



Universidade do Estado do Rio de Janeiro

Centro de Ciências Sociais

Faculdade de Serviço Social

Mariana Costa da Silva

**As transformações do bairro de Madureira
a partir da implantação da linha transcarioca - BRT**

Rio de Janeiro

2018

Mariana Costa da Silva

**As transformações do bairro de Madureira
a partir da implantação da linha transcarioca - BRT**



Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Trabalho e Política Social.

Orientadora: Prof.^a Dra. Isabel Cristina Costa Cardoso.

Rio de Janeiro

2018

CATALOGAÇÃO NA FONTE
UERJ / REDE SIRIUS / BIBLIOTECA CCS/A

S586 Silva, Mariana Costa da.
As transformações do bairro de Madureira a partir da implantação da
linha transcarioca - BRT / Mariana Costa da Silva. – 2018.
121 f.

Orientadora: Isabel Cristina Costa Cardoso.
Dissertação (Mestrado) – Universidade do Estado do Rio de Janeiro,
Faculdade de Serviço Social.

1. Madureira (Rio de Janeiro, RJ) - Condições sociais - Teses. 2.
Sistema BRT de transporte - Teses. 3. Mudança social - Madureira (Rio
de Janeiro, RJ) - Teses. 4. Serviço social - Madureira (Rio de Janeiro, RJ)
- Teses. I. Cardoso, Isabel Cristina Costa. II. Universidade do Estado do
Rio de Janeiro. Faculdade de Serviço Social. III. Título.

CDU 343.232(815.32)

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

Assinatura

Data

Mariana Costa da Silva

**As transformações do bairro de Madureira
a partir da implantação da linha transcarioca - BRT**

Dissertação apresentada, como requisito parcial para obtenção do título de Mestre, ao Programa de Pós-Graduação em Serviço Social, da Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Área de concentração: Trabalho e Política Social.

Aprovada em 20 de agosto de 2018.

Banca Examinadora:

Prof.^a Dra. Isabel Cristina Costa Cardoso
Faculdade de Serviço Social – UERJ

Prof.^a Dra. Monica Torres de Alencar
Faculdade de Serviço Social – UERJ

Prof.^a Dra. Tatiana Dahmer Pereira
Universidade Federal Fluminense

Rio de Janeiro
2018



Aos meus amáveis avós, Maria Lucia e José, moradores de Madureira há mais de 60 anos.

AGRADECIMENTOS

À Jesus acima de tudo e de todos, pois ele é o dono de toda sabedoria. Sem ele nada do que foi feito seria possível.

Aos meus pais, por todo amor, carinho e compreensão com as dificuldades que enfrentei ao longo desse mestrado. À minha mãe que sempre esteve preocupada com o meu crescimento, sempre me incentivou de todas as maneiras, acreditando em mim.

À preciosa vida da minha irmã Daiana, minha amiga verdadeira, que sempre percebe as minhas inquietações e sempre tem uma palavra de conforto e incentivo. Ela faz parte de todo meu esforço.

À toda minha família, às minhas tias Andrea e Luciana que sempre clamaram a Deus pela minha vida, para que eu pudesse concluir essa etapa da minha caminhada. Aos meus avôs que acompanham e torcem por mim desde sempre, em especial a minha vó Maria Lúcia que sempre sonhou que eu fizesse uma “faculdade”.

Ao meu futuro esposo, Douglas, por ter caminhado comigo ao longo desse período. Agradeço a Deus e a ele por toda paciência que teve comigo e pelo seu imenso amor. Amo muito você!

Ao PPGSS pela oportunidade de concluir mais uma etapa, em especial a Professora Maria Inês Bravo, com quem eu tive a oportunidade de aprender por quase cinco anos consecutivos, sou grata pelas portas que se abriram pra mim e pelo seu carinho.

Aos amigos que fiz durante todo o tempo que estive presente na UERJ, alguns que já estão longe outros ainda por perto, mas agradeço a cada troca, cada encontro, cada conselho. Em especial a minha amiga Fátima Mota que torceu muito por mim desde o início.

À minha turma de Mestrado, pelo debate, vivemos uma fase muito difícil, momento em que muitos pensaram em desistir, mas ao mesmo tempo cumprimos a tarefa de nos unir e nos incentivar. Assim chegamos ao fim...

À minha orientadora Isabel Cardoso por quem eu tenho profunda admiração e carinho, sem dúvidas foi de grande valia ter escolhido-a como minha orientadora.

Tive a oportunidade de aprender com ela e ao mesmo ser instigada pela sua profunda dedicação e compromisso com que trata a pesquisa.

À toda equipe de professores e assistente sociais do projeto Pela Saúde, em especial aos meus estagiários que me incentivaram continuamente e viveram comigo toda essa etapa, acreditando e confiando em mim. Agradeço pela rica experiência de ter sido supervisora do projeto por dois anos, foi um grande ganho!

Ao UrbanoSS que tem contribuído cada vez mais para o crescimento do meu interesse pela temática urbana. Sei que estamos numa fase ainda de crescimento, mas meu desejo intenso é que novas portas se abram e grandes oportunidades de crescimento surjam.

À banca examinadora pelo aceite e pelas ricas contribuições que me foram feitas na fase de qualificação desse trabalho.

Por último agradeço a Deus mais uma vez, por todos os encontros que tive ao longo dessa jornada. Somente a Ele pertence a glória!

De tudo, ficam três coisas:

A certeza de que estamos sempre começando,
A certeza de que é preciso continuar,
A certeza de que seremos interrompidos antes de terminar.

Portanto devemos:

Fazer da interrupção um caminho novo,
Da queda, um passo de dança,
Do medo, uma escada.
Do sonho, uma ponte;
Da procura, um encontro

Trecho de O Encontro Marcado, livro de Fernando Sabino, publicado em 1956.

Porque Javé dá a sabedoria; da sua boca procedem o conhecimento e o entendimento

Provérbios 2:6

RESUMO

SILVA, Mariana Costa da. **As transformações do bairro de Madureira a partir da implantação da linha transcarioca - BRT**. 2018. 121 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Faculdade de Serviço Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

Essa dissertação tem como interesse de investigação as transformações sociais no bairro de Madureira, como consequência da implantação da linha TransCarioca de BRT (*bus rapid transit*). Analisamos para tanto, a lógica de apropriação da dinâmica e produção do espaço voltada para os interesses do capital, bem como as relações sociais engendradas no mesmo espaço sob a mesma lógica. Consideramos que a inserção da cidade do Rio de Janeiro na órbita do capital mundial, isto é a partir da promoção dos Megaeventos- Copa do Mundo de 2014 e Olimpíadas de 2016, afetou a cidade em diversos ângulos. Uma dessas transformações se deu através da política de transporte público que afetou e transformou a cidade. A implantação do BRT é a maior tradução desse processo. A linha TransCarioca- BRT cumpriu o papel de valorizar algumas áreas da cidade em detrimento de outras, podendo ser traduzida na produção de um espaço subalternizado a ditames econômicos. Apontamos como resultado dessa pesquisa alguns impactos em Madureira decorrentes da implantação do BRT: a remoções de moradores e a reificação da lógica centralizadora do espaço urbano. Deste modo consideramos que a política de implantação do BRT- linha TransCarioca opera sob os ditames de empreendedorismo urbano, isto é sob os comandos da lógica de valorização do capital.

Palavras-chave: Produção do espaço. BRT (*bus rapid Transit*). TransCarioca. empreendedorismo urbano.

ABSTRACT

SILVA, Mariana Costa da. **The transformations on the district of Madureira after the implementation of the Transcarioca motorway - BRT**. 2018. 121 f. Dissertação (Mestrado em Serviço Social) – Faculdade de Serviço Social, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2018.

This dissertation investigates the social transformations promoted on the Madureira district, as consequence of the implementation of the TransCarioca BRT (bus rapid transit) line. As such, we analyze the appropriation logic of the dynamics and production of space, towards the interests of capital, as well as the social relations engendered in the same space under the same logic. We consider that the insertion of the city of Rio de Janeiro in the orbit of world capital, namely from the promotion of the Mega Events - World Cup of 2014 and The 2016 Summer Olympics, affected the city in several angles. One of these transformations occurred through the public transport policy, which affected and transformed the city. The BRT is the biggest symbol of that set of changes. This motorway has successfully increased the value of some areas, whilst also being a detriment to other blocks, creating economically subordinated areas. We point it out some of the changes resulted from the implementation of the BRT, such as the reallocation of the residents, and the reification of the centralized logic behind the existent organization of the urban space. Therefore, we consider that the BRT implementation policy operates under the dictates of urban entrepreneurship, namely under the command of the optics of capital appreciation.

Keywords: Production of space. BRT TransCarioca. Urban Entrepreneurship.

LISTA DE FIGURAS

Tabela 1 –	População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1890 – 1906).....	46
Tabela 2 –	Valores de investimento per capita nas cidades-sede para Copa.....	69
Tabela 3 –	Gastos com os Jogos 2016 apurados pelo TCU (acórdão 580/2017)..	71
Tabela 4 –	Divisão da Aplicação Direta de Recursos Previstos na Matriz de Responsabilidade da Copa do Mundo, agosto de 2014.....	72
Tabela 5 –	Número de estabelecimentos por setor e tamanho da empresa: Estado e Cidade do Rio de Janeiro e áreas, 2012.....	86
Tabela 6 –	Divisão de Gastos da Copa do Mundo 2014 por temas, agosto de 2014.....	91
Tabela 7 –	Previsão de Investimentos – Matriz de Responsabilidade 2010.....	93
Tabela 8 –	Tarifa Única Modal do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus – SPPO.....	99
Tabela 9 –	Principais regiões Metropolitana e aglomeração.....	102
Tabela 10 –	Dados socioeconômicos dos bairros atendidos pelo BRT TransCarioca.....	105
Mapa 1 –	Localização de Madureira e alguns bairros em torno.....	85
Mapa 2 –	Abrangência da área de interesse Urbanístico TransCarioca.....	98
Mapa 3 –	Gasto de tempo no deslocamento casa/trabalho.....	101
Mapa 4 –	Percentual de pessoas que moram fora da sua cidade.....	103
Gráfico 1 –	Divisão dos gastos das Olimpíadas 2016 – Rio de Janeiro.....	70
Gráfico 2 –	Linhas do BRT.....	104
Gráfico 3 –	Migração modal observada, segundo Nível de Renda.....	106
Gráfico 4 –	Distribuição de Motivo de Viagem, segundo Nível de Renda.....	107
Gráfico 5 –	Motivo de Viagem da linha TransCarioca.....	109

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ACRJ	Associação comercial do Rio de Janeiro
AIET	Área de Especial Interesse Turístico
ALERJ	Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro
BNDES	Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social
BRS	<i>Bus rapid system</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CEDAE	Companhia Estadual de Águas e Esgotos do Rio de Janeiro
COI	Comitê Olímpico Internacional
FIFA	Federação Internacional de Futebol
FIRJAN	Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
IPP	Instituto Pereira Passos
ITDP	Instituto de Políticas de Transportes e Desenvolvimento
MCMV	Minha Casa Minha Vida
PAC	Programa de aceleração do crescimento
PCRJ	Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro
PECRJ	Plano estratégico da cidade do Rio de Janeiro
PEU	Pano de Estruturação Urbana
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
RTRS	Redes de Transportes Regional
SEBRAE	Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas
SMH	Secretaria Municipal de transporte
SMU	Secretaria Municipal de Urbanismo
SPPO	Sistema de Transporte Público por Ônibus
VLT	Veículo Leve Sobre Trilhos

SUMÁRIO

	INTRODUÇÃO.....	12
1	A COMPREENSÃO MARXISTA DA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO.....	22
1.1	A produção do urbano sob a lógica capitalista.....	27
1.2	A formação social brasileira: crescimento e expansão do urbano no Rio de Janeiro.....	35
2	CONSIDERAÇÕES SOBRE OS MARCOS HISTÓRICOS E ESPACIAIS DA FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E DO BAIRRO DE MADUREIRA: A CENTRALIDADE DA DINÂMICA TRABALHO/MORADIA/TRANSPORTE.....	42
2.1	A reforma Pereira Passos e a re-produção da cidade capitalista: a higienização e modernização sob os pressupostos do capital.....	42
2.2	A origem e o desenvolvimento do bairro de Madureira durante o século XX.....	58
3	O PROCESSO DE MERCADORIZAÇÃO DA CIDADE E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DO BAIRRO DE MADUREIRA NO SÉCULO XXI: A CENTRALIDADE DA POLÍTICA PÚBLICA URBANA DE TRANSPORTE.....	65
3.1	O paradigma da cidade mercadoria e a produção de megaeventos.....	66
3.2	Qualificação do bairro de Madureira: elementos que o tornam estratégico para a implantação da linha transcarioca – BRT.....	84
3.3	Impactos com a implementação da linha transcarioca no bairro de Madureira.....	90
	CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	111
	REFERÊNCIAS.....	115

INTRODUÇÃO

O presente trabalho de dissertação se iniciou em uma conjuntura política e financeira completamente adversa. Os limites e as dificuldades que foram impostos à pesquisa no Estado do Rio de Janeiro foram enormes, tais como os atrasos de bolsa e de salários dos professores, bem como a falta de financiamento da Universidade do Estado do Rio de Janeiro¹. Mesmo com todas as dificuldades que enfrentamos para chegar até aqui, nós temos permanecido nessa caminhada, somando forças e lutando para concluir aquilo que acreditamos e com o que nos comprometemos. Mencionar as dificuldades de avanço desse trabalho é uma tarefa que nos traz muito pesar e desalento, sobretudo porque ele não avançou tanto quanto nós desejamos. Sendo assim cabe mencionar que houve um esforço muito grande para que esse trabalho fosse concluído da melhor maneira possível, haja visto o comprometimento com o mesmo. É importante apresentar esse aspecto, pois a temática aqui apresentada era um desejo de investigação muito anterior a minha inserção no mestrado, considerando que o bairro de Madureira é um bairro com o qual eu mantenho uma profunda relação de afeto, onde eu construí parte da minha história de vida e das minhas relações ao longo dos anos.

Considerando os aspectos acima, essa pesquisa diz respeito a uma problematização teórica e histórica sobre a temática: “as transformações do bairro de Madureira a partir da implantação da linha TransCarioca – BRT”². A dissertação

¹ “A UERJ enfrentou nos seus dois últimos anos (2016-17), os piores problemas de sua existência, coincidentemente com as mudanças decorrentes do golpe e da chegada ao poder do governo Temer, artífice de verdadeira quadrilha contrária aos interesses nacionais, afinada com interesses de usurpadores internacionais, defensores da austeridade contra o povo e contrários à democracia e à soberania nacional. (...) Neste período de lutas intensas de toda nossa comunidade, técnico-administrativos, docentes e estudantes acumulam prejuízos imensos em suas rotinas de trabalho e de vida. A UERJ pública e gratuita esteve o tempo todo ameaçada e profundamente prejudicada nas suas atividades essenciais de ensino, pesquisa e extensão. A Universidade, por diversas vezes, não teve condições mínimas de funcionamento. Os prejuízos acarretados aos três segmentos que a compõe e aos que dependem de seu funcionamento pleno, precisam agora ser dimensionados e a normalidade deve ser progressivamente restaurada com garantias de suas condições de funcionamento e o pagamento em dia de salários e bolsas”. Disponível em : <https://www.asduerj.org.br/>. Acesso em: 29/01/18.

² Significa, em inglês, Transporte Rápido por Ônibus (Bus Rapid Transit) Na prática, representa um transporte articulado que trafega em corredor exclusivo e, por isso, é uma alternativa mais rápida de viagem para os passageiros. Este modelo de mobilidade existe em 140 países e, aqui na cidade do Rio de Janeiro, é administrado por um grupo de empresas privadas de transporte de passageiros, reunidas em um consórcio. Nos corredores, cerca de 450 mil pessoas são transportadas por dia. Os números do BRT Rio impressionam, principalmente, por se tratar de um investimento relativamente novo: nele já são feitas 8 mil viagens diárias com uma frota de 440 ônibus. Disponível em : <http://brtrio.com/conheca>

busca compreender algumas transformações sociais no bairro, como consequência da implantação do BRT, um marco histórico. Para tanto, traçamos um caminho metodológico de pesquisa a partir de três importantes vetores: trabalho, moradia e transporte. É a partir desses três eixos que pretendemos investigar as transformações em Madureira, desde o século XX até a atualidade.

Nos últimos anos, mais precisamente de 2007 até 2016, a cidade do Rio de Janeiro começou a sofrer algumas mudanças, a princípio com a promoção dos Jogos Panamericanos em 2007, posteriormente com a Copa em 2014 e com os Jogos Olímpicos em 2016. A mercadorização da cidade do Rio de Janeiro, na órbita do capital mundial, afetou a cidade em diversos ângulos, sobretudo na política de transporte público da cidade, assim, alguns bairros sofreram grandes mudanças dentre elas, a implementação de linhas de BRT.

Madureira foi um dos bairros do Rio que sofreu mudanças e recebeu a implantação da linha TransCarioca de BRT. Por residir do bairro de Madureira tive a oportunidade de presenciar as remoções que ocorreram no Largo do Campinho para a construção do Mergulhão e as profundas transformações que o bairro viveu para a construção da linha TransCarioca – BRT.

Parte do interesse deste trabalho surgiu a partir da construção do meu TCC apresentado em 2015, no qual eu busquei tratar da luta pela saúde no contexto das jornadas de junho de 2013. Nesse trabalho, considerei que o estopim para aquelas grandes manifestações se deu na Luta pela Mobilidade Urbana contra o aumento das passagens e os altos gastos públicos para a preparação da Copa e das Olimpíadas. Uma das bandeiras dos movimentos da época era “da Copa eu abro Mão, eu quero meu dinheiro para a Saúde e Educação” e, ainda, “queremos a vida sem catraca”. Assim, o meu interesse pela temática urbana e mobilidade se iniciou no processo de construção desse trabalho. Somando-se a essa experiência a minha vivência em Madureira, veio a curiosidade ainda maior sobre a temática, o que me motivou a trazê-la para o Mestrado como meu objeto de pesquisa.

Outro ponto que justifica a minha escolha do tema é o meu desejo de contribuir para o desenvolvimento do debate dessa temática numa perspectiva crítica, considerando os reais interesses do capital na dinâmica de transformação da cidade. Há também o intento de contribuir para a produção do debate da Política Urbana em interface com o debate da moradia e do trabalho no âmbito do Serviço Social. Neste sentido, este trabalho se apresenta em consonância com a linha de

pesquisa “trabalho, política e território” do Programa de Pós-Graduação de Serviço Social da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ).

