Fernanda Sánchez (2011) e seus referenciais e pioneiros estudos sobre geografia dos esportes e legado olímpico na Cidade do Rio de Janeiro; iv) Carlos Vainer, Anne Marie Broudehoux, Fernanda Sánchez e Fabrício leal (2016), em relação aos megaeventos e suas perspectivas na cidade do Rio de Janeiro e; v) Odette Carvalho de Lima Seabra e sua contribuição em relação ao cotidiano e o modo de vida nas metrópoles.

Diante do exposto, as considerações finais apresentam os apontamentos sobre o desenvolvimento da pesquisa, abordando quanto aos objetivos pretendidos. Além disso, destacam-se os desdobramentos futuros que, posteriormente, poderão ser agregados à uma possível continuidade para uma pesquisa de Doutorado.

1. A BAIXADA DE JACAREPAGUÁ: SÍTIO URBANO, POSIÇÃO GEOGRÁFICA E CONCENTRAÇÃO FUNDIÁRIA

O presente capítulo tem como objetivo analisar a caracterização física e a posição do sítio urbano da Baixada de Jacarepaguá, bem como a relação das características do sítio e posição com as formas de ocupação e apropriação dos espaços por grupos imobiliários, desde a aplicação do sistema de sesmarias, até execução do Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá (COSTA, 1969). Ressalta-se que, neste capítulo, a escala espacial de análise será menor, dando maior amplitude ao objeto de investigação, analisando a ocupação e evolução urbana da Baixada de Jacarepaguá como um todo, para nos aproximar do padrão de especulação imobiliária; o que exigirá uma atenção sobre a história e a evolução objeto de investigação, para seja possível analisar com maior profundidade a situação fundiária do eixo Centro Metropolitano.

Segundo ABREU (2013, p.11) são vários os elementos responsáveis pela evolução da estrutura urbana no tempo. Analisá-los todos, e de forma detalhada, seria uma tarefa muito complexa, dependendo do tipo de trabalho. E, para que evitemos cair no empirismo da mera descrição geográfica, é necessário relacionar a organização interna da cidade com o processo de formação social. Portanto, neste capítulo, daremos foco especial às características geomorfológicas do sítio urbano, da posição do espaço – isolada por maciços que dificultavam o acesso – e aos agentes sociais responsáveis pela ocupação e transformação do padrão de consumo do espaço da Baixada de Jacarepaguá,

1.1 A Caracterização física do Sítio Urbano da Baixada de Jacarepaguá

O Sítio urbano pode ser definido como o espaço físico – natural, por onde se produz o espaço urbano. Segundo BERNARDES (1990), as características de um sítio defensivo foram primordiais à caracterização da primeira função da Cidade do Rio de Janeiro, considerando que o Recôncavo da Guanabara possuía sacos naturais, excelentes para o posicionamento portuário e abastecimento das naus. Já o da Baixada de Jacarepaguá apresenta limites e formações geomorfológicas bem definidas, fato que ajuda a explicar seu relativo isolamento em relação ao zoneamento urbano do restante da cidade, que se expandiu através do Centro histórico tradicional.

Em relação a sua geomorfologia, de acordo com Marques (2012, p.15) a Baixada de Jacarepaguá trata-se de “[...] uma planície costeira, abrangendo uma área em torno de 180 km². Sua topografia não é muito elevada, o nível máximo dos terrenos sedimentares não chega a 20 metros de altitude”. Além da característica de deposição sedimentar, há ainda alguns morros isolados ao longo da planície, que se destacam na paisagem, devido seu formato e altitude. Segundo Marques (2012), esses morros podem atingir mais de 100 metros. Os mais emblemáticos e destacados morros ao longo da baixada são: i) o Morro da Panela, localizado próximo à Favela de Rio das Pedras; ii) o Morro da Freguesia, onde foi construída a Igreja Nossa Senhora da Pena; iii) a Pedra de Itaúna, localizada no Recreio dos Bandeirantes e; iv) o Pontal de Sernambetiba, uma ilha agregada ao continente por sedimentos costeiros.

Figura 1. Morro da Panela e Morro da Freguesia, com destaque para a Igreja Nossa Senhora da Pena



Fonte: Arquivo pessoal do autor desta pesquisa e Associação de moradores e amigos da Freguesia (AMAF)

Tal deposição sedimentar influenciou na formação de grandes depósitos de areia, acabando por formar compridas e estreitas faixas de terra firme junto às praias, bloqueando a saída das águas doces dos rios que traziam parte dos sedimentos, para o mar. Este processo ajudou a formar a sequência de lagoas e restingas nos bairros mais costeiros da Baixada, A Barra da Tijuca e o Recreio dos Bandeirantes. Segundo Gonçalves (1999, p.11), “Por sua origem e difícil escoamento para o mar, as lagoas assim formadas têm a tendência a se transformar, pelo assoreamento contínuo, em áreas pantanosas e encharcadas, com a diminuição das suas respectivas superfícies, e podem, até, desaparecer, transformando-se em terras firmes”. Ainda não há registros de áreas do complexo lagunar que tenham sido completamente extintas pelo assoreamento, mas o mesmo processo já impossibilita a navegação em muitas das áreas do complexo.

Sua extensa área costeira de 29 quilômetros, que vai da Praia do Grumari, até o Quebra Mar também é característica marcante da Baixada, muito bem delimitada pelos dois Maciços em suas extremidades, o Maciço da Tijuca e o da Pedra Branca. Os dois Maciços se tornaram importantes reservas de preservação ambiental, o primeiro, de administração Estadual⁴, e o segundo, de administração Federal⁵.

Os respectivos maciços são importantes fontes de sedimentos para a construção da Baixada de Jacarepaguá. Além disso, intensos processos climáticos e geomorfológicos foram modelando as formas de relevo, transportando os sedimentos através da atuação de agentes exógenos, e depositando-os nas partes baixas da superfície. Segundo Marques (2012, p.18):

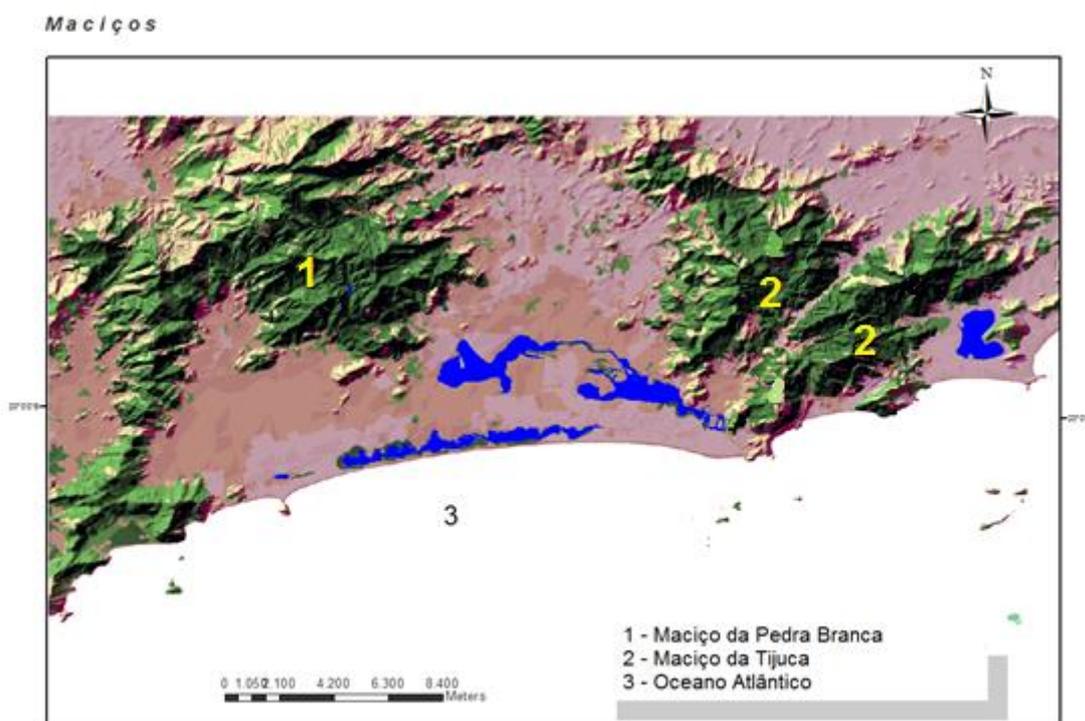
Antes do Quaternário, no Terciário, as condições climáticas foram predominantemente caracterizadas pela ocorrência, em várias áreas do planeta, longos períodos de clima seco, ficando isso registrado nos depósitos dos sedimentos produzidos nessa época. Na frente das bordas do Planalto Brasileiro encontram-se emersos no litoral esses sedimentos, a partir do norte fluminense, continuando pelo Espírito Santo e seguindo pelos Estados nordestinos e pelo norte brasileiro, formando os chamados Tabuleiros Costeiros, que se apresentam como encostas verticais trabalhadas em sua base pela erosão marinha da linha da costa.

Assim, vale ressaltar, que apesar dos intensos processos geomorfológicos atuantes nos maciços, transportando e depositando sedimentos nas baixadas, soma-se a erosão e deposição marinha como processos importantes para a construção das planícies costeiras. Portanto, fisicamente, o espaço da Baixada de Jacarepaguá possui três limites bem marcantes: os dois Maciços e a faixa costeira, como se pode observar no mapa (figura 2).

⁴ O Parque Estadual da Pedra Branca foi criado em 28 de Julho de 1974 e possui aproximadamente 13.000 hectares. Abrange todas as áreas situadas acima da linha da cota de 100 m do Maciço da Pedra Branca e seus contrafortes, em partes de 17 bairros: Jacarepaguá, Taquara, Camorim, Vargem Pequena, Vargem Grande, Recreio dos Bandeirantes, Grumari, Padre Miguel, Bangu, Senador Camará, Jardim Sulacap, Realengo, Santíssimo, Campo Grande, Senador Vasconcelos, Guaratiba e Barra de Guaratiba. É considerada a maior floresta urbana nativa do mundo (INEA on-line).

⁵ O Parque Nacional da Tijuca foi criado em 6 de julho de 1961. Localizado no coração do Rio de Janeiro, com acesso pelas Zonas Norte, Sul e Oeste, o Parque Nacional da Tijuca protege a maior floresta urbana do mundo replantada pelo homem, com uma extensão de 3.953ha de Mata Atlântica. (ICMBio on-line)

Figura 2. Mapa da Baixada de Jacarepaguá e seus limites geográficos



Fonte: Elaborado por Elton Hollanda, via ArcGIS.

Além disso, possui características internas bem marcantes: as vastas planícies internas alagadiças, as lagoas pouco acima do nível do mar e os afloramentos rochosos em formas de morros alternados. Já nas áreas costeiras, encontram-se dunas e restingas.

As respectivas condições físicas do sítio são de importante relevância para ocupação da Baixada de Jacarepaguá. Apesar da vasta área de planície, excelentes para expansão urbana, algumas características do sítio foram relevantes para o tardio interesse das grandes corporações imobiliárias, como veremos a seguir, entre as principais: a distância do Centro histórico, o isolamento dos maciços da Pedra Branca e da Tijuca, que dificultam o acesso, e as condições arenosas e alagadiças dos terrenos da baixada.

1.2. Evolução no processo de ocupação da Baixada de Jacarepaguá

A Baixada de Jacarepaguá foi ocupada em diferentes processos de atividades econômicas e de subsistência. Ao observar o imenso recorte planejado por vias de alta velocidade, bairros planejados e o enorme espaço para atividades terciárias, é possível estranhar a urbanização relativamente recente em comparação às outras zonas mais

desenvolvidas da Cidade do Rio de Janeiro. Por isso, vamos abordar nesta parte do trabalho alguns aspectos em relação à evolução da ocupação e usos do solo, a toponímia dos espaços, da situação fundiária e do plano urbanístico.

i. Ocupação inicial e toponímia dos espaços

As mais antigas referências de ocupação em Jacarepaguá datam, a princípio, no século XVII, porém, de acordo com Vianna (1992), havia ocupações anteriores. Entretanto, foi a partir do referido século que a ocupação começa a ser mais intensa, com terras destinadas à criação de gado e canaviais. O próprio topônimo do nome Jacarepaguá remete a algo pretérito. O nome Jacarepaguá, em tupi, significa lagoa rasa dos jacararés, de *yakaré* + *upá* (lagoa) + *guá* (baixa, rasa). Portanto, evidencia-se a importância da ocupação nativa indígena antecedente às atividades canavieiras e pecuaristas.

Diante disso, a língua em que se constituiu tal toponímia indica quem eram seus habitantes antes e durante os primórdios da colonização portuguesa. A influência das tribos tupis no litoral carioca pode revelar a influência de outros nomes ainda vigentes na Baixada de Jacarepaguá, tais como: Muzema, que significa saída do porto; Camorim, urna funerária; Itúna, Pedra Preta; e Itanhangá, Pedra em forma de seio (SILVA, 1966).

O período de maior efetividade de ocupação na Baixada de Jacarepaguá ocorreu no ciclo canavieiro, entre os séculos XVII e XVIII, período que ilustra a tendência geral das primeiras formas de exploração colonial no país, com grandes sesmarias, fazendas e engenhos, que foram sendo progressivamente fracionadas por heranças, doações, vendas e aluguéis. As características do sítio urbano de planície e a disponibilidade hídrica facilitavam a produção canavieira.

De acordo com Vianna (1992, p.128), “[...] o recebimento de glebas (terras) extensas com a condição de que se instalassem propriedades rurais serviu para instaurar a ordem colonial”. A condição mencionada, expressa as características que remetem ao Sistema de Sesmarias, aplicado na maior parte do litoral Brasileiro. A ideia do sistema era, em sua essência, povoar as Capitânicas Hereditárias por meio de ocupação e produção monocultora, devido ao receio das invasões francesas em locais não povoados. Diante da carência financeira por parte da corte portuguesa, o sistema era a saída mais viável para povoamento e proteção. Como se tratavam de terras com solos, em sua maior parte arenosos, nem todas as partes das glebas apresentavam terrenos firmes e férteis. Portanto, os espaços de solos inférteis eram destinados à pecuária extensiva.

Outro elemento que cabe destaque para a ocupação nos séculos XVII e XVIII são as paróquias. Neste contexto, os senhores de engenho e os padres eram os grandes proprietários políticos nesses espaços. Segundo Soares (1965, p. 15.), “[...] as grandes propriedades, fossem de particulares ou de ordens religiosas, impulsionaram a instalação de núcleos de colonização de crescente complexidade: pousos para viajantes, capelas, vendas iam aos poucos tomando os contornos de povoados”.

Os senhores de engenho ocupavam-se em produzir e ampliar seus limites territoriais buscando áreas de maior centralidade próximas às áreas de comércio popular ou reservas hídricas, enquanto os padres que administravam as fazendas religiosas, dependiam das obras e cofres das irmandades locais. Os religiosos trataram de utilizar o financiamento das irmandades, contando com apoio popular para realizar obras de infraestrutura. Desta forma, a Baixada de Jacarepaguá apresentava obstáculos em seu sítio, ao seu crescimento. Segundo Vianna (1992, p.122), foram abertas valas, secagem de pântanos, aterros, construção de pontes, caminhos e depósitos, que geraram aumento da produção e mais riqueza.

O fato é que as benfeitorias criadas pela necessidade de adaptação às problemáticas do sítio da Baixada de Jacarepaguá geraram pouco dinamismo e contato com outros espaços da cidade. O isolamento territorial e a extensão da baixada dificultavam as trocas sociais e comerciais com outras partes da cidade.

Hélio Vianna (1992), aborda com melhores detalhes a falta de fluidez nos fluxos da época:

De fato, os engenhos coloniais podem ser lidos como células das sociedades da época, reunindo representantes de diferentes grupos sociais e de atividade, concentrando espaços de moradia, lazer, trabalho e religião, agrupando variadas técnicas de apropriar-se e transformar a natureza. Daí uma certa tendência a enclausurar-se, as relações com o mundo exterior raramente ultrapassando as fronteiras do povoado mais próximo. As distâncias, quase intransponíveis no século XVII pela precariedade de caminhos e meios de locomoção, ajudavam a aumentar o isolamento (VIANNA, 1992, p.38).

Alguns dos traços dos imensos engenhos que existiam nos espaços da Baixada de Jacarepaguá ainda existem, graças a tombamentos por parte do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN). Dentre eles, destacam-se: i) a sede da Fazenda Engenho D’água, localizada no bairro Gardênia Azul (Figura 3); ii) o Aqueduto da

Colônia Juliano Moreira⁶ (Figura 4); iii) a Capela Nossa Senhora dos Remédios (Figura 5), no próprio Complexo Juliano Moreira.

Figura 3. Fachada principal da sede da Fazenda Engenho d'Água



Fonte: Acervo pessoal - 2011

Figura 4. Aqueduto da Colônia Juliano Moreira



Fonte: Acervo pessoal - 2014

Figura 5. Capela da Igreja Nossa Senhora dos Remédios



Fonte: Acervo pessoal – 2014

1.2.2. A íntima ligação da família Sá com a histórica problemática fundiária da Baixada de Jacarepaguá

De acordo com Rudge (1983), a família Sá governou a Cidade do Rio de Janeiro entre 1568 e 1661. Além disso, Rudge (1983) aponta que existia uma grande ligação entre a família Sá, parentes do fundador da Cidade do Rio de Janeiro, Estácio de Sá, sobretudo,

⁶ Com área de 7 000 000 de metros quadrados (tamanho igual ao bairro de Copacabana), nos séculos XVIII e XIX, a área era ocupada pela fazenda Engenho Novo. Na primeira metade do século XX, a fazenda foi transformada em hospital psiquiátrico gerido pela União. Em 2000, em meio à reforma psiquiátrica no Brasil, o hospital passou para a administração do município do Rio de Janeiro e hoje encontra-se desativado. Hoje, os seus prédios históricos sofrem com o desgaste do tempo e, apesar de tombados, necessitam de restauração, a qual é prometida e não é concretizada há vários anos. Também ocorrem, atualmente, muitas obras de urbanização e construção de residências populares na região.

os de descendência de Salvador Correia de Sá, o Velho e as primeiras formas de domínio dos espaços da baixada⁷.

De acordo com as práticas fundiárias estabelecidas na época, os governantes da Cidade distribuía as terras devolutas improdutivas, que como visto anteriormente, eram conhecidas como sesmarias. Tais terras, sempre com grandes extensões, parecem ter sido escolhidas a dedo pelo Velho Salvador de Sá. Além de ter-se presenteado com metade da Ilha do Gato (atual Ilha do Governador), distribuiu várias outras para quem havia apoiado no combate a invasores franceses. Entre elas, correspondem hoje aos bairros da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Guaratiba, doadas à Julião Rangel e Jerônimo Rangel (RUDGE, 1983).

Como as tais sesmarias deveriam ser povoadas e convertidas em terras produtivas, o que não aconteceu, os filhos de Salvador de Sá, Martim e Gonçalo, pediram-nas ao pai, as quais foram cedidas. Portanto, percebe-se a grande ligação entre a família Sá e o sítio da Baixada de Jacarepaguá, como seus donos primitivos. Atualmente, há poucos registros que indicam a importância da família Sá com o espaço em questão. Um singelo exemplo é uma humilde homenagem prestada à filha de Gonçalo de Sá, Vitória que dá nome a uma mera praça em um pequeno condomínio fechado de alta renda, às margens da Avenida das Américas (Figura 6).

Figura 6. Praça Vitória de Sá em um condomínio fechado na Barra da Tijuca



Fonte: *Google Street View*. Acesso em: 13/10/2019.

⁷De acordo com GONÇALVES (1999), é necessário alertar o leitor, para que não se torne confuso possíveis confusões com as petições de homônimos da própria família Sá. A originalidade na atribuição dos nomes e de seus descendentes não era muito elástica, variando muito pouco. Assim, nomes como Gonçalo, Duarte, Martim e Salvador repetem-se por gerações. Fato que deixa ainda mais confusa as reivindicações, que se arrastam nos tribunais modernos, sobre os eventuais titulares das terras da Baixada de Jacarepaguá.

Não obstante, a presença da família Sá na região, iria aumentar com o tempo. O filho de Salvador Correia de Sá, o Velho, Martim de Sá viria doar a área de praia a seu irmão, Gonçalo, passando a se tornar donos de toda a Baixada de Jacarepaguá, ainda em 1662. Em seguida, seria construído o extenso Engenho do Camorim (até então, “Camoryhi”, que seria doado mais tarde à filha de Gonçalo Correia de Sá, Vitória de Sá), que por sua vez, faria seu casamento com o Governador Geral do Paraguai no mesmo Engenho.

Vale ressaltar que dois fatos relevantes ocorreram em 1667, em relação a situação fundiária da Baixada de Jacarepaguá, ambos envolvendo Salvador Correia de Sá e Benevides. Segundo Rudge (1983, p.58):

O primeiro foi a instituição de dois Morgadios – figura da legislação imobiliária de então, que tornava uma propriedade indivisível e alienável, de forma a perpetuar o patrimônio familiar, ficando o bem transmissível por herança sempre ao filho primogênito que, por isto, chamava-se Morgado. Um dos Morgadios beneficiou Martim Correia de Sá e Benevides, o 1º Visconde de Asseca⁸, e o outro, a João Correia de Sá e Benevides, seu irmão mais novo.

O seguinte fato marcante seria a morte de Vitória de Sá, que deixou, por testamento, todos seus bens para Beneditinos do Mosteiro de São Bento: “desde o Rio Pabuna, athe o mar e correndo a costa até junto de Guaratiba com seus campos, montes, restingas, lagos, rios” (GONÇALVES, 1999, p. 51) além de outros bens como escravos e rebanhos, segundo registro no 2º Ofício de Notas da Cidade do Rio de Janeiro (GONÇALVES, 1999). O Mosteiro de São Bento, que já possuía propriedades próximas, acumulou uma área que equivale hoje Nossa Senhora de Montserrat, em Vargem Pequena, é um registro do período ainda presente (Figura 7).

Figura 7. Capela Nossa Senhora de Montserrat em Vargem Pequena



Fonte: Acervo pessoal – 2018.

⁸ Visconde de Asseca foi criado oficialmente por carta pelo Rei português D. Afonso VI, em 1666, a favor de Martim Correia de Sá e Benevides Velasco. Este título da nobreza originou-se pelos feitos heroicos de Salvador Correia de Sá e Benevides (1601-1688) como governador da capitania do Rio de Janeiro.