Dessa forma, a justificativa do trabalho se dá pela necessidade de se construir sistematicamente um material que trate das transformações engendradas no bairro de Madureira e, dentro da área de Serviço Social, também, contribua para o debate da política de transporte público e do direito à cidade. Partimos de uma hipótese de pesquisa que expressa a dinâmica de produção capitalista do espaço suburbano de Madureira, notadamente a partir da implantação do BRT Transcarioca e que se fundamenta em quatro eixos principais: **1.** As transformações ocorridas no bairro de Madureira, desde o início do século XX, são consequências de transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro, que traduzem um crescente e intenso remodelamento de seu território, voltadas, sobretudo, para os processos e as demandas de produção e reprodução do capital, e a consequente subordinação das necessidades sociais de uso e ocupação urbana da cidade; **2.** Conectada ao processo histórico do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro, e inserida no momento histórico do início do século XXI, a política pública urbana de transporte e mobilidade de implantação do sistema de transporte rápido por ônibus, conhecido como BRT (Bus Rapid Transit), ao intervir sobre o bairro de Madureira para a produção desse veículo, realizou transformações conjunturais, isto é, pontuais, dentro de uma lógica mais totalizante de transformações urbanas vocacionadas para a produção do espaço voltado para o capital; **3.** Essa política urbana de transporte se articula organicamente com as formas capitalistas contemporâneas de empreendedorismo urbano – com destaque para a organização de grandes eventos internacionais esportivos como as Olimpíadas de 2016 e a Copa do Mundo de 2014 – e de abertura de frentes de expansão da acumulação capitalista através da urbanização e dos serviços urbanos, que compreendem a intervenção do Estado no bairro de Madureira; **4.** Assim, os investimentos recentes de modernização do bairro (construção do Parque de Madureira, implementação de BRT) se dão na busca de encontrar novas áreas urbanas, antes pouco exploradas pelo capital, em especial aquelas que possuem elementos culturais singulares e distintos.

A pesquisa proposta foi direcionada a partir da crítica teórica materialista e dialética e suas categorias de totalidade, contradição e mediação. É a partir desses elementos de análise que Marx lança mão para compreender a dinâmica da sociedade burguesa e os fundamentos estruturalmente desiguais de suas relações

sociais enquanto limites que só podem ser superados a partir de uma práxis de classe revolucionária e emancipadora do ser social. Para o pensamento marxiano, o real é contraditório – um movimento expresso de inter-relações de reciprocidade. Assim, o objeto de preocupação do marxismo é a captação das contradições da vida em sociedade – relações de contradições sociais no mundo capitalista. (Forti, 2010). Ressaltamos, no entanto, que lançar mão do método dialético significa necessariamente considerar a realidade como um conjunto de processos contraditórios que engrenam as transformações históricas e que necessitam da apreensão da nossa consciência para além do campo da aparência.

Sendo assim, busca-se compreender as determinações materiais que vêm pouco a pouco engendrando as transformações em larga escala na cidade do Rio de Janeiro nos ditames da contrarreforma do Estado. Contudo, enfatizamos as atuais transformações de Madureira a partir da pretensa promoção dos megaeventos na cidade do Rio de Janeiro e o impacto de tais transformações para o bairro de Madureira.

Nesse sentido, propomos fazer um breve resgate histórico das transformações da cidade do Rio de Janeiro, em especial, do crescimento e da expansão dos subúrbios, seguido de uma compreensão das configurações engendradas em Madureira a partir da implantação da linha férrea, no início do século passado. Além disso, com a atual transformação que o transporte público rodoviário vem sofrendo com a criação da linha TransCarioca do BRT, tentamos observar alguns dos impactos provocados no bairro a partir do mesmo, a exemplo disso, as remoções de moradores. Para tanto se faz necessária uma leitura do sentido dos investimentos em transporte rodoviário no Rio de Janeiro atentando para o interesse de autovalorização do capital nessa esfera de serviços.

Cabe considerar alguns aspectos relacionados ao desenvolvimento do modo de produção capitalista e as desigualdades inerentes a ele. Destacam-se traços típicos desse processo: a concentração, a centralização e o expansionismo do capital. Podemos considerar também a noção de desigualdade como marca característica da natureza dialética e histórica desse processo de desenvolvimento. Sendo assim, originam-se formações sociais e históricas distintas e desiguais internamente decorrentes da evolução própria do capital.

O desenvolvimento capitalista clássico diz respeito ao modelo histórico concreto que reproduz a lógica da apropriação e expropriação inerentes ao

capitalismo moderno (Florestan 2009). Os marcos da desigualdade interna ocorrem devido a algumas etapas desse processo. Os países europeus , teriam vivenciado diferentes etapas históricas do processo desenvolvimento capitalista. Já nos países de capitalismo periférico, essas temporalidades não seguiram o mesmo curso histórico, não como anacronismo, mas como particularidade frente à universalidade do capitalismo. Não estamos reclamando aqui a vivencia de etapas no desenvolvimento capitalista. Assim, alguns marcos de desigualdade e anocranismo na dinâmica de desenvolvimento interno do capitalismo, no Brasil, se dão em decorrência da inserção de alguns países no capitalismo central via imperialismo e colonização conferindo, assim, a estes um caráter de capitalismo periférico. Nesse circuito ocorreram dinâmicas internas de extrema desigualdade e anacronismo em diversas esferas sociais.

É importante salientar que o referido modo de produção é simultaneamente uma forma de organização das relações sociais e de produção de mercadoria. Desse modo, ocorre uma criação e recriação de condições materiais de existência que incidem diretamente sobre a realidade subjetiva dos homens. O remodelamento social e material oriundo desse modo de produção é um fator inerente quando se trata de organização social e da conformação da produção do espaço urbano, nos marcos da desigualdade e das contradições internas.

Outro aspecto a considerar é a noção espacial dos pensamentos de Lefebvre e de Harvey. A produção do espaço é um processo dialético, ou seja, simultaneamente o espaço fornece elementos através dos quais o homem produz, cria, transforma as realidades social e natural, e tais transformações também incidem sobre o cotidiano de vida desse mesmo homem. O espaço produzido, ou espaço social “não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele engloba as coisas produzidas, suas relações de forma coexistente e simultânea” (Lefebvre, 2002, p.65). A compreensão da espacialidade na totalidade da vida social e na dinâmica da produção social é elementar para entender os determinantes que provocam mudanças no espaço e na organização do mesmo, mas compreender tal noção é uma tarefa que requer mergulhar da mera aparência do fenômeno para sua essência. O trabalho é o elemento fundante da produção do espaço na sociedade capitalista, o sentido das transformações do espaço decorre a partir de uma concepção de trabalho.

Foram eleitos para a elaboração deste trabalho os meandros da dinâmica de desenvolvimento do capital e suas contradições, isso não significa que desconsideramos a realidade da luta de classes e o papel dos movimentos sociais³ na resistência à construção de uma cidade modelo favorável ao lucro e aos interesses do capital. Entretanto, apesar de considerarmos a importância dos movimentos sociais e da resistência popular a esse processo de transformação da cidade, em especial do Rio, não foi possível voltar o olhar de forma mais cuidadosa para o mesmo, devido às limitações da pesquisa, apontadas anteriormente.

A partir da contextualização da pesquisa e da fundamentação teórica proposta, o trabalho foi estruturado da seguinte forma: **1.** Releitura da bibliografia de referência que tratasse dos conceitos elementares sobre a noção da produção do espaço sob o capitalismo; **2.** Levantamento bibliográfico sobre as temáticas “questão urbana”, “megaeventos” e “política de transporte público”; **3.** Pesquisa em fontes oficiais: busca de dados censitários e demográficos divulgados pela secretaria municipal de habitação e cidadania e pela secretaria de urbanismo e pelo Instituto Pereira Passos, ligados aos eixos de análise: moradia /trabalho/transporte e história urbana da Cidade do Rio de Janeiro e do bairro de Madureira; também pesquisamos dados sobre os gastos da Copa, no site “Portal da Transparência” da Copa, **4.** Busca de documentos oficiais que deram origem à implantação do BRT – Plano Diretor de 2011, documentos referentes à implantação do PAC e sua relação com o Rio de

³ O grande desafio na atualidade se dá na superação dos sujeitos políticos de diversos movimentos sociais na direção de compreender diferentes nuances do processo de espoliação e expropriação do capital contemporâneo, a fim de remontar a compreensão dos movimentos sociais para além da esfera da luta por direitos e alcançando o cerne do engendramento da produção de desigualdade que é o modo de produção capitalista.

Sobre os movimentos sociais, considerar: “No âmbito do pensamento crítico, a preocupação mais direta com a luta pela realização dos direitos se ergue com enorme força a partir do término da Segunda Guerra Mundial, sobretudo após as nefastas experiências do nazi-fascismo, do stalinismo e, mais adiante, a partir da década de 1960, com as ditaduras militares na América Latina, período em que movimentos sociais e diferentes sujeitos coletivos passam a defender e consolidar, em sua agenda política, a cultura de defesa dos direitos. Posteriormente, são incluídas questões relacionadas às relações sociais de gênero; raça/etnia; orientação sexual, dentre outras. Questões essas fundamentais para a efetivação da vida com liberdade, bem como para a valorização da diversidade humana e, portanto, para o desenvolvimento do gênero humano, fundado num projeto de emancipação humana. O problemático é que isso tudo aconteceu no espaço-tempo de efervescência pela ruptura com os referenciais críticos à ordem burguesa. E as lutas empreendidas, apesar da relevância que tiveram, considerando a organização dos sujeitos; a identificação de novas questões indutoras de formas de opressão; a possibilidade da incorporação crítica de valores e princípios éticos na luta política, não possibilitaram aos sujeitos coletivos do trabalho que se tornassem capazes de apreender em profundidade as determinações e as relações complexas entre a violação de direitos e a sociabilidade vigente. Por vezes, reforçaram estratégias mistificadoras da exploração capitalista e de formas de opressão, embora essa não tenha sido a intencionalidade dos sujeitos envolvidos”. (CFESS, 2009, p. 15).

Janeiro; Relatório de análise de impacto do BRT na Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento; **5.** Busca de fontes secundárias sobre as transformações do bairro após a implementação da linha TransCarioca bem como dados sobre a implantação do BRT; **6.** Relatórios de organizações e de entidades da sociedade civil sobre os impactos dos chamados “megaeventos” na cidade do Rio de Janeiro, tais como: relatórios do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas do Rio e da casa Fluminense ; **7.** Busca de teses, dissertações e artigos sobre a temática, que enfatizem, na escala da cidade do Rio e do bairro de Madureira, as “transformações da cidade do Rio de Janeiro a partir do século XX”, a mobilidade urbana sob o marketing da “revolução dos transportes” enquanto preparação da cidade para os chamados megaeventos.

O objetivo geral desse trabalho é investigar e analisar o processo contemporâneo de reestruturação urbana do bairro de Madureira a partir da política urbana de mobilidade relacionada à política de empreendedorismo urbano da cidade do Rio de Janeiro; Contribuir para o debate da política urbana em interface com a política de transporte público no Serviço Social. Os objetivos específicos tratam de identificar os aspectos sócio-históricos de formação do Rio de Janeiro, no qual o bairro de Madureira se insere a fim de compreender o papel do transporte público nesse processo de formação urbana e compreender a centralidade econômica e as particularidades do bairro de Madureira que o tornam estratégico para a implementação da Linha TransCarioca – BRT no bairro.

O trabalho está organizado em três capítulos subdivididos a fim de alcançar a compreensão que nos interessa aqui. No primeiro capítulo, há maior destaque para a centralidade do pensamento de Lefebvre (2006) e Harvey (1989), em especial do pensamento de Harvey (1989), que possui maior apropriação em relação ao primeiro. Busca-se também a compreensão e apropriação das categorias centrais que nos subsidiam para entender a produção capitalista do espaço e as relações sociais engendradas no mesmo. Além disso, para a versão final desta pesquisa, foi apontado na qualificação a necessidade de aprofundar a compreensão de outras categorias trabalhadas por Lefebvre, entretanto não foi possível dar continuidade a esse aprofundamento em vista do tempo. Na primeira fase desse trabalho, a banca apontou a necessidade de tratar o desenvolvimento e crescimento da cidade como parte do processo de desenvolvimento do capital. Esse apontamento foi incorporado nessa última versão, acompanhado da menção do crescimento do Rio de Janeiro,

na qualidade de capital da colônia portuguesa, onde estabeleceu-se uma série de elementos distintos, no que tange a natureza das atividades desempenhadas que favoreceram a expansão da cidade.

Em seguida, no capítulo dois, fizemos um breve resgate histórico sobre o Rio de Janeiro e a formação do subúrbio, a fim de compreender o bairro de Madureira. No entanto, não tratamos ainda das transformações que o bairro e a cidade sofreram no início desse século e no final do século passado, matéria do capítulo três. Destacamos os eixos trabalho, moradia e transporte como tríade metodológica para a consideração do processo de urbanização da cidade, em especial, o vetor transporte para a formação dos subúrbios cariocas e para a própria estruturação do espaço urbano (intraurbano, metropolitano, suburbano etc). Para tanto, a problematização da relação entre a dinâmica de produção e reprodução das relações sociais, em Marx (especialmente a contribuição de Lefebvre sobre a categoria re-produção), foi fundamental para darmos prosseguimento à dissertação. O capítulo também incorpora o debate conceitual sobre o subúrbio, a partir das obras de José de Souza Martins (1993), William Hector Gómez Soto (2002), Márcio Piñon de Oliveira e Nelson da Nóbrega Fernandes (2010), que havia sido também apontado como tarefa a ser realizada para a versão final desse trabalho

Devido às condições materiais e subjetivas adversas de produção da dissertação no contexto atual da UERJ e do país, como já colocamos, não houve possibilidade de aprofundar o debate conceitual e histórico sobre a luta de classes como força motora da história e das contradições da relação capital e trabalho e do espaço. Todavia não desconsideramos algumas formas de expressão das lutas sociais e dos protestos populares que protagonizaram a história, como denúncia e enfrentamento das condições de superexploração da força de trabalho e das condições de espoliação urbana.

O capítulo três, é um capítulo central desse trabalho, no qual buscamos compreender o processo de mercadorização da cidade e as transformações em Madureira a partir do início desse século, com o intuito de compreendermos a promoção dos Megaeventos e a implementação do BRT – Linha TransCarioca. A continuação desse capítulo se traduz, assim como os demais, em uma apropriação da bibliografia existente sobre o assunto. Contudo, após a qualificação, procuramos também pesquisar dados censitários e demográficos e outros dados em fontes oficiais, como o IPP (Instituto Pereira Passos) e a secretaria de

Habitação/Transportes sobre o bairro de Madureira, a fim de compreender melhor as suas particularidades que o tornaram estratégico para a implantação da Linha TransCarioca. Incorporamos também informações sobre os gastos com os Jogos Olímpicos e as Olimpíadas e a divisão dos mesmos a fim de entender como surgiu o projeto de implantação das Linhas de BRT, essa tarefa também é fruto dos apontamentos da fase inicial de qualificação desse trabalho. Apontamos também no capítulo três os impactos que as obras para a criação da linha TransCarioca geraram no bairro de Madureira, com destaque para o maior deles, a remoção de moradores. Abordamos também nesse mesmo capítulo a noção de centralização urbana da cidade do Rio de Janeiro em interface com a demanda por transporte a fim de compreender melhor a dinâmica do transporte público na cidade do Rio de Janeiro.

A construção desse trabalho se dá com maior relevo no desenvolvimento da dinâmica do capital, o que não quer dizer que desconsideramos a luta de classes nesse processo. Todavia, em vista das condições objetivas de elaboração deste trabalho e a dificuldade de realização de disciplinas externas que tratassem dessa temática, elegemos e priorizamos mais a compreensão da dinâmica do capital do que os elementos de contradição da luta de classes no espaço.

Algumas informações no que tange ao percurso deste trabalho também devem ser consideradas, uma delas diz respeito à minha formação na graduação que não me possibilitou um debate do urbano. A construção desse trabalho tem se dado através do processo de orientação e de minha inserção no “UrbanoSS - grupo de estudos sobre espaço urbano, vida cotidiana e Serviço Social”, que integra professores da faculdade de Serviço Social, alunos de graduação e pós graduação e assistentes sociais. O mesmo tem sido construído ao longos dos últimos dois anos e possui como interesse de pesquisa e conhecimento a temática urbana, como o próprio nome sugere. O grupo, a princípio, possui uma agenda de reuniões quinzenal e tivemos o privilégio de tratar de duas obras de Lefebvre. Contudo, em vista das condições irregulares de funcionamento da UERJ em 2017, fomos obrigados a suspender os nossos encontros, todavia nesse ano de 2018 retomamos as atividades. No mês de abril desse ano o grupo de estudos em parceria com o programa de pós graduação da Faculdade de Serviço social, realizou a Conferência “O direito à cidade no pensamento de Henri Lefebvre: desafios da utopia urbana” ministrado pela professora Ana Fani (USP) . Nessa mesma direção podemos

destacar a realização do Seminário Interno do UrbanoSS, no primeiro semestre de 2018, ocasião em que pude conhecer todos os processos de investigação em curso no UrbanoSS e também expor e sistematizar o meu próprio processo de pesquisa e teorização da dissertação. Além disso a experiência de estagio docente na graduação , através da disciplina Política Social de habitação e Serviço Social, ministrada pela minha orientadora Prof. Isabel Cristina da Costa Cardoso, no segundo semestre de 2017, foi bastante relevante tanto na compreensão quanto na apropriação do debate teórico. Isso porque a disciplina objetivou discutir o espaço como dimensão estruturadora das relações capitalistas de produção e reprodução social, a partir de um movimento dialético e contraditório das determinações materiais e simbólicas da historiografia social onde se inclui a luta pelo direito à moradia e o desenvolvimento de diferentes fases da política de habitação. Cabe considerar também que inicialmente a disciplina estava programada para ser ministrada em dezesseis encontros, sendo reduzido em consequência da falta de investimentos da Universidade que provocou a deflagração de uma greve docente, seguida do seguimento de técnicos administrativo, como já mencionamos aqui.

1 A COMPREENSÃO MARXISTA DA PRODUÇÃO CAPITALISTA DO ESPAÇO

A noção de produção, em especial do espaço, na sociedade capitalista é fundamental para entendermos o objeto de investigação deste trabalho. Nesta primeira parte, fazemos uma leitura de parte da obra de Lefebvre (2006) e Harvey (1989) que se baseiam nas considerações clássicas de Marx e Engels. Assim, trataremos da produção do espaço a partir do trabalho social, trazendo à luz as implicações obscurecidas das relações sociais no espaço e a relevância do papel do Estado como favorecedor e condicionador na produção de um espaço marcado por disparidades sociais. Outra noção a ser tratada aqui é a de modernismo, que também trouxe significativas transformações para a experiência nas cidades e os interesses dos projetos urbanos capitalistas em estabelecer elementos de distinção social no interior do espaço.

O conceito de produção de riqueza é o elemento central da análise. O homem, enquanto ser social, produz sua vida, história e consciência. A história é parte da produção do homem, isto é, da relação do mesmo com a natureza e suas transformações. Para aprofundar essa noção de produção, precisamos entender o elemento alavancador desse processo, o trabalho. Em outras palavras, “o homem, ou seja, a prática social, cria obra e produz coisas” (LEFEBVRE, 2006, p. 64). Assim sendo, o trabalho do homem possui um objetivo, que se coloca em relação com elementos espaciais, incluindo matérias numa temporalidade encadeada à espacialidade. Vejamos:

Desde o início da atividade orientada para um tal objetivo, elementos espaciais (o corpo, os membros, os olhos) se colocam em movimento, incluindo *matérias* (pedra, madeira, osso, couro etc.) e *material* (instrumentos, armas, linguagem, comandos e palavras de ordem). Relações de ordem, portanto de simultaneidade e de sincronismo, se estabelecem pelo intelecto ativo entre os elementos da ação materialmente perseguida. Mais que invariâncias ou constâncias, essa passagem incessante da *temporalidade* (sucessão, encadeamento) à *espacialidade* (simultaneidade, sincronização) define toda ação produtora. Esta forma é inseparável da finalidade, portanto da funcionalidade (fim e sentido da ação, energia dispensada para a satisfação de uma “necessidade”) e da estrutura posta em movimento (saber-fazer, habilidade, gestos e cooperação no trabalho etc.). As relações formais que permitem a coesão dos atos no seu conjunto não se separam das condições materiais da atividade individual e coletiva, quer se trate de deslocar um rochedo, de perseguir uma caça, de realizar um projeto simples ou complicado. Segundo esta análise, a racionalidade do espaço não resulta de uma qualidade ou propriedade da ação humana em geral, do trabalho humano como tal, do “homem” ou da

organização social. Ao contrário: ela é a origem e a fonte (não distante, mas imediata ou sobretudo inerente) da racionalidade ativa, origem escondida e contudo implicada pelo inevitável empirismo dos que se servem de suas mãos ou de seus instrumentos, que compõem ou combinam seus gestos empregando suas energias (LEFEBVRE, 2006, p. 65, grifo meu).

A partir dessa citação percebemos que, para além dos elementos que perpassam a noção de atividade orientada a um fim, o autor centraliza dialeticamente a noção de espaço. A racionalidade que produz esse espaço é diametralmente dialética, pois, ao passo que o espaço fornece elementos através dos quais o homem irá produzir, ele também sofre as mutações desse processo. O espaço produzido ou espaço social “não é uma coisa entre as coisas, um produto qualquer entre os produtos; ele engloba as coisas produzidas, ele compreende suas relações em sua coexistência e sua simultaneidade” (ibidem)

Conhecendo uma cidade⁴, é possível perceber que ela reúne uma série de elementos produzidos, o espaço é permeado por representações, como uma obra de arte. Desse modo, o espaço possui em si a interiorização de elementos ideias, tais como a prática, o simbólico, o imaginário. O espaço tratado pelo autor não se categoriza como espaço mental – definição de alguns filósofos, nem como espaço físico – a partir da percepção da natureza, nem tampouco como um vazio preenchido. O que importa é o caráter social desse espaço. Ressaltamos, o espaço é um produto social, ele contém as relações sociais de reprodução, a saber, as relações bio-fisiológicas entre os sexos, as organizações familiares, bem como as relações de produção-divisão do trabalho.

A prática espacial engloba a produção e reprodução do espaço. No neocapitalismo⁵, essa prática está associada ao espaço percebido, à realidade cotidiana (o emprego do tempo) da vida urbana. Assim, a prática espacial, as representações, o espaço e os espaços de representação são elementos interventores na produção do espaço, de acordo com as sociedades – modo de produção. A história do espaço é desencadeada pela existência da produção, do processo produtivo do espaço.

⁴ Trataremos do conceito de urbano e de cidade no capítulo três.

⁵ Emprego utilizado por Lefebvre (2006, p. 18), “ao tratar do Ocidente do saber, que integra às forças produtivas de uma forma cada vez mais “imediata”, e de maneira “mediata” às relações sociais de produção”. O conceito de neocapitalismo está associado ao conceito de capitalismo burocrático de consumo dirigido que se encontra melhor formulado no livro “A Vida cotidiana no mundo moderno”.

No que consiste, então, a produção do espaço? O espaço é resultante de e produzido a partir de relações sociais, ou seja, de forças produtivas que não se desenvolvem no vazio.

Nem a natureza – o clima e o sítio – nem a história anterior bastam para explicar um espaço social. Nem a “cultura”. Além disto, o crescimento das forças produtivas não conduz à constituição de um espaço ou de um tempo que resultariam segundo um esquema causal. Mediações e mediadores se interpõem: grupos atuantes, razões no conhecimento, na ideologia, nas representações. Um tal espaço contém objetos muito diversos, naturais e sociais, redes e filões, veículos de trocas materiais e de informação. Ele não se reduz nem aos objetos que ele contém, nem à sua soma. Esses “objetos” não são apenas coisas, mas relações. Como objetos, eles possuem particularidades conhecíveis, contornos e formas. O trabalho social os transforma; ele os situa diferentemente nos conjuntos espaço-temporais, mesmo quando respeita sua materialidade, sua naturalidade: de uma ilha, de um golfo, de um rio, de uma colina etc. (ibidem, p. 69).

O espaço é resultante do trabalho social, este é o elemento essencial para entender o espaço, tal como ele é produzido. O espaço não é uma união ou fusão de elementos distintos e separados, ele não é tão somente os elementos naturais que o caracterizam, ele é o objeto transformado, a objetivação do trabalho. No entanto, há um elemento obscurecedor no espaço, que é a medida dos produtos – o dinheiro. Este esconde e oculta a real natureza das coisas e dos produtos, ao escamotear o propósito de sua origem – o trabalho social –, a coisa torna-se perdida, ele tende a se erigir como absoluto. O real conteúdo do espaço é o trabalho, por isso, se diz que “esse espaço contém coisas e, contudo, não é uma coisa, um “objeto” material” (LEFEBVRE, 2006, p. 73). Há implicações ocultadas e dissimuladas das relações sociais no espaço, eis aí a preocupação central do pensamento marxiano, a fetichização das relações sociais – a forma encoberta da mercadoria. A alienação prática do capitalista é exatamente esta: a autonomização da mercadoria, o circuito da troca alienada das relações que a produzem (a mercadoria).

Ao refletirmos sobre a produção do espaço, e em especial do espaço nos ditames da lógica econômica, cabe considerarmos a centralidade e importância do Estado nesse processo. Lefebvre (2006) intitula o Estado como “um sujeito total que age para conservar e reproduzir suas próprias condições, apoiado sobre as classes sociais e frações de classe” (p. 82). Sobre isso, ele ainda explica que

O espaço não é jamais produzido como um quilograma de açúcar ou um metro de tecido. Ele não é mais a soma de lugares e praças desses produtos: o açúcar, o trigo, o tecido, o ferro. Não. Ele se produziria como

uma superestrutura? Não. Ele seria antes de tudo, a condição e o resultado: o Estado, e cada uma das instituições que o compõem supõe um espaço e o organiza segundo suas exigências. O espaço não tem, portanto, nada de uma “condição” a priori de instituições e do Estado que as coroa. Relação social? Sim, decerto, mas inerente às relações de propriedade (a propriedade do solo, da terra, em particular), e de outra parte ligada às forças produtivas (que parcelam essa terra, esse solo), o espaço social manifesta sua polivalência, sua “realidade” ao mesmo tempo formal e material (LEFEBVRE, 2006 grifo meu, p. 75).

É evidente que no seio das relações de produção do espaço, como já destacamos alguns aspectos, o Estado é simultaneamente a condição e o resultado. De que forma? O Estado condiciona o processo de produção de um espaço sobre as marcas da desigualdade de classe, mas ele também é o resultado dessa desigualdade. Ele tenciona interesses de classe, apesar de possuir um caráter de classe (Iamamoto, 1982).

A noção de tempo também é um conteúdo do espaço que merece atenção. Para Lefebvre (2006, p. 83), “cada lugar carrega sua idade e a marca, como o tronco de uma árvore, do tempo em que foi engendrado. Entretanto, “o tempo desaparece no espaço social da modernidade”. Isso significa que o espaço econômico subjuga o tempo, a prioridade do econômico – do político – provoca justamente o privilégio do espaço sobre o tempo. Esse tempo que é pouco a pouco evacuado do espaço com a chegada da modernidade passa a se fazer presente apenas como símbolo, ele deixa de ser uma dimensão presente no espaço. Desse modo, o vivido no espaço passa a ter valor histórico a título de símbolo.

Sobre a noção de tempo no interior do espaço, Harvey (1989) faz uma clara distinção sobre modernidade e modernismo. Para ele, o campo da modernidade diz respeito à experiência do espaço e do tempo, ou seja, a característica que permeia a vida moderna é o sentido daquilo que é efêmero, transitório e passageiro, que também se apresenta como uma nova experiência no que diz respeito ao tempo e ao espaço. Nesse sentido, “ser moderno é encontrar-se num ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, transformação de si e do mundo – e, ao mesmo tempo, que ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos” (BERMAN, 1982, p. 15 apud HARVEY, 1989, p. 21).

A modernidade diz respeito a um processo histórico e cultural que simultânea e contraditoriamente desintegra e renova as experiências da humanidade, Harvey afirma que o elemento chave desse cenário diz respeito à desintegração de tudo o que sólido. Outro atributo da modernidade está ligado à desintegração do passado,

isto é, a modernidade enquanto experiência do vivido sempre aponta para a transitoriedade das coisas e fragmenta a continuidade dos fatos históricos. Nas palavras do autor,

Se há algum sentido na história, há que descobri-lo e defini-lo a partir de dentro do turbilhão da mudança, um turbilhão que afeta tanto os termos da discussão como o que está sendo discutido. A modernidade, por conseguinte, não apenas envolve uma implacável ruptura com todas e quaisquer condições históricas precedentes, como é caracterizada por um interminável processo de ruptura e fragmentações internas inerentes (HARVEY, 1989, p. 22).

Considerando a “atmosfera” da modernidade, Harvey aponta que os pensadores iluministas surgem exatamente com o intuito de gerar uma resposta filosófica para esse turbilhão de mudanças tanto no espaço quanto no tempo. O projeto da modernidade passa a ser cuidado durante o século XVII: “esse projeto equivalia a um esforço intelectual dos pensadores iluministas *para desenvolver a ciência objetiva, a moralidade e as lei universais e a arte autônoma nos termos da própria lógica interna destas*”(idem, 1989,). Sendo assim, o pensamento iluminista desempenhou o papel de espriar a ideia do progresso sob os pressupostos da racionalidade e sob a construção de uma sociedade com base na liberdade (finalidade) do domínio científico da natureza e na libertação das irracionalidades do mito, da religião e da superstição. Esse pensamento abraçou a ideia de progresso, buscando a superação com a modernidade. Todavia, o autor ainda acrescenta que durante o século XX e após o período de guerras o projeto otimista do Iluminismo entra em fracasso, voltando-se contra si mesmo na tentativa de encontrar uma emancipação humana diante de um cenário de extrema opressão mundial.

O pensamento iluminista internalizava uma imensa gama de problemas e não possuía poucas contradições incômodas. Para começar, a questão da relação entre meios e fins era onipresente, enquanto os alvos em si nunca podiam ser especificados precisamente, exceto em termos de algum plano utópico que com frequência parecia tão opressor para alguns quanto emancipador para outros (idem, 1989, p. 24).

Segundo Harvey, o projeto modernista sofreu significativas críticas. Foi no início do século XX, após as elaborações de Nietzsche, que a razão iluminista começou a perder espaço e com isso uma nova imagem passou a ser moldada. A arte começa a entrar em cena cumprindo um papel de definição da essência da humanidade, “o modernismo se preocupava com a linguagem, com a descoberta de alguma modalidade especial de representação de verdades eternas. A realização

individual dependia da inovação na linguagem nas formas de representação” (HARVEY, 1989, p. 30). O autor acrescenta que os artistas também estavam aceitando o efêmero e transitório como *lócus* de sua arte, pois,

A mercadificação e comercialização de um mercado de produtos culturais durante o século XIX (e o concomitante declínio do patronato aristocrático, estatal ou institucional) forçaram os produtores culturais a seguir uma forma de competição de mercado que viria a reforçar processos de “destruição criativa” no interior do próprio campo estético (HARVEY, 1989, p. 31).

Assim, podemos compreender que a preocupação da arte modernista está intimamente ligada às contradições e ambiguidades contemporâneas. O movimento estético tentou enfrentar no campo da arte as tensões entre internacionalismo e nacionalismo, globalismo etc. É de se considerar que toda essa conjuntura que o modernismo impulsionou trouxe significativas transformações para a experiência do vivido nas cidades. Ao passo que as cidades sofreram influência desse processo, a cidade também influenciou o movimento desse processo no interior das cidades. “o modernismo era “uma arte das cidades” (HARVEY, 1989, p. 31). As influências são inúmeras, desde da subjetividade – liberdade individual, independência e a moda.

1.1 A produção do urbano sob a lógica capitalista

Para compreender a reconstrução e reformulação do tecido urbano, cabe aqui resgatar alguns aspectos históricos decorrentes do processo de valorização do capitalismo nos países centrais, em especial na Inglaterra.

Após a Segunda Guerra Mundial (1939-1945), tal reformulação do tecido urbano surge como elemento de resposta às crises e à insegurança social. Sendo assim, passou-se a almejar um mundo mais seguro, que não se traduzia em um retorno da desintegração social: desemprego, fome, falta de habitação etc. Surgem, no entanto, respostas para superar essas questões oriundas do período pós-guerra, destacam-se o remodelamento do papel do Estado e a criação do estado de bem-estar social. Harvey (1989) demonstra que a Inglaterra foi pioneira nesse processo ao adotar políticas de legislação municipal e nacional de planejamento urbano, o objetivo era restringir ao máximo a suburbanização e substituí-la pelo modelo de planejamento das cidades. O Estado, na tentativa de efetivar esse projeto, eliminou habitações miseráveis a fim de construir escola, casas etc. A organização do espaço

ficou submetida a uma racionalidade de padrões espaciais e dos sistemas de circulação para promover a igualdade.

Ao que se percebe, o projeto modernista preconizava claras e determinadas transformações no que diz respeito ao espaço urbano a partir de interesses do capital corporativo, ou seja, era importante que tais transformações favorecessem de certa forma o processo de reconstrução e reificação do capital no pós-guerra. O reordenamento das cidades representava uma tentativa de viabilizar a abertura de novos mercados e a expansão da indústria, e o incremento urbanista e arquitetônico objetivava o horizonte simbólico do poder corporativo. Desse modo, o ordenamento urbano fica evidentemente marcado por transformações que contemplem a economia de mercado. A título de ilustração,

a alocação de mercado e de terra de aluguel dessa espécie já enquadrava muitas paisagens urbanas em novos padrões de conformidade. O populismo do livre mercado, por exemplo, encerra as classes médias nos espaços fechados e protegidos dos shoppings e átrios, mas nada faz pelos pobres, exceto ejetá-los para uma nova e bem tenebrosa paisagem pós-moderna de falta de habitação (HARVEY, 1989, p. 79).

Há nesse projeto urbano interesses de estabelecer uma distinção social na paisagem da cidade, a despeito de esses interesses não se expressarem com muita transparência. O que o autor aponta nas citações acima é que, uma vez que o projeto urbano tem a necessidade de se vincular aos interesses de mercado, contraditoriamente ele atende a uma classe consumidora e exclui outra classe que ele designa como “pobre e público”. Ainda assim, o autor demonstra a perspectiva de um arquiteto em modificar esse arranjo e tal modificação pode ser traduzida na tentativa de transformar o espaço social de forma a contemplar diferentes classes. Falamos aqui da necessidade do capital contemporâneo sob a égide das finanças, que na busca de novos mercados consumidor tem tentado de diversas formas como, por exemplo, pela vida do crédito, abarcar diferentes frações de classe no consumo. Não nos referimos, portanto, somente ao período histórico de que o Harvey trata, para ele, há elementos específicos que demarcam as classes no espaço social, como o “capital simbólico”.

A ênfase dos ricos no consumo levou, no entanto, a uma ênfase muito maior na diferenciação de produtos no projeto urbano. Ao explorarem os domínios dos gostos e preferências estéticas diferenciados (fazendo tudo o que podiam para estimular essa tendência), os arquitetos e planejadores urbanos reenfatazaram um forte aspecto de acumulação de capital: a produção de consumo do que Bourdieu (1977; 1984) chama de “capital

simbólico”, que pode ser definido como “o acúmulo de bens de consumos suntuosos que atestam o gosto e a distinção de quem os possui”. Esse capital (...) serve aqui para ocultar deliberadamente, através dos domínios da cultura e do gosto, a base real das distinções econômicas. (HARVEY, p.79)

Como veremos no próximo item, o desenvolvimento das cidades, em conformação com os interesses do capital, engendra para o interior delas mesmas processos contraditórios e internamente partidos entre si, que ocorrem na medida em que se busca responder às necessidades de acumulação e produção de capital. Há, no entanto, uma reorganização do espaço social, isto é, no remodelamento e na reconstrução das cidades, em especial no Brasil e Rio de Janeiro.

Para tratar dos pressupostos da modernização, Harvey lança mão das elaborações de Marx, pois é através do pensamento deste que podemos ter uma complexa interpretação a respeito da modernização capitalista. Considerar a base material, o campo da produção de uma sociedade, é fundamental para se compreender todos os outros processos subjetivos correlacionados ao campo ideológico e também do desenvolvimento da arte e da ciência. Estes por sua vez não se desenvolvem descoladamente dos interesses materiais e produtivos de uma determinada sociedade em um contexto histórico específico.