Nos engenhos da área, havia uma relativa diversificação da produção. Além do açúcar, fabricava-se também farinha de mandioca, até o final do século XVIII. Porém, com o fim da escravidão em 1888, as fazendas beneditinas entram em decadência, até serem desativadas.

Os anos seguintes foram caracterizados por conflitos no que se refere à situação fundiária da região, uma vez que as terras perdem seu valor com o a desestruturação do sistema de sesmarias, cuja base, era o trabalho escravo. Segundo Gonçalves (1999), em 1981, o título de propriedade de uma área equivalente aos bairros de Camorim, Vargem Pequena, e Vargem Grande – os mesmos doados como herança aos Beneditinos por Vitória de Sá – são repassadas ao Banco de Crédito Móvel. Tal ação repercute até os dias atuais por meio de problemas jurídicos.

Segundo consulta pública realizada no dia 08 de novembro de 2019⁹, referente ao Recurso Especial número 16.391-0 Rio de Janeiro, estando ativo no Supremo Tribunal Federal (BRASIL, 2013), assim como na Revista de Processo de São Paulo (2004), há de um lado o próprio Banco de Crédito Móvel e, do outro, descendentes da família Sá que discordam da jurisprudência da transação realizada por Vitória de Sá.

Diga-se, *a latere* que a cadeira dominial da imensa gleba (hoje, na cidade do Rio de Janeiro, possivelmente os bairros de Jacarepaguá, Barra da Tijuca, Recreio dos Bandeirantes e Grumari) teve origem no “direito de conquista”, com Mem de Sá (fundador da Cidade do Rio de Janeiro, em 1565), sucedido por Salvador de Sá, dividindo-se em duas distintas glebas quando da sucessão de Salvador, em 1594, a quem sucederam Gonçalo de Sá, Martim Corrêa de Sá – o 1º Visconde de Asseca. A propriedade de Aldo Bonardi e, pois, do promitente comprador Abílio Soares de Souza, teve origem em Martin, pelo herdeiro Salvador Corrêa de Sá Benavides – o 2º Visconde de Asseca. Já o título da empresa que, neste processo, ingressou na qualidade de *oponente*, encontra remota origem em Gonçalo de Sá, seguido por Vitória de Sá, a qual deixou sua parte, em 1667, para o Mosteiro de São Bento. Em 1773, o Mosteiro e o 2º Visconde de Asseca celebraram um acordo para definição de uma linha divisória entre as duas glebas, que portanto não se superpõem (mas não foram obtidos os documentos relativos à linha divisória que então teria sido fixada) (REVISTA DE PROCESSO, 2004, p. 222)

Constata-se no processo que há muitos supostos prejudicados na transição da posse das terras. Segundo ele, as terras vão de Arroio Pavuna até a região de Guaratiba, à sudoeste, indo até a região do Campinho. Neste, viriam mais tarde a amontoar os primeiros grandes grupos populacionais na Taquara que, segundo Silva (1966), possui o nome derivado do tupi *Ta'kwar*, um tipo de bambu existente no local. O outro trecho do

⁹ Em uma consulta pública realizada no cartório do STJ, foi possível consultar o andamento do projeto. Porém, não foi possível retirar, nem copiar nenhum conteúdo interno do processo.

outro lado do Arroio Pavuna, iria em direção ao Maciço da Tijuca, até o Canal da Joatinga, propriedade de Martim Correia de Sá, o qual tinha ali um de seus engenhos, o Engenho d' Água, cuja casa grande da fazenda está tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), conforme ilustrado anteriormente na Figura 3.

b. A Atual Situação Fundiária: uma primeira aproximação

O espaço urbano é produzido através da atuação de vários agentes. Segundo Corrêa (2002), os agentes sociais responsáveis por fazerem e refazerem a cidade, através de ações concretas são os seguintes: a) os proprietários dos meios de produção; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado e; e) os grupos sociais excluídos.

A relação entre os promotores imobiliários e os proprietários fundiários gera, por exemplo, a especulação fundiária, responsável pelo aumento do preço da terra. Segundo Corrêa (2002, p.16):

A especulação fundiária não é assim de interesse dos proprietários dos meios de produção. Interessa, no entanto, aos proprietários fundiários: a retenção de terras cria uma escassez de oferta e o aumento de seu preço, possibilitando-lhes ampliar a renda da terra. Essa prática gera conflito entre proprietários industriais e fundiários.

Porém, não podemos deixar de lado o papel do Estado, que tem papel fundamental como agente regulador das transformações espaciais. Segundo Abreu (2013, p.11):

[...] se a estrutura espacial da Área Metropolitana do Rio de Janeiro se caracteriza pela tendência a um modelo dicotômico do tipo núcleo-periferia, onde a cidade dos ricos se contrapõe àquela dos pobres, isso não deve ser apenas força do mercado. Tal estrutura também seria função do papel desempenhado pelo Estado no decorrer do tempo, seja através de condições materiais que favorecem o aparecimento desse modelo dicotômico, seja mediante o estabelecimento de políticas que, embora objetivando muitas vezes regular conflitos entre o capital e o trabalho, sempre acabaram sendo benéficas àquele em detrimento deste.

Neste cenário, a Barra da Tijuca é o maior bairro da Baixada de Jacarepaguá, com posicionamento privilegiado de uma extensa área litorânea, lagoas e relevo plano. Atualmente, quatro grupos detêm grandes áreas da Barra da Tijuca. Segundo Gonçalves (1999, p.58) são eles:

O grupo Carvalho Hosken S/A e suas coligadas Barra da Tijuca Imobiliária S/A e São Fernando Empreendimentos Imobiliários, cujo acionista maior é o engenheiro Carlos de Carvalho; a empresa Saneadora Territorial Agrícola – ESTA S/A, primitivamente de Francis Walter Hime e, a partir de 1955, de

propriedades de Tjong Aiong Oei, natural de Cingapura, naturalizado brasileiro; Pasquale Mauro, também naturalizado brasileiro, nascido na Itália, e Múcio Athaide, advogado, às voltas com inúmeras questões na justiça, que hoje vive em Miami.

O primeiro dos grupos mencionados é de grande importância para o foco central desta pesquisa, o Centro Metropolitano da Barra da Tijuca, o qual será apresentado mais à frente. O mesmo possui um patrimônio de cerca de 12 milhões de metros quadrados de terras, vinculadas às terras do Banco de Crédito Móvel, espalhadas pela Baixada de Jacarepaguá.

Uma das mais emblemáticas construções do grupo Carvalho Hosken S/A, foram os grandes investimentos no Centro Metropolitano, que se derivou da ocupação da antiga Gleba E, pertencente à antiga Fazenda da Restinga, situadas nos antigos Saco e Saquinho da lagoa da Tijuca. Ali foi construído o Condomínio Península (Figura 8).

Figura 8. Recorte do Condomínio Península, construído na antiga Fazenda da Restinga, no Saco da Lagoa da Tijuca



Fonte: Google Maps (demarcação própria) – Acesso em: 11/10/2019.

A construção do condomínio Península, envolveu uma grande polêmica por conta de sua ambição, já que o mesmo atingiu uma enorme área de manguezais preservados. Apesar da criação de uma zona de amortecimento, representada pelos limites destacados na Figura 8, os impactos no ecossistema local foram de grandes proporções. Em duas ocasiões foram encontrados jacarés passeando pelo condomínio, assustando moradores do luxuoso condomínio onde reside o antigo Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, Marcelo Crivella.

O Grupo Carvalho Hosken S/A possui investimentos em outros espaços valorizados na Barra da Tijuca, como Avenida das Américas, Avenida Ayrton Senna, Avenida Lúcio Costa, Avenida Salvador Allende e Avenida Aberlado Bueno, sendo os dois últimos, parte do Eixo Centro Metropolitano. Os demais grupos dos principais proprietários de terra na Baixada de Jacarepaguá são expostos no quadro abaixo.

Quadro 1. Grupos dos principais proprietários de terra na Baixada de Jacarepaguá

GRANDES PROPRIETÁRIOS DE TERRA	SÍTIOS ABRANGENTES
<p style="text-align: center;">Grupo ESTA S/A</p>	<p>Área onde se localizam atualmente o Fazenda Clube Marapendi; Condomínios Nova Ipanema, Novo Leblon, Park Palace, Mandala, Santa Mônica, Santa Marina, Nau da Barra, Pontal da Barra, Vivendas do Bosque; e os empreendimentos terciários: Barra Shopping, Via Parque Shopping, Supermercado Makro, Carrefour e antigo e abandonado terreno do Parque Temático Terra encantada. Outros terrenos onde está o Hospital Lourenço Jorge e o Boque da Barra também foram doados pelo grupo à prefeitura.</p>
<p style="text-align: center;">Grupo Pasquale Mauro</p>	<p>O grupo começou a investir na região na década de 1940 em áreas para aproveitamento primário. Atualmente abrange área de 13 milhões de metros quadrados, que se expande para o Recreio dos Bandeirantes e para o interior, em áreas próximas aos canais do Cortado, Urubu e de Portela, até a Estrada dos Bandeirantes.</p>
<p style="text-align: center;">Múcio Athayde (Desenvolvimento e Engenharia LTDA.)</p>	<p>Adquiriu em 1968 a Gleba C da Fazenda da Restinga, entre a Avenida Sernambetiba e a Lagoa da Tijuca. Em seus 1,5 milhões de metros quadrados estão as três Torres da Barra, seu emblemático formato cilíndrico, projetado por Oscar Niemayer (<i>Athaydeville</i>). Com a falência da empresa de Athayde, uma das torres chegou a ser invadida, mas rapidamente desapropriada. O fato é que uma segunda torre está sendo reformada e as duas restantes, sequer foram terminadas e seguem se deteriorando.</p>

Fonte: Gonçalves (1999) – adaptado.

Além dos quatro grandes proprietários fundiários destacados anteriormente, outros menores e de menor relevância possuem propriedades consideráveis. O próprio Ministério da Aeronáutica, com seus 340 mil metros quadrados recebidos com as

desapropriações do antigo grupo francês *Compagnie Generale Aéropostale*, onde hoje se localiza o Clube da Aeronáutica e o Aeroporto de Jacarepaguá (Decreto nº 6.870/44). Além deste, vale destacar as chamadas ‘terras da marinha’, regulamentada pelo Serviço de Patrimônio da União, em 1831, que gerou grandes aborrecimentos à população e problematizando ainda mais a situação fundiária do espaço estudado.

Evidencia-se, portanto, que a atual situação fundiária, com ênfase no latifúndio, é um espelho dos primeiros processos de ocupação à base da conquista no sistema de sesmarias, que embora mudem os atores do processo, a estrutura fundiária permanece vigente.

Ante o exposto, ficaram evidentes os desdobramentos do processo de ocupação baseado no latifúndio, que se reproduz até os dias atuais. Ressalta-se, prioritariamente, que o sistema de ocupação vigente à base da conquista, garantiu uma verdadeira dinastia no que se refere à questão fundiária da Baixada de Jacarepaguá. Atualmente, outros agentes proprietários de terra, com o mesmo propósito de lucrar com as terras de alto valor, atuam e reproduzem capital, muitas vezes aparelhados pelo próprio poder público e as facilidades que o mesmo os proporciona.

Ressaltamos que a posição geográfica do espaço de análise precisa ser contextualizada, como lembra Corrêa (2004, p. 318). Segundo o mesmo, “ A este respeito o conjunto de transformações econômicas e tecnológicas verificadas no século XIX alterou a posição geográfica das cidades. As transformações verificadas a partir da segunda metade do século XX introduziram nova reavaliação”. Em uma análise intraurbana, percebemos o mesmo processo, uma vez que os espaços se reinventam, de acordo com diversos fatores, entre eles a localização e as condições geográficas do sítio urbano.

No capítulo seguinte, aproximaremos a função do Estado e dos promotores imobiliários privados, ao analisar o histórico de planos de urbanização, sobretudo o Plano Lúcio Costa para a Urbanização da Baixada Compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá, que vai de encontro ao nosso recorte. Segundo Abreu (2013) há dois pressupostos relevantes para análise no processo dicotômico de urbanização da metrópole carioca:

O primeiro diz respeito à natureza do Estado. Este, longe de ser um agente neutro, atuando em benefício da sociedade como um todo, como prega o pensamento liberal, ter-se-ia aliado, através do tempo, a diferentes unidades do capital, expondo seus interesses e legitimando suas ações precursoras. Por conseguinte, o modelo segregador do

espaço carioca teria sido estruturado principalmente a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado indiretamente pelo Estado. O segundo pressuposto é de que haveria também uma relação direta entre a crescente estratificação social do espaço, no que hoje se denomina Área Metropolitana do Rio de Janeiro, e o estabelecimento de determinadas políticas públicas. (ABREU, 2013, p.11)

2. O PLANO LÚCIO COSTA PARA A URBANIZAÇÃO DA BAIXADA COMPREENDIDA ENTRE A BARRA DA TIJUCA, O PONTAL DE SERNAMBETIBA E JACAREPAGUÁ – ENTRE O PLANEJAMENTO URBANO E SUAS UTOPIAS

Segundo Villaça (1999, p. 204), a segunda fase do planejamento urbano no Brasil de 1930 a 1990 foi subdividida em três subperíodos: i) do urbanismo e do plano diretor (1930-1965); ii) dos superplanos (1965-1971) e iii) do ‘plano sem mapa’ (1971-1992). No contexto do segundo subperíodo, foi elaborado e aplicado o ‘Plano Lúcio Costa para a Urbanização da Baixada Compreendida entre a Barra da Tijuca, o Pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá (1969)’. Apesar de aplicada no segundo subperíodo, foi pensada no primeiro, como um Plano Diretor que daria direcionamento de reprodução do capital dos grupos que exerciam territorialidade na Baixada de Jacarepaguá. Segundo Pires (2010, p.3) ‘Nas décadas de 1930 a 1950 – na ditadura ou democracia -, a classe dominante brasileira ainda tinha condições de liderança na esfera urbana para executar, sem grandes percalços, algumas obras de seu interesse e integrantes de planos antigos. Eram fundamentalmente obras que atendiam às partes da cidade que a ela interessava, como a remodelação do centro, principalmente do seu sistema viário’.

No Rio de Janeiro, enquanto a Zonas Sul e Central crescia de forma acelerada e apoiada pelas intervenções urbanas do Plano Agache¹⁰, a Baixada de Jacarepaguá permanecia pouco ocupada, mantendo suas características naturais relativamente preservadas. Segundo Correa¹¹ (1932), o espaço da Baixada mantinha as características de um sertão:

Não por conta da semelhança com o sertão nordestino, marcado pela característica do clima semiárido e da vegetação de caatinga, mas por conta da origem do nome. Sertão é uma abreviação popular do nome *de sertão*, que era sinônimo de áreas marcadas por seu aspecto natural e sua baixa densidade demográfica (CORREA, 1932, 32).

Durante a década de 1960, o Rio de Janeiro que passara por grandes reestruturações ao longo dos dois últimos séculos, onde foi bastante pensada e planejada

¹⁰ O Plano Agache, finalizado em 1930, é o primeiro Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, bem como modelo de planejamento urbano para todo o país.

¹¹ Armando Magalhães Correa foi um paisagista carioca, um dos primeiros defensores da formação da baixada de Jacarepaguá como reserva, autor do livro *o: Sertão Carioca*. Este, foi escrito após série de expedições por trilhas, fazendas, areais, lagoas, aquedutos e pontes na baixada, entre 1930 e 1932.

por diversos planos diretores. Tais reestruturações na era dos superplanos tinham algumas características marcantes. (PIRES, 2010), a saber: “a) ausência de um debate público sobre a natureza política dos planos; b) o conteúdo conflituoso das suas propostas, uma vez que não houve consulta às diferentes esferas de gestão pública; c) o excessivo número de recomendações que se inspiram em modelos importados e não baseados na realidade local”. Tais características de natureza política eram justificadas pelo período de instalação do governo militar no País.

Os mesmos também tinham como objetivo, na maioria das vezes, a valorização da própria estética natural, a melhoria na mobilidade interna e a intenção de ser referência em relação às infraestruturas e serviços. A grande maioria deles “eram meros instrumentos jurídicos de legitimação dos governos, que não dispunham sequer de diagnósticos técnicos capazes de garantir a eficácia de suas ações” (PIRES, 2010). Diante de tal contexto, a Baixada de Jacarepaguá foi contemplada em 1969, com um Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado (PDDI)¹² específico para o recorte espacial. Os futuros bairros costeiros da baixada seriam ainda mais privilegiados na orientação de seu crescimento urbano, através de normas de uso e ocupação do solo. Para tal, seria necessário preservar o extenso complexo lagunar, restingas, lagoas e dunas ali presentes, considerando que era uma das últimas áreas disponíveis na cidade para expansão urbana.

O cruzamento de duas vias principais foram um dos pontos centrais do Plano. A Avenida das Américas e Avenida da Alvorada (atualmente, Avenida Ayrton Senna) faria ligação com toda a baixada.

Bloqueadas pelos maciços da Tijuca e Pedra Branca, como já dito, que lhe dificultam o acesso, a baixada de Jacarepaguá continuava preservada, enquanto a cidade já se expandia para a Zona Norte e se comprimia contida entre os vales e as praias da Zona Sul (COSTA, 1958). Com o tempo, se tornava cada vez mais acessível, perdendo suas características físicas originais, graças à ação do Departamento de Estradas e Rodagens do Rio de Janeiro (DER-RJ)¹³ que criou via de livre acesso através do sistema de túneis e viadutos que expôs a região a uma ocupação imobiliária predatória.

¹² PIRES (2010) faz uma crítica ao termo “planejamento integrado”, já que os planejamentos estiveram longe de alcançar os objetivos de integração, pois a excessiva força centralizadora do governo federal era um grande obstáculo para sua implementação.

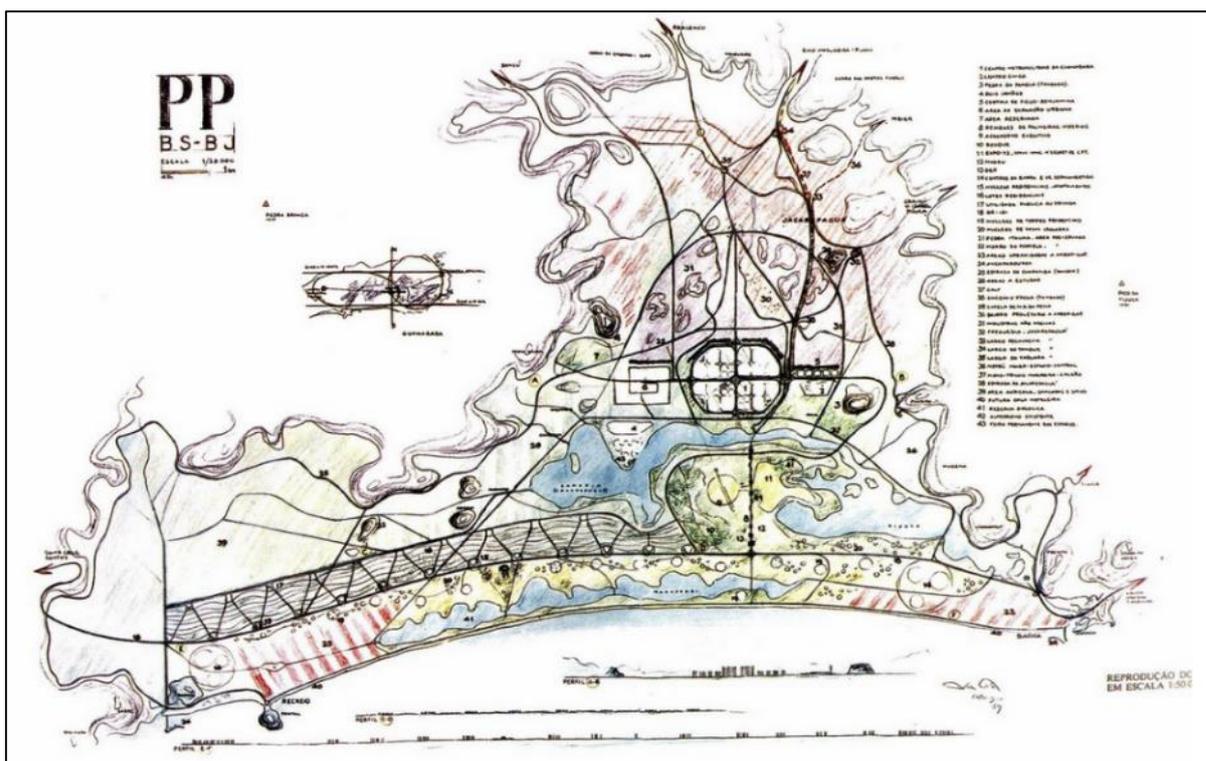
¹³ Departamento de Estradas e Rodagens do Rio de Janeiro (DER-RJ) - é um órgão pertencente ao governo do estado do Rio de Janeiro, criada em 11 de fevereiro de 1943, através do Decreto nº 693, e que tem a função de administrar o sistema rodoviário fluminense, além da integração com as rodovias municipais e federais e interação com outros meios de transporte, com o fim maior de atender o usuário e carga, além de fazer algumas obras públicas relativas à infraestrutura terrestre no estado do Rio.

Então o Governo do Estado, a Superintendência de Urbanização e Saneamento¹⁴ (SURSAN) e o próprio DER se viam diante de uma série de dúvidas, sobre qual seria o destino da imensa área triangular, que se estende da montanha ao mar, numa frente de quase 20 quilômetros de praias e dunas que a topografia havia preservado. Qual seria o plano de desenvolvimento para o referido espaço? Surge, então a ideia de um Plano Piloto, similar ao que ocorreu em Brasília, com as devidas proporções, somadas às frustrações ocorridas com o planejamento inadequado em outras zonas da cidade.

2.1 A aplicação do Plano Piloto

O Plano Piloto da Baixada de Jacarepaguá, nasceu da necessidade de disciplinar a expansão urbana do Rio de Janeiro, diante das problemáticas citadas anteriormente. Na Figura 9, apresenta-se o croqui do Plano Piloto.

Figura 9. Plano Piloto para a Urbanização da Baixada de Jacarepaguá



Fonte: Manuscrito de Lucio Costa (1969)

¹⁴ Órgão atual responsável pelo saneamento na cidade do Rio de Janeiro.