Em suas análises sobre a mercadoria, Marx deixa claro que a mesma se apresenta como “uma coisa misteriosa” porque revela valor de uso (corresponde à necessidade social) e valor de troca (utilizada como objeto de barganha). Na medida em que a mercadoria se apresenta como valor de uso, ela é cristalizada através do dinheiro – representação do mundo social do trabalho e do valor de troca. Sendo assim, o dinheiro passa a representar continuamente um elemento de exterioridade dos produtos e de forma independente, essa condição Marx designa como “fetichismo da mercadoria”. A produção de mercadoria é uma relação social cujos determinantes aparecem no plano real com opacidade, isto é, se revelam através da aparência.

Os capitalistas são obrigados a redobrar seus esforços para criar novas necessidades nos outros, enfatizando o cultivo de apetites imaginários e o papel da fantasia, do capricho e do impulso (...) o impulso de realocação para locais mais vantajosos (o movimento geográfico do capital e do trabalho) revoluciona periodicamente a divisão territorial e internacional do trabalho, acrescentando à insegurança uma dimensão geográfica vital. A resultante transformação da experiência do espaço e do lugar é acompanhada por resoluções na dimensão do tempo, na medida em que os capitalistas tentam reduzir o tempo de giro do seu capital em um “piscar de olhos” (HARVEY, 1989, p. 103).

O incremento da geografia e da produção de mercadoria é elemento alavancador para ressignificar não só a noção do tempo e do espaço, mas também a “invenção” de novas necessidades, seja ela do estômago ou da fantasia, como Harvey explicita. Uma vez que o capital se expande, ele passa a buscar novos horizontes – novos mercados – a fim de se autovalorizar. As dimensões do tempo e do espaço são relevantes quando se trata de forças organizadoras e determinantes na geopolítica do capitalismo ao passo que alteram a lógica global do desenvolvimento capitalista.

Dessa perspectiva materialista, podemos afirmar que as concepções do tempo e do espaço são criadas necessariamente através de práticas e processos materiais que servem à reprodução da vida social (...) a objetividade do tempo e do espaço advém, em ambos os casos, de práticas materiais de reprodução social; e, na medida em que estas podem variar geográfica e historicamente, verificam-se que o tempo social e o espaço social são construídos diferencialmente. Em suma, cada modo distinto de produção ou formação social incorpora um agregado particular de práticas e conceitos do tempo e do espaço (idem, p. 189).

Nesse sentido, a arquitetura é um instrumento de conformação do espaço, ou de “domesticação” nas palavras do autor. O modo de produção capitalista é tido por Harvey (1989) como um modo de produção revolucionário devido à sua qualidade de transformações das práticas e processos materiais de reprodução social em constante mudança que necessariamente repercute sobre o significado do tempo e do espaço, isso pode ser exemplificado a partir das mudanças arquitetônicas. Harvey menciona o planejador Le Corbusier, em um ambiente que predomina a tirania da linha reta, automaticamente ele reajusta as práticas sociais diárias a essa nuance.

Ainda sobre o significado do tempo e do espaço, Certeau (apud HARVEY, 1989) compreende que as diversas práticas da vida cotidiana convergem na “totalização” do espaço e do tempo, estes que passam por uma organização e são controlados de maneira racional, todavia o autor pouco discorre sobre como essas racionalizações acontecem⁶. O campo do simbólico que permeia o tempo e o espaço é mencionado como campo de referências que delimitam ou demarcam as experiências da sociedade. Certeau (1989) compreende que há estruturas espaciais e temporais que determinam a organização de um determinado grupo e as

⁶ Há uma dificuldade de detectar ao longo dos textos de Harvey como as mudanças no que tange à ressignificação do tempo e do espaço ocorrem, considera-se que estas se dão a partir de condições objetivas e materiais, todavia há uma dificuldade de perceber de que forma efetiva isso ocorre.

experiências culturais ou interculturais por ele vividas. Imaginamos que o campo simbólico que referencia uma certa comunidade irá de maneira muito clara referendar as experiências. O autor não fala a respeito dessa questão, mas podemos de maneira superficial trazer alguns aspectos, por exemplo, de uma dada favela do Rio de Janeiro. A existência de experiências locais e culturais nesse determinado espaço social está sim ligada à sua formação e estrutura material. Podemos demonstrar o real sentido que o autor está tentando tratar. Assim:

Todas as divisões do grupo são projetadas, em todos os momentos, na organização espaço-temporal que atribui a cada categoria seu lugar e tempo: é aqui que a lógica difusa da prática produz maravilhas, ao permitir que o grupo alcance o máximo de integração social e lógica compatível com a diversidade imposta pela divisão do trabalho entre os sexos, as idades e as “ocupações” (...) (BOURDIEU, apud HARVEY, 1989 p. 198).

Os ritmos espaço-temporais organizados por consequência do capitalismo trazem a abertura de um vasto campo de oportunidades de socialização. A modernização trouxe consigo uma abrupta fragmentação dos ritmos espaciais e temporais, já o modernismo trouxe a resposta estética para esse processo, como já mencionamos algo a respeito anteriormente.

Ao analisar “o espaço e o tempo como fontes de poder social”, Harvey (1989) aponta para a dimensão histórica da construção do tempo e do espaço e sua relação com as dinâmicas do capital e a luta de classes. Assim, o autor contrapõe essa dimensão histórica à noção existente no senso comum de que “tudo tem um lugar ou um tempo determinado”. Harvey (1989) identifica em Marx a compreensão real da “economia do tempo”, segundo a qual “os momentos se tornam momentos de lucro”. O autor esclarece o vínculo que há entre os interesses do capital e o tempo-espaço, demonstrando que o dinheiro, e nesse sentido o dinheiro como objeto símbolo, representativo, é utilizado de diversas maneiras para dominar e controlar o tempo, a exemplo disso, temos o trabalho assalariado e o espaço. Nessa direção, tanto o tempo quanto o espaço são compreendidos como elementos instrumentais para o lucro – especulação imobiliária. Assim,

(...) Na sociedade capitalista em particular, a intersecção do domínio sobre o dinheiro, o tempo e o espaço forma um nexos substancial de poder social (...) o dinheiro pode ser usado para dominar o tempo (o nosso ou de outras pessoas) e o espaço. Inversamente, o domínio do tempo e do espaço pode ser convertido em domínio sobre o dinheiro (HARVEY, 1989, p. 207).

O campo da hegemonia ideológica e do domínio político em uma sociedade está diretamente dependente da capacidade objetiva em se controlar as relações materiais que contextualizam o campo da experiência social e pessoal. No tocante às relações entre o dinheiro, o espaço e o tempo enquanto fontes de poder social, Harvey (1989) afirma que

A progressiva monetização das relações na vida social transforma as qualidades do tempo e do espaço. A definição de um “tempo e um lugar para tudo” muda necessariamente, formando uma nova estrutura de promoção de novos tipos de relações sociais. Os mercadores medievais, por exemplo, ao construírem uma melhor medida do tempo “para a conduta organizada dos negócios”, promoveram uma modificação fundamental na medida do tempo que representou, na realidade, uma mudança do próprio tempo (idem, p. 208).

Destaca-se que a burguesia nascente durante o século XIX se apossou de algumas formas de apropriação do tempo e do espaço deixadas como legado nas cidades medievais para abertura de espaços privilegiados para o comércio, afinal, “a troca de mercadorias materiais envolve a mudança de localização e o movimento espacial” (HARVEY, 1989, p. 209). A apropriação estratégica e eficiente do tempo e do espaço é fundamental enquanto elementos indispensáveis para o circuito da troca e da comercialização.

As transformações culturais decorrentes desse processo são inúmeras, contudo, queremos destacar aqui, como já enfatizado ao longo do texto, a experiência mais específica em relação ao tempo e ao espaço. A ressignificação do tempo e do espaço é considerável neste período de pós-modernidade quando a efemeridade se exacerba.

a queda de barreiras espaciais não implica o decréscimo da significação do espaço (...) o aumento da competição em condições de crise coagiu os capitalistas a darem muito mais atenção às vantagens localizacionais relativas, precisamente porque a diminuição de barreiras espaciais dá aos capitalistas o poder de explorar, com bom proveito, minúsculas diferenciações espaciais (...) (idem, p.265).

A redução ou compressão das barreiras espaciais tende a aumentar, segundo o autor, a nossa sensibilidade em relação ao conteúdo do espaço. Com a acumulação flexível, há uma maior exploração das particularidades geográficas em favor da implementação de indústrias em algumas localidades etc. Vejamos,

Embora o controle do trabalho sempre seja central, há muitos outros aspectos de organização geográfica que assumiram uma nova proeminência sob condições de acumulação mais flexível. A necessidade de informações precisas e comunicações rápidas enfatizou o papel das

chamadas “cidades mundiais” no sistema financeiro e corporativo (...) a diminuição de barreiras espaciais resulta na reafirmação e realinhamento hierárquicos no interior do que é hoje um sistema urbano global (idem, p. 266).

Nessa medida, compreendemos que o capital se reifica de acordo com a espacialidade na sociedade contemporânea, os investidores, donos de capital, se tornam mais atentos e perceptíveis às qualidades espacialmente particulares na geografia mundial, a fim de dominá-las em prol dos interesses valorativos de mercado. Os capitalistas implementam em uma determinada localidade uma série de estratégias de controle da mão-de-obra, política fiscal etc., a fim de atrair investimentos e determinadas áreas, outrora pouco lucrativas. Consequentemente, as particularidades de algumas localidades as tornam atraentes para a valorização do capital gerando competição espacial entre elas, como cidades, regiões e nações. Cabe aqui ressaltar o papel primordial de desenvolvimentista que o Estado desempenha para favorecer esse processo—, gerando uma série de políticas favoráveis aos interesses dos grandes investidores.

Podemos apresentar aqui a utilização da cidade como produto a ser produzido a partir de uma imagem. Assim, o aumento da competição entre lugares provocaria a produção de espaços variados no âmbito da circulação internacional. As contradições são inerentes a esse processo, na medida em que são suprimidas as barreiras espaciais em nome dos interesses do capital. Somando-se a isso o incentivo para que lugares específicos sejam valorizados nas suas particularidades, ocorre a fragmentação das espacialidades nas suas relações umas com as outras, o que fomenta o desenvolvimento desigual. Enquanto determinadas localidades passam por um profundo processo de valorização, outras passam a ser desvalorizadas em nome daquelas.

Harvey demonstra que no pós-guerra o dólar passou a ser a moeda de intercâmbio mundial e com isso houve um colapso após a ruptura do Acordo de Bretton Woods⁷. Esse colapso se deu devido às dimensionalidades mutantes do espaço e do tempo oriundas da acumulação capitalista, a competição internacional advinda dos espaços reconstruídos da economia mundial no contexto da

⁷ Após a segunda Guerra Mundial (1939-1945) foi realizado este acordo de gerenciamento da economia internacional que buscava regular os países mais industrializados do mundo e assim gerenciais as relações monetárias ente os Estados-Nação, todavia o conjunto dessas relações que ocorreram sob a liderança dos EUA não resitiram ao próprio sucesso e foram rompidas (Beluzzo, p. 2) disponível em : <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643205>

acumulação crescente acarretou o solapamento do poder da economia norte-americana.

O colapso do dinheiro como meio seguro de representação do valor criou por si só uma crise de representação no capitalismo avançado. (...) A rapidez com que os mercados de moedas flutuam nos espaços do mundo, o extraordinário poder do fluxo do capital-dinheiro no que é agora um mercado financeiro de ação global e a volatilidade daquilo que o poder de compra do dinheiro poderia representar definem, por assim dizer, um ponto alto da intersecção extremamente problemática do dinheiro, do tempo e do espaço como elementos entrelaçados de poder social na economia política da pós-modernidade (idem, p. 269).

Dessa forma, há uma crise geral de representação no sistema central de valor. A representação do dinheiro também é transmutada em um processo de efemeridade e transitoriedade. Por conseguinte, a experiência na aquisição de mercadoria passa a ser traduzida na representação, isto é, no signo. Destacam-se a aniquilação do espaço por meio do tempo e as transformações no conjunto de mercadorias produzidas diariamente. Por exemplo, particularidades culturais, como a comida de um determinado país, são rapidamente comercializadas de forma virtual, ou seja, internacionalização de produtos através da redução da complexidade geográfica do mundo. “Hoje é possível vivenciar a geografia do mundo vicariamente, como um simulacro”⁸, o entrelaçamento de simulacros da vida diária reúne no mesmo espaço e no mesmo tempo diferentes mundos (de mercadoria).

Se o modernismo compreendia o espaço da cidade como instrumento a responder necessidades sociais e o pós-modernismo o utilizava a fim de conferir à cidade respostas estéticas e árticas, a pós-modernidade cumpre o dever de comprimir a relação tempo-espaço, ressaltando aquilo que lhe é peculiar, a rapidez, a instantaneidade, a efemeridade, dentre outras características.

A compressão do tempo-espaço sempre cobra o seu preço da nossa capacidade de lidar com as realidades que se revelam à nossa volta (...) a diferença, desta vez, é que sequer há tempo para ficar em agonia (...) As condições da compressão pós-moderna do tempo-espaço exageram em muitos aspectos os dilemas que, de quando em vez, assolaram os procedimentos capitalistas de modernização (...) a intensidade da compressão do tempo-espaço no capitalismo ocidental a partir dos anos 1960, com todos os seus elementos congruentes de efemeridade e fragmentação excessiva no domínio político e privado, bem como social (...) (idem, p. 275-276).

⁸ Por simulacro, designa-se um estado de réplica tão próximo da perfeição que a diferença entre o original e a cópia é quase impossível de ser percebida (HARVEY, 1989, p. 261).

Destarte, podemos concluir que o extrato experiencial advindo da pós-modernidade é bastante peculiar, a contextualização histórica para essas transformações foi o pilar fundamental que sustentou nossas análises até aqui. As modificações no campo da subjetividade advindas das transformações materiais são inumeráveis e se espalham para diversos campos da vida social.

1.2 A formação social brasileira: crescimento e expansão do urbano no Rio de Janeiro

Não podemos perder de vista que a origem e formação das cidades é anterior ao capitalismo. No entanto, é de se considerar que, com o desenvolvimento do capitalismo, as cidades também sofrem consequentes mudanças. Maricato (2015) demonstra que as especificidades das diferentes fases do capitalismo colonial-industrial afetam diretamente o processo de urbanização. Esse processo de mudança ocorre com bastante notoriedade a partir da primeira década do século XXI, onde o mundo passa a ser urbano trazendo significativas mudanças para o conjunto da sociedade e da humanidade. Lefebvre (2008) trata dessa questão de uma maneira mais minuciosa, como apontamos anteriormente. Na concepção do autor ao passo que os homens modificam o espaço social por meio trabalho, esse espaço também modifica as formas de sociabilidade do homem.

O processo de urbanização brasileiro e o desenvolvimento da cidade do Rio se dá, evidentemente, no interior de um processo de desenvolvimento do capital. Assim abordaremos a seguir de elementos históricos que nos ajudam a compreender o processo de formação e expansão do Rio de Janeiro.

De acordo com Benchimol (1992) o primeiro grande impulso urbano no Rio de Janeiro se dá em decorrência da decadência da mineração de Minas Gerais, no início do século XVIII. O Rio tornou-se o importante porto de escoamento de produção das minas bem como de importação de mercadorias estrangeiras. Em 1763, a cidade do Rio tornou-se capital da colônia e sede do vice-reinado, assim a cidade passou a cumprir um importante papel político e econômico delegado pela metrópole portuguesa através de um pacto mercantilista de subordinação. É importante destacar a centralidade que o Rio de Janeiro passa a desempenhar enquanto capital, alinhada a outros núcleos urbanos portuários, com suas respectivas retaguardas rurais (Benchimol, 1992) que atuavam de forma “satélite” à

centralidade da metrópole. O autor destaca ainda que o papel mercantil desempenhado pela cidade do Rio em relação a metrópole colocava-a numa posição de subordinação. A metrópole não possuía compromissos com a cidade exceto os de circulação de mercadorias, conseqüentemente a riqueza que permanecia na cidade colonial era apenas excedente e indispensável para a reprodução da mesma.

A intervenção do poder metropolitano no Rio de Janeiro se deu sobretudo através de alguns comerciantes e donos de terra, proprietários de escravos que investiam em pequenas melhorias urbanas (Benchimol, 1992). Há de se convir que essas pequenas melhorias em nada se apresentou em intervenções urbanísticas, elas se reduziam apenas ao necessário e imprescindível para melhor circulação de mercadorias. Somente a partir do início do século XIX é que ocorrem significativas mudanças na formação da cidade do Rio de Janeiro, oriundas do processo de independência colonial, e a conseqüente redefinição de seu papel e funções.

No cenário mundial grandes eventos também ocorreram, tais como a revolução indústria, o nascimento da indústria capitalista, a queda de impérios colônias, a imposição de livre cambismo a circulação de mercadorias no plano mundial, a destruição de barreiras monopolistas, guerras e revoluções (Benchimol, 1992). Todos esses eventos afetaram em certa medida o conjunto da América , onde o Brasil se inclui. Linhares (apud Benchimol, 1992) aponta que tais mudanças internacionais favoreceram condições de diversos movimentos de independência nas colônias, associadas a particularidades internas específicas e diferenciadas, trazendo a recriação de formas de dominação e reificação de poder de alguns segmentos de classe locais que estavam diretamente atrelados ao antigo regime : os proprietários de terras, comerciantes, dignitários da igreja, etc.

Com a transferência da Corte Portuguesa para o Brasil em 1808, em razão da fuga do exercito Napoleonico, se inicia um período de formação do Estado Nacional Brasileiro (Benchimol, 1992). A abertura dos portos, ainda em Salvador, decretada pelo príncipe regente inicia então um período de desmantelamento do pacto entre colônia e metrópole, preservando-se o caráter predatório e expropriador tanto das riquezas nacionais aqui encontradas e/ou produzidas quanto da força de trabalho escrava. Assim a partir de 1822 se inicia a integração da economia brasileira, ainda subordinada aos interesses da Coroa Portuguesa, a outras nações, isto é ao mercado mundial que se deu pelo tratado com a Inglaterra em 1810. A abertura dos

portos no Rio de Janeiro provocou, para o autor, uma efervescência da atividade comercial, gerando a instalação de diversos proprietários rurais, atraídos pela presença da Corte.

Todavia esse processo não se deu de uma forma horizontal,

A emancipação política foi consumada em 1822, pelas camadas sociais dominantes, com o objetivo de romper com as restrições impostas pelo sistema colonial à liberdade de comércio e à autonomia administrativa. Não foi além desses limites. As relações de produção escravista e o caráter predominante mercantil da vida econômica continuaram a definir a formação social brasileira, mas é preciso ressaltar que os fatos transcorridos desde a transferência da família real para o Rio de Janeiro, em 1808, sobretudo após a abdicação de D. Pedro I, em 1831, não conformaram uma situação de imobilismo nem tornaram fácil a busca de nova ordem (...) (BENCHIMOL, 1992, p. 24)

Após o Brasil ter se tornado independente de Portugal, quando a economia de mineração já estava em declínio, houve um deslocamento importante do processo de produção e acumulação para o ciclo econômico da cafeicultura. Oliven (2010) destaca que na segunda metade do século XIX já havia um crescimento significativo da exportação de café e experiências pontuais de substituição do trabalho escravo pelo trabalho livre, através de processos de imigração⁹ induzidos para formação de colônias e o consequente crescimento das cidades devido a exportação, o que engendrou a formação de um importante mercado interno, abastecido com produtos importados.¹⁰ Lopes (1971, apud Oliven, 2010) acrescenta que algumas áreas de comércio na cidade foram a pré-condição do surgimento das primeiras indústrias:

⁹ Segundo Silva (2008), há elementos importantes a serem considerados quando analisamos a chamada estratégia e visão “Saquarema”, a longa persistência da escravidão no Brasil, e as políticas racistas e eugenistas de “branqueamento” da força de trabalho nacional. “A visão Saquarema consistia, do ponto de vista da substituição do trabalho escravo, num gradualismo que levaria à natural extinção do escravismo pelos efeitos da Lei Eusébio. (...) A ideia de que a escravidão deveria ser mantida paralelamente ao programa de introdução de imigrantes pelo governo era muito comum nos anos 1850. (...) Em relação à imigração, a visão Saquarema retomava as ideias de povoamento do amplo território nacional existente desde os tempos de dom João VI, mas agora dando ênfase na necessidade do branqueamento da população por meio da introdução de imigrantes europeus (inicialmente se pensava em alemães e suíços) e na difusão da pequena propriedade por intermédio da venda de lotes de terras recortados nas terras devolutas da Coroa. Mas era também sensível aos reclamos da grande lavoura de exportação para a introdução de trabalhadores para as fazendas.”(2008,p.139-140). Contudo, “Até 1850, a imigração de colonos brancos livres, fosse para os núcleos onde eles se tornavam pequenos proprietários, fosse para trabalhar nas fazendas como parceristas ou não, era muito pouco expressiva. A vigência do trabalho escravo impedia que se levasse muito a sério o projeto de povoamento (...)” (SILVA, 2008,p. 142).

¹⁰ Em São Paulo ocorreu a formação de um mercado Regional baseado no café, no Nordeste a base era a produção de açúcar e no Sul do país a base era a pecuária.

O primeiro surto industrial brasileiro significativo ocorreu na última década do século passado com o aparecimento de indústrias alimentícias e Têxteis de substituição de importações e com atividades complementares à importação e exportação. Estas indústrias se desenvolveram graças ao tamanho relativamente grande do mercado interno, à abundância de matérias-primas e a medidas protecionistas. (FURTADO, 1972 Apud OLIVEN, 2010, p. 59)

Assim a combinação destas condições, propícias ao desenvolvimento de uma indústria nacional, levou ao surgimento nos centros urbanos em que já tinha sido criado um mercado para produtos manufaturados. Cada uma destas cidades industrializantes, que estavam espalhadas por toda costa brasileira, tinha seu mercado regional quase estanque. (LOPES, 1971, P. 8 apud OLIVEN, 2010, p. 59)

É notória a existência de desigualdades e anacronismos no que tange à formação social brasileira. Iamamoto (2008) considera que tais desigualdades manifestam a realidade de um descompasso existente entre temporalidades históricas distintas, mas articuladas concomitantemente, assim, peculiaridades à formação social do Brasil. O que se percebe a partir da colocação de Benchimol acima é que, a despeito de ter ocorrido uma emancipação política do Brasil em relação a coroa, não ocorreu uma transição das antigas formas mercantis outrora imposta pela coroa portuguesa, o que se percebe é uma continuidade desse formato ao longo da história com alguns rompimentos apenas.

Singer (1978) compreende a coexistência inter-dependente do campo e da cidade. Para o mesmo, o que caracteriza o campo, em contraste com a cidade é a sua autossuficiência. O campo desempenha o papel de agricultura e abastecimento material da sociedade. Entretanto, para o autor, a cidade só pode surgir a partir do momento em que o desenvolvimento das forças produtivas constrói as bases necessárias para uma nova relação cidade-campo. A partir daí é que o campo pode delegar a cidade o excedente alimentar necessário a sua existência. Mas, ainda para o autor, a produção do excedente alimentar é uma condição necessária, mas não suficiente para o surgimento da cidade, pois a existência e formação de uma cidade reivindica, também, a participação diferenciada dos homens no processo de produção – ou seja a divisão de classes. Ainda para Singer a origem da cidade está tão interligada a origem e a transformação da sociedade de classes, em seus diferentes formatos sócio-históricos, inclusive o capitalista, que as mesmas se confundem.

Ainda em consonância com Singer (1978) a acumulação de capital sob a forma de alimentos antecipou a formação da cidade, mas esta se deu a partir de uma produção de alimentos advinda do campo. De qualquer forma, o autor destaca

que a origem histórica da cidade se deu ao redor do mercado. Ancorando as análises do autor a partir da realidade brasileira é possível entender que o surgimento de um modo de produção urbano-industrial no Rio de Janeiro ocorreu sob as bases do enfraquecimento da economia colonial, concomitantemente ao surgimento de uma economia de mercado interno, ainda que de forma subordinada à reprodução do “pacto colonial”, sob bases sempre renovadas, mesmo após a independência do Brasil¹¹. Assim, a formação de uma economia local e de um mercado produtor e consumidor ocorreu, ao longo do século XIX, de forma subordinada à produção de excedentes capturados pelas nações estrangeiras e os interesses econômicos que as mesmas representavam no circuito das trocas mercantis e capitalistas. Nos termos de Fernandes, poderíamos dizer que permanece a “infausta conjugação orgânica de desenvolvimento desigual interno e dominação imperialista externa.” (1987, p.300). Assim, o desenvolvimento urbano-industrial seguirá esse padrão desigual e dependente, inclusive na formação da experiência da cidade capitalista, surgida da cidade colonial e longamente escravagista.

De acordo com Lopes (2008 apud Oliven , 2010), na última década do século XIX, já havia áreas extensas de mercado em algumas cidades em especial na metrópole do Rio e nas zonas rurais que lhes eram tributárias. Singer (1978) acrescenta também que a expansão das cidades é um fenômeno que se dá na medida em que a classe dominante também exerce seu domínio em amplitude no território, deste modo a cidade representa também o modo de organização espacial que permite à classe dominante exercer significativas transformações do excedente alimentar. O que se revela portanto é uma divisão social e territorial do trabalho:

A transformação da cidade em centro de produção (e não só de exploração do campo) só pode resultar de uma luta de classes entre senhores e servos, patrícios e plebeus, no curso da qual ambos os lados se redefinem, redefinindo o conjunto de suas relações (SINGER, 1978, p. 17)

A demanda de produtos industriais nessas áreas de mercado interno do Rio , chamadas “ilhas”, era diretamente abastecida pela importação. Sendo assim os centros urbanos foram constituídos num processo de precondições do desenvolvimento industrial que eram as manufaturas. Lopes (2008) destaca que dois

¹¹ A respeito indica-se a problematização de Florestan Fernandes sobre o conceito de “autocracia burguesa” e a participação do não rompimento do pacto colonial para a formação de nossa experiência autocrática de sociedade e de nosso processo de “revolução burguesa”, no Brasil.

fatores foram protagonistas para o crescimento e expansão da cidade, são eles: o crescimento da concentração geográfica da produção e a constituição de um mercado internacional. Moreira (2014) considera que as sucessivas formas de divisão territorial do trabalho costuraram uma relação sociedade-espço que provocaram consequentes transformações sociais, econômicas e socioambientais. Assim a abolição da escravatura no Brasil e a instituição do Estado republicano inseriam o Brasil num contexto de nova divisão territorial e internacional do trabalho e das trocas vinculadas a acumulação primitiva europeia. Deste modo, como já mencionado, origina-se no Brasil dois tipos de indústria, são elas a de beneficiamento e a indústria doméstica auxiliares da agroexportação. Vejamos:

(...) a partir de 1880, a fábrica moderna entra no Brasil, em alguns casos, para ocupar o lugar da indústria de beneficiamento, como no caso dos frigoríficos, em outros da indústria doméstica, como no caso da indústria têxtil e de alimentos" (MOREIRA, 2014, p. 125)

A partir ainda das análises de Moreira (2014) a fábrica moderna mantém uma real relação de interdependência com o rural, devido ao seu vínculo de com as fontes de matérias-primas. Conforme:

Temos, então, no geral, um parque industrial de indústrias de bens de consumo não duráveis, em que a tecnologia da fábrica moderna coexiste aqui e ali com a tecnologia tradicional das indústrias domésticas e de beneficiamento remanescentes. Embora dispersamente distribuída pelo meio rural, a fábrica moderna separa indústria e agricultura, iniciando o estabelecimento de uma divisão territorial do trabalho entre a cidade e campo, que daí em diante se acentuará para arrumar a organização do espaço brasileiro como um espaço de conteúdo urbano-industrial como um todo. (MOREIRA, 2014, p. 125)

Ao que se percebe nessas análises a estreita relação do processo de industrialização no Brasil, capitaneado pelas cidades capitais, Salvador , Rio de Janeiro e São Paulo, com traços característicos de um lógica desigual e combinada. Essa dicotomia entre campo-cidade, isto é o desenvolvimento industrial das cidades a partir de uma dependência da produção do campo, como acrescentado anteriormente, traz uma herança na formação brasileira, e em especial do Rio de Janeiro, de antagonismo e contradições internas no interior do espaço urbano.

As transformações sociais e o desenvolvimento oriundo do processo de industrialização trazem para o país e para as cidades possibilidades novas de revigoramento do cotidiano, com um maior número de recursos, técnicas e tecnologia para a melhoria da qualidade de vida. Por outro lado, trazem de

forma contraditória pauperismo, pobreza, intensificação da exploração, expropriação, etc. (FARAGE, 2012, p. 9)

A segregação, que segundo Villaça (2011) é produzida como forma de dominação desigual do espaço urbano, confere para o interior da cidade a diferenciação de classes , denominada pelo autor de espaço intra-urbano. Tal segregação na cidade provoca aquilo que conhecemos como apropriação desigual do território e dos recursos existentes nele. Sobre os marcos históricos de origem e formação do Rio de Janeiro em específico, trataremos no capítulo seguinte.

2 CONSIDERAÇÕES SOBRE OS MARCOS HISTÓRICOS E ESPACIAIS DA FORMAÇÃO DO ESPAÇO URBANO DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO E DO BAIRRO DE MADUREIRA: A CENTRALIDADE DA DINÂMICA TRABALHO/MORADIA/TRANSPORTE

Neste capítulo, a ênfase sobre o desenvolvimento urbano será dada a partir da relação trabalho/moradia/transporte. Faremos um resgate histórico a fim de reconstruir a articulação desses três vetores no crescimento e na expansão da cidade do Rio de Janeiro. Com base na obra de Abreu (2013), entendemos que o processo de modernização e embelezamento da cidade, sobretudo do centro, se deu aliado à questão da moradia e do transporte. Para tanto, na primeira parte, enfatizamos a reforma Pereira Passos como marco histórico que “inaugurou” uma nova função social da cidade e originou contraditoriamente o surgimento das favelas. Posteriormente, apontaremos a implementação de bondes e trens que cumpriu também um importantíssimo papel de expansão da cidade. A esse respeito, destacam-se os trens como importante vetor de expansão do subúrbio. Mencionaremos também brevemente de como a implementação da via férrea, a expansão do subúrbio, provocou a criação de indústrias e vilas operárias nas regiões próximas à via, atraindo grande contingente de trabalhadores. Na segunda parte, a ênfase se desloca para a produção do espaço suburbano de Madureira. Demonstrei a formação do bairro de Madureira, enquanto subúrbio carioca, como parte de todo esse processo histórico de modernização e expansão do Rio.

É difícil separar este capítulo em partes, pois a história de formação do bairro, em alguns momentos, parece se confundir com a história de modernização e embelezamento do Rio de Janeiro, justamente pelo fato de o bairro viver na sua formação e no seu crescimento impactos oriundos das mudanças estruturais do centro do Rio no período de gestão de Pereira Passos (1902-1906).

2.1 A reforma Pereira Passos e a re-produção da cidade capitalista: a higienização e modernização sob os pressupostos do capital

A primeira década do século XX foi um marco para a cidade do Rio de Janeiro, devido à necessidade de acumulação e valorização do capital. O prefeito Pereira Passos, indicado para cargo de Prefeito do distrito federal pelo Presidente

Rodrigues Alves entre os anos de 1902 e 1906, ficou responsável pelo plano de Comissão de Melhoramento da Cidade do Rio de Janeiro e comandou as transformações mais significativas de reforma urbana. Dizemos aqui significativas devido à reestruturação da cidade, mas não isentas de contradições. As reformas tinham como objetivo “solucionar” disparidades e anacronismos na cidade a fim de modernizá-la. A necessidade de construir a imagem de uma cidade capital junto à necessidade de importação/exportação do café foi norteadora desse processo. Havia também a necessidade de erradicar construções que faziam do Rio um lugar anti-higiênico e favorável a epidemias. Apesar de algumas nuances de modernidade já se expressarem na cidade, como o automóvel, o bonde elétrico etc., Abreu (2013) acrescenta que essas modernidades não estavam em consonância com alguns aspectos que marcavam ainda a origem colonial da cidade – entre elas as ruas estreitas e sombrias.

Em 1903 foi encaminhado à Câmara o projeto de “embelezamento e saneamento da cidade” sendo assim, iniciava-se o processo de renovação urbana das freguesias centrais e até dos bairros operários”. As reformas se traduziram na arborização da zona sul e no uso de calçamento asfálticos nas ruas do centro, Catete, Laranjeiras e Botafogo. São Cristóvão e Engenho Velho tiveram suas ruas calçadas com macadame betuminoso, enquanto os subúrbios não sofreram grandes mudanças. Várias obras de embelezamento foram feitas, como a Praça XV, o largo da Glória, o Largo do Machado etc. Com a intenção de melhorar o acesso à zona sul, foi construída a avenida Beira Mar que deveria ligar a antiga praia de Santa Luzia ao Mourisco. Sob o interesse de manter a higiene da cidade, ou melhor, a higiene de alguns bairros, o então prefeito mandou canalizar o rio Carioca (que atravessava Laranjeiras e Flamengo) e partes dos rios Berquó (Botafogo), Maracanã, Joana e Trapicheiro (Tijuca), além de sanear parte da Lagoa Rodrigo de Freitas e remover o lixo urbano para a ilha de Sapucaia. Assim, sob esses interesses de higiene, modernização e embelezamento, Passos proibiu a comercialização de vendedores ambulantes, proibiu a mendicância e demoliu os cortiços.

Uma grande transformação a ser considerada também foi a abertura da Avenida Central (atual Rio Branco) às custas da demolição de mais de duas a três mil casas (ABREU, 2013), além da construção do Porto do Rio de Janeiro e a abertura das avenidas que lhe davam acesso (Francisco Bicalho e Rodrigues Alves). Os interesses econômicos, em especial das transformações dessas avenidas, se

deram devido aos entraves à circulação de mercadoria favorecendo assim não só o escoamento da mesma, mas o tráfego de trabalhadores. Destaca-se, em termos de análise na qual posteriormente iremos nos aprofundar, a reestruturação do espaço urbano sob a lógica de interesses econômicos e não de necessidades sociais. Por exemplo, o “desmerecimento” de áreas ocupadas, em especial por trabalhadores, sofreram poucas intervenções urbanísticas, com exceção de áreas próximas às linhas férreas (devido à instalação de indústrias).

Havia também a necessidade de o capital se expressar simbolicamente na construção do espaço, visto que:

as melhores casas comerciais foram ali instaladas (na Avenida Beira Mar); os jornais construíram seus prédios monumentais e as grandes companhias, clubes, hotéis e vários edifícios de governos (Escola de Belas Artes, Biblioteca Nacional, Supremo Tribunal, Teatro Municipal, Palácio Monroe) (ABREU, 2013, p. 63 apud OLIVEIRA, p. 22).

A consonância entre determinações ideológicas e econômicas foram inerentes às transformações urbanísticas lideradas por Passos. Abreu (2013) ainda acrescenta que

A Reforma Passos (...) representa um exemplo típico de como novos momentos de organização social determinavam novas funções à cidade, muitas das quais só podem vir a ser exercidas mediante a eliminação de formas antigas e contraditórias ao novo momento. Em segundo lugar, representa também o primeiro exemplo de intervenção estatal urbanística sobre o urbano, reorganizado agora sob novas bases econômicas e ideológicas, que não mais condiziam com a presença de pobres na área mais valorizada da cidade (Idem, ano, p. 63).

É importante acrescentar que poucas casas foram construídas em substituição às habitações demolidas. Sendo assim, grande parte da população foi forçada a morar de aluguel caro, famílias se uniram a outras famílias numa mesma habitação e outra fração da população se deslocou para os subúrbios. Outra consequência de tais reformas, além do deslocamento de grande parte da população para os subúrbios, foi o crescimento das favelas, em especial nos morros situados no centro (Providência, São Carlos, Santo Antônio etc.). Um dos responsáveis principais que provocou significativas mudanças na cidade do Rio de Janeiro e na organização espacial das classes foi a introdução de meios de transportes, seja o bonde, seja o trem, este último cumpriu o importantíssimo papel de crescimento dos subúrbios.