O Plano seria mais detalhado do que o Plano Piloto de Brasília¹⁵, também de autoria de Lucio Costa, por conta da necessidade de integração de um bairro com alguns obstáculos naturais e também pela razão escalar, muito maior que a de Brasília.

Como mencionado anteriormente, até a década de 60, a área conservava seu estado natural, bloqueada pelos maciços da Pedra Branca e da Tijuca, que a isolavam do restante da cidade. A abertura do Elevado do Joá nos anos de 1970 rompe a primeira barreira com a Zona Sul. A autoestrada Lagoa-Barra, na segunda metade dos anos 1960 também facilitou o acesso.

O desafio do Plano Piloto era de tentar empregar o novo urbanismo, harmonizando a natureza e o homem. O plano seria a chance de salvar a região da ocupação desordenada e predatória que já acontecia, e também da degradação do meio ambiente selvagem. Portanto, Lucio Costa previa que, caso não fosse realizado um projeto cuidadoso de ocupação, a baixada estaria fadada à destruição:

A reserva biológica aspirava à preservação de toda essa área como um parque nacional. E, de fato, o que atraía irresistivelmente ali e ainda agora, até certo ponto, atrai é o ar lavado e agreste; o tamanho – as praias e as dunas parecem não ter fim; e aquela sensação inusitada de se estar num mundo intocado, primevo (COSTA, 1995, p. 348).

Habitar, trabalhar, divertir-se e circular. Era com essas ideias que Lucio Costa pretendia ocupar o território em questão. Mais do que um bairro com objetivos muito bem pré-estabelecidos, estava em jogo uma proposta de uma estrutura urbana definitiva, que pouco necessitaria ser alterada no futuro. Para tal, seria necessário vencer os obstáculos naturais de forma harmônica.

Durante muito tempo ainda, deixe-se a várzea tal como está, com o gado solto pastando. E só quando a urbanização da parte restante, da Barra à Sernambetiba, se adensar; quando a infraestrutura, organizada nas bases civilizadas e generosas que se impõem, existir, e a força viva da expansão o impuser, aí então, sim, terá chegado o momento de implantar o novo centro que, parceladamente embora, já deverá nascer na sua escala definitiva (GLOBO, 2013, *on-line*).

Embora o plano venha sofrer algumas alterações, por conta de questões políticas e burocráticas, a leitura do plano de forma mais pragmática é necessária para a compreensão do contexto de elaboração do plano, relacionado a geografia da baixada de Jacarepaguá.

¹⁵ O Plano Piloto de Brasília, no Distrito Federal, foi elaborado por Lúcio Costa, vencedor do concurso, em 1957, para o projeto urbanístico da Nova Capital. Teve sua forma inspirada pelo sinal da Cruz. O formato da área é popularmente comparado ao de um avião.

Na tentativa de uma maior aproximação do pensamento e intenções do urbanista Lucio Costa, foi realizada a leitura do texto do Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá. Para tal análise, foi utilizada a primeira forma de texto apresentada de forma oficial (ESTADO DA GUANABARA, 1969). Através da análise, identificou-se as principais partes que constituem a proposta urbanística.

A verificação do documento permitiu identificar que, de um modo geral, a proposta de estrutura viária do plano foi seguida, assim como a orientação de ocupação inicial das várzeas invés dos maciços rochosos, tidos como reservas florestais, e ambos representavam grandes desafios.

Foi possível também entender a proposta de organização espacial, na qual a baixada de Jacarepaguá estaria estruturada em termo de eixos e de núcleos. Para maior compreensão da presença das massas definidas pelo zoneamento funcional na dinâmica da região, foi necessária uma análise comparativa em relação a cada elemento do plano.

a) Áreas de Proteção Ambiental: Marco no que se refere às referências paisagísticas do plano Lucio Costa, com a proposta de uma tríplice de limites naturais, formando um triângulo. Os extremos limites: Maciço da Pedra Branca (Reserva Estadual); Maciço da Tijuca (Reserva Federal) e por último, sua extensa área litorânea entre as praias da Barra da Tijuca e Recreio.

Os limites físicos muito bem estabelecidos seriam de intensa importância para a formação de uma massa urbana entre as áreas preservadas, que segundo o autor, seriam inevitáveis.

Espalhadas pela área de planície, as pedras – como a da Panela em Rio das Pedras e Itaúna no Recreio – deveriam permanecer intactas, protegidas por legislação e delimitação física. Ambas permanecem preservadas, por conta de sua declividade, porém, em seu entorno, temos grande preocupação com o sistema lagunar, onde a ocupação desenfreada tem gerado intenso assoreamento e comprometimento dos manguezais.

b) Eixos Viários de Alta Velocidade: As vias de alta velocidade são um dos pilares do plano e do sistema de estruturação espacial da baixada de Jacarepaguá. Os eixos estavam no documento original e seguem sendo espaço de concentração e circulações de deslocamentos entre diferentes regiões funcionais definidas e hierarquizadas ao longo dos mesmos. O eixo da Avenida Ayrton Senna deveria

abrigar equipamentos relacionados à nova função central da Barra da Tijuca. Ali estariam situados os conjuntos institucionais como o Centro Metropolitano, o Centro cívico, a Universidade, entre outros. O eixo da Avenida das Américas seria essencialmente para uso residencial. O eixo litorâneo deveria ser mantido a paisagem rústica, com casas de veraneio e atividade hoteleira. Durante vários anos, a função de vias de alta velocidade fora mantida, mas eram desfalcadas das passagens subterrâneas previstas para a travessia de pedestres. A falta de segurança fez com que, durante os anos 90, se praticasse um novo tratamento das avenidas, com os semáforos ritmando o fluxo rápido das rodovias.

Em seus 18 quilômetros de orla, o eixo litorâneo recebeu canteiro central devido à necessidade de estacionamentos e a criação de uma ciclovia, exceto na área da reserva de Marapendi.

- c) **Transporte sobre Trilhos:** O texto do plano cita uma possível ligação da Zona Norte com a baixada de Jacarepaguá através de metrô e de monotrilho (veículo leve sobre trilhos). No documento original está desenhada, acompanhada por grandes vias de ligação com o Grande Rio. Atualmente, as ligações da baixada com a Zona Norte se dão pela Via Amarela e via *Bus Rapid Transit* (BRT), este inclusive, passa por áreas onde passariam o metrô e monotrilho prevista no plano. Com a escolha do Rio de Janeiro como cidade sede dos Jogos Olímpicos de 2016, houve uma retomada de um projeto do Metrô para a Barra da Tijuca, que não se assemelha em nada com o projeto previsto no plano. O metrô passou a integrar a Zona Sul com o Jardim Oceânico, que é a primeira e única estação presente na Barra da Tijuca. Dali em diante, há uma integração com o BRT.
- d) **Centros Urbanos:** Uma das decisões mais marcantes do Plano Piloto se baseava em um tripé de centros urbanos: o da Barra, o da Sernambetiba e o Centro Metropolitano. Este, objeto de análise central desta pesquisa. Ele seria um centro financeiro onde o centro de negócios da cidade se mudaria. Foi um dos poucos elementos que teve seu espaço detalhadamente desenhado. Este também seria, como toda a baixada, organizada a partir de eixos viários transversais. Hoje, vemos que a não apropriação das terras pelo Estado no início desse processo teve como consequência uma grande especulação. O resultado disso é, que boa parte dessa área foi envolvida em uma rápida e predatória ocupação ao longo da

Avenida Abelardo Bueno. O símbolo dessa extensa ocupação urbana é o Shopping Metropolitano, inaugurado em 2015. Dentro da mesma ótica da centralidade urbana, uma retomada do que seria o Centro Metropolitano seria inaugurado em 2016, como projeto da Carvalho Hoskem S/A.

e) **Shopping Centers:** Os *shoppings*, como os que conhecemos hoje, não faziam parte do Plano Piloto, mas começaram a surgir paralelamente ao surgimento internacional desse fenômeno, em função da demanda surgida com a população moradora dos primeiros conjuntos residenciais, com o condomínio Nova Ipanema. Os grandes centros de consumo se concentram próximo do cruzamento da Avenida das Américas com a Avenida Ayrton Senna, por conta do grande contingente populacional deslocado da Zona Norte.

f) **Condomínios Fechados:** A espacialização dos condomínios baseados no uso residencial, teriam dois partidos diferentes com suas localizações: Ao longo da Avenida das Américas e no entorno da Lagoa Marapendi. Os edifícios deveriam estar afastados por, pelo menos, 1 quilômetro de distância.

Na área residencial Avenida das Américas, os conjuntos de prédios deveriam estar situados juntos à rodovia. Estes seriam compostos por prédios e blocos. A articulação entre as construções se daria por marquises pertencentes ao sistema térreo de lojas com passeio coberto e contínuo, onde também estariam situadas escolas primárias públicas e comodidades, como cinemas.

Na área residencial Lagoa Marapendi, o urbanista determinou que os núcleos residenciais não estariam alinhados de modo uniforme em relação a estrada. Estes conjuntos se constituiriam unicamente por torres residenciais de 25 a 30 andares. Haveria em seus térreos, comércio e facilidades requeridas por seus moradores.

A ocupação residencial da Avenida das Américas se desenvolve ainda hoje. A Avenida das Américas vive ainda hoje, um *boom* imobiliário, com a presença de extensos condomínios fechados de luxo. O crescimento do risco de segurança do morador levou ao cercamento da quase totalidade dessas áreas. Muros altos, grades, cabines de segurança e fechamento das ruas são alguns dos recursos para possíveis ondas de violência na área ascendente.

2.2. Os descaminhos do Plano Piloto Para a urbanização

Transcorridos mais de 45 anos do Plano Piloto, não somente a Barra da Tijuca, mas como toda a baixada ainda é uma grande experiência urbana, mas como toda experiência, podemos ter resultados positivos ou negativos. A área que saiu da prancheta do Arquiteto Lucio Costa, seria o novo centro da cidade, mas teve alguns descaminhos durante sua formação e transformação.

Identificou-se um consenso entre os críticos encarar a região da Baixada de Jacarepaguá como a uma extensa área aberta a exploração da indústria imobiliária, principalmente as áreas próximas ao litoral. Para Adauto Cardoso (1988, p.4), a Barra da Tijuca é uma “[...] intervenção sobre o urbano segundo as lógicas e as necessidades da classe dominante”, expressa “[...] ora através da adequação às novas formas de consumo, ora na articulação do organismo de planejamento com os interesses imobiliários, ora ainda na destinação elitista do espaço sob intervenção” (CARDOSO, 1988, p.4).

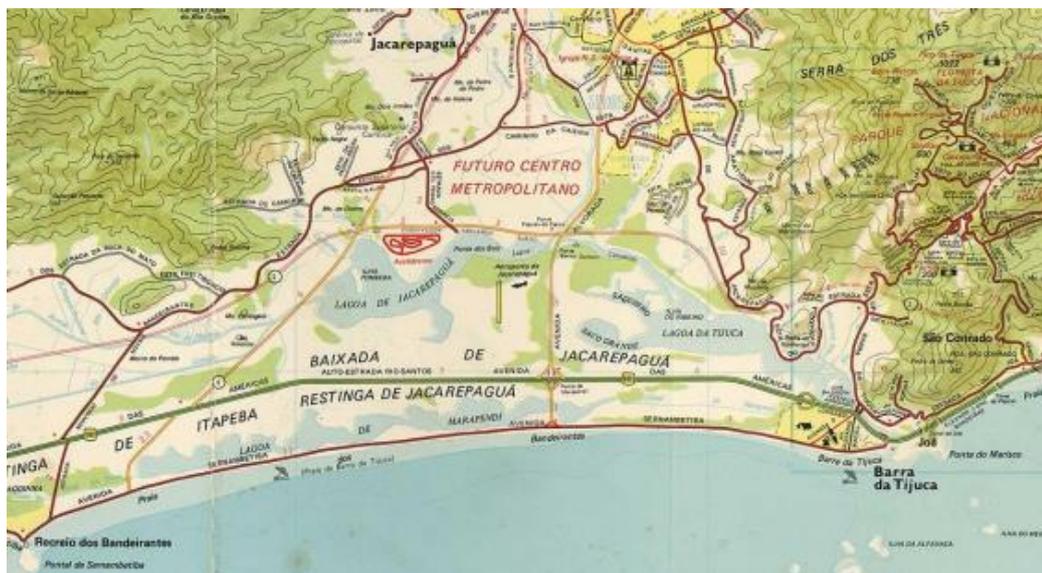
A exploração imobiliária verificada nos últimos 30 anos denuncia o poder público, na expansão clara e premeditada de uma continuidade da Zona Sul, a partir da abertura de estradas, túneis e elevados. A continuidade de uma cidade que cresceu de forma desordenada precisava de uma nova área para a expansão do capital. Entre os descaminhos mais claros na estrutura interna do Plano, podemos destacar a insucesso do Centro Metropolitano (Figura 10)

Figura 10. Centro Metropolitano (em destaque) em relação às principais vias da Barra da Tijuca



Fonte: Google Earth Pro – Elaboração própria (2021)

Figura 11. Mapa turístico da Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca, com destaque para o que seria o “Futuro Centro Metropolitano”.



Fonte: RIOTUR (1974)

Dialogando com as imagens anteriores, Gerbase, Autran e Candida (2013) ressaltam que o:

Centro geográfico da Região Metropolitana do Rio, o terreno do Centro Metropolitano está nas mãos de grupos privados, que realizam projetos isolados. Mas, na cabeça de Lucio Costa, a área seria inteiramente desapropriada pela prefeitura e ocupada com edificações feitas num modelo similar ao de parcerias público-privadas (GERBASE; AUTRAN & CANDIDA, 2013, *on-line*).

Segundo Lucio Costa, seria o Centro Metropolitano seria o centro capaz de complementar o centro tradicional. O mesmo acreditava que a prefeitura colocaria sua sede ou complemento de sua sede. Embora inaugurado, o Centro Metropolitano (Figura 11) ainda não atende as ambições propostas por Lucio Costa em seu Plano Piloto.

Figura 12. Faixada do Centro Metropolitano em 2019.



Fonte: Acervo pessoal (2019)

Além do suposto esquecimento da efetivação do Centro Metropolitano, observa-se outros descaminhos. Entre os principais, podemos citar:

- a) **Instalação da Cidade da Música (Atualmente Cidade das Artes):** Construída em um local-chave do plano, seria um anel rodoviário para distribuir o fluxo de automóveis que viriam da Linha Amarela quando pronta. Seus arredores concentram hoje, os maiores engarrafamentos da Barra da Tijuca. Nem mesmo a construção de ‘mergulhões’ para retorno, em 2016, resolveu o problema dos engarrafamentos no anel rodoviário. Além disso, vale destacar o custo de mais de R\$ 500 milhões, além dos sucessivos valores pagos às distintas organizações sociais (OS) que geriram o espaço (Globo *on-line*, 2012).

Figura 13. Fotografia aérea da Cidade das Artes no encontro das Avenidas Ayrton Senna e Avenida das Américas em 2015.



Fonte: O Globo (*online*) – 2020.

- b) **Vias Secundárias:** Seriam 11 vias previstas para diminuir a carga da Avenida das Américas e Avenida Ayrton Senna. Somente três delas saíram do papel.
- c) **Plano Paralelo:** Para a área entre a Estrada dos Bandeirantes e o Canal do Urubu. Idealizados conjuntos residenciais para famílias com rendimento de três a sete salários mínimos. O projeto era uma versão simplificada das superquadras de Brasília, que são relativamente distantes das áreas centrais.
- d) **Gabarito de Cinco Andares:** Os prédios da orla deveriam ter, no máximo cinco andares, para não bloquear a vista do mar e o sol. As únicas exceções seriam nas extremidades da orla, onde seriam permitidos os Hotéis e Apart-Hotéis de gabarito maior.
- e) **Vias de Alta Velocidade:** A BR-101 ou Rio-Santos, que virou Avenida das Américas seria uma rodovia de alta velocidade. Quando alterada, a criação de semáforos e eixos transversais inviabilizou o projeto, perdendo sua essência.
- f) **Feira Permanente dos Estados:** Também nunca foi adiante a criação de uma Feira Permanente dos Estados que Lúcio Costa previa sua possível localização na parte então desocupada da península do Autódromo de Jacarepaguá, onde foi construído o Parque Olímpico dos Jogos de 2016.

2.3. O planejamento e intervenções: O Eixo Centro Metropolitano como palco ideal para políticas neoliberais

A ideologia neoliberal se sustenta com a crença de que os mercados devem ser abertos, competitivos e não regulados, que não se encontram submetidos às regras e ingerências estatais, nem das ações de coletivos sociais, representando um mecanismo fluido para o desenvolvimento socioeconômico. Segundo Comblin (2000), as políticas neoliberais eram mercantilizadas como: a salvação, a saída da dependência e do terceiro mundo na América Latina. Tal doutrina econômica seria, portanto, a libertação da população de baixa renda, gerando empregos e investimentos de origem externa. O que se viu, no entanto, foi o colapso econômico e social de diversos Estados latino-americanos, que seguiram a cartilha do Consenso de Washington¹⁶.

De acordo com Theodore, Peck e Brenner (2009, p.2), ‘‘o modelo neoliberal é muito claramente um fenômeno multiescalar’’, uma vez que o mesmo reconstitui relações em distintas escalas – locais, regionais, nacionais e internacionais – em atores como Estado e capital financeiro, além de substituir as lógicas de regulação, por lógicas competitivas, ao mesmo tempo em que os riscos e responsabilidades continuam em mãos das agências e jurisdições locais.

Portanto, analisando em escala local, confirmamos que as cidades tem se transformado em estratégicos palcos para consolidação espacial do neoliberalismo existente na sociedade capitalista. Vale lembrar que, as cidades também são um dos espaços onde se tornam mais evidentes o fracasso das políticas neoliberais. O eixo Centro Metropolitano é um exemplo das duas práticas, já que é perceptível a intensa expansão do setor terciário, se aproveitando das infraestruturas e equipamentos de investimentos estatais, e também percebemos processos de remoções de favelas, como exemplo a Vila Autódromo.

As infraestruturas urbanas são essenciais para a acumulação e regulação neoliberal, inclusive quando o processo às desvaloriza; se coloca as cidades nas fronteiras de

¹⁶ Conjunto de grandes medidas — que se compõe de dez regras básicas — formulada em novembro de 1989 por economistas de instituições financeiras situadas em Washington D.C., como o FMI, o Banco Mundial e o Departamento do Tesouro dos Estados Unidos, fundamentadas num texto do economista John Williamson, do International Institute for Economy, e que se tornou a política oficial do Fundo Monetário Internacional em 1990, quando passou a ser "receitado" para promover o "ajustamento macroeconômico" dos países em desenvolvimento que passavam por dificuldades.

formação das políticas neoliberais, ao mesmo tempo em que são espaços de resistência.

Segundo Abreu (2013, p.11):

[...] A atuação do Estado tem tomado um cunho altamente empresarial, evidenciando uma preocupação máxima com o retorno de seus investimentos. Mesmo setores sociais básicos, relacionados à reprodução da força de trabalho (transporte e habitação, por exemplo), não apresentam importância entre si mesmos, sendo usados apenas como estratégia, para a resolução de objetivos mais amplos, sempre referentes à eficiência do modelo de crescimento econômico adotado. Como reflexo dessa postura, as políticas e investimentos públicos, associados ou não ao capital privado, têm privilegiado apenas os locais que asseguram retorno financeiro ao capital investido, ou seja, áreas mais ricas da cidade. Resulta daí a acentuação das disparidades intrametropolitanas e, por conseguinte, do modelo espacial dicotômico, no qual um núcleo hipertrofiado e rico (em termos de renda e de oferta de meios de consumo coletivo) é cercado por periferias cada vez mais pobres e carentes desses serviços, à medida que se distanciam dele.

Portanto, concluímos aqui que o Estado, como agente produtor e regulador das infraestruturas se coloca como um agente facilitador à atuação das políticas neoliberais em espaços urbanos, como o do recorte espacial da presente pesquisa.

Em face do que foi dito, vimos que características físicas do sítio urbano e a posição de isolamento dos outros zoneamentos da Cidade do Rio de Janeiro foram importantes elementos que garantiram um projeto de urbanização diferenciado, através da aplicação do Plano do Arquiteto e Urbanista Lúcio Costa, que pretendia alinhar o planejamento urbano à sustentabilidade da natureza sertaneja do sítio urbano, tornando o recorte como um verdadeiro palco para urbanização através de práticas neoliberais.

As condições para execução do planejamento expostas aqui não foram suficientes para que o projeto fosse consolidado em sua totalidade, gerando descaminhos bem comuns nas políticas nacionais de planejamento urbano.

O capítulo seguinte fará uma análise mais teórica conceitual, aproximando os conceitos de centro e centralidade ao recorte espacial da pesquisa, para compreendermos melhor quais são os atores responsáveis pela formação e transformação da centralidade ao longo do eixo Centro Metropolitano.

3. A FORMAÇÃO E TRANSFORMAÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA NO EIXO CENTRO METROPOLITANO DA BARRA DA TIJUCA: ABORDAGENS CONCEITUAIS E SUA RELAÇÃO EMPÍRICA

O presente capítulo teve como objetivo aproximar a temática da centralidade aos conceitos referenciais da geografia. Para tanto, serão necessários abordar sobre os usos dos conceitos: centro e centralidade, estrutura do espaço urbano, que são relevantes para compreender as transformações da centralidade. Serão abordadas, ainda, diferentes análises teóricas sobre o tema, com o objetivo de destacar enfoques e processos espaciais na formação e transformação da centralidade urbana ao longo do eixo objeto de investigação dessa pesquisa. Para tanto, serão identificados elementos de sustentação da centralidade, como: investimentos públicos infraestruturas viárias responsáveis por atrair empreendimentos e capitais que tem ampliado a área de influência e a centralidade ao longo do eixo.

Contudo, lembramos que o tema centralidade é um campo aberto ao debate, já que envolve um fenômeno em transformação constante, requerendo definições conceituais e interpretações conceituais capazes de consolidar a compreensão.

3.1. Abordagens conceituais do Espaço urbano capitalista e dos agentes sociais

Levando em consideração que nosso estudo aborda o espaço urbano, iniciamos com algumas considerações sobre o mesmo, e sua produção, por entendermos que esclarecem sobre a atuação do poder público (Estado) no contexto espacial e formação do centro e centralidades.

Prioritariamente, tratamos o espaço como instância social, conforme classificou Corrêa (2002). Ou seja, o espaço seria a própria sociedade em uma de suas dimensões, materializada em formas espaciais. No mesmo contexto, o espaço não pode ser tratado como mera localização, receptáculo das relações sociais. De acordo com Santos (2014, p.53), ‘‘a sociedade só pode ser definida através do espaço, considerando que o espaço é o resultado da produção, uma decorrência de sua história – mais precisamente da história dos processos produtivos impostos ao espaço pela sociedade’’.

Assim sendo, percebemos que o sistema de produção capitalista cria seu próprio espaço para se reproduzir. Para o capitalismo, a espacialidade das relações sociais é parte das forças de produção do espaço.

Portanto, o espaço se torna o maior palco das relações de produção capitalistas. Diante de reflexões sobre espaço e sua produção capitalista, temos como objetivo entender como os fenômenos urbanos se relacionam com a centralidade urbana. Porém, vale ressaltar que os mecanismos estruturais do capital não são as exclusivas forças na produção do espaço urbano.

Além dos mecanismos estruturais sistemáticos do capital, Corrêa (2002, p.11) indica outros agentes produtivos do espaço urbano. O espaço urbano capitalista, segundo o mesmo autor – “fragmentado, articulado, reflexo, condicionante social, cheio de símbolos e campos de luta – é um produto social, resultado de ações acumuladas através do tempo, e engendradas por agentes produzem e consomem o espaço”. A atuação desses agentes é de grande complexidade no processo de reorganização espacial, tanto de suas formas, quanto como seu conteúdo.

Ao elencar os agentes sociais que produzem e reproduzem o espaço urbano, como os já citados neste trabalho¹⁷, Corrêa (2002) indica que:

A ação desses agentes se faz dentro de um marco jurídico que regula a atuação deles. Este marco não é neutro, refletindo o interesse dominante de um dos agentes, e constituindo-se, em muitos casos, em uma retórica ambígua, que permite que haja transgressões de acordo com os interesses do agente dominante (CORRÊA, 2002, p.12).

Na sociedade capitalista, as estruturas e formas espaciais de uma cidade são necessárias ao regime de acumulação, na medida em que podem aumentar as forças de produção e facilitar a reprodução de mão de obra. Porém, isso não permite afirmar ou supor que os arranjos espaciais irão se mostrar como mera resposta funcional ao sistema. A articulação de elementos gerais do capitalismo e agentes sociais, alcançam a realidade mais complexa das cidades contemporâneas, onde podem se observar distintos processos.

Portanto, a partir desse ponto de vista, construímos a análise da presente pesquisa, considerando a atuação pública em diversas instâncias, um agente local na produção do espaço urbano ao longo do eixo Centro Metropolitano, estando sujeitos aos mecanismos estruturais do capital, que opera por meio de instrumentos mais locais, para construção de sua realidade urbana, com suas especificidades no que se refere à centralidade.

¹⁷ Segundo CORRÊA (2002, p.12), os agentes são: a) os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; b) os proprietários fundiários; c) os promotores imobiliários; d) o Estado; e e) os grupos sociais excluídos.

3.1.1. A centralidade e estrutura do espaço urbano

Neste item, partiremos para o tema centralidade em uma primeira aproximação ao centro urbano, que é compreendido através de uma estrutura urbana. O conceito básico de estrutura é o de uma organização, disposição e ordem dos elementos essenciais que compõem um corpo (concreto ou abstrato), que se relacionam, onde a alteração de seus elementos e relações podem alterar os demais. Portanto, remete o fato de que as estruturas não são estáticas, e estão sujeitas a modificações.

Ainda em relação à ideia de estrutura, envolvendo esses elementos e relações compostas, François Perroux (Apud. SANTOS, 2014, p.28)¹⁸ conceitua estrutura como “uma rede de relações, uma série de proporções entre fluxos e estoques de unidades elementares e de combinações objetivamente significativas dessas unidades”. Na mesma linha conceitual, Godelier¹⁹ (Apud, SANTOS 2014, p.30) é categórico ao afirmar que “todo sistema e toda estrutura devem ser descritos como realidades ‘mistas’ e contraditórias de objetos e relações que não podem existir separadamente, isto é, de tal modo que sua contradição não exclua sua unidade.”

Nessa pesquisa, nos voltaremos exclusivamente para a estrutura do espaço urbano, dando enfoque aos elementos e relações que as compõe. Os espaços das grandes cidades se constituem como espaços de diferentes usos justapostos entre si. Corrêa (2002, p.7) estabelece a relação direta entre os diferentes usos e os arranjos espaciais, gerando um complexo conjunto de usos de terra que constitui a organização espacial da cidade. Tais usos acabam por definir áreas como “centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas para futura expansão” (CORRÊA 2002, p.7). Este último ressalta o perfeito exemplo eixo Centro Metropolitano, um espaço especulado como reserva de valor imobiliário em um dos descaminhos do Plano Diretor, que se expande atualmente de forma intensa.

Ao analisar o espaço intraurbano, Villaça (2001, p.12), destaca os elementos os quais definem sua estrutura, dando destaque ao centro principal (concentração

¹⁸ PERROUX, François. L'économie du siècle. Paris, 1969. In: SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. 4 ed. São Paulo: Nobel, 1997.

¹⁹ GODELIER, Maurice. Systeme, structure et contradiction dans Le capital. Temps Modernes, nº 246, 1966.

diversificada de empregos, comércios e serviços) e os subcentros (réplicas menores do centro principal). Ao centro são atribuídos usos específicos, lhe conferindo conteúdo e funções igualmente específicos. O centro urbano pode, portanto, ser definido como a forma urbana da concentração, onde a fluidez econômica se dá, a partir das atividades e funções urbanas.

O centro se estrutura através dos investimentos realizados no espaço, seja ele o espaço construído para habitação e atividades econômicas terciárias, mas também pelo investimento em infraestruturas como a de suporte-energia, saneamento e acessibilidade via sistema de transportes. Como abordou Villaça (2001, p.241), o centro irá concentrar, certamente a maior quantidade de trabalho produtivo realizado ao longo da história, e assim, nenhuma outra parte da cidade pode superá-lo em matéria de trabalho cristalizado. Além do aspecto de concentração e articulação econômica, acaba por possuir grande carga simbólica.

Ao destacar a questão dos deslocamentos de pessoas na estrutura do espaço urbano, Villaça (2001, p.239) enfatiza a relação de convergência e divergência de atividades e recursos, definindo o centro como ‘o ponto que otimiza esses deslocamentos socialmente condicionados da comunidade como um todo’. Apesar do conceito de centro evocar uma ideia de aglomeração, nesse sentido destaca-se o processo contraditório, já que, ao mesmo tempo seu valor financeiro afasta grande parte das pessoas que gostariam de ali se localizar.

Nesse sentido, Spósito (1991, p.6) analisa o centro como ponto de convergência/divergência, sendo os nós do sistema de circulação, onde todos se dirigem para algumas atividades.

De acordo com Serpa (2011, p. 98), ao defender a ideia de que todos os lugares são centros, como mote para estabelecer as premissas de sua discussão, cita que:

(...) todos os lugares, ao menos potencialmente, podem se constituir centros, por outro lado, uma hierarquia de centros- que pode ser lida nas mais diversas escalas – vai mostrar que há sempre lugares mais centrais que outros. A hierarquia existe, porque ela reflete e condiciona as assimetrias entre os lugares, estabelecendo uma dialética entre os centros e periferias. Mas aqui, centros e periferias têm sempre um sentido econômico e político (SERPA 2011, p. 98).

Ao adentrar na relação centro-periferia, Serpa (2011, p.99) alerta para o cuidado na operacionalização do par dialético centro-periferia, considerando que os mesmos expressam as contradições de reprodução do sistema capitalista. Entendemos, muitas

vezes, como elementos justapostos enquanto sua dinâmica tende à sobreposição. Nesse sentido, Spósito (Apud SERPA, 2011, p,99) questiona:

Onde está o centro e onde está a periferia nessas cidades? Esses espaços existem, mas temos que falar de centros e periferias, temos que olhar para esses espaços mais por seus conteúdos e papéis do que por suas posições geográficas nas estruturas urbanas, regionais, nacionais e internacionais no período atual. O desafio parece-me compreender como novos centros e periferias não apenas se relacionam, mas se sobrepõem.

As análises e definições sobre centro urbanas trabalhadas aqui, associam dois elementos necessários à sua formação. São eles, a concentração de atividades e a convergência/divergência de deslocamentos. De acordo com Lefebvre (1999, p. 110), não há como existir uma realidade urbana sem um centro comercial, simbólico, de decisão e informação. Portanto, o centro deveria ser a expressão mais ímpar da variedade da vida social da cidade, o lugar de encontro, por excelência.

A partir do debate e definições de centro, se faz necessário distinguir de centralidade, levando em consideração as transformações atuais que passam as cidades. Ao diferenciar centro e centralidade, Spósito (2001, p. 238) argumenta:

Se o centro se revela pelo que se localiza no território, a centralidade é desvelada pelo que se movimenta no território, relacionando a compreensão das centralidades, do plano conceitual prevalentemente à dimensão temporal da realidade. O que é central é redefinido em escalas temporais de médio e longo prazo pela mudança na localização de atividades. A centralidade é redefinida continuamente, inclusive em escalas temporais de curto prazo, pelos fluxos que se desenham através da circulação das pessoas, das mercadorias, das informações, das ideias e valores.

Portanto, podemos considerar que a centralidade envolve as relações socioespaciais que atuam na constituição do centro, sendo associada à formação e funcionamento da estrutura.

As abordagens aqui retratadas fornecem explicações e trabalham conceptualizações acerca da estruturação do espaço urbano, portanto sustenta a compreensão da temática da centralidade intraurbana, iniciadas aqui, e abordadas nos próximos dois tópicos desta dissertação. Buscamos, na análise das diferentes abordagens a seguir, elementos conceituais que auxiliem na interpretação na formação e transformação da centralidade intraurbana no eixo Centro Metropolitano visando sedimentar o caminho percorrido, uma vez que o conhecimento se constrói a partir de uma retomada de reflexões, estudos e análises pretéritas.

3.1.2. A centralidade e a Ecologia Urbana

Como vimos, o papel do centro é de vital relevância para estruturação do espaço urbano. Nessa perspectiva, traremos o conceito de *Central Business District* – CBD, introduzido pela Escola de Ecologia Urbana como espaço que reúne atividades como comércio, gestão administrativa, financeira e política. A Barra da Tijuca tem se tornado um bairro concentrador dessas múltiplas funções, considerando que temos ali sedes de grandes empresas de diversos setores, e embaixadas de alguns países. Ao longo da estruturação do que definimos como Centro Metropolitano da Barra da Tijuca, tais funcionalidades têm ganhado força, por conta dos altos investimentos atrativos, que veremos com mais detalhes no capítulo seguinte.

A Ecologia urbana ficou conhecida como uma corrente de estudos que consiste em relacionar padrões ecológicos e processos sociais, explicando a relação da organização urbana como resultado da organização social a seu meio, ou espaço físico, na tentativa de estabelecer uma analogia entre a biologia e os fenômenos sociais e espaciais. Tal corrente é de grande relevância na Sociologia e na própria Geografia.

Segundo Da Guia (2006, p.15) a Ecologia urbana está dividida em duas fases, sendo a primeira conhecida como Escola de Chicago, e a segunda, de base sistêmica funcional. A primeira, do período entre 1915 e 1930, que criou as proposições com base na realidade estadunidense, especificamente na cidade de Chicago, concentrando-se em fatores behavioristas²⁰ ou sociobiogênicos para percepção e análise de padrões espaciais.

Diante de tal premissa, buscava-se a conexão entre a dimensão cultural e os processos biológicos, no entanto, foram os conceitos da ciência ecológica que passam a direcionar os estudos realizados nessa vertente. O comportamento e a competição econômica são relacionados ao processo de seleção natural, se destacando na formulação de explicações para distribuição de objetos e atividades no espaço.

Como exemplo de leitura ecológica do espaço urbano, o modelo de Burgees (1929 - Figura 13), propõe o crescimento da cidade de dentro para fora, destacando um arranjo espacial concêntrico, onde o centro é o referencial, e as residências, indústrias e serviços

²⁰ **Behaviorismo** é uma teoria psicológica que objetiva estudar a psicologia através da observação do comportamento, com embasamento em metodologia objetiva e científica fundamentada na comprovação experimental, e não através de conceitos subjetivos e teóricos da mente como sensação, percepção, emoção e sentimentos.

se propagam de forma periférica. O centro se destaca como consequência do processo histórico de concentração de atividades e aglomerações, dominando o entorno, estabelecendo uma hierarquia.

Segundo Freitag (2007, p.109) a ecologia urbana possui bases na explicação orgânica para os processos espaciais, destacando o crescimento urbano em movimentos duplos de centralização e descentralização. Entretanto, tal teoria possui certas limitações de ordem analítica, por conta da abordagem unilateral, de ênfase em processos biológicos e disputas econômicas, que conduz a analogia reducionista, inviabilizando o reconhecimento de valores culturais e simbólicos na organização do espaço urbano.

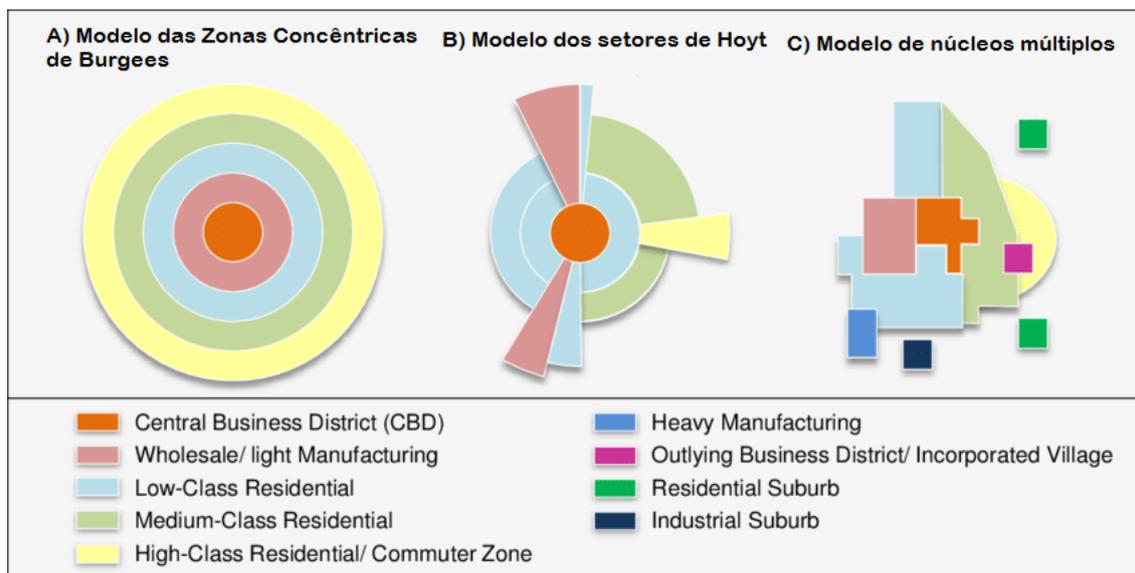
Tal crítica se mostra pertinente, uma vez que a concentração de determinadas atividades, como administrativas no centro se apoiam em elementos internos aos próprios lugares, em relação ao seu valor econômico.

Posteriormente a Segunda Guerra Mundial, temos a segunda fase da Ecologia Urbana, que busca focar a rede funcional interdependente da organização espacial (DA GUIA, 2006, p.22). Os conceitos ecológicos permanecem correlacionados, porém a visão de competição e disputa está em conflito com a visão de que a interação depende de relações simbióticas e de cooperação mútua. Tal abordagem pode ser representada pelo modelo de Hoyt de 1959 (figura 14), onde o centro urbano aborda a estrutura com setores de círculo, e o crescimento ocorre a partir de movimento centrífugo orientado pela trajetória residencial da população de maior renda.

O modelo de Hoyt não considera outras centralidades presentes no espaço urbano. Villaça (2001, p.112) comenta sobre a utilidade do modelo na descrição da estrutura intraurbana das metrópoles brasileiras, e do seu potencial explicativo, aspecto que procura abordar em sua obra sobre o espaço intraurbano no Brasil.

O modelo de Harris e Ullman, em 1945 (figura 14), surge no contexto tradicional da Ecologia urbana com o objetivo de superar as dificuldades de aplicação dos modelos de Burgess e Hoyt à realidade de transformação urbana. O modelo de núcleos múltiplos contempla a existência de núcleos secundários especializados pela cidade. O modelo tem relativa complexidade em comparação aos demais, e considerado de difícil aplicação prática, já que se apoia numa generalização, no que se refere à distribuição espacial de centros especializados e complementares, pouco prováveis nas metrópoles da atualidade.

Figura 14. Modelos de Burgees, Hoyt e Harris e Ullman.



Fonte: Modelos clássicos de morfologia urbana (com base em Park et al. 1925; Hoyt 1939; Harris e Ullman 1945)

A Ecologia urbana cria um caminho na busca de explicações para as formas espaciais urbanas e a orientação da expansão de sua estrutura. Ainda que criticada pela dificuldade na generalização e aplicabilidade, apresenta importantes debates para esta pesquisa, considerando que elas partem do centro para entender a estruturação do espaço urbano, buscando explicações a partir dos próprios lugares, de acordo com as concepções de centro urbano.

3.1.3. A centralidade e a organização social no espaço

Ao abordar estudos sobre a questão urbana, Castells (2006), define o urbano como unidade específica de uma formação social geral, num pensamento analítico sociológico, de origem na sua formação acadêmica. Para o mesmo, a natureza da organização social do espaço está relacionada entre os elementos dos sistemas econômicos e políticos, de modo que a produção capitalista seria dominada pelo sistema econômico (CASTELLS, 2006, 195).

Partindo do princípio de que a estrutura econômica é dominante, Castells (2006) relaciona dois elementos primordiais à constituição de dimensões do urbano: os meios de produção, que remetem a dimensão das redes urbanas em escala regional; e a força de trabalho, associada à formação das cidades e de unidades espaciais urbanas. Com base

nesses elementos ideológicos, propõe-se uma importante hipótese quanto à formação do espaço urbano: ‘nas sociedades capitalistas avançadas, o processo que estrutura o espaço é o que concerne à reprodução simples e ampliada da força de trabalho’ (CASTELLS, 2005, p. 336). Portanto, o conceito de urbano é, então, concebido diante de uma unidade espacial de força de trabalho, colocando nessa esfera toda a estrutura do espaço.

Seguindo a mesma abordagem, Castells (2006, p. 314-320) se aproxima da definição de centralidade acionando elementos da formação social como níveis de centro urbano, sendo eles o econômico, o político, o ideológico e de interação social. Aproxima-se do centro ao assumir que o mesmo não é uma entidade espacial definida de uma vez por todas, sendo importante buscar sua definição nas relações com o conjunto da estrutura urbana. Tal concepção exige o afastamento de imagens que o centro evoca, para encontrar o processo social que dá forma ao centro.

A ideia de dependência do espaço à organização social dificulta correlacionar centralidade e sua respectiva espacialidade. Não é possível estabelecer, em um plano espacial, os fatores que levam os diferentes níveis de centros a se desdobrem em formas urbanas da centralidade, uma vez que as relações espaciais são negligenciadas na análise.

Partindo da abordagem de que o espaço é a instância das relações sociais, sendo condicionado e condicionante das mesmas, incorporamos aqui o espaço como primordial ao estudo urbano, encontrando nessa esfera os elementos essenciais para análise das transformações que ocorrem no espaço urbano, sobretudo na centralidade.

De acordo com Lefebvre (2008), há contradições no contexto das relações sociais, em referência ao espaço urbano, onde a realidade é constituída em conflitos específicos, como aborda:

[...] entre valor de uso e valor de troca, entre mobilização da riqueza (em dinheiro, em papel) e o investimento improdutivo na cidade, entre a acumulação do capital e sua dilapidação em festas, entre a extensão do território dominado e as exigências de uma organização severa desse território em torno da cidade dominadora (LEFEBVRE, 2008, p.13).

Para o mesmo autor, a cidade é o lugar da vida comunitária, obra de realização humana, do encontro, centro da vida política e social de acumulação de riquezas, conhecimentos, técnicas e monumentos. A cidade remonta a acumulação de realidades urbanas de outros períodos e sociedades distintas, antecedendo o modo de produção capitalista, constituindo espaços sociais, espaços de usos, onde o uso principal das ruas, praças e edifícios são as festividades, que consomem as riquezas de forma improdutiva.

Segundo Lefebvre, no entanto, a cidade é completamente modificada pelo processo de industrialização, e os processos sociais e espaciais que a acompanharam. A cidade passa a ser transformada pela lógica do capital, apoiada pelo Estado, que contrapõe o valor de uso da obra pelo valor de troca da mercadoria, apontando para a direção do capital, formando um espaço abstrato, fragmentado, homogêneo e hierárquico, lugar de expropriação e de dominação econômica e política.

Em relação à contraposição de valor de uso e valor de troca, Lefebvre (2008, p.14) defende que:

[...] a cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, “refúgios do valor de uso”, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso.

O mesmo autor trata como principal contradição espacial da sociedade, a confrontação entre espaço abstrato, que se origina com a classe capitalista e o Estado, e o espaço social ou espaço de valores de uso produzidos pela interação de classes na vivência cotidiana. Tal conflito permeia todas as práticas urbanas, diante da industrialização e dos avanços tecnológicos, no duplo movimento que Lefebvre domina de “implosão-explosão” das cidades, definido por ele como:

[...] a implosão-explosão (metáfora emprestada à física nuclear), se configura como a enorme concentração (de pessoas, de atividades, de riquezas, de coisas e de objetos de instrumentos, de meios e de pensamento) na realidade urbana, e a imensa explosão, a projeção de fragmentos múltiplos e disjuntos (periferias, subúrbios, residências secundárias, satélites etc.) (LEFEBVRE, 1999, p.26).

Portanto, o duplo movimento de implosão-explosão, de condensação-dispersão aponta para a tendência de destruição da cidade e intensificação do urbano. Tal contradição está ligada ao espaço urbano e permite entender forças que atuam na sua estruturação, mesmo em realidades urbanas que não estão relacionadas ao processo de industrialização, como o caso do recorte espacial, ao longo do eixo Centro Metropolitano.