O morro da Providência, como destaca Abreu (2013), começou a ser ocupado em 1897 pela população mais empobrecida, sobretudo por aqueles que retornavam de Canudos. A favela foi, sem dúvida, uma alternativa de habitação para a maioria desprovida de condições que outrora residia precariamente nos cortiços. O autor ainda ressalta que a alternativa de moradia no subúrbio (Engenho Novo e Inhaúma) foi sumariamente maior do que a alternativa de ocupação de favelas. Vejamos o quadro a seguir (ABREU, 2013, p. 54). O percentual de ocupação e crescimento das freguesias rurais (subúrbio) é considerável no período de gestão Pereira Passos.

Tabela 1 – População residente e taxa de crescimento demográfico das freguesias do Rio de Janeiro (1890 – 1906)

FREGUESIAS	POPULAÇÃO RESIDENTE		TAXA DE CRESCIMENTO (%)
	1890 ¹	1906 ²	1890-1906
Freguesias Urbanas	429.745	619.648	44
Candelária	9.701	4.454	54
São José	42.017	44.878	7
Santa Rita	46.161	45.929	1
Sacramento	30.663	24.612	20
Glória	44.105	59.102	34
Santana	67.533	79.315	17
Sto. Antônio	37.660	42.009	12
Espírito Santo	31.389	59.117	88
Engenho Velho	36.988	91.494	147
Lagoa	28.741	47.992	67
São Cristóvão	22.202	45.098	103
Gávea	4.712	12.750	171
Engenho Novo	27.873	62.898	126
Freguesias Rurais	92.906	185.687	100
Irajá	13.130	27.410	109
Jacarepaguá	16.070	17.265	7
Inhaúma	17.448	68.557	293
Guaratiba	12.654	17.928	42
Campo Grande	15.950	31.248	96
Santa Cruz	10.954	15.380	40
Ilha do Governador	3.991	5.616	41
Ilha de Paqueta	2.706	2.283	16
TOTAL	522.651	805.335	54

Fontes: 1 Recenseamento de 1890.

2 MORTARA, GIORGIO. Um Enigma Resolvido: a população do Brasil. Estudos Brasileiros de Demografia. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, 1 (7); 72-3, Julho/1947. Apud LOBO, Eunália Maria Lahmeyer, op. Cit, vol. 2, p. 82.

Abreu (2013) afirma que durante o século XIX alguns elementos são introduzidos no espaço e passam a distinguir as classes sociais que antes residiam no Centro do Rio – antigo espaço colonial. Essa separação dos usos e das classes sociais se deu, para o autor, devido à introdução do bonde¹² de burro e do trem a vapor – destaca-se como o grande propulsor do crescimento e da expansão da cidade.

Segundo Abreu (2013) As classes privilegiadas e a família real residiam principalmente no centro. Treze anos após a chegada da família real, em 1821, essas classes ainda se localizavam na Freguesia da Candelária, de São José, de Sacramento, de Santa Rita e de Santana (atualmente correspondem ao Centro e à Zona Portuária). Já as classes menos favorecidas, por não possuírem poder de mobilidade, ficavam restritas ao oeste da cidade, na Freguesia de Santa Rita e de Santana (atuais bairros Gamboa, Santo Cristo e Saúde). A impossibilidade de essas classes se mobilizarem se dava sobretudo pela existência das áreas de Mangue¹³ na região de Saco e São Diogo (Cidade Nova). Antes do período de 1870, a mobilidade espacial era privilégio de uma minoria. Assim, o centro era o local onde residiam as populações mais miseráveis da cidade, devido à sua dificuldade de mobilidade. Elas dependiam de uma localização central ou periférica ao centro para sobreviver e obter trabalho. Abreu (2013) salienta ainda que na Freguesia de Santana e na Freguesia de Santa Rita residia majoritariamente a população de baixa renda, ou seja, trabalhadores sem poder de mobilidade, trabalhadores livres e escravos de ganho que necessitavam ficar próximos ao centro por causa do trabalho, como já dito.

A alternativa para a população menos favorecida permanecer no centro era a habitação coletiva nos cortiços, que, muitas vezes, eram insalubres e favoráveis à proliferação de epidemias, como a febre amarela. Segundo Abreu (2013), os cortiços eram predominantes nas regiões de freguesia periférica ao centro de negócios, especialmente nas de Santana, Santo Antônio, São José e Santa Rita, e em freguesias mais afastadas como Glória e Espírito Santo.

¹² A popularização do nome “bonde” para esse meio de transporte se deu pela venda de bilhetes (bonds) cuja empresa concessionária estrangeira “The Rio de Janeiro Tramway Light and Power Company era responsável pela venda do serviço para os cariocas (ABREU, 2013 apud DUNLOP, 1973).

¹³ O Mangue de São Diogo (ou da cidade nova) dificultou, durante muito tempo, a expansão da cidade para o oeste. Ainda em 1799 havia diversas chácaras em suas margens e uma rede de drenagem que permitia a navegação de barcos (ABREU, 2013, p. 40).

A ordenação urbana da cidade, a modernização e a expansão foram impulsionadas por diversos fatores, mas a questão da habitação, surgida com a derrubada dos cortiços, foi o principal fator para a formação de áreas suburbanas e de crescimento de favelas. Esses fatores trouxeram simultaneamente o crescimento dos subúrbios e a interiorização de parte da população mais empobrecida para dentro deles, além de também demarcar o perímetros espaciais de circulação de cada classe (ricos e pobres).

Como se sabe, um dos elementos de modernização foi a explosão dos bondes e trens como meios de transporte. A implantação das primeiras linhas de bondes de burro se deu a partir de 1868 proporcionando a expansão da cidade em direção à zona sul e à zona norte. Em 1858 ocorre a inauguração do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II (atual Central do Brasil) que favoreceu a ocupação das freguesias suburbanas a partir de 1861. De acordo com Abreu (2013, p. 43)

Controlados em grande parte pelo capital estrangeiro, trens e bondes tiveram o papel indutor diferente no que tange à expansão física da cidade. Os primeiros passaram a servir a áreas ainda fracamente integradas à cidade, que se abriram então àquelas que podiam se dar ao luxo de morar fora da área central mas não podiam arcar com os custos, já elevados dos terrenos da Glória, Botafogo ou Tijuca; os bondes permitiram o êxodo cada vez maior dos que podiam arcar com esse ônus, mas mantinham-se no centro por falta de meio de transporte rápido e regular. É importante ressaltar que os bondes não só vieram a atender uma demanda já existente como, em atendendo essa demanda, passaram a ter influência direta, não apenas sobre o padrão de ocupação de grande parte da cidade, como também sobre o padrão de acumulação do capital que aí circulava (...)

A implementação de bondes nesse período cumpre um duplo papel: o primeiro de proporcionar o crescimento e a expansão da cidade dentro de uma lógica classista, segundo a qual, as classes mais privilegiadas passaram a ocupar áreas estratégicas próxima ao centro, devido à sua disposição de mobilidade, marcando assim uma divisão territorial de classes. O segundo de favorecer economicamente o capital nacional (aristocracia cafeeira), graças ao qual, comerciantes e financistas passaram a investir na aquisição de imóveis próximos às linhas de bonde, já que o capital internacional era responsável pela infra-estrutura urbana para implementação dos bondes.

O objetivo deste trabalho está voltado prioritariamente para a formação do subúrbio carioca, no contexto da expansão urbana. Então, iremos privilegiar o papel

da implementação das ferrovias, considerando que esta é em grande parte responsável pelo povoamento dos subúrbios. Já os bondes possuem como papel principal o crescimento da zona sul e da zona norte.

Trem e bondes foram, sem dúvida, indutores do desenvolvimento urbano do Rio. Mas o caráter de massa destes meios de transporte tem de ser relativizado, como também devem ser relativizados os seus papéis frente ao ambiente urbano. É que trem, bondes e, mais tarde, ônibus (e os sistemas vários correspondentes) só vieram “coisificar” um sistema urbano preexistente, ou pelo menos um sistema de organização do espaço urbano, cujas premissas já estavam prontas em termos de representação ideológica do espaço e que apenas esperavam os meios de concretização. Em outras palavras, o bonde fez a zona sul, porque as razões de ocupação seletiva da área já eram “realidade”. Já o trem veio responder a uma necessidade de localização de pessoas de baixa renda e de atividades menos nobres (indústria, por exemplo) (ABREU, 2013, p. 44 apud SANTOS, FERREIRA, 1977, p. 25).

No que tange a formação do subúrbio, cabe aqui uma exposição teórica sobre o mesmo. Se tratando da origem da palavra, segundo El-Kareh (2010) subúrbio deriva da palavra *banlieu* em francês que possui conotação pejorativa. O sufixo *sub* possui o sentido de subalternidade, a palavra subúrbio remonta o sentido de submissão ou dependência de algumas áreas que compõe o entorno da cidade e a relação estabelecida com o centro. Ainda segundo Kareh (2010) a palavra *banlieu* designava o território situado num raio de uma légua (*lieue*) em volta da cidade que estava submetido à sua jurisdição (*ban*). O *ban* também era uma designação de condenação ao exílio, à expatriação, de onde provem o verbo banir.

A intenção aqui não é tão somente compreender o conceito de subúrbio a partir de um significado etimológico e sim metodológico, nos importa entender a origem do termo e o debate que envolve a utilização desse conceito. Assim, utilizamos aqui o conceito de subúrbio elaborado por Soto, a partir do pensamento de José de Souza Martins, que diz respeito a uma concepção de espaço, no interior de uma sociabilidade, onde há uma ruptura e transição para a modernidade da cidade. Para o autor o subúrbio representa a divisão entre o ser urbano e o rural:

Subúrbio na sua definição corrente, isto é geográfica, refere-se às áreas que circundam as áreas centrais dos aglomerados urbanos. Derivada da palavra inglesa suburb, que literalmente significa “sub-cidade”. No subúrbio, a população ali localizada ainda carece de infra-estrutura básica. Porém, no subúrbio brasileiro podem ser identificados enclaves das camadas ricas. Exemplo disso é a Barra da Tijuca no Rio de Janeiro e Alphaville em São Paulo. (SOTO, sem ano, p. 3)

O autor ressalta ainda o uso indistinto dos termos subúrbio e periferia. Para o autor a noção de periferia remete o entendimento de áreas urbanas à condição de dependência do centro. Já o subúrbio seria as áreas urbanas que estão sendo transacionadas e deixando de ser campo, ou seja o espaço intermediário entre cidade e campo onde há uma certa fusão entre elementos modernos e arcaicos, é justamente esse o sentido de subúrbio para José de Souza Martins (apud Soto, sem ano). Martins, ao lançar mão do pensamento de Lefebvre, entende que a noção de subúrbio está diretamente ligada a de reprodução de relações capitalistas e Soto irá compartilhar de tal perspectiva teórico-metodológica.

Apoiando-se no pensamento de Martins Soto cita o referido autor para quem o conceito de subúrbio “designa a identidade específica de uma realidade espacialmente social entre roça e a cidade, o produzir e o mandar, o trabalhar e o desfrutar” (MARTINS, 2008, p. 45, apud Soto, p. 5). Sendo assim a compreensão de desenvolvimento de áreas espaciais que são marcadas pela transição do campo para cidade, isto é o sub-urbano se dá justamente na relação de produção e reprodução da sociabilidade capitalista.

O autor ao expor a noção de subúrbio a partir das elaborações de Martins , traz à tona o debate acerca da utilização da noção de periferia e a forma como tal conceito é pensado como o lugar do extremo da urbanização degradada. Sob tal perspectiva a periferia passou a ser tudo o que não é urbano e remonta a uma ideia de marginal, excluído. Essa noção em muito se distancia de uma compreensão Lefebviana da dimensão de espaço. O movimento contraditório do sistema capitalista não diz respeito a uma totalidade acabada e fechada, mas a síntese de múltiplas determinações conectados entre si.

Considerando as análises de Lefebvre (apud Soto, p. 9), a noção de espaço se dá no interior de uma totalidade aberta. Soto ao fazer a releitura da obra de José de Souza Martins do subúrbio entende que as suas relações com a periferia se dá na tríade centro, cidade e campo, para ele a reprodução das relações sociais se dá no entanto no subúrbio:

A contradição centro-periferia é apenas uma das contradições do espaço e não a principal. E mais inda, está subordinada a outra fundamental que é, segundo Lefebvre (1973) a contradição entre fragmentação do espaço e a capacidade das forças produtivas e do conhecimento científico de produzir espaços em escala global.

Assim para entender a noção de subúrbio é necessário resgatar o sentido da produção, enquanto produção do espaço e da reprodução das relações de produção (Lefebvre, 2008). A noção de periferia a qual rejeitamos aqui, e optamos pelas elaborações de José de Souza Martins inspiradas em Lefebvre, diz respeito a um discurso dominante que trata algumas dimensões do espaço como não desenvolvidas e pobres. Assim em consonância com Soto, importa caminhar inversamente a essa compreensão, partir do subúrbio para entender o centro.

Historicamente o conceito de subúrbio e em especial de subúrbio do Rio de Janeiro esteve ligado à peculiaridade das cidades europeias. Moreira (2012) acrescenta uma análise consonante, porém mais ampliada daquilo que já apresentamos anteriormente a partir da noção de Abreu (2013). Para Moreira, se tornou notável a importância do eixo ferroviário como elemento formador da identidade do conceito carioca de subúrbio, entretanto ocorre uma inversão dessa noção:

Subúrbio no Rio de Janeiro era ao longo do século XIX o todo indistinto e socialmente indiferenciado do entorno da cidade. Lugar de frequência da nobreza e da família real e onde a classe abastada residia em suas chácaras, longe do burburinho e do cotidiano mequinhado da corte. A virada do século XIX para o século XX, marcada pela reforma Passos e a expansão ferroviária rumo à periferia mais distante tudo altera. Expulso das áreas da imediação circundante para as da periferia seguidamente mais distantes, o proletariado vai ter aí seu lugar de morada, acompanhado da migração das indústrias. Surge assim um entorno distinto e distante do centro e dos bairros mais próximos e socialmente identificados como o subúrbio do Rio de Janeiro.
(MOREIRA, 2012, P. 157,158)

A partir dessa citação podemos perceber uma transformação da noção de subúrbio em decorrência da modernização da cidade iniciada pela gestão do prefeito Pereira Passos. O subúrbio, que outrora era estimado pela nobreza e pela família real, passa a possuir contornos diferente no que tange a sua importância no interior de uma dinâmica de modernização e reprodução da lógica capitalista na e da cidade. Apesar do autor utilizar o termo periferia, podemos superá-lo contextualmente lançando mão das análises já apontadas aqui.

Mediando a noção de subúrbio e centro, podemos entender que o que ocorre é uma dependência entre ambos. A formação da zona sul, se dá em detrimento aos investimentos da administração pública nas zonas oeste e norte, o que confere uma demarcação social nada prestigiosa dessa última área. É nesse sentido que Moreira, (2012) ao resenhar a obra de Fernandes (2011), aponta o “rapto da categoria

subúrbio”, enunciado pelo referido autor em sua obra de igual título, como elemento rico para a análise da história urbana do Rio de Janeiro.

O objetivo do estudo “é restituir a polissemia do subúrbio na história da cidade”, sua diversidade de formato geográfico dentro e na comparação das cidades nas formações sociais capitalistas, em particular as nossas e as cidades europeias e as norte-americanas, as primeiras vazadas no caráter classista – lugar de operários –, como no caso exemplar da cidade do Rio de Janeiro, e as segundas – lugar comumente da classe média fugida da cidade barulhenta e insegura – como no caso de Paris, a que Fernandes, juntando-se a Lefebvre, se remete com frequência. (...) O tema da comparação por excelência é o conceito e realidade do subúrbio. No Rio de Janeiro, o subúrbio, dir-se-ia, segue a peculiaridade das cidades européias. Ledo engano, que Fernandes aqui e ali desmente. Há diferenças, fruto, diríamos, da contrarrevolução burguesa em formações sociais transformadas por uma revolução burguesa como a nossa, revolução e contrarrevolução seguindo um mesmo compasso. A geografia urbana da cidade do Rio de Janeiro sendo disso uma bela exemplificação. O fato é que as características de condição periférica e de espaço extramuros do conceito geral do subúrbio praticamente perdem valor e validade nas condições específicas do subúrbio carioca, mais marcado pela densidade, eixo ferroviário e conotação proletária que pela presença daquelas características espacial e locacional, tidas por invariáveis, e cuja dinâmica de movimentos difere dos fluxos e ordenamentos da cidade europeia ou norte-americana. Sobre tudo no efeito de sua cartografia social. (MOREIRA, 2012, p.157)

E continua, Moreira

Celebrizou-se tomar o eixo ferroviário por elemento de identidade do conceito carioca de subúrbio. Propriedade que não se aplicaria às áreas residenciais da linha da praia e dos bondes. Trem e bonde separando numa divisão que distinguiria zona norte e zona sul, respectivamente. No entanto, o âmbito suburbano da zona norte é muito mais socialmente diversificado e territorialmente mais amplo que o que acompanha a linha do trem, o mesmo se dizendo do âmbito urbano da zona sul. E, teoriza Fernandes, embora o eixo ferroviário dê o traço identitário, é o traçado da malha dos bondes que dá os limites territoriais do âmbito e marco de limite do subúrbio carioca até os anos 1950. (idem, p. 158)

Nesse sentido o autor traz a noção polissêmica de subúrbio, oriunda de uma relação entre estratos de pobreza, favela e subúrbio, que forma territorialmente uma imagem polissêmica e diversificada, ou seja, ao tempo que o conceito de subúrbio é depreciado, é usado também para valorizar os bairros de classe média e da burguesia da outra metade da cidade.