A dedicação no foco em processos espaciais destaca a questão da centralidade intraurbana nessa esfera de análise, como espacialidade que se transforma diante das mudanças urbanas. Permite-nos compreender o centro e a centralidade, que são, respectivamente, uma das formas e uma das funções estruturais urbanas, no contexto de novas dinâmicas de estruturação do espaço urbano, uma vez que a centralidade se

manifesta em outras formas urbanas, enquanto o centro não expressa mais da mesma centralidade.

O movimento implosão-explosão é continuamente imposto em cidades de aprofundamento de relações capitalistas, mudando o sentido urbano, e acaba por extrair centralidade do centro, consumindo novos espaços e criando novas áreas de centralidade, assim como no recorte espacial dessa pesquisa.

3.1.4. A Centralidade, localidade e o lugar

Outra abordagem que merece atenção na geografia urbana é o interesse com a localização, tais como a Teoria do Lugar Central de Walter Christaller de 1933 (GOTTDIENER, 1997, p. 50-55). Segundo a teoria de Christaller, a expansão e desenvolvimento das áreas urbanas dependem diretamente dos serviços oferecidos nas áreas de mercado de cada aglomeração urbana. A partir do mercado ou área de influência, forma-se uma hierarquia de aglomerações no espaço. Portanto, quanto maior a centralidade, maior a área de influência e mais aglomerações em torno de um centro. (CHRISTALLER, 1966. In: GOTTDIENER, 1997, p. 50-55).

A abordagem estática e mecânica torna difícil a aplicação à morfologia urbana, de grande variabilidade na realidade atual, sobretudo em contextos metropolitanos muito diversificados e multifuncionais. Em face da crítica, Corrêa (1997. Apud SERPA, 2013. p.101) propõe analisar a mesma teoria a partir de cinco proposições:

A primeira delas, que nos interessa particularmente, é a da existência de uma matriz pré-capitalista com centros de mercado que se constituem/constituíram embriões das localidades centrais, os quais vão compor no futuro-presente capitalista, oligopólico e monopolista, a rede hierarquizada de centros, de que fala Christaller, ‘uma forma de organização do espaço vinculada ao capitalismo’ (p.19-20) e, portanto, de natureza histórica. Isso se liga à segunda proposição de Corrêa, a de que ‘o arranjo estrutural e espacial da rede de localidades centrais é influenciado não apenas pelo modo como o capitalismo penetrou nas diferentes áreas do mundo, mas também é marcado pela herança do passado’ (p.28).

Nesse sentido, Serpa (2013) aproxima o conceito de lugar ao de centralidade, dois conceitos relevantes para produção do conhecimento geográfico, trazendo novos parâmetros teórico-metodológicos para compreensão do fenômeno urbano em um contexto metropolitano.

A aproximação parte da seguinte questão, proposta por Spósito (2004). Qual a relação das centralidades, como conteúdos/qualidades dos centros urbanos, são

experienciadas de distintas formas pelos agentes produtores do espaço nos diferentes lugares?

Souza (2016, p.117), define lugar ‘‘como um espaço dotado de significado, como um espaço vivido, como imagens espaciais de si mesmas’’. Apesar de uma primeira aproximação conceitual e sua produção imaterial independente do substrato espacial material, o lugar como produção espacial afetiva fortalece a produção de espaços centrais urbanos, e de sua centralidade, considerando a simbologia exercida pelos mesmos são fatores de atração relevantes.

O lugar como lócus da reprodução da vida cotidiana, associado à cultura é herança analítica fenomenológica e humanista. Nesse sentido, Gonçalves (1999) define a Barra da Tijuca de forma relativamente exagerada (e contraditória, sob o ponto de vista geográfico, considerando que sua obra se chama *Barra da Tijuca, o lugar*):

Por ser um Bairro de implantação recente, a Barra da Tijuca é um lugar sem tradições. Quase todos os seus moradores são forasteiros, com menos de vinte anos de vivência no local. São eles oriundos, sobretudo, da classe média emergente da Zona Norte (Tijuca, Grajaú, Vila Isabel, Lins de Vasconcelos, Méier etc.) das regiões vizinhas ao município do Rio e da Zona Sul, todos à procura de uma qualidade de vida melhor, que não conseguiam nos sítios de onde vieram. Esta mistura não foi homogeneizada, não formou uma cultura própria, embora para tanto caminhe (GONÇALVES, 1999. p.23).

Segundo Serpa (2013, p.100) ‘‘o lugar pode ser identificado a partir de três componentes que se inter-relacionam: traços físicos, atividades e funções observáveis, bem como os significados e símbolos’’. Portanto, apesar da análise temporal de construção cultural do bairro, outros elementos elevam a percepção de lugar, tais como seus atributos físicos, monumentos erguidos e a própria vivência de bairro, mesmo em locais de urbanização ainda mais recente como o eixo Centro Metropolitano.

Nas escalas urbana e metropolitana, a operacionalização do conceito de lugar é, portanto, uma porta de entrada, assim como uma forma de aprofundamento das análises espaciais, a partir da definição de conceituação pertinentes aos fenômenos que se quer explicar (Castro, 1995. In: Apud Serpa, 2013).

Portanto, centralidade e lugar são conceitos que merecem articulação/aproximação, baseando-se na busca de elementos de ordem simbólica e qualitativo, mesmo que não seja exclusiva a possibilidade de abordagens de conteúdos quantitativos ou técnicos.

3.2. A reestruturação da Centralidade: Dos centros às Novas áreas de centralidades

Alguns impactos na estruturação do espaço urbano afetam a centralidade, como o duplo movimento implosão-explosão, associado à intensificação-destruição do urbano, indicados por Lefebvre. Portanto, diante da realidade urbana que se configura, é mais apropriado qualificar o processo em curso de reestruturação da centralidade no espaço urbano, termo mais adequado a orientação do trabalho. Nesse sentido, segundo Soja (apud SILVA, 2003, p.28) reestruturação constitui uma ruptura de tendências seculares, uma mudança de ordem a partir da crise, envolvendo o desmoronamento e a tentativa de reconstituição, que gera (re)arranjos espaço-temporais.

Ao abordar o que parte do centro para as novas áreas de centralidade, abordagem central para este item, percebemos as profundas transformações por que passa a centralidade intraurbana, que é um tema que passa por ressignificações. Portanto, ao abordar a centralidade, é necessário ter ciência de que os conceitos passam por ressignificações e/ou reformulações.

Tourinho (2006, p.278) qualifica o tema das centralidades como recente, e teria surgido nas décadas de 1980 e 1990, com maior enfoque acadêmico para buscar compreender as novas situações urbanas que envolviam a expansão das áreas metropolitanas e sua dispersão. Dessa forma, não foi somente o tecido urbano que se dispersou, mas também a centralidade, diminuindo a sobrecarga funcional do centro tradicional, construído em lenta construção temporal.

As novas áreas de centralidade têm profunda relação com o crescimento urbano, responsável por descentralizar equipamentos urbanos e atividades, deslocando do centro tradicional para diversos espaços na cidade e em seu entorno. A descentralização ocorre por consequência das deseconomias de aglomeração geradas pela concentração, conforme argumenta Corrêa (apud ALVES e RIBEIRO FILHO, 2009, p. 173). E como consequência: do aumento dos impostos e do custo do solo urbano; do trânsito congestionado; dos poucos espaços para expansão de atividades e das restrições legais.

Além dos fatores de repulsão citados, outros fatores atrativos merecem destaques: a oferta de espaços não ocupados a preços mais atrativos e menor custos de impostos; a existência de infraestruturas implantadas; a facilidade de transportes; as qualidades atrativas do sítio urbano, como a topografia; as amenidades fiscais e sociais nas áreas não centrais. Todos esses fatores atrativos caracterizam dois novos espaços da Barra da

Tijuca: O tradicional Jardim Oceânico²¹, que tem se refuncionalizado como espaço de atração de investimentos corporativos, devido à especulação imobiliária consequente pós-inauguração da Estação de Metrô Jardim Oceânico; e o segundo, o eixo Centro Metropolitano, se estrutura a partir da acessibilidade e novos fluxos gerados pela atração de novos equipamentos, infraestruturas e atividades terciárias que surgiram ali.

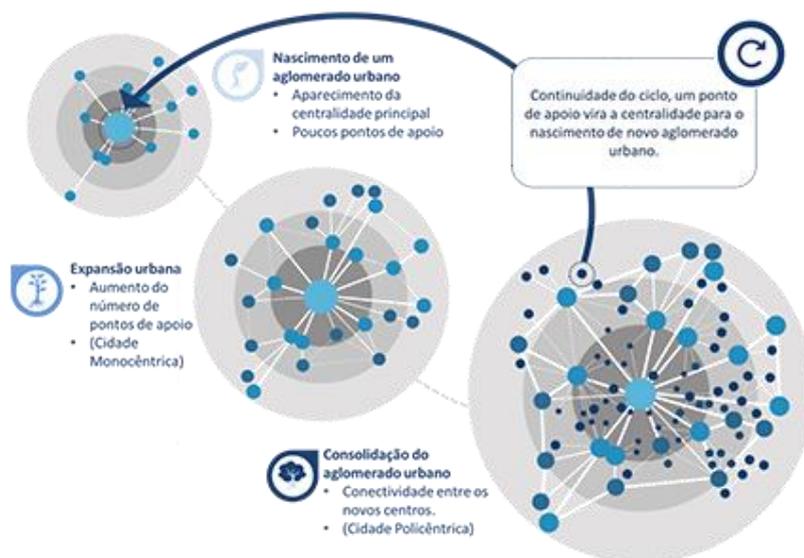
A desconcentração de atividades e equipamentos de vocação tradicionalmente centrais, que possuem grande capacidade de gerar fluxos, promove a recentralização, gerando novos espaços de centralidade, nos quais percebemos os mesmos atores responsáveis pela formação do centro: a concentração de atividades produzidas diversificadas e especializadas, que decorrem através de investimentos nos setores produtivos e também em infraestrutura; e no fluxo de pessoas, bens, serviços e informações, que configuram na acessibilidade.

Apesar dos elementos que constituem centros e os novos espaços para centralidade serem semelhantes, não são todos os atributos identitários dos centros tradicionais, que historicamente o diferenciaram do resto da cidade. O estabelecimento de outras centralidades mostra a fluidez do capital, no que se refere à busca por novas formas para sua reprodução na cidade, já que ao possibilitar a migração de algumas atividades do centro para espaços mais periféricos da cidade, também acentua a acumulação e a valorização desses espaços.

Segundo Spósito (1991, p.15) os movimentos de transformação na centralidade intraurbana se tornam múltiplos e plurais, passando a exprimir numa ‘poli(multi)centralidade’, se expandindo para formação de grandes centros, se dividindo em fragmentos.

²¹ Localizado na extremidade leste da Barra da Tijuca é delimitado pelo mar entre os postos 1 e 4 da praia da barra e pela lagoa, da ponte que leva ao Itanhangá à nova estação de BRT.

Figura 15. Esquema ilustrativo da evolução da centralidade



Fonte: Blog Urbansystems *on-line* (2019).

De acordo com Tourinho (2007, p. 23) no espaço das grandes centralidades “o Centro perdeu centralidade para novas áreas de centralidade, uma vez que não consegue continuar comandando ele só o complexo processo de construção metropolitano”. Tal articulação da centralidade é uma demanda essencial para o desenvolvimento do espaço urbano, visto que o mesmo necessita de novos centros de comando e coordenação, principalmente em cidades como o Rio de Janeiro, que o centro tradicional se localiza em uma das extremidades do tecido urbano, limitado pela Baía de Guanabara. As novas centralidades são alternativas para distribuição de atividades, serviços e atividades econômicas, diminuindo os tempos de deslocamentos diários dinamizando o acesso.

Tais análises quanto à metamorfose na centralidade intraurbana nos levam a questionar sobre os fatores responsáveis por sua formação e transformação, além dos interesses que os impulsionam. Nesse sentido, diante de diversos agentes, o poder público merece atenção especial, considerando que suas ações tem efeitos significativos à centralidade intraurbana.

3.3 Acessibilidade e concentração de atividades produtivas: A relação entre redes, fixos, fluxos e centralidade

Como vimos nos itens antecedentes, são várias as categorias de análise espaciais que podem ser relacionadas à transformação da centralidade, vinculados às esferas simbólica, econômica, política e ideológica. Porém, levando em consideração que é na dimensão espacial que a centralidade se consolida, tomando forma e integrando a estrutura espacial urbana quanto às novas centralidades, direcionamos aqui à identificação de elementos relativos ao espaço responsáveis pela formação e transformação da centralidade.

A concentração de atividades produtivas diversificadas que se fixa ao espaço; e a divergência/convergência de pessoas, capitais, bens, e informações se estabelecem mediante à intensidade da rede geográfica. Por rede, entende-se como: ‘‘um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações’’ (CORREA, 1997, p.107). Tais ligações ligam-se em diferentes pontos no espaço geográfico, utilizando-se vias, que geram fluxos dependentes de fixos.

Ao analisar o processo de formação do espaço, Santos (2014, p. 85) destaca a importância dos fixos e fluxos: ‘‘O espaço é, também e sempre, formado de fixos e fluxos. Nós temos coisas fixas, fluxos que se originam dessas coisas fixas, fluxos que chegam a essas coisas fixas. Tudo isso, junto, é o espaço’’. E vai além:

Os fixos nos dão processo imediato do trabalho. Os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens. Não é por outra razão que os diversos lugares, criados para exercitar o trabalho, não são idênticos e o rendimento por eles obtido está em relação com a adequação dos objetos ao processo imediato de trabalho. Os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo. Desse modo, as categorias clássicas – isto é, a produção propriamente dita, a circulação, a distribuição e o consumo – podem ser estudadas por meio desses dois elementos: fixos e fluxos. (SANTOS, 2014. p.86).

Apoiando-se na análise de Santos (2014, p.86), cabe ainda ressaltar que a análise dos fixos é mais confortável, já que se tratam de elementos fixos no espaço, enquanto os fluxos são fluidos e mais dinâmicos e requer maior aprofundamento analítico. Os fluxos de ordem urbana que se dirigem para áreas de divergência/convergência estão associados à força de atração que a concentração de atividades exerce sobre o conjunto da população urbana. Quanto mais diversificadas são as atividades, maior a atração.

Podemos compreender melhor as transformações na centralidade analisando de que forma a acessibilidade é afetada nos centros tradicionais ou produzida para atender novas áreas de centralidade, ou até, como as atividades concentradas se fragmentam e se dispersam, constituindo novos centros.

3.3.1 Fixos e fluxos: Concentração de atividades, acessibilidade e mobilidade urbana.

Uma das principais características dos espaços urbanos modernos é a grande oferta de serviços, cada vez mais especializados. Em outros tempos, a concentração de atividades na cidade estava, quase sempre, associada a um processo histórico relativamente longo, portanto, gerador de um ambiente denso, repleto de significados e investimentos em atividades diversas.

Como consequência dos novos padrões de produção, as novas dinâmicas econômicas têm gerado profundas mudanças na centralidade. Segundo Santos (2014, p. 86-87):

[...] os fixos provocam fluxos em função dos seus dados técnicos, que são geralmente locais, mas também em função de dados políticos. Os fixos como instrumentos de trabalho, criam massas. Mas não basta criar massas, impõe-se fazer com que se movam.

Como a estrutura produtiva urbana tem caminhado cada vez mais para uma economia terciária, ou mesmo quaternária, da informação, os fatores locais para tais atividades têm se tornado ainda mais relevantes para a reprodução do capital, mesmo em um momento onde as atividades são cada vez mais incorporadas ao ciberespaço²² e as formas de produção responsáveis pelo setor terciário estejam cada vez mais flexíveis. Portanto, as cidades se tornam cada vez mais terciárias, e a centralidade tem papel fundamental nessa metamorfose.

Essas áreas de nova centralidade, devido a sua densidade de ocupação e produção, passam a oferecer condições para ampliação e acumulação de capital, acompanhada pelos avanços tecnológicos, associados ao meio técnico-científico-informacional. Assim, promovem a extensão de condições de produção de um espaço maior do que sua própria centralidade, permitindo fluidez da produção e reprodução do capital.

Apesar da vocação tecnológica, as atividades terciárias tendem a obter vantagens adicionais de um ambiente que concentre outras atividades complementares, que favoreça o contato pessoal entre as pessoas. O caso da Barra da Tijuca torna-se emblemático nesse

²² Segundo PIRES (2009, p.9) “O ciberespaço é um território articulado e estruturado pela primazia de suas estruturas sociais de acumulação. O ciberespaço deixou de ser um “espaço público” constituído eminentemente pelas redes acadêmicas, e se transformou em uma estrutura virtual de acumulação subsumida pela migração digital”.

sentido, considerando que sua estrutura de planejamento favorece a concentração de atividades em shoppings ou centros comerciais.

Essa funcionalidade típica de novas áreas de centralidade, sobretudo a do presente recorte espacial dessa pesquisa, apresenta uma consistente multiplicidade funcional, que apesar de inferior à do centro tradicional, tende a agregar serviços que tendem a agregar outras atividades próximas.

Todas as atividades terciárias que se concentram no espaço urbano, devido à vários fatores locacionais já citados anteriormente, atraem o deslocamento em massa de pessoas como consumidoras desses espaços, ou como força de trabalho, redesenhando os fluxos e criando novas referências para a sustentação da centralidade intraurbana.

A Lei 12.587/12 (“Lei da Mobilidade Urbana”) dispõe de diversos instrumentos e ferramentas, que tem como objetivo integrar os diferentes modos de transporte, além de promover a mobilidade e a acessibilidade de pessoas, mercadorias e serviços para todo País.

A mobilidade e a acessibilidade são conceitos próximos, porém distintos. Enquanto o primeiro refere-se à capacidade de deslocamento, a segunda é referente às condições logísticas de atingir seus destinos. As condições de acessibilidade são aplicadas no espaço via introdução de sistemas modais, que materializa no espaço o direcionamento de fluxos no tecido urbano. Segundo Villaça (2001, p.11), esses sistemas constituem estruturais territoriais incorporadas à estrutura urbana, uma vez que a infraestrutura pode ser produzida a qualquer tempo, adequando e readequando os espaços a determinados usos.

As áreas de centralidade são construídas diante das possibilidades e facilidade na acessibilidade dos deslocamentos diários das pessoas no espaço urbano, sendo estas, capazes de guiar os fluxos para pontos de convergência/divergência. De forma mais próxima, a acessibilidade permite que os consumidores e trabalhadores cheguem aos locais de concentração de atividades, sendo responsável por sua diversificação e criando elementos necessários a formação das centralidades.

Os investimentos em estrutura viária, como os implementados no Plano Lúcio Costa à Barra da Tijuca, em construções de rodovias, viadutos, pontes e passarelas, são capazes de criar e redesenhar fluxos urbanos, criando novas áreas de centralidade, na medida em que podem aumentar a fluidez dos deslocamentos ou criar opções para seu redirecionamento. De acordo com Santos, em referência a relação entre sistema viário e ampliação do capital fixo, destaca:

Numa economia em que a circulação ganha papel preponderante, a melhoria das estradas e dos meios de comunicação também conduz à ampliação do estoque de capital fixo, cuja forma é qualitativa e quantitativamente adaptada aos propósitos da produção no momento em que são instalados (SANTOS, 2004. p.212).

Diante desse contexto, é preciso considerar que o automóvel e o modal rodoviário tem modificado a mobilidade urbana, estabelecendo novas condições à acessibilidade, cujas formas de deslocamento aumentaram de forma considerável a mobilidade espacial no tecido urbano, tornando mais flexível o acesso de diferentes locais de moradias.

Sobretudo com o uso do automóvel, meio de locomoção de propriedade privada, as camadas de renda superior passam a exercer domínio dos espaços, sobre o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais. A acessibilidade no espaço é apropriada como instrumento de poder e por isso, possui grande relação com a centralidade, que é controlada pelas mesmas camadas de alta renda, visto que elas residem em bairros de melhor acessibilidade.

Segundo Villaça (2001. p.278-283) está em curso, desde a década de 80, uma ruptura entre as áreas centrais tradicionais e as elites no país. As camadas de mais alta renda tem sido atraídas por novos e grandes empreendimentos imobiliários, abandonando a localização central de suas residências, além dos espaços de consumo ali instalados. O que resta ao centro, de forma simultânea, é a tomada por parte das camadas populares, o que tem sido denominado de abandono e decadência do centro.

O controle e domínio do centro e de novas centralidades possui grande representatividade simbólica, mas também é uma vantagem material concreta para o exercício da dominação.

A acessibilidade e mobilidade urbana, como elementos de sustentação da centralidade são importantes elementos para concentração de atividades, sobretudo as terciárias, numa relação entre fixos e fluxos. Assim, os fluxos acompanham os fixos, com este se favorecendo dos fluxos, gerando assim, um ciclo.

Por fim, os movimentos de implosão-explosão esclarecidos por Lefebvre caracterizam o processo de reestruturação do espaço urbano. Centro e centralidade são redefinidos pela produção do espaço urbano, indo de encontro a um novo sistema de produção da centralidade intraurbana. Assim, o centro urbano tradicional não expressa mais a mesma centralidade, ao mesmo tempo em que surgem novas formas urbanas de centralidade.

Na tentativa de compreender o processo de transformação da centralidade, nos voltamos para o poder público e para as atividades terciárias, identificados no âmbito da pesquisa com agentes modeladores para a produção da centralidade, definida pela relação entre fixos e fluxos.

O próximo e último capítulo tem como objetivo analisar os elementos espaciais específicos do centro metropolitano que estão sendo responsáveis por expandir a centralidade urbana ao longo do eixo Centro Metropolitano, tal como a relação entre atividades terciárias privadas em espaços públicos.

4. OS ELEMENTOS ESPACIAIS NA PRODUÇÃO DA CENTRALIDADE URBANA DO EIXO CENTRO METROPOLITANO

Apresentados os conceitos e abordagens que formam e sustentam a centralidade, que dão suporte ao desenvolvimento da análise da pesquisa, este capítulo segue uma análise mais detalhada no recorte espacial, investigando a relevância dos elementos espaciais na construção da centralidade urbana do Eixo Centro Metropolitano.

Vale lembrar que um dos elementos sociais cruciais para o conceito de cidade é a concentração, seja ela de atividades, pessoas, capitais ou infraestruturas. A aglomeração é um aspecto fundamental para a espécie humana e essa necessidade está enraizadas no surgimento dos assentamentos urbanos. A compactação entre edificações cada vez mais verticais e espaços abertos à circulação ou permanência, próximos entre si dá forma às cidades.

O termo concentração, vem expressar uma imagem essencialmente ligada ao processo permanente de reunião coletiva que caracteriza as cidades, trazendo consigo a noção de centro como sendo um objeto concreto. Se diminuirmos a escala, podemos categorizar as cidades, por si só, como centros, na medida em que são pontos de convergência e divergência, sendo nós entre fluxos da hierarquia urbana, principalmente quando a rede urbana é fluida.

Da concentração de diversos elementos, surge a centralidade. Segundo Santos (2014, p.15):

O espaço deve ser considerado uma totalidade, a exemplo da própria sociedade que lhe dá vida. Todavia, considerá-lo assim é uma regra de método cuja prática exige que se encontre, paralelamente, através da análise, a possibilidade de dividi-lo em partes. Ora, a análise é uma forma de fragmentação do todo que permite, ao seu término, a reconstituição desse todo. Quanto ao espaço, sua divisão em partes deve poder ser operada segundo uma variedade de critérios. [...] “os elementos do espaço”, é a apenas uma dessas diversas possibilidades.

Portanto, são considerados elementos do espaço: “os homens, as firmas, as instituições, o chamado meio ecológico e as infraestruturas” (SANTOS, 2014, p.16).

Diante da ideia de concentração desses elementos espaciais, neste capítulo serão abordados a relação entre esses elementos na centralidade urbana no Eixo Centro Metropolitano, tão quanto as correlações com as diversas esferas e escalas de atuação do poder público. Destacamos que, neste capítulo, o meio ecológico como elemento espacial ficará de lado, levando em consideração que o mesmo foi amplamente abordado no primeiro capítulo dessa pesquisa.

4.1 A firmas e instituições no Eixo Centro Metropolitano: A relação entre o público e o privado

Segundo Santos (2014, p.16-17), “ a demanda de cada indivíduo como membro da sociedade total é respondida em parte pelas firmas e em parte pelas instituições. As firmas têm como função essencial a produção de bens, serviços e ideias. As instituições, por seu turno, produzem normas, ordens e legitimações.

Podemos considerar o poder público como a expressão do Estado, um conjunto de instituições de suma importância para a produção do espaço intraurbano. A relação entre essas formas de poder envolve políticas em diversas escalas de atuação, desde políticas mais abrangentes, tais como econômicas e sociais, que com certeza têm respingos sobre o espaço, até políticas mais diretas, como por exemplo, os investimentos em infraestrutura. Segundo Maia (1998, p.54):

No caso da urbanização da Barra da Tijuca, não fosse a intervenção estatal no sentido de prover a infraestrutura básica, contribuindo para a habitabilidade e a acessibilidade, sem falar na diferenciação da tributação em relação a outras áreas mais afastadas do núcleo da cidade, com certeza o bairro não teria alcançado o padrão de crescimento que tem hoje, tampouco apareceria no imaginário de muitos grupos/segmentos sociais como “sonho de consumo”, local capaz de congrega todos os adjetivos necessários ao “bem viver”. (...) o Estado seria, então, o principal agente do processo de segregação espacial observado nas cidades, a medida em que sua intervenção em áreas destinadas aos setores menos privilegiadas dá-se com menos ênfase, sendo ampliada em momentos estratégicos (como em época de eleições) e não raras vezes utilizada como forma de clientelismo político, apresentando-se como “boa ação”.

Levando em consideração que o recorte espacial dessa pesquisa é um espaço intraurbano, voltamos a análise para o poder público em escala municipal. De acordo com Lefebvre (1999) e Gottdiener (1997), o poder público é um dos elementos que estruturam a reprodução do capitalismo no meio urbano, regulando a relação capital/trabalho. Contudo, cabe ressaltar que a intervenção do poder público possui caráter também contraditório, considerando que o mesmo pode busca os seus próprios interesses, seu fortalecimento e reprodução diante da sociedade.

Em escala municipal, destaca-se que, muitas vezes o poder se transforma em palco de disputas pela cidade, diante dos projetos de investimentos e do confronto entre diversos poderes, entre sociedade civil, capital imobiliário e grandes corporações. Portanto, notamos que a intervenção do poder público é complexa e contraditória, gerando muitas vezes mais problemas sociais do que de fato, amenizá-los.

Ao analisar Spósito (1998, p. 30-34), percebemos as modernas estratégias econômicas e locacionais de regulação dos mercados fundiários e imobiliário urbano, que estão relacionados à formação de novas centralidades, como a concentração econômica de diversos grupos comerciais e de serviços, que permitiu a construção de grandes equipamentos, tais como hipermercados e *shopping centers*. Tal metamorfose moderna dos agentes reguladores do espaço se trás presente ao longo do eixo Centro Metropolitano.

Ao estudar o espaço urbano dos Estados Unidos, Gottdiener (1997, p. 245 – 247) constata que diversas ações de variadas esferas do poder público no que se refere em investimentos em planejamento e infraestrutura, se mostraram a favor de interesses imobiliários. Portanto, nessa relação entre poder público e o setor imobiliário, as transformações intraurbanas ganha grande força.

Segundo Bienenstein, Cruz, Guterman, Oliveira, Oliveira, Novais, Sánchez, Santos e Souza (In: Bienenstein, Mascarenhas e Sánchez, 2011, p. 100):

A escolha da cidade do Rio de Janeiro para a realização dos jogos Pan-Americanos de 2007 ocorreu no ano de 2002. Numa breve apresentação, o projeto urbano relacionado ao Pan-Americano Rio 2007 compreende um modelo urbanístico formado por quatro áreas ou anéis, nos quais deveriam ter sido alocadas as obras de infraestrutura para abrigar diferentes modalidades esportivas. Esse modelo vinha acompanhado de uma logística e de um *modus operandi* para a realização do evento que tinha como finalidade a captura e a gestão de investimentos, bem como sua operacionalização mediante articulação de atores públicos e privados. A realização dos Jogos mostrou-se inserida na estratégia que tem sido adotada por poderes públicos municipais, relativa à implementação de megaeventos sob discurso de promoção do desenvolvimento econômico local a partir da conformação de valores distintivos gerados por capitais simbólicos.

Ao analisar a relação entre uso do solo e dimensão fundiária, Bienenstein (et al, 2007, p.109) enquadra a Barra da Tijuca no rol dos setores residenciais seletivos do Rio de Janeiro, considerando que as classes média e alta como perfil socioeconômico predominante, além de indicar que ainda deve se considerar como área de expansão da cidade. Uma outra característica marcante, seria a quantidade de terras nas mãos de poucos proprietários, o que torna oportuna a articulação com o poder público.

No que se refere à expansão da cidade, e principalmente para o deslocamento intraurbano da centralidade da Barra da Tijuca para o eixo Centro Metropolitano, Bienenstein (et al., 2007, p.111) indica que naquele momento seria difícil determinar como a Vila do Pan, que aqueceu o mercado imobiliário em um espaço pouco ocupado, contribuiu para a transformação do uso do solo, mas garante que:

Embora a Vila Olímpica (do Pan) possa vir colaborar para o deslocamento da expansão da Barra para as áreas ainda vazias do setor sul do Bairro de Jacarepaguá, a quantidade de vetores que contribuem para a conformação da dinâmica da área - sejam os promovidos pela dinâmica espontânea do mercado imobiliário, sejam resultantes de outros investimentos e promoções públicas – torna difícil determinar com exatidão em que medida a Vila contribui para a transformação do uso do solo na região (BIENENSTEIN et al., 2007, p. 111 – 112).

Podemos indicar que, embora não consideramos a Vila do Pan como parte integrante do Eixo Centro Metropolitano, consideramos que a mesma pode ser tratada como o embrião para expansão da centralidade para o setor sul da Barra da Tijuca, ainda pouco ocupado em sua fronteira com outros bairros de Jacarepaguá (Figura 16).

Figura 16. Eixo Centro Metropolitano e seus principais fixos



Fonte: Google Earth Pro – Elaboração própria (2021).

Vale ressaltar que seria leviano considerarmos de forma isolada a Vila do Pan e os investimentos no Parque Olímpico com fatores exclusivos para o deslocamento da centralidade em direção ao Eixo Centro Metropolitano. É necessário considerar também a consolidação de projetos de infraestrutura de acessibilidade, uma vez que o espaço é bem próximo da Linha Amarela, alguns anos antes do Pan de 2007, e também da Via Transolímpica, inaugurada em 2016.

A conjunção de fatores relacionados à melhoria nos fluxos por parte das instituições valorizou investimentos de diversas firmas do setor imobiliário na Barra da

Tijuca e Jacarepaguá. A Carvalho Hosken S.A - já citada neste trabalho, em uma primeira aproximação à situação fundiária do espaço – possui a maior parte das terras ao longo do eixo Centro Metropolitano onde, segundo Bienenstein (et al., 2007, p.112), é um dos poucos proprietários fundiários há mais de trinta anos, inclusive de loteamentos que ainda não foram construídos, como pôde ser observado na Figura 15.

O *CEO* da construtora Carvalho Hosken, Carlos de Carvalho, possui grande liderança no setor empresarial da Barra da Tijuca. Ao receber o troféu de líder empresarial, oferecido pela Acibarra²³ em 26 de novembro de 2009, discursou:

Os Jogos Olímpicos de 2016 serão aqui, em nossa casa, por isso, ao ser homenageado com essa taça como empresário do ano na Barra da Tijuca, vejo nela a síntese do esforço que todos nós fizemos para eleger o Rio a sede desse evento mundial. Sem sombra de dúvida, fomos nós – empresários, políticos, líderes comunitários e moradores – que ao transformarmos essa região na mais bela da cidade, fizemos da Barra a verdadeira base dessa difícil e memorável vitória. Nossas lutas nos levaram à convicção que ao desenvolver um trabalho firme, consciente, mostramos que somos capazes de comandar nosso próprio destino e sediar tão importante evento mundial. Dessa forma, asseguramos o fortalecimento das nossas lideranças e a solução dos problemas que nos atingiram por tanto tempo. Nossa luta tem sido árdua, porém muito competente. Não poderia deixar de registrar também o competente trabalho da delegação brasileira e toda a estrutura política na luta por essa conquista. A Barra da Tijuca já vem se transformando rapidamente nos últimos anos e vai melhorar ainda mais para receber, junto com toda a cidade, o merecido legado dos jogos de 2016 (COSENTINO, In: VAINER, BROUDEHOUX, SÁNCHEZ e OLIVEIRA. 2016, p. 389).

De acordo com o discurso de Carlos Carvalho, ficam claros os objetivos em relação ao legado olímpico, além das expectativas em relação às transformações que viriam acompanhadas dos investimentos de instituições municipais, estaduais e federais, destacando o privilégio do setor sul da Barra da Tijuca.

Não é incomum encontrarmos as marcas da Carvalho Hosken ao longo do eixo, sejam em empreendimentos devidamente construídos e já comercializados, ou em empreendimentos à venda. É importante destacar que o eixo Centro Metropolitano tem grande potencial de expansão, considerando que o setor sul foi devidamente loteado, mas ainda não foi comercializado, apesar de existir grandes projetos para expansão comercial, fortalecendo ainda mais a nova potencialidade do setor de serviços, que tem se expandido no espaço (Figuras 17, 18 e 19).

²³ Associação que represente mais de 1.100 instituições de diversas esferas públicas e privadas na Barra da Tijuca.

Figura 17. Fachada de um dos stands de venda da Carvalho Hosken em frente ao condomínio Ilha Pura (Antiga Vila Olímpica)



Fonte: Google Maps (2021)

Figura 18. Futuro empreendimento ao longo do Centro Metropolitano Original.



Fonte: Acervo pessoal (2021).

Figura 19. Placa publicitária do Centro Metropolitano com o apoio da Prefeitura do Rio de Janeiro



Fonte: Google Street View – Acesso em 2021.

A relação entre instituições e firmas, entre o público e o privado fica evidente desde as primeiras apresentações do projeto olímpico, por parte da Prefeitura do Rio de

Janeiro, do então Prefeito Eduardo Paes ²⁴. O mesmo repetiu em diversas coletivas de imprensa que os gastos públicos seriam baixos, uma vez que a maior parte dos orçamentos viriam via captação de Parcerias Público Privadas (PPPs). Segundo Cosentino (2016, p.395), o Prefeito sempre afirmou que na Rio 2016 os orçamentos seriam bem distintos de Londres, quanto a sua origem. “No orçamento do Plano de Legado apresentado quase a metade dos investimentos previstos – 43% ou R\$ 10.3 bilhões – seria oriundo de fundos privados”.

A estratégia de superestimar o papel do setor privado chegou a chamar atenção do Tribunal de Contas da União (TCU):

(...) “a indefinição dos demais projetos na Matriz transmite, equivocadamente, a ideia de que o evento esportivo será majoritariamente financiado pela iniciativa privada”. O órgão identificou também problemas em relação à falta de transparência, com “descrições genéricas de projetos ou ações, falta de segregação da responsabilidade pelos recursos (entre a iniciativa privada e o setor público) e nenhuma indicação dos serviços públicos essenciais aos jogos” (O TCU, 2014, p. 39, Apud COSENTINO, 2016, p.395).

Esferas públicas e privadas agiram em conjunto com o objetivo claro de criar um novo espaço de centralidade, expandindo a Barra da Tijuca e seus limites para o setor sul, em direção de Jacarepaguá, em grandes loteamentos abertos, especulados pelo setor imobiliário durante anos. Tal transição deslocou também formas de consumo e espacializações típicas da Barra da Tijuca tradicional, com suas Avenidas Largas e seu comércio autossegregado em centros comerciais e *shoppings centers*.

4.1.1 Espaços de autossegregação: Os condomínios e os *shoppings centers*

O modelo de *shopping center* e de condomínios fechados vem crescendo em importância em diversas cidades brasileiras, atraindo diversificados setores e atores sociais em diversas escalas. Tal elemento urbano tem sido responsável por promover grandes transformações no espaço urbano, gerando novos empreendimentos, novos padrões de consumo e fazendo emergir novas formas de sociabilidade.

Como vimos anteriormente, o Plano Lúcio Costa tinha a ideia básica de nuclearização de zonas residenciais e áreas comerciais. Porém, o plano viria sofrer, ao

²⁴ Eduardo Paes é o atual prefeito da Cidade do Rio de Janeiro (2022), em seu segundo mandato. No primeiro mandato (2009 – 2017), teve grande participação nas políticas públicas do Projeto Olímpico Rio 2016.

longo das décadas que se sucederam, diversas alterações, em consequência de falta de verba, pressão de segmentos variados e da própria especulação imobiliária, considerando que muitas terras foram apropriadas por grandes empresas do setor imobiliário, também já citadas aqui.

A nuclearização das zonas residenciais acabava por inibir o movimento na cidade. Os condomínios exclusivos símbolo da Barra- acabariam se tornando uma “cidade dentro da cidade”, onde seriam assegurados aos seus moradores “uma estrutura de comércio local bastante desenvolvida, as mais diversas formas de lazer e, até mesmo, um sistema de transporte coletivo próprio, ligando o condomínio com outros pontos da cidade. (Leitão, 1990, p. 121, Apud Maia, 1998, p. 43)

Desde então, a Barra da Tijuca vem, a passos largos, afirmando sua face exclusivista, com a expansão de condomínios fechados e *shoppings centers* e centros empresariais. O próprio Centro Metropolitano atual, é de um moderno centro empresarial, e se localiza na entrada do que seria o antigo Centro Metropolitano idealizado por Lúcio Costa (Figura 20).

Figura 20. Entrada do Centro Empresarial Centro Metropolitano



Fonte: Acervo pessoal (2021).

A Barra da Tijuca abriga grandes *shoppings*, tais como o Downtown, Via Parque, Rio Design e Barra Shopping (Este, foi por muito tempo o maior da América Latina). Além de grandes centros de consumo, se tornaram templos de lazer e outros serviços para a população da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá, de forma geral. Para os moradores da Barra da Tijuca, costumam servir como extensões de seus condomínios, já que não é raro que os condomínios forneçam serviços de transporte exclusivo para o Barra Shopping, por exemplo.

O condomínio passou a ser desejado por setores menos favorecidos, como a classe média baixa, sobretudo. Há algumas décadas tem sido comum empreendedores imobiliários construírem condomínios de menor custo em áreas situadas na, ainda periferia da Barra da Tijuca, ao longo do Eixo Centro Metropolitano, e também em áreas próximas, como o bairro de Curicica, anunciando-os, contudo, como que localizados na Barra da Tijuca.

Em algumas áreas da Barra da Tijuca, foi vislumbrada a possibilidade de um certo distanciamento em relação aos centros urbanos, por parte da elite, muitas vezes defendida como busca por autonomia:

A autosegregação baseada em condomínios, que parece representar uma busca de autonomia (...), o é em um sentido que violenta o pensamento autonomista clássico (...): ela não representa, nem de longe, a liberdade de fazer com os outros, o interesse pela cidade, mas sim a autonomia enquanto isolamento (escapismo hipócrita: os que têm condições de se autosegregar estão articulados de mil maneiras, inclusive enquanto padrões nos marcos da exploração capitalista, aos destinos daqueles que eles desejam excluir de seu cotidiano, banir de sua paisagem). (MAIA, 1998, p. 55 – 59).

Ancorados principalmente ao medo do externo, esses espaços autosegregados se apoiam no controle, na vigilância e nos serviços cômodos que muitos condomínios oferecem. Tal controle, também comum em *shoppings*, via sistemas de vigilância, dificultam qualquer tentativa de subversão à ordem, o que aumenta a sensação de segurança.

O *Shopping* Metropolitano Barra foi inaugurado em 2014, ano de Copa do Mundo no Brasil, às vésperas das Olimpíadas Rio 2016. Localizado na Avenida Abelardo Bueno, no coração do Eixo Centro Metropolitano, o empreendimento comercial dá continuidade ao modelo de espacialização comercial da Barra. Localizado frente à principal avenida do eixo, e construído em uma propriedade que, obviamente, é da Carvalho Hosken S.A., o *shopping* já se tornou um dos principais símbolos da região.

Figura 21. Shopping Metropolitano Barra



Fonte: Acervo pessoal (2021).

A expansão urbana ao longo do Eixo Centro Metropolitano em direção ao setor sul da Barra da Tijuca, em confluência com outros bairros da Região Administrativa de Jacarepaguá, deslocou características do modelo de ocupação e consumo autosssegados da Barra da Tijuca tradicional, se opondo à outras formas de ocupação e vivência em outros zoneamentos da cidade. A vida de rua, dos espaços de socialização e de encontro cotidiano é morta, e para se deslocar de um ponto a outro é mais cômodo utilizar veículo particular ou público. Maia (1998, p. 68 – 69) ao descrever o modo de vivência em espaços autosssegados na Barra da Tijuca, disserta:

A rua clássica era um lugar de socialização construído no tempo, definido pela pluralidade de suas funções de residência, de troca, de consumo, de relações humanas informais, de vida coletiva. Ela desaparece em proveito dos trevos para veículos pelos quais apenas se passa, e quase nunca a pé. Vias de acesso e desvios, estacionamentos subterrâneos ou galerias com lojas, túneis para pedestres ou espaços de lazer, o equipamento urbano visa apenas a acelerar a circulação, o movimento, a passagem. A cidade se desarticula sob a pressão das prioridades de circulação, explode em zonas monofuncionais que são separadas umas das outras no espaço e no tempo, que têm apenas vida intermitente, e que estão quase mortas fora de suas praias de atividade funcional. Deve-se programar os deslocamentos para o centro comercial, a zona industrial, a região das escolas, o complexo hospitalar, o parque de jogos, o centro administrativo, em função da lógica particular a cada um deles. Pois cada um se inscreve num tempo

limitador, como também num espaço limitador (MAIA, 1998, p. 68 – 69).

4.2 Os homens, as infraestruturas e o direito à cidade

Segundo Santos (2014, p.16) os homens são considerados elementos fundamentais para a produção do espaço geográfico, que cada vez é mais meio técnico:

(...) seja na qualidade de fornecedores de trabalho, seja na de candidatos a isso, trate-se de jovens, de desempregados ou não empregados. A verdade é que tanto os jovens quanto os ocasionalmente sem emprego ou os já aposentados não participam diretamente da produção, mas o simples fato de estarem presentes no lugar tem como consequência a demanda de um certo tipo de trabalho para outros. Esses diversos tipos de demanda são a base de uma classificação do elemento homem na caracterização de um dado espaço (SANTOS, 2014, p.16-17).

“As infraestruturas são o trabalho humano materializado e geografizado na forma de casas, plantações, caminhos etc.” (SANTOS, 2014, p.17). Portanto, não há como separar as infraestruturas dos homens, considerando que o homem é o principal agente produtor e modelador do espaço.

Nas últimas duas décadas, megaeventos como Jogos Pan Americanos, Olimpíadas e Copa do Mundo tornaram-se justificativa para políticas de reurbanização. Tais eventos dão às autoridades locais o poder de reorganização do espaço urbano. Desde a escolha da cidade do Rio de Janeiro como sede desses eventos (no caso da Copa do Mundo, de sediar alguns jogos, incluindo o jogo final) gerou certa urgência, devido ao curto tempo para preparação e em alguns momentos, medidas consideradas excepcionais para reconfigurações de espaços, sobretudo aqueles que o poder público e os agentes imobiliários não gostariam que em áreas centrais estivessem.

Foram enormes os recursos destinados para construção de uma marca sempre muito comercializada pela Prefeitura do Rio de Janeiro, a de Cidade Maravilhosa, com exuberantes megaprojetos que abraçaria todos os campos em seu sucesso: o econômico, o social, a organização e a prosperidade. Para tal, seria necessário ocultar ativamente as paisagens de homens de baixa renda, sejam sem tetos, desabrigados ou moradores de favela.