E para aprofundar a crítica a visão dualizadora da produção do espaço(sub)urbano, Fernandes (2011) irá enfatizar a ideia de “mix expacial socialmente mais diferenciado” do subúrbio e de sua relação com a cidade:

É então por esses olhos que a cidade se remodela com a chegada dos trens e dos bondes, inicialmente para amoldar-se na concentricidade de Kohl-Burgess: “do Caju à Gávea, passando pelo Engenho Novo, o que

temos é o anel de residências das classes superiores em seus diversos matizes, conspurcado por fábricas e áreas operárias”. Trens e bondes assim deslocam as elites para fora do então centro da cidade, levando-as para a periferia ao tempo que contrariamente empurram os pobres para ir concentrar-se nas áreas do centro abandonado, com as indústrias e vilas operárias formando uma guirlanda coincidente com a linha dos subúrbios da elite então formados. Mas a própria vetorização dos trens e bondes já corta esse anel de subúrbios das elites em setores transversais, rumo às áreas mais distantes que encaminham o território da cidade para periferias seguidamente mais externas, para onde as reformas urbanas, explorando o rumo do vetor ferroviário, justamente, vão empurrar também as indústrias e vilas proletárias como áreas de assentamento mais definitivo (...). Caminha-se, desse modo, para o mix expacial socialmente mais diferenciado do espaço urbano-metropolitano de hoje da cidade. Assim se formando o misto de anéis e setores que então servem de suporte aos olhares da ideologização simplificadora dominante. (idem, p.162)

Para Fernandes (Apud, MOREIRA, 2012) “o Rio de Janeiro, mais corresponde ao modelo da urb e sub-urb espacialmente mistos, paisagisticamente polissêmico e entrecruzamentos no todo da sua estrutura do modelo Hoyt”.¹⁴ A noção de policentro foge das análises de Abreu (2013). O autor ao analisar a formação e crescimento das cidades se utiliza do vetor transporte – bonde, trens, etc. e estabelece uma dicotomia entre zona sul e zona norte a partir da implementação desses transportes. Para o autor, a lógica de implementação do modelo de transporte no século XIX é o principal responsável pela divisão e distribuição sócio-espacial.

Não é nossa pretensão aqui resolver as divergências teóricas entre os autores, mas podemos levantar a hipótese de que essas conformações passam por transformações distintas ao longo do processo histórico. Ao longo do século XX e XXI as transformações no espaço da cidade do Rio de Janeiro se tornaram diversas das conformações iniciais, isso se explica pela dinâmica contraditória do capital:

Inicialmente olhemos para nossas cidades tal como elas se apresentam hoje. A mais superficial observação revela que as classes sociais não estão aleatoriamente distribuídas pelo espaço da cidade. O Grande Rio de Janeiro é, provavelmente, a cidade brasileira onde mais se tornou conhecida a desigual distribuição territorial das classes sociais. A população de classe média para cima mora na Zona Sul e a de classe média para baixo mora nas Zonas Norte e Oeste. É claro que há famílias de classe média alta e mesmo famílias ricas morando na Zona Norte e, sem dúvida, muitos pobres morando na Zona Sul. Porém, é inegável que, em linhas gerais existe aquela separação, e existe não só no Rio, mas em todas as grandes cidades do país. (VILLAÇA, 1986, p.41)

¹⁴ A obra de Fernandes (2011) resenhada por Moreira (2012) aponta que o primeiro utiliza o modelo teórico de Hoyt – economista norte-americano que rompe em 1939 com o clássico dualismo centro-periferia do modelo utilizado por Burgess (1925)) onde os pobres viviam em bairros do centro e os ricos nos subúrbios.

Villaça (1986) apresenta de maneira bem clara as diferenças sócio espaciais de classe, sinalizando que essas mudanças não são naturais, mas oriundas de um processo histórico, as causas dessa mudança são inúmeras, não cabe aqui trazer elementos que suportam diferentes hipóteses, todavia o autor defende que essas mudanças ocorrem notadamente devido a intervenções específicas do Estado na produção do espaço urbano da cidade.

Assim podemos compreender remodelamentos sofridos na cidade a partir de uma dinâmica interna e contraditória do próprio capital, que no período do século XIX ao século XX expressa diferentes nuances. Abreu (2013) aponta, por exemplo, o interesse dos segmentos mais nobres em residir no centro, outros autores já demonstram que os subúrbios eram preferíveis. A este respeito Villaça assim se expressa:

Mantenhamos, entretanto, o exemplo do Rio. Essa separação era diferente no século XIX. Foi ao longo do século XX que a cidade foi se formando de maneira a haver uma crescente concentração da classe média para cima na Zona Sul e da classe média para baixo na Zona Norte. Há três ou quatro décadas atrás havia bem mais famílias aristocráticas morando na Zona Norte, na Tijuca ou São Cristóvão, do que há hoje. O nível sócio econômico desses bairros baixou bastante ultimamente. É verdade que baixou também nos bairros mais centrais voltados para a Zona Sul como Santa Tereza, Catete ou Glória. Entretanto, nessa zona, enquanto caía o nível sócio-econômico de alguns bairros surgiram outros, na mesma direção e mais adiante, para substituí-los, enquanto que na Zona Norte isso não ocorria. (VILLAÇA, 1986, p. 41)

O fato é que a transformação das formas de uso e ocupação do espaço, como, por exemplo, para fins de moradia, também expressa o desenvolvimento capitalista das relações de produção e reprodução social e, particularmente, da dinâmica das relações entre as classes sociais e destas com o Estado.

Há diferentes interpretações sobre o espraio e divisão de classes no território. Mas podemos afirmar, no entanto, que há um significativo protagonismo da implementação de ferrovias quanto a expansão e crescimento do subúrbio. Villaça é um dos autores no campo da geografia que irá sustentar tal tese.

Na transição do século XIX para o século XX, Villaça (1986) aponta que o crescimento demográfico das elites no Rio de Janeiro se dava em direção a Zona Norte devido ao sistema viário urbano. Os investimentos em melhorias na topografia da cidade (criação de aterros, derrubas de morros, etc.) na extremidade sul do centro do Rio provocou um deslocamento demográfico, em direção a Zona Sul da cidade, as praias que outrora eram usadas como canal de esgoto passaram a ser

aterradas, sistemas de saneamento foram criadas e desenvolveu-se a prática do banho de mar, valorizando-se assim as áreas da orla:

No último quartel do século passado deu-se uma reviravolta total na organização territorial da cidade do Rio de Janeiro. Os modernos sistemas de saneamento permitiram a limpeza das praias e desenvolveu-se o hábito do banho de mar. As praias passaram então a adquirir um enorme valor que não tinham antes e passaram a ser procuradas pelas camadas de mais alta renda. Com isso, toda a cidade do Rio de Janeiro virou-se no avesso. As elites que cresciam na direção da hoje chamada “Zona Norte”, passaram a crescer na direção da chamada “Zona Sul” e o centro da cidade, que crescia na direção norte, também inverteu-se e passou a crescer na direção sul. As grandes obras urbanas, que antes eram realizadas na direção norte (as praças, os aterros, o sistema viário etc.), passam a privilegiar o eixo que aponta para o sul. A abertura da Avenida Central (atual Rio Branco), é uma manifestação disso. Foi aberta como parte de um único projeto, com o aterro do porto e com a Avenida Beira Mar e ligava o centro (região da Rua do Ouvidor e suas paralelas) a Botafogo. Essa avenida exprime a inversão ocorrida no centro da cidade. Seu eixo principal, que antes era a Rua do Ouvidor, passa agora para uma via perpendicular a esta, a Avenida Rio Branco. A região de diversões das elites deixa de ser a extremidade norte do centro e passa a ser a extremidade sul (Praça Floriano Peixoto). Ali constrói-se não só o novo grande teatro da cidade – o Municipal – como também se instala a grande e moderna novidade em matéria de diversão da burguesia e da nascente classe média – o cinema: surge a Cinelândia. (VILLAÇA, 1986, p.45)

No tocante ao espraiamento e crescimento dos subúrbios, Abreu (2013) acrescenta que, diferente dos bondes que adentraram em áreas já urbanizadas, os trens foram responsáveis pela expansão de áreas pouco urbanizadas que ainda se mantinham rurais. Após a inauguração, em 1858, como já mencionado, do primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que fazia a ligação entre Freguesia de Santana e Queimados, foram inauguradas as estações de Cascadura, Engenho Novo e Nova Iguaçu. Em 1859 foram inauguradas as estações de São Cristóvão e Papobemba (atual Deodoro), e a de São Francisco Xavier foi aberta em 1861. O serviço de trens era fracionado por valores e classes e havia distinção do preço da passagem de acordo com a classe. Abreu (ano) destaca que a existência de uma linha de subúrbio até Cascadura favoreceu uma fração da população que buscava moradias a um preço mais barato, considerando também que essas áreas foram alvos de instalação de olarias e curtumes, além de núcleos rurais, demandando assim ampliação das linhas férreas.

Com o acelerado processo de ocupação da faixa urbana até Cascadura, inauguraram-se as estações de Engenho de Dentro, Piedade, Rocha, Derby Club, Sampaio, Quintino, Méier, Mangueira e Encantado. Em 1890 é inaugurada a estação de Madureira. O autor destaca ainda que o processo de ocupação dos subúrbios

possuiu uma tendência linear, concentrando-se majoritariamente nas áreas próximas às estações e aos poucos nas ruas secundárias e paralelas às vias férreas. Abreu (2013) também afirma que a formação dos subúrbios não se deu de forma dissociada do centro e sim por uma íntima necessidade da população.

Ao final do século XIX já havia um crescimento significativo de fábricas no Rio de Janeiro, simultaneamente havia também o esgotamento do período escravista e o declínio da atividade cafeeira na província (ABREU,2013). O crescimento populacional somado à chegada de imigrantes contribuiu para emergir a questão habitacional da cidade. Desse modo, os cortiços que outrora já eram resididos pelas classes menos privilegiadas, conforme já apontamos, passou a ser ainda mais necessário a essas frações de classes que necessitavam de trabalho nos entornos do centro. As condições insalubres que grande parte da população vivia nesse cortiços ocasionou surtos de epidemias, entre elas a de febre amarela que dizimou parte significativa de operários que trabalhava na atividade industrial.

Devido a essa situação, o Estado interveio nas condições de habitação, principalmente pela necessidade de reprodução de força de trabalho para o crescimento das indústrias¹⁵. Uma das iniciativas do Estado nesse período, em 1882, foi a promulgação de um decreto que isentava de impostos aduaneiros e concedia incentivos fiscais às indústrias que construíssem casas populares com saneamento básico (fossas) para seus operários. Grande parte das indústrias aderiu a esse incentivo e construiu habitações para a população. O Estado também concedeu isenção fiscal sobre a importação de materiais de construção para a construção de casas populares. A empresa Companhia de Saneamento do Rio de Janeiro (CEDAE) passou a explorar a concessão do decreto que favorecia a isenção fiscal, assim, ainda na década de 90 do século XIX, diversas “vilas operárias” foram construídas, sobretudo próximas ao centro (Vila Ruy Barbosa na Rua dos Inválidos, Vila Arthur Sauer no Jardim Botânico, Vilas Maxwell e Senador Soares em Vila Isabel e Vila Sampaio no bairro de Sampaio¹⁶).

¹⁵ Abreu (2013) comenta que as pequenas indústrias estavam localizadas principalmente no centro da cidade e nos arredores e eram dedicadas à fabricação de calçados, chapéus, confecções, bebidas e mobiliário. Em sua maioria eram indústrias de baixo nível de mecanização, caracterizadas ainda como “verdadeiros artesanatos”.

¹⁶ Em sua maioria, essas vilas foram demolidas, como é o caso da Vila Ruy Barbosa, que foi demolida aos poucos. Em 1974 o Jornal o Globo data a sua demolição na esquina da Rua Dídimo com a Rua do Senado. Diniz (2009) disponível em: http://www.uel.br/eventos/eneimagem/anais/trabalhos/pdf/Diniz_Luciana.pdf. Acesso em 20/07/2017.

Cabe ressaltar que a construção das vilas operárias não eliminou os cortiços, que ainda abrigavam a maioria da população pobre que se concentrava no centro. Todavia, essa situação passa a sofrer maiores transformações após o século XX, com a reforma Pereira Passos, como veremos adiante. Abreu (2013) acrescenta que as áreas que passaram a ser atravessadas pelas ferrovias passaram a ser destinadas aos mais pobres que se deslocavam para essas áreas como alternativa de acesso aos cortiços.

Trem, subúrbio e população de baixa renda passavam a ser sinônimos aos quais se contrapunha a associação bonde/zona sul/estilo de vida "moderno".

Isso explica, por exemplo, porque foi frustrada a construção da única estrada de ferro que atravessaria a zona sul da cidade. *A Estrada de Ferro Sapucaí*, ou melhor, Companhia Viação Férrea Sapucaí, por concessão do governo, pretendia ligar o bairro de Botafogo ao porto fluminense de Angra dos Reis, numa extensão de 193 km, sendo que pelo Decreto nº 1587 de 10/10/1891 foi autorizada a mesma empresa a estender seus trilhos até Guaratiba. Entretanto, não se inaugurou o ramal projetado, porque o traçado da via férrea foi modificado, devido à reclamação da Companhia Melhoramentos da Lagoa (ABREU, 2013, p. 57).

São evidentes a preservação e o isolamento da zona sul das demais partes da cidade e a intencionalidade em manter essas áreas distante da população mais pobre. Entretanto, no século XX, surgem justamente nessas áreas as favelas, que expressam a demanda por habitação, de forma antagônica e contraditória à construção de cidade promovida pelas elites.

Nessa conjuntura, da passagem do século XIX pra o século XX, o Brasil viveu a crise do modelo econômico baseado na mão-de-obra escrava, como já destacado. Após a Proclamação da República do Brasil e com as reformas urbanas, grande parte da população que vivia no centro do Rio de Janeiro nos cortiços migrou para regiões mais distantes do centro, ocupando morros e antigos latifúndios, entre os quais a Freguesia do Irajá, Engenho da Portela e Fazenda do Campinho. A urbanização precária da cidade do Rio de Janeiro, realizada pelo prefeito Pereira Passos em 1902, obrigava o deslocamento das camadas menos abastadas para os morros ou para o subúrbio. Essa dispersão populacional ocasionou um crescimento demográfico nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro.

2.2 A origem e o desenvolvimento do bairro de Madureira durante o século XX

No início do século XIX, o interior da cidade do Rio de Janeiro era chamado “sertão carioca” por ser pouco povoado. Essa região era ocupada por produtivos engenhos de açúcar, entre os quais, a fazenda do Campinho, localizada na extensão da Freguesia da Nossa Senhora do Irajá até o Rio das Pedras. Segundo Fraiha (1998), a Freguesia. Foi criada em 1647, na antiga sesmaria concedida inicialmente a Antônio de França, em 1568, até a primeira metade do século XVIII. As terras eram destinadas principalmente a engenho de cana-de-açúcar, milho, mandioca e feijão, e a uma pequena criação animal. Em 1800 a região que hoje está compreendida entre os bairros de Oswaldo Cruz e Madureira foi concedida à Dona Maria de Oliveira em 1617, que posteriormente passou a pertencer ao capitão Francisco Ignácio do Cantal, quem possuía um arrendatário e boiadeiro de nome Lourenço Madureira. Com a morte do capitão, a viúva do proprietário, Rosa Maria dos Santos, entrou numa disputa judicial pelas terras com o boiadeiro, na qual saiu perdedora¹⁷. O imóvel passou a ser propriedade de Madureira até o dia de seu falecimento, 16 de fevereiro de 1851.

O desenvolvimento da fazenda de Lourenço Madureira foi a gênese do que viria a ser o bairro de Madureira. Até meados dos anos de 1851, o acesso àquelas paragens era feito a cavalo. Apesar de em 1858 terem chegado os trilhos da Central do Brasil à região, a estação mais próxima ficava localizada em Cascadura, um bairro vizinho. Só depois de 38 anos, em 1896, é que a estação foi construída na antiga Estrada de Ferro Dom Pedro II, a qual recebe o nome de Madureira, em homenagem ao boiadeiro (Fraiha, 1998)

Fraiha (1998) aponta também que a inauguração das estações não foi suficiente para transformar a aparência do futuro bairro, uma vez que ele permanecia ainda pouco urbanizado nos primeiros anos do século XX. Em 1908 é construída a estação de Irajá, que atualmente é a estação do Mercado de Madureira ou Magno, na antiga Estrada de Ferro Melhoramento do Brasil (linha auxiliar). Para o autor, foi a partir da construção da estação de Magno, em 1914, que

¹⁷ Segundo Fraiha (1998), a fama do boiadeiro Madureira cresceu por ele ter protagonizado o primeiro processo legal por posse de terras no Rio de Janeiro. A fazenda de Madureira era dividida em muitas chácaras situadas entre o Engenho do Portela e o Engenho de Fora. Uma dessas chácaras pertenceu à Dona Clara, viúva de Domingos Lopes – um influente político na Freguesia do Irajá. Posteriormente, duas ruas nos bairros passaram a ter o nome em homenagem ao casal.

começou a se gestar as mudanças mais significativas do bairro. Nesse ínterim, o bairro de Madureira recebe grande importância, se tornando preferência (ou uma das preferências) das classes menos favorecidas, que estavam se deslocando do Centro devido à facilidade de transporte (trem), à instalação de indústrias e à facilidade de acesso ao Mercado. O bairro, então, passa a possuir um caráter heterogêneo se diferenciando do Centro do Rio, pois, além de comportar um grande número de fábricas, possui também um alto número de residências.

Com o crescimento populacional do bairro, Madureira aos poucos se consolida como centro comercial do subúrbio carioca. Em 1914 surge o primeiro clube de futebol da região, o Fidalgo Esporte Clube, que mais tarde dá origem ao Madureira Esporte Clube. O Mercado de Madureira é construído também em 1914 e durante boa parte do século XX foi o maior centro de distribuição alimentícia da região. Até 1929 o bonde puxado por burro era um meio de transporte muito utilizado no bairro, mas nesse mesmo ano a eletricidade chegou à linha que passou a interligar Madureira ao bairro de Irajá. Em 1937 Vargas inaugura a eletrificação dos trens suburbanos, o bairro passa a ser a “capital do subúrbio” e aos poucos vai se tornando um dos maiores centros comerciais da cidade, sendo o segundo polo comercial e econômico do Rio de Janeiro e o maior do subúrbio atualmente, comportando shoppings, supermercados, inúmeros bares, lanchonetes, além do shopping de Madureira.

Fraiha (1998) cita o significativo crescimento populacional do bairro após a década de 1950. Houve um aumento de 41% da população em relação aos anos anteriores, o que, para o autor, está intimamente ligado ao processo de urbanização do bairro e à diminuição das atividades agropecuárias. Um emblema dessa modificação é a instalação da fábrica da Piraquê em 1950, na rua Turiaçu, próxima ao Mercado de Madureira. Em 1958, com a inauguração do viaduto Negrão de Lima, foram interligadas as áreas dos bairros de Irajá e Madureira, separadas pelos ramais de linha férrea. O viaduto foi considerado o maior do município na época, adensando ainda mais o processo de crescimento populacional.