Deslocar, apagar, silenciar e tornar invisíveis (simbolicamente e literalmente) a população de baixa renda foi um dos instrumentos de construção da Cidade Olímpica, através de políticas urbanas neoliberais muito conhecidas não só na Barra da Tijuca, como

em todo Rio de Janeiro. Quanto ao direito à cidade, vale destacar os respectivos autores referenciais:

Podemos afirmar que o direito à cidade é a negação da negação. É o enfrentamento à condição urbana tal qual a produção capitalista do espaço, especialmente sob o neoliberalismo, desenha. A direção, o conteúdo, e a forma da produção e apropriação das cidades está alicerçada pela forma como se dão as lutas de classes no próprio interior desta sociedade. O avanço do modelo de mercado sobre as cidades certamente se abasteceu da queda da União Soviética, da hegemonia em torno da agenda neoliberal, e do ataque às conquistas históricas da classe trabalhadora. De tal forma que é possível dizer que há uma oposição entre a uma cidade neoliberal e um direito à cidade (Junior, 2014, Apud FARIAS e DINIZ, 2018)

Na concepção de Lefebvre (2001), o direito à cidade diz respeito a uma estratégia de conhecimento tanto quanto uma estratégia política. Isso, pois, não se pode falar em um direito como objeto dado, "fato social", mas sim considerá-lo em seu caráter processual dentro da dinâmica histórica e política. Assim, como objeto de investigação, deve ser apreendido tanto em sua negação (a própria produção capitalista do espaço), como em seus processos reivindicatórios e nas lutas por reapropriação do espaço urbano (Lefebvre, 2001. Apud FARIAS e DINIZ, 2018).

Ao tomar a cidade a partir dos diferentes interesses que se expressam em seu solo, torna-se evidente que pensar esse objeto é indagar sobre a participação concreta dos diversos agentes na construção desse espaço fundamental da sociabilidade humana. Tal participação não se limita a um suposto livre acesso aos lugares construídos, "o direito à cidade está muito longe da liberdade individual de acesso a recursos urbanos: é o direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade" (Harvey, 2012, p. 74. Apud FARIAS e DINIZ, 2018).

Portanto fica evidente que o direito à cidade não pertence a qualquer classe, sobretudo nas áreas mais centrais da cidade. O que percebemos é que um grupo restrito de agentes econômicos, representantes do setor privado, tendem à tentativa de reconstrução da cidade em favor do seu próprio lugar de classe, que há outros grupos sem condições de acessibilidade e moradia nesses espaços;

Espaços considerados "fora do padrão", subvalorizados, construídos em espaços abandonados pelo Estado acabam sendo apropriados para permitir a expansão do capital através de desapropriações, que muitas vezes é levada de maneira brutal e desrespeitosa, inclusive sem aviso prévio, para dar espaços a outros empreendimentos. Ao constatar o depoimento do Sr. Altair, da Vila do Autódromo, que sofreu a experiência sucessivas vezes (GALIZA, VAZ e SILVA, 2016, p. 479) percebemos que as políticas de remoções fazem parte da história da construção de áreas centrais da cidade do Rio de Janeiro:

“Eu vivia na Ilha dos Caiçaras, que era uma comunidade que tinha perto da Lagoa Rodrigo de Freitas, mar tiraram a gente em 1969,

quando eu tinha 14 anos. Depois, tive que ir para a Cidade de Deus, que na época tinha acabado de ser criada justamente para abrigar o povo que eles expulsaram da Zona Sul. Depois, fui expulso da Cidade de Deus no meio da década de 90 para a construção da Linha Amarela, na época em que o Conde era prefeito. Aí, vim para a Vila Autódromo e, mais uma vez, querem me tirar daqui. Parece que a gente está sempre incomodando, tendo que dar espaço”.²⁵

A Favela do Autódromo, localizada ao longo do Eixo Centro Metropolitano, se tornou uma das diversas áreas de interesse de expansão do capital e de “maquiagem” da cidade e se tornou alvo das diversas políticas de remoções.

Segundo o Museu das Remoções (*on-line*), a Vila Autódromo teve sua origem no início dos anos 60, às margens da Lagoa de Jacarepaguá como uma colônia de pescadores. Na década seguinte as obras do Rio Centro e do antigo Autódromo de Jacarepaguá restringiu a área ocupada pela colônia. Por conta dessas obras, na mesma década houveram algumas remoções.

Ao longo da década de 1980 a comunidade se movimenta para consolidação da comunidade, já que em 1987 é constituída a Associação de Moradores e Pescadores da Vila do Autódromo (AMPVA), que tinha como objetivo reconhecer direitos dos moradores e regularizar a situação fundiária da favela. Apesar dos avanços jurídicos e crescimento da organização popular, as pressões para remoções se intensificavam à medida que a o entorno se urbanizava com a expansão de condomínios para população de classe média-alta.

²⁵ Depoimento do Sr. Altair Guimarães, presidente da Associação de Moradores da Vila do Autódromo. In: Dossiê do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio de Janeiro, 2013. (Apud GALIZA, VAZ e SILVA, 2016, p. 479)

Figura 22. Favela do Autódromo, entre a Avenida Salvador Allende, a Lagoa de Jacarepaguá e o antigo Autódromo de Jacarepaguá (Atualmente Parque Olímpico, onde estão os principais equipamentos olímpicos da Rio – 2016).



Fonte: Museu das Remoções (1999).

Durante o segundo mandato de Governador do Estado do Rio de Janeiro de Leonel Brizola (1991 – 1994), houve um cadastramento socioeconômico com a tentativa de regularização da situação fundiária da favela. Todavia, em um período seguinte, o então Prefeito Cesar Maia moveu uma Ação Civil Pública para desocupar a favela, alegando dano urbano, estético e ambiental. O atual Prefeito Eduardo Paes, então subprefeito da Barra da Tijuca e Jacarepaguá, participou da manobra e continuou pressionando a remoção da Vila do Autódromo por longos anos, mesmo após diversas conquistas legais e resistência por parte dos moradores.

De acordo com o último censo demográfico, realizado pelo IBGE em 2010, 1.252 habitantes residiam na Vila do Autódromo. Próximos a favela, foram erguidos alguns grandes empreendimentos imobiliários, lançados nas décadas de 1990, e sobretudo na década de 2000, como o grande pavilhão municipal do Rio Centro, onde ocorrem grandes eventos. Durante os jogos Pan-americanos a região recebeu o Parque Aquático Maria Lenk e arenas multiesportivas. Com a chegada das Olimpíadas o entorno da favela se

tornou atrativo para a construção de áreas multiesportivas, no antigo terreno do Autódromo de Jacarepaguá. Até o início das remoções em 2014, a Vila abrigava 550 famílias, com residências bem heterogêneas (OLIVEIRA, TANAKA e BIENENSTEIN, 2016, p. 486).

Figura 23. Favela do Autódromo com destaque para faixas de protestos contra a remoção de moradores



Fonte: Acervo pessoal (2012)

De acordo com os termos de licitação da concessão pública para a construção do Parque Olímpico, após a realização dos jogos, o consórcio privado responsável pelas obras receberá, como contrapartida, cerca de 75% da área pública para a implantação de condomínios residenciais de alta renda. Certamente, a externalidade negativa para os negócios imobiliários representada pela Vila Autódromo não se refere só ao terreno do Parque Olímpico, mas a outros empreendimentos em terrenos vizinhos, em processo de acelerada ocupação e intensificação do uso (OLIVEIRA *et al*, 2016, p. 489).

Portanto, fica evidente que a Vila Autódromo deveria ser removida em sua totalidade, como previa o projeto da Prefeitura. Os moradores seriam removidos e transferidos para um conjunto habitacional localizado a dois quilômetros de distância, o Parque Carioca (Imagem 23). Os moradores acabaram rejeitando o projeto das novas unidades, por conta do tamanho do apartamento e não abriam mão de permanecer no local, e com seu modo de vida comunitário. A resistência se deu de diversas formas, sendo em formas de movimentos sociais e de forma institucional, as mais comuns.

Figura 24: Localização do Parque Carioca e Vila Autódromo



Fonte: MAGALHÃES (2011).

Nas discussões entre a população resistente e o poder público, houveram muitas discussões e iniciativas, à medida que alguns moradores aceitavam o acordo proposto pela Prefeitura, eram removidos e suas casas demolidas, a resistência local continuava a se empenhar. A área remanescente já era cercada por um conjunto de grandes vias de aproximadamente três metros acima do nível da comunidade, que não possuía qualquer acesso viário de qualquer tipo (pedestre ou automóvel). Além disso, teria sido sonhada a informação de o Parque Olímpico iria se sobrepôr à uma das vias principais da comunidade, o que fez com que a população local exigisse um acesso pelo próprio Parque Olímpico (Oliveira *et al*, 2016, p. 502).

Cerca de 70% dos moradores foram removidos, segundo o último plano apresentado pela Prefeitura em 2013. Os resistentes tinham de viver em meios aos escombros de outras residências já derrubadas, problemas com infraestrutura e circulação. Era como viver num cenário de guerra, inclusive com diversas formas de militarização como opressão.

Imagem 25: Prédio da Senhora Maria da Penha Macena (símbolo da luta dos moradores da Vila) sendo demolido após ordem judicial. Além das pichações de protestos, percebemos os escombros, e ao fundo, os hotéis construídos nas dependências do Parque Olímpico.



Fonte: MARTIN (03/2016)

À medida que as últimas ações eram realizadas às vésperas dos Jogos Olímpicos de 2016, o Prefeito Eduardo Paes faz mais uma de suas promessas:

A área, na valorizada Barra da Tijuca, na zona oeste do Rio de Janeiro, terá 30 novas casas de 55 metros quadrados com dois quartos e quintal que serão entregues para cerca de 30 famílias que ainda resistem no local. Haverá, por fim, iluminação, pavimentação, drenagem, esgoto e áreas de lazer. A região terá também duas escolas que serão construídas com as peças da arena olímpica de handball que foi erguida com materiais removíveis. O projeto custará três milhões de reais. O prefeito, embora não tenha dado detalhes sobre a execução da obra, prometeu que ela ficará pronta antes dos Jogos, em agosto. Paes prometeu também que, como trata-se de uma área pública, não serão construídos empreendimentos privados no local (MARTÍN, 2016).

Ao final do processo de remoção, das 500 famílias que viviam no local, restaram apenas 20, que resistiram. Cerca de 97% das famílias foram removidas. Atualmente, as famílias ainda esperam que sejam cumpridas todas as etapas de urbanização. Além dos escombros em meio à vegetação que cresce, e antigas pichações que relatam a resistência,

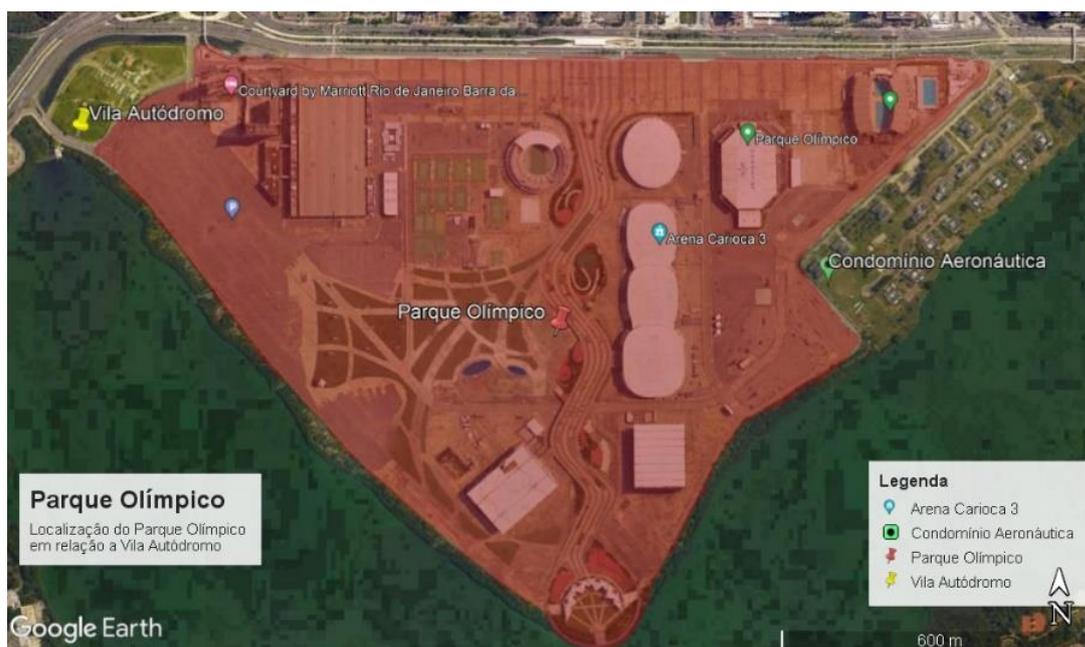
surge uma única rua com alguma infraestrutura, mas com sua identidade comunitária morta.

Imagem 26: Única rua da Vila Autódromo atualmente

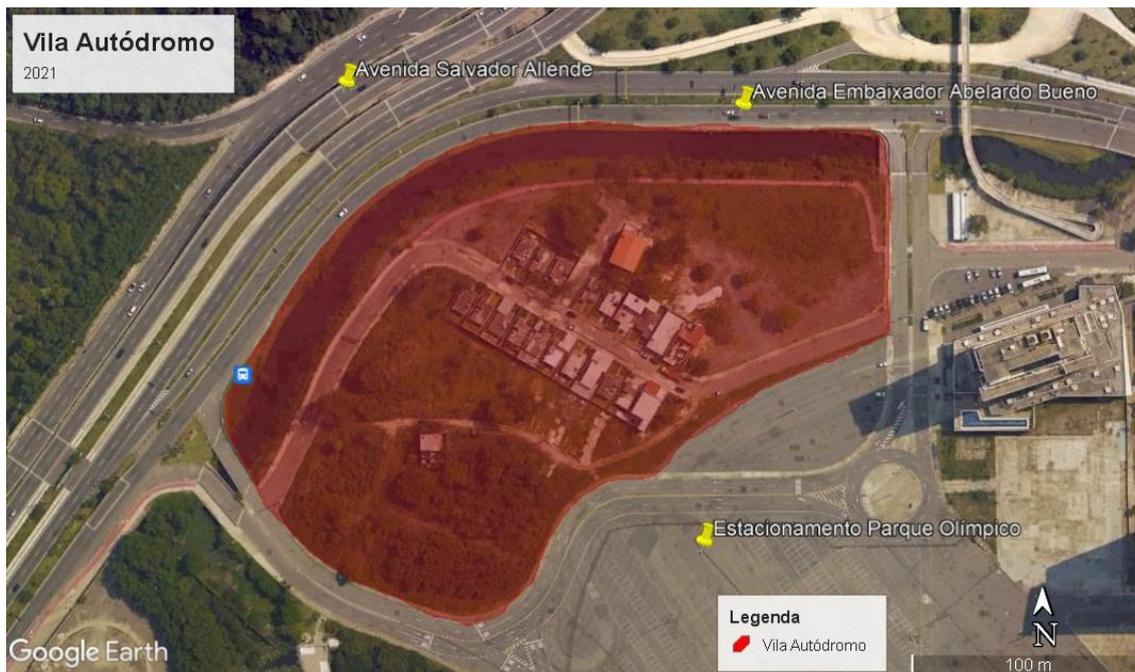


Fonte: Acervo pessoal.

Imagem 27: Parque Olímpico e Vila Autódromo (em destaque)



Fonte: Google Earth Pro (Elaboração própria – 2021).

Imagem 28: Vila Autódromo

Fonte: *Google Earth Pro* (Elaboração própria – 2021).

A favela do Autódromo não estava nos planos de projeção central do Eixo Centro Metropolitano, e, portanto, a desigualdade socioespacial não cabia ali. Como lembra NOVAIS (2016, p. 52) “Desigualdade diz respeito à distribuição desequilibrada de recursos coletivos e à exposição desproporcional aos problemas decorrentes de práticas sociais”. Assim, percebemos seu caráter sistêmico, de atuação de diversos outros elementos espaciais, e que tende a se perpetuar em diversas formas de desigualdade, sendo a mais perceptível neste caso, a socioespacial.

4.2.1 O legado olímpico

A retórica do “legado olímpico” foi muito difundida ao longo do projeto de Cidade Olímpica, por conta da necessidade de garantir o apoio popular à candidatura como sede de qualquer megaevento. Tal retórica foi a principal bandeira utilizada pelos responsáveis pela candidatura do evento (empresários, mídia e instituições esportivas), sobretudo na Barra da Tijuca, que receberia diversos investimentos, que seriam herdados em formas de infraestruturas e acessibilidade. No entanto, vale ressaltar que:

Cabe, portanto, destacar os possíveis efeitos da utilização generalizada e pouco reflexiva dessa palavra, cuja força simbólica ajuda a validar estratégias que impactam concretamente a paisagem urbana, não apenas na dimensão material, mas também na dimensão econômica, política, ambiental, e, sobretudo, na social. Ancorados em tal discurso, projetos

excludentes são conduzidos por instituições privadas durante a candidatura, garantidos e pactuados pelo poder público e executados em parceria com a iniciativa privada, à revelia das necessidades do conjunto da sociedade e, em muitos casos, a expensas de altos custos sociais (OLIVEIRA, 2016, p. 105).

Reconhecemos que os megaeventos facilitam a reestruturação econômica da cidade que os recebem, mas também devemos considerar os riscos dessa reestruturação, considerando que esses riscos incluem alterações econômicas - como encarecimento do solo urbano e especulação imobiliária - além de alterações na dimensão socioespaciais, como as remoções da população de baixa renda, como vimos no item anterior deste capítulo.

No que se refere aos equipamentos olímpicos, a grande maioria está funcionando mal, inacabados ou subaproveitados. As arenas do Parque Olímpico que não foram cedidas à iniciativa privada estão subaproveitadas, e quando usadas, são para eventos inconstantes. De fato, o Parque Olímpico se tornou espaço para sediar eventos musicais como o Rock In Rio, Vila Mix e outros shows, com exceção o Parque Maria Lenk, que se tornou centro de treinamento da Seleção Brasileira em esportes aquáticos. Tais eventos eram comuns em espaços bem próximos ao longo do Eixo Centro Metropolitano, como o Rio Centro e o Parque dos Atletas. Mas parece que o Parque Olímpico se tornou a grande referência para esses eventos na Cidade do Rio de Janeiro.

Imagem 29: Rock in Rio 2019 no Parque Olímpico.



Fonte: Acervo pessoal (2019)

Além do subaproveitamento e refuncionalização do maior complexo esportivo do País, vale ressaltar o prejuízo quanto à manutenção. Segundo CASTRO (2021), “ O legado olímpico já consumiu ao menos 80,1 milhões de reais da União e da prefeitura entre 2017 e 2020, segundo planilhas obtidas por VEJA por meio da Lei de Acesso à Informação (LAI)”. E as cifras atuais são ainda maiores, já que o Governo não havia lançado os gastos com fornecimento de energia elétrica e água²⁶.

O fracasso mais sentido pela população que acessa o Eixo Centro Metropolitano diariamente é o BRT, que é a única alternativa de transporte público pelo espaço. As três linhas que existem hoje, inauguradas em 2012 para ser alternativa de transporte rápido e efetivo no deslocamento dos fluxos para os futuros megaeventos da cidade, se tornariam um legado referencial para os moradores que acessam alguns espaços, sobretudo na Zona Oeste da Cidade. A promessa era reduzir o tempo do trajeto entre a casa e o trabalho para centenas de milhares de pessoas. Mas o que se vê hoje é o acúmulo de problemas técnicos superlotação e ilegalidades. Havia, ainda, uma quarta linha (Transbrasil²⁷) prevista que até hoje não saiu do papel.

Na maioria dos espaços dos espaços por onde os BRT passam, há outras alternativas, como outras linhas de ônibus e o transporte alternativo. O mesmo não acontece ao longo do Eixo Centro Metropolitano. Se precisamos nos deslocar para lá em transporte público, em algum momento você é obrigado a pegar o BRT, inclusive se o deslocamento for curto. Licínio Rogério (Apud Thuswohl, 2021) destaca:

O BRT é uma falácia, afirma Licínio Rogério, coordenador do Fórum Permanente de Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro. “Não dá para dizer que houve mau planejamento porque o BRT nem sequer foi planejado. Uma coisa é fazer errado, outra é nem tentar fazer certo. Foi o que aconteceu.” Ele diz que o sistema foi vendido à população como transporte de alta capacidade, o que é mentira: “É de média capacidade e foi muito mal implantado na Zona Oeste, porque o asfalto utilizado na pista não é programado suportar o trânsito contínuo dos ônibus”. Licínio atribui erros de execução do BRT “à pressa eleitoreira” do então (e atual) prefeito Eduardo Paes. “Ele hoje reconhece a existência de problemas no BRT, mas na época foi alertado pessoalmente pela fabricante dos chassis dos ônibus”, diz. “Um representante da Mercedes

²⁶ Segundo Castro (2021), parte do legado olímpico ficou sob responsabilidade do Governo Federal e outra, da Prefeitura. A União cuida da manutenção da Arena Carioca 1, Arena Carioca 2, Centro Olímpico de Tênis e Velódromo Olímpico — este último é uma das instalações que mais demandam recursos, por conta do piso de madeira de pinus siberiano, que tem que ser mantido em temperaturas entre 18°C e 26°C e pode estragar sem o ar-condicionado.

²⁷ As obras do BRT Transbrasil estão atrasadas há quatro anos e, 15 estações estão com a estrutura de concreto finalizada, de um total de 18 estações previstas, mas faltando a complementação metálica, que está em andamento. As outras três ainda estão sendo erguidas. Das passarelas que conectam as estações, 14 estão prontas e já são utilizadas. Outras sete ainda estão sendo construídas e duas provisórias foram erguidas para uso temporário, mas ainda serão substituídas por estruturas novas.

veio ao Rio quando soube que o prefeito queria colocar asfalto na Transoeste para avisar que iria dar problema. Ele fez mesmo assim e o problema está aí” (THUSWOHL, 2021).

Considerando que o Parque Olímpico se tornou espaço de eventos para as classes médias e alta, a acessibilidade é problemática e que a população pobre foi removida dali, fica a impressão que famoso legado olímpico existe somente para os moradores que residem ao longo do Eixo Centro Metropolitano, já que são eles que consomem o espaço, de maneira geral, sem precisar se deslocar por longas distâncias.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação buscou identificar o papel dos investimentos em infraestrutura, de atuação do poder público, na formação e transformação da centralidade urbana em direção ao setor sul da Barra da Tijuca, denominado aqui, Eixo Centro Metropolitano. A análise desses instrumentos e atores, leva em consideração também os aspectos relacionados ao sítio urbano, a posição e os limites da Baixada de Jacarepaguá, e a forma de como o planejamento urbano influenciaram na formação da centralidade.

No que se refere aos aspectos físicos, a posição e o sítio urbano, a pesquisa se propôs a fim de mostrar os limites físicos do recorte espacial, considerando a dificuldade no acesso, o isolamento físico e desinteresse imobiliário do distante Sertão Carioca, fazendo um paralelo histórico com a expansão urbana ao longo da Baixada de Jacarepaguá e do interesse imobiliário, acompanhado com o Plano Piloto para a Urbanização da Baixada de Jacarepaguá.

Percebemos que a transformação da centralidade intraurbana se associa aos novos padrões de urbanização e às novas estruturas produtivas, voltadas principalmente para atividades terciárias. O centro urbano tradicional perde força, no que se refere à centralidade, já que passa a dividir a centralidade com novos referenciais, que por sua vez, redefine outras formas urbanas.

No que se refere ao tema centralidade e ao nosso recorte espacial, a pesquisa propôs relacionar elementos espaciais que atuam em sua sustentação, tais como a concentração de atividades fixas no espaço; e a acessibilidade, relacionada aos fluxos que sustentam as relações no espaço. Esses elementos foram relacionados com a análise dos instrumentos de atuação do Governo do Estado do Rio de Janeiro e da Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, além de diversas empreiteiras relacionadas ao capital imobiliário. Sobretudo, a Carvalho Hosken S.A.

A centralidade se dispersa no espaço urbano em muitas áreas, se fragmentando em diversas outras centralidades, qualificando infraestruturas, serviços e atividades econômicas. Nessas transformações, percebemos a metamorfose da forma e também do conteúdo. As novas áreas de centralidade não reproduzem as relações do centro urbano tradicional e tem como uma de suas consequências mais impactantes ao espaço, a segregação socioespacial.

Contextualizando a caracterização da centralidade na Barra da Tijuca, podemos observar suas especificidades quanto ao fenômeno e sua transformação. A evolução da

ocupação e a estruturação da economia urbana revelam como se desenvolveu o processo de apropriação do bairro planejado para ser um novo centro da cidade e como se formou sua centralidade.

O poder público, um dos maiores agentes transformadores do espaço, diante das demandas nas grandes cidades no que se refere à articulação, tem se tornado cada vez mais o promotor de novas centralidades, por meio de seus planos diretores ou pela sua relação com determinados nichos empresariais, sobretudo o do capital imobiliário.

Ao estudar a realidade urbana ao longo do Eixo Centro Metropolitano, observamos que há pouca coisa concreta, em um espaço em constante transformação, inclusive no setor viário. Com os recentes grandes eventos, o bairro passou a ser um espaço privilegiado, receptor de investimentos em infraestruturas em um curto espaço de tempo

Entre planejamento e investimento, encontramos as contradições do poder público. Os planos não foram executados conforme previsto e os investimentos seguiram outros rumos, comandados por interesses diversos. O setor sul da Barra da Tijuca, que se consolidou como reserva de valor para especulação imobiliária por muitos anos, com o abandono do projeto Centro Metropolitano original, volta à tona como novo espaço para investimentos diversos.

Fica claro que não é surpresa as divergências entre planejamento e investimentos em relação à transformação da centralidade, considerando que a própria natureza do poder público, é agir de acordo com os interesses do capital, em promover condições para sua reprodução. Contudo, ainda podemos pensar em um planejamento como um caminho possível, no sentido da mudança social positiva da e na cidade.

Considerando os elementos que sustentam a centralidade, o trabalho identificou a concentração de atividades fixas no espaço urbano do recorte espacial, somados aos investimentos em acessibilidade aos mesmos. Nesse ponto, por conta das intensas transformações que a região passa, faltaram dados mais estáveis para a avaliação dos fenômenos urbanos.

A análise das variáveis do Plano Piloto permitiu identificar os movimentos da transformação da centralidade. Fica clara a intenção de centralização pelo Plano Piloto, porém, observou-se que não se trata mais da mesma planejada, e sim outras centralidades que se expandiram ao longo da Baixada.

A expansão de outras centralidades e da estrutura urbana revelou o esquecimento com a preocupação ambiental que havia no plano inicial para urbanização, já que as

previstas zonas de amortecimento são completamente ignoradas e exploradas pelo capital imobiliário.

Para um planejamento efetivo no que se refere à transformação positiva da centralidade, é necessário a relação entre os elementos espaciais de sustentação da centralidade, e esses elementos não devem funcionar como instrumentos para a segregação socioespacial. Esses elementos se mostram adequados à análise do poder público, quando há articulação com os indicadores de centralidade empregados e orientam as propostas contidas no planejamento.

No que se refere aos elementos de produção do espaço, analisamos a relação entre espaço físico, firmas, infraestruturas e homens, e percebemos que tais elementos estão interligados e são inseparáveis. A relação entre estes produz espacialidades distintas, sendo de suma importância pra entender a realidade e o uso do solo ao longo do Eixo Centro Metropolitano.

Em face de tudo que foi abordado, após extensa análise, resta ressaltar que o tema da centralidade e de suas transformações requerem maior aprofundamento, no que se refere as pesquisas empíricas e também nas abordagens teóricas, para uma melhor compreensão do fenômeno. Assim, ficaram várias possibilidades de desdobramentos e aprofundamentos dessa investigação, que vão desde estudos mais profundos sobre o recorte espacial, como acerca da influência dessa nova área de centralidade na expansão de bairros como Vargem Pequena e Vargem Grande, e centralidades periféricas, até estudos mais gerais e detalhados do comportamento do capital imobiliário, estrutura fundiária e das remoções em uma das áreas com maior interesse do capital, na cidade do Rio de Janeiro.

REFERÊNCIAS

ABREU, Mauricio de. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. 4ª edição. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, 2013.

ALENCAR, Marcello. **Um Rio de Afetos: entre a pedra e o mar**. Rio de Janeiro: M. Alencar, 2002.

ASSUMPCÃO, Thomaz. **Novas centralidades e o desenvolvimento urbano sustentável**. Blogsystemurbans, *on-line*, 2019. Disponível em: <https://blog.urbansystems.com.br/novas-centralidades-e-desenvolvimento-urbano-sustentavel/> - Acesso em: 21/01/2021

BRASIL. Supremo Tribunal Federal. **AG. RG. no Recurso Extraordinário com Agravo 754.106 Rio de Janeiro**. Relator: Ministro Presidente Joaquim Barbosa. 2013.

_____. Secretaria Geral da Presidência da República. **LEI Nº 12.587 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), DE 3 DE JANEIRO DE 2012**. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em 28/01/2021.

BRISO, Caio Barreto. **Rio 2016: legado dos Jogos terá investimento de R\$ 24,1 bilhões**. In: O GLOBO, *on-line*, 2014. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/rio-2016-legado-dos-jogos-tera-investimento-de-241-bilhoes-12218802>. Acesso em: 22/09/2019.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000

CARDOSO, Adauto Lúcio. **Construindo a utopia: urbanismo e modernidade no Brasil**. 1988. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional). Rio de Janeiro, UFRJ, IPPUR, 1988.

CASTRO, Iná Elias de. **O problema da Escala**. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). Geografia: Conceitos e Temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

CASTRO, Juliana. **Ao menos R\$ 80 milhões desde 2017: o custo do legado olímpico do Rio**. Veja (*on-line*), 2021. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/coluna/maquiavel/ao-menos-r-80-milhoes-desde-2017-o-custo-do-legado-olimpico-do-rio/> - Acesso em: 02/01/2021

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 3ª edição. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2006.

CAVALCANTE, Claudia Varizo. **Formação e transformação da centralidade urbana em Brasília**. 2009. 216 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de Brasília, Brasília, Distrito Federal. 2009.

COMBLIN, José. **Neoliberalismo: ideologia dominante na virada do século**. São Paulo: Editora Vozes, 2000.

CORREA, Armando Magalhães. **O Sertão Carioca**. Rio de Janeiro, Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Vol. 167, 1933.

CORREA, Roberto Lobato. **A posição geográfica das cidades**. Revista Cidades, 2004.

_____. **O espaço urbano**. Editora Ática. Série Princípios. São Paulo: 4ª. edição, 2002.

_____. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.

COSENTINO, Renato. **Olimpíadas da Barra da Tijuca 2016: A construção de uma nova centralidade no Rio de Janeiro**. In: VAINER, Carlos; BROUDEHOUX, Anne Marie; SÁNCHEZ, Fernanda; OLIVEIRA, Fabrício Leal. Os megaeventos e a cidade: Perspectivas críticas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1ª Edição, 2016.

COSTA, Lúcio. **Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entre a Barra da Tijuca, o pontal de Sernambetiba e Jacarepaguá**. Estado da Guanabara: Agência Jornalística Image, 1969.

_____. **Registro de uma vivência**. Empresa das artes/UnB, 1995, pág. 348.

DA GUIA, George Alex. **Políticas territoriais, segregação e reprodução das desigualdades sócio-espaciais no aglomerado urbano de Brasília**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, 2006.

DAMIANI, Amélia Luisa. **A geografia e a produção do espaço da metrópole: entre o público e o privado**. In: FANI, CARLOS, Ana Fani; CARRERAS, Carles. (orgs.): *Urbanização e Mundialização: Estudos sobre a metrópole*. São Paulo. Editora Contexto, 2005.

DER/RJ. Departamento de estradas e rodagens do Rio de Janeiro. **Relatório de atividades**. Rio de Janeiro, DER. 1970 – 1990.

FARIAS, Tadeu; DINIZ, Raquel. **Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia**. Revista de psicologia política (*Online*). Vol.18, n°.42. São Paulo: maio/ago, 2018. Disponível em: http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1519-549X2018000200006#:~:text=%C3%89%20o%20enfrentamento%20%C3%A0%20con%20di%20A7%20A3o,no%20pr%C3%B3prio%20interior%20desta%20sociedade. Acesso em: 04/01/2022.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da Cidade**. 2ª Edição. Campinas: Papirus, 2007.

FRÚGOLI JR, Heitor. **Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole**. São Paulo: Edusp, 2006.

GALIZA, Helena Rosa dos Santos; VAZ, Lilian Fessler; SILVA, Maria Laís Pereira da. **Grandes eventos, obras e remoções na cidade do Rio de Janeiro, do Século XIX ao XXI**. In: VAINER, Carlos; BROUDEHOUX, Anne Marie; SÁNCHEZ, Fernanda; OLIVEIRA, Fabrício Leal. Os megaeventos e a cidade: Perspectivas críticas. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1ª Edição, 2016.

GERBASE, Fabíola; AUTRAN, Paula; CANDIDA, Simone. **Plano Lucio Costa: os descaminhos da ocupação da Barra**. In: O GLOBO, 2013, *on-line*. Disponível em: <https://oglobo.globo.com/rio/plano-lucio-costa-os-descaminhos-da-ocupacao-da-barra-8231929>. Acesso em: 02/11/2019.

GONÇALVES, Ayrton Luiz. **Barra da Tijuca, o lugar**. Rio de Janeiro: Thex editora, 1999.

GORDILHO-SOUZA, Angela Maria. “**Cidade seletiva e exclusividade urbana: megaeventos, grandes projetos e a Copa 2014 em Salvador**”. In: CARVALHO, I. M.; SILVA, S. M.; GORDILHO-SOUZA, A. e PEREIRA, G. *Metrópoles na atualidade brasileira transformações, tensões e desafios na região metropolitana de Salvador*. Salvador, EDUFBA, 2014.

_____(org.) **Metropolização e megaeventos: impactos da Copa do Mundo/2014 em Salvador**. EDUFBA/Observatório das Metrôpoles/Ippur, 2014.

_____. **Urbanismo neoliberal, gestão corporativa e o direito à cidade: impactos e tensões recentes nas cidades brasileiras**. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 20, n. 41, pp. 245-265, jan/abr, 2018.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2ª edição, 1997.

ICETRAN. **O que você precisa saber sobre mobilidade urbana**. Ictran (*on-line*), 2017. Disponível em: <https://icetran.com.br/mais-sobre-mobilidade-urbana-no-brasil/#:~:text=Mobilidade%20%C3%A9%20a%20capacidade%20de,de%20atingir%20os%20destinos%20desejados>. Acesso em: 20/01/2021.

INSTITUTO ESTADUAL DO AMBIENTE (*on-line*). **Parque Estadual da Pedra Branca**. Disponível em: http://www.inea.rj.gov.br/Portal/Agendas/BIODIVERSIDADEEAREASPROTEGIDAS/UnidadesdeConservacao/INEA_008594. Acesso em: 02/11/2019.

LEFEBVRE, Henri. **O Direito à Cidade**. 5ª Edição. São Paulo: Centauro, 2008.

_____. **Do centro às novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais**. In: GITAHY, M. L. Caíra; LIRA, J. T. Correia (orgs.) **Cidade: impasses e perspectivas**. São Paulo: Annablune/FUPAM, 2007.

_____. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

LYSIA, Maria Cavalcanti Bernardes; SOARES, Maria Therezinha de Segadas. **Rio de Janeiro: Cidade e região**. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 2ª Tiragem. 1990.

MAGALHÃES, Luiz Ernesto. **Minuta de edital prevê remoção de favela Vila Autódromo até 2013 para obras do Parque Olímpico**. *Direito a moradia (online)*. São Paulo: 2011. Disponível em: <http://www.direitoamoradia.fau.usp.br/?p=4593&lang=pt> – Acesso em 02/03/2022.

MAIA, Rosimere Santos. **A produção de espaços em áreas e auto-segregação: o caso da Barra da Tijuca**. Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ. Volume 21, 1998.

_____. **Mudando a cara do lugar: o shopping center no contexto do bairro e da cidade**. Praia Vermelha: Estudo de Política e Teoria Social – UFRJ. Número 13, 2º semestre, 2005.

MARTÍN, Maria. **Prefeito do Rio promete urbanizar o que sobrou da Vila Autódromo**. El País (*online*). Rio de Janeiro: 2016. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2016/03/09/politica/1457483606_611233.html - Acesso em: 02/03/2022.

MASCARENHAS, Gilmar., BIENESTEIN, Glauco, SÁNCHEZ, Fernanda, (orgs.) **O jogo continua: Megaeventos esportivos e cidades**. Rio de Janeiro. Editora Uerj, 2011.

MASCARENHAS, Gilmar e BORGES, Fátima Cristina da S. **Entre o empreendedorismo urbano e a gestão democrática da cidade: dilemas e impactos do Pan-2007 na Marina da Glória**. *Esporte e Sociedade*, [En línea]. 2008, Ano 4, n.10, p. 01-16. In: <http://www.uff.br/esportesociedade/pdf/es1004.pdf> [24 de septiembre de 2010]

NOVAIS, Pedro. **Urbanismo na cidade desigual: O Rio de Janeiro e os megaeventos**. In: VAINER, Carlos; BROUDEHOX, Anne Marie; SÁNCHEZ, Fernanda; OLIVEIRA, Fabrício Leal. *Os megaeventos e a cidade: Perspectivas críticas*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1ª Edição, 2016.

OLIVEIRA, Fabrício Leal de; TANAKA, Giselle; BIENENSTEIN Regina. **A Batalha da Vila do Autódromo: “Negociação” e resistência à remoção**. In: VAINER, Carlos; BROUDEHOX, Anne Marie; SÁNCHEZ, Fernanda; OLIVEIRA, Fabrício Leal. *Os megaeventos e a cidade: Perspectivas críticas*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1ª Edição, 2016.

OLIVEIRA, Nelma Gusmão de. **Os megaeventos esportivos e a retórica do legado: Uma operação contábil que se converte em discurso**. In: VAINER, Carlos; BROUDEHOX, Anne Marie; SÁNCHEZ, Fernanda; OLIVEIRA, Fabrício Leal. *Os megaeventos e a cidade: Perspectivas críticas*. Rio de Janeiro: Letra Capital, 1ª Edição, 2016.

PACHECO, Susana Mara Miranda, MACHADO, Mônica Sampaio (orgs.) **Globalização, políticas públicas e reestruturação territorial**. Rio de Janeiro: 7 Letras, 2012, 254 p.

_____. **Resiliência urbana e comercial em áreas centrais**. GeoUERJ, 2012.

PARQUE NACIONAL DA TIJUCA (*on-line*). **O parque**. Disponível em: <http://parquenacionaldatijuca.rio/quemsomos.php#parque>. Acesso em: 02/11/2019.

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. Brasília: Editora Parma, 1985 p. 57-80.

PIRES, Hindenburgo Francisco. **Planejamento e intervenções urbanísticas no Rio de Janeiro: a utopia do plano estratégico e sua inspiração catalã**. *Biblio 3W. Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. XV,

nº 895 (13), 5 de noviembre de 2010. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/b3w-895/b3w-895-13.htm>. Acesso em: 22/03/2020.

_____. **Reflexões sobre o advento da cibergeografia ou o surgimento da geografia política do ciberespaço: Contribuição a crítica à geografia crítica.** II Encontro Nacional de História do Pensamento Geográfico. Universidade de São Paulo (USP). Novembro de 2009. Disponível em: <https://enhpgee.files.wordpress.com/2009/10/hindenburgo-pires.pdf> - Acesso em 19/03/2021.

REVISTA DE PROCESSO. **Citação de réus já falecidos, nulidade insanável do processo adjudicatário. Caso “Barra da Tijuca”.** São Paulo, v. 29, n. 117, p. 221-238, set/out. 2004. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/271915/mod_folder/content/0/RTDoc%20%2015-3-09%203_49%20%28PM%29.pdf?forcedownload=1. Acesso em: 07/11/2019.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados. As formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro.** 2ª edição. Rio de Janeiro: Editora Letra Capital, 2015.

RIOTUR. Mapa turístico do Rio de Janeiro. 1974. Disponível em: http://objdigital.bn.br/objdigital2/acervo_digital/div_cartografia/cart463074/cart463074.jpg - Acesso em: 14/02/2017.

RUDGE, Raul Telles. **As sesmarias de Jacarepaguá.** São Paulo, Livraria Kosmos Editora. 1983

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço.** 4ª edição. São Paulo: Edusp, 2012.

_____. **Espaço e Método.** 5ª Edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2014.

_____. **Espaço e Sociedade.** Petrópolis: Editora Vozes, 1979.

_____. **Metamorfoses do Espaço habitado.** 6ª Edição, 2ª reimpressão. São Paulo: Edusp, 2014.

SEABRA, Odette Carvalho de Lima. Territórios do uso: Cotidiano e Modo de Vida. **Revista Cidades.** v. 1, n. 2, 2004, p. 181-206.

SERPA, Angelo. **Lugar e centralidade em um contexto metropolitano.** In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (orgs.). A produção do espaço urbano. Agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Editora Contexto, 2013

_____. **O espaço público na cidade contemporânea.** São Paulo: Editora Contexto. 2007.

SILVA, Júlio Romão da. **Denominações indígenas na toponímia carioca.** Rio de Janeiro: Brasiliana, 1966.

SILVA, Oséias Teixeira da. **O papel do capital imobiliária nas (re) definições da centralidade urbana.** Rio de Janeiro: Anpur. 2011.

SOARES, Jorge Marques. IN: ZEE, David (org.). **Barra da Tijuca – Natureza & Cidade**. Rio de Janeiro: Ed. Andréa Jakobsson Estúdio, 2012.

SOARES, Maria Terezinha Segadas. A fisionomia das unidades urbanas. In: **Rio de Janeiro em seus quatrocentos anos**. Rio de Janeiro: Record, 1965.

SOJA, Edward William. **Geografias Pós-Modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993. In: SILVA, William Ribeiro da. **A formação do centro principal de Londrina e o Estudo da Centralidade urbana**. Londrina, vol. 12, 2003.

SOUZA, Marcelo Lopes De. **Os conceitos fundamentais da pesquisa sócio-espacial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2016.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. **O centro e as formas de expressão da centralidade**. Geografia. São Paulo, 1991.

_____. **A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana**. Território. Rio de Janeiro, Ano III, 1993. P 27-37.

_____. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.) **Textis e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: Pós-Graduação em geografia da FCT/UNESP, 2001.

THEODORE, Nik; PECK Jamie. e BRENNER, Neil. **Urbanismo neoliberal: la ciudad y el império de los mercados**. SUR Corporación de Estudios Sociales y Educación, Temas sociales. Santiago, Chile, n. 66, 2009. Disponível em: https://www.researchgate.net/publication/277955552_Urbanismo_neoliberal_la_ciudad_y_el_imperio_de_los_mercados. Acesso em 21/02/2020.

TOURINHO, Andréa de Oliveira. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; Oliveira, Ariovaldo Umbelino (orgs). **Geografias das metrópoles**. São Paulo: Contexto, 2006.

_____. Do centro às novas centralidades: uma trajetória de permanências terminológicas e rupturas conceituais. In: GITAHY, M.L. Caíra; LIRA, J. T. Correia (orgs). **Cidade: Impasses e perspectivas (Arquiteses 2)**. São Paulo: Annablune/FUPAM, 2007.

THUSWOHL, Maurício: **Cinco anos após a Olimpíada no Rio, o prometido legado não aconteceu**. Carta Capital (*on-line*), 2021. Disponível em <https://www.cartacapital.com.br/politica/cinco-anos-apos-a-olimpiada-no-rio-o-prometido-legado-olimpico-nao-aconteceu/>. – Acesso em 21/02/2022.

UNRIC. **Relatório da ONU mostra população mundial cada vez mais urbanizada, mais de metade vive em zonas urbanizadas ao que se podem juntar 2,5 mil milhões em 2050**. Disponível em: <https://www.unric.org/pt/actualidade/31537-relatorio-da-onu-mostra-populacao-mundial-cada-vez-mais-urbanizada-mais-de-metade-vive-em-zonas-urbanizadas-ao-que-se-podem-juntar-25-mil-milhoes-em-2050>. Acesso em 21/09/2019

VAINER, Carlos; MARICATO, Ermínia. e ARANTES, Oflia. **A cidade do pensamento único: desmanchando consensos**. Petrópolis, Vozes, 2000.

VIANNA, Helio. **Baixada de Jacarepaguá: Sertão e Zona Sul**. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 1992.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. Studio Nobel, 2ª edição. São Paulo, 2001.

_____. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (Orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam, Edusp, 1999, p.169-243.