É de se considerar que o processo de formação e expansão dos bairros acontece de forma atrelada ao desenvolvimento urbano a partir de uma necessidade de modernização do Centro do Rio¹⁸ e atrelada também à necessidade de habitação

¹⁸ A única forma de branquear a cidade e torná-la compatível com a ideologia positivista foi a de iniciar o processo de modernização mandando demolir os prédios antigos, afastando dessa forma

e transporte. O bairro tem no seu processo de formação a remoção da população negra dos cortiços localizados no centro da cidade no período de urbanização higienista da cidade no início do século XX, como já assinalado. Isso o caracterizou como subúrbio carioca, haja vista sua “sub” importância no que diz respeito a tal processo de urbanização. Nesse sentido, os segmentos de classes mais pobres removidos do Centro migraram para os principais morros da cidade, entre os quais se incluem os morros da Serrinha, do Cajueiro e do Fubá.

Fraiha (1998), afirma que as principais mudanças no interior do bairro se deram em especial à decadência do desenvolvimento do transporte ferroviário e dos bandes, pois, para ele, esse foi o principal fator que contribuiu para a região deixar de ser essencialmente agrícola e passar a ser residencial. O bairro foi uma alternativa de moradia para grande parte da população expulsa do centro entre os anos de 1905 e 1920¹⁹, como já apresentamos anteriormente. A população que já ocupava as terras da antiga freguesia em sua maioria era ex-escravos e seus descendentes, oriunda das fazendas do Vale do Paraíba, do interior de Minas Gerais e de fazendas próprias do Rio de Janeiro.

Por ser tratar de um bairro que teve seu crescimento impulsionado pela migração de um segmento de classe menos favorecido, , ele abrange uma

seus ocupantes. O projeto modernizador da cidade, implementado a partir do início do século XX, obrigou o traslado de vários grupos para locais então periféricos. Com o Centro da cidade demolido, surgiu a opção para a Cidade Nova. As favelas, construídas com materiais dessas demolições, absorveram grande parte dessa população. Um outro contingente expressivo se encaminhou para os subúrbios cariocas, como *Madureira*, *Coelho da Rocha* e outras localidades da Baixada Fluminense. (BARROS, 2007, pp. 124-126 apud BRITO, 2016, p. 79).

¹⁹ Paulo Benjamim de Oliveira que deixou o bairro da Saúde em 1920 e Paulo da Portela foram importantes lideranças da região, sobretudo para o samba carioca. Além da Escola de Samba Portela, há também a Escola Império Serrano e o tradicional jongo do morro da serrinha. A Escola de Samba Portela foi fundada inicialmente como um bloco carnavalesco, chamado “Conjunto Oswaldo Cruz”, em 11 de abril de 1923, no bairro de Oswaldo Cruz, mesmo ano de criação do bloco “Baianinhas de Oswaldo Cruz”. A escola mudou de nome por duas vezes. Com o passar do tempo, ela se mudou para o bairro de Madureira, firmando-se como referência de grandes compositores do samba, comprovada por sua ativa e tradicional Velha Guarda. Entre bambas e portelenses, ao longo de sua história, merecem destaque, além dos fundadores Paulo da Portela e Antonio Rufino, os sambistas Aniceto da Portela, Mijinha, Manacéa, Argemiro, Alberto Lonato, Chico Santana, Casquinha, Alcides Dias Lopes, Alvaide, Colombo, Picolino, Candeia, Waldi 59, Zé Ketti, Wilson Moreira, Monarco, Noca da Portela, Paulinho da Viola, entre outros, sem deixar de mencionar importantes instrumentistas, como Jair do Cavaquinho e Jorge do Violão. Já a Escola de Samba Império Serrano, nasceu em 23 de março de 1947 a partir de uma dissidência da antiga Escola de Samba Prazer da Serrinha. A escola possui a ala de Compositores mais respeitada do samba carioca, tendo em sua história nomes como Silas de Oliveira, Mano Décio, Aniceto do Império, Molequinho, Dona Yvone Lara (primeira mulher a fazer parte de uma ala de compositores de escola de samba), Beto sem Braço, Aluísio Machado e Arlindo Cruz.

quantidade considerável de negros²⁰, que se expressa nos traços característicos do bairro. A exemplo, temos o samba e a grande concentração de terreiros de Umbanda e Candomblé, bem como o jongo do Morro da Serrinha. O conceito de lugar é essencial para entender a história de uma localidade, pois está diretamente ligado à cultura vivida pelos indivíduos. O lugar se estende para além de uma extensão perimetral, configurando aquilo que entendemos como espaço do vivido e do simbólico (LEFEBVRE, 2008), ou seja, o conjunto das práticas sociais vividas no espaço, bem como as relações afetivas e as experiências. O sentimento de identidade e pertencimento constitui a memória coletiva dos indivíduos submetidos a experiências semelhantes dentro de um contexto temporal e espacial. Madureira foi formada a partir de diversos fatos que, em parte, já apresentamos aqui, mas não poderíamos deixar de destacar a esfera cultural que se engendra como parte do seu processo de formação.

Considerando os aspectos sociais contraditórios que caracterizam a formação histórica de Madureira, percebe-se um empobrecimento no que diz respeito às experiências culturais²¹, criativas e afetivas do local, revelando uma crescente homogeneização e padronização do espaço. Sendo assim a cultura popular passa a ser um elemento de resistência contra-hegemônico²² às deformações sociais provocadas pelos interesses do capital. Ao falar de hegemonia²³, estamos nos

²⁰ “(...) de todos os grupos que chegaram a Madureira neste período, as informações sobre a ocupação desse território por *populações negras* são as mais fáceis de obter. Esta constatação já demonstra o impacto que esses grupos negros tiveram na organização do lugar e em suas atuais memórias oralizadas, escritas e performáticas (...) Fica explícita não só a chegada dessas populações negras a Madureira, como também a absorção pela cidade do patrimônio cultural dessas comunidades através dos lugares onde estas se instalaram, — patrimônio este manifestado — especialmente através da música e religião, das quais demonstrarei algumas formas de apropriação mais adiante. Também se observa a atuação dessas populações no desenvolvimento de associações carnavalescas e ainda uma crítica a uma reforma urbana excludente e de caráter racista” (BRITO, 2016, p. 18, 79).

²¹ A relação de contradição entre capital e trabalho engendra um indivíduo historicamente alienado, pois na medida em que o trabalhador executa um dispendio de força e energia para a produção de um objeto que agregue valor de troca e de uso, ele está diretamente produzindo a sua auto-alienação e consequentemente a sua privação material. Sobre essa problemática, Iamamoto (2010) compreende a formação da cultura como parte e expressão das forças produtivas no seio da sociedade nacionais. Assim a cultura engendrada contém no seu interior elementos reprodutores e questionadores da ordem estabelecida. “a cultura parte do processo social global, onde há um transporte das relações de poder e de classe” (p. 401) a cultura popular é parte expressiva dos elementos de resistência à ordem capitalista e a exploração de uma classe sobre a outra.

²² Concepção de Gramsci no qual o novo bloco histórico, as classes subordinadas devem organizar uma direção ideológica contrária ao sistema hegemônico da classe dominante. (ALVES, 2010)

²³ Gramsci afirma que é muito comum um determinado grupo social, que está numa situação de subordinação com relação a outro grupo, adotar a concepção do mundo deste, mesmo que ela esteja em contradição com a sua atividade prática. Ademais, ele ressalta que esta concepção do mundo

reportamos a um conceito utilizado por Gramsci, onde um grupo social se apresenta a partir da capacidade de direção intelectual e moral, no campo da ideia e da cultura, e de dominação política e econômica, para o conjunto da sociedade. Há nesse sentido uma clara manifestação da capacidade de um grupo dominante forjar o consenso, a partir da adesão passiva ou ativa das classes subalternas e formar assim uma base social. Quando nos referimos a um movimento contra hegemônico estamos querendo explicitar justamente a constituição de classe compreendida por Gramsci, à Luz da dialética/hegemonia.

Elementos que apontam as determinações reais desse processo precisam ainda ser investigados, todavia, por tudo o que discorreremos até aqui, é notório que os principais espaços sociais do bairro estão envoltos na lógica do consumo, como shopping, bares e casas noturnas.

Alguns espaços de expressão cultural no bairro têm resistido ao longo dos anos, como é o caso do Baile Charme no viaduto Negrão de Lima e o Rap, que também acontece no mesmo viaduto. Eles ainda conservam uma forma de experiência cultural alternativa, em vistas dos grandes aglomerados de consumo do bairro. As rodas de samba, os quintais e o tradicional jongo da Serrinha²⁴ vêm cedendo cada vez mais espaço às experiências de sociabilidade mediada pelo consumo. Nota-se também a pouca participação popular da cultura produzida historicamente no bairro. As escolas de samba tradicionais de Madureira são frequentadas majoritariamente por moradores de outros bairros e de frações de classe mais privilegiada, o que nos faz refletir acerca do uso e das disposições desses bens históricos e culturais. Ao que parece, a valorização cultural do bairro tem sido cada vez mais capitalizada por grandes investimentos do Estado, sobretudo de parcerias privadas, que estabelecem uma certa tensão entre o acesso que a população local tem a esses sentidos simbólicos e culturais e a mercadorização dos mesmos, sobre esses aspectos procuraremos tratar mais profundamente na conclusão deste trabalho.

imposta mecanicamente pelo ambiente exterior é desprovida de consciência crítica e coerência, é desagregada e ocasional. Dessa adoção acrítica de uma concepção do mundo de outro grupo social, resulta um contraste entre o pensar e o agir e a coexistência de duas concepções do mundo, que se manifestam nas palavras e na ação efetiva. (ALVES, 2010, p. 74). Disponível em : <http://www.scielo.br/pdf/ln/n80/04.pdf>

²⁴ O jongo, ou caxambu é um ritmo que teve suas origens na região africana do Congo-Angola. Chegou ao Brasil-Colônia com os negros de origem bantu trazidos como escravos para o trabalho forçado nas fazendas de café do Vale do Rio Paraíba, no interior dos estados do Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo. Disponível em : <http://jongodaserrinha.org/historia-do-jongo-no-brasil/>

É importante salientar que o modo de produção capitalista é simultaneamente uma forma de organização das relações sociais e de produção de mercadoria. Desse modo, ocorre um processo de criação e recriação de condições materiais de existência que incide diretamente sobre a realidade subjetiva dos homens. O remodelamento social e material oriundo desse modo de produção é um fator inerente ao processo de reorganização social e à conformação da produção do espaço urbano, no tocante aos processos de desigualdade e às suas contradições internas, tema de preocupação deste trabalho.

Se a “anarquia” do urbano é, muitas vezes, uma evidência aparente na vida cotidiana das cidades, não devemos confundir sua aparência fenomênica com sua essência. Pois,

O processo de desenvolvimento de crescimento das cidades brasileiras (...) não pode ser entendido, senão dentro de um marco teórico onde as necessidades da acumulação impõem um crescimento dos serviços horizontalizados, cuja forma aparente é o caos da cidade. Aqui, uma vez mais é preciso não confundir “anarquia” com caos; o “anárquico” do crescimento urbano não é “caótico” em relação às necessidades da acumulação: mesmo uma certa fração da acumulação urbana (...) (OLIVEIRA, 2003, p. 58).

A dinâmica da produção social do espaço ocupa um lugar central para facilitar a acumulação capitalista, e a expressão desse processo é o desenvolvimento e crescimento das cidades. Sendo assim, a reprodução ampliada do capital se traduz necessariamente em um movimento contraditório. A formação social brasileira, na condição de capitalismo periférico, também produziu o urbano como realidade contraditória, fruto da dinâmica dependente e periférica que funda nossa formação sócio-histórica. Assim, a realidade urbana, notadamente a cidade, deve ser compreendida também a partir da elaboração de Florestan(2009), isto é, como fenômeno urbano “desigual e combinado”.

Quanto às transformações urbanas após os anos 1920, o bairro de Madureira foi aos poucos crescendo e se desenvolvendo, se tornando um polo comercial da cidade. Abreu (2013) destaca que entre as décadas de 1920 e 1965 houve um crescente deslocamento das indústrias da área central para os subúrbios. A saída dos estabelecimentos fabris das proximidades do centro, segundo o autor, favoreceu a liberação de edificações amplas, que foram ocupadas por diversos tipos de indústrias que exigiam grandes espaços, tanto para a comercialização quanto para a produção de mercadorias, como as indústrias de móveis, curtumes etc.

As regiões distantes do centro tornaram-se interessantes para a implementação de indústrias, principalmente devido aos incentivos do Estado em ocupar essas áreas, trazendo assim uma interiorização industrial, que outrora se fazia majoritariamente no centro. O barateamento e a oferta de lotes de terras no subúrbio, que anteriormente eram utilizadas apenas para o cultivo de gêneros alimentícios, atraíam o desenvolvimento dessas indústrias.

Nesse sentido, percebemos como o desenvolvimento urbano, sobretudo do subúrbio, ocorre atrelado a diversos fatores, como a industrialização, resultando em marcas de um processo de urbanização ligado aos interesses do capital industrial. O desenvolvimento de diversos polos centrais, ou policentros, na cidade é uma tradução das necessidades próprias de produção e ampliação do capital, isto é, de centralização e concentração. Portanto, a fim de atender essas necessidades, “(...) é a partir da década de 1930 que o Estado passa a intervir no processo de localização industrial, surgindo dessa iniciativa o Decreto-lei 6.000/37, que definiu pela primeira vez uma zona industrial na cidade” (ABREU, 2013, p. 99).

Em síntese, todo o percurso tratado até aqui tem como intuito trazer elementos de ligação para entender a origem e formação do bairro de Madureira contextualizado historicamente com o processo de expansão e crescimento do Rio de Janeiro. Para tanto, se faz necessário elaborações que considerem as transformações urbanas de Madureira a partir da política de transporte no século XXI.

3 O PROCESSO DE MERCADORIZAÇÃO DA CIDADE E AS TRANSFORMAÇÕES URBANAS DO BAIRRO DE MADUREIRA NO SÉCULO XXI: A CENTRALIDADE DA POLÍTICA PÚBLICA URBANA DE TRANSPORTE

A implementação das linhas de BRT como política de transporte está diretamente ligada a produção de cidade mercadoria e a produção de megaeventos no Rio de Janeiro. Para melhor entender os pontos econômicos que fazem de Madureira um bairro interessante para a implementação da linha TransCarioca – BRT, é necessário resgatar, na história, elementos de ligação entre o passado e o presente. Como tratamos anteriormente, a centralidade que o bairro possui hoje é resultante de uma formação histórica de expansão da cidade como um todo. Mais adiante, neste capítulo, tínhamos como intenção tratar da dinâmica do bairro, mediada pela dinâmica expansiva da cidade, a partir do século XXI, contudo, não foi possível realizar essa parte da pesquisa de maneira mais consistente devido às condições materiais e subjetivas sob as quais este trabalho tem sido elaborado, como já sinalizamos na apresentação. A princípio este trabalho tinha a pretensão de aprofundar os vetores que já mencionamos, moradia/trabalho e transporte, por meio de dados demográficos que apresentam as dinâmicas de crescimento e de expansão do bairro no século XXI, sob Todavia, no decorrer da pesquisa, nos deparamos com uma insuficiência de dados no site dataRio da prefeitura do Rio de Janeiro, bem como no “armazenzinho carioca”²⁵, esse fator também nos leva a refletir sobre o processo de desmonte que o Estado tem sofrido, e que também se reflete na dificuldade de se encontrar dados atualizados e com séries históricas. Sendo assim não foi possível encontrar dados do Rio de Janeiro em uma linha histórica que nos favorecesse analisar o processo de expansão e crescimento do bairro ao longo dos anos.

Este capítulo também tratará da promoção dos megaeventos enquanto resposta ao processo de valorização do capital e como saída alternativa da crise.

²⁵ No item bairros do site há uma lista com os 162 bairros da cidade do Rio de Janeiro agrupados em 33 Regiões Administrativas (RA). A partir da seleção pelo mapa ou nome da RA. Onde é possível identificar por quais bairros a RA é composta. Ao selecionar um bairro é possível identificar informações pelos temas: Território e Meio Ambiente; Uso do Solo e Dinâmica Imobiliária; População; Domicílios; Economia; Educação; Saúde; Cultura; Esporte e Lazer; Infraestrutura e Saneamento; Transporte; Desenvolvimento e Assistência Social; Habitação e Urbanismo. Ver <http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=9843cc37b0544b55bd5625e96411b0ee>

Apontaremos a noção de produção de uma cidade sob a égide da mundialização e globalização do grande capital, que usa, entre outros recursos, a implementação de uma política de transporte. De acordo com a avaliação de alguns autores que utilizamos aqui, essa política em nada supera as configurações de desigualdades espaciais existentes anteriormente, mas reforça um modelo de cidade desigual, na medida em que ela está voltada aos interesses do capital em um cenário de valorização e mercadorização da cidade.

Há elementos teóricos que embasam a noção de transformação da cidade em valor, bem como a discussão da terra e do papel do Estado enquanto mediador e interventor na reestruturação urbana e a apropriação do arcabouço conceitual descrito no primeiro capítulo.

3.1 O paradigma da cidade mercadoria e a produção de megaeventos

O capital monopolista teve seu início por volta das últimas três décadas do século XIX. Essa fase do capital caracteriza-se pela concentração e centralização, sob as formas de trustes, cartéis, etc. Braverman (1987) considera que foi sob essa forma que a indústria moderna começou a ser engendrada. O autor acrescenta ainda que essa fase do capital teve também nas marcas do seu início a consumação, ou seja, a superação da colonização do mundo, dos conflitos internacionais pela divisão do globo por influência hegemônica. O autor acrescenta ainda que o capitalismo monopolista abarca crescentemente as organizações monopolistas de cada país capitalista, o que significa a internacionalização e globalização do capital, a divisão internacional do trabalho, o imperialismo, o mercado mundial e as relações que afetam diretamente a dinâmica do Estado.

A fase monopolista do capital engendra diversos processos. Queremos destacar aqui as profundas transformações na base da sociedade, notadamente as transformações civilizatórias. Conforme Braverman:

Nesse processo, o capital que “se lança freneticamente” a toda nova área possível de investimento reorganizou totalmente a sociedade, e ao criar a nova distribuição do trabalho criou a vida social amplamente diferente daquela de apenas setenta ou oitenta anos passados. E esta incansável e insaciável atividade do capital continua a transformar a vida social quase que diariamente diante de nossos olhos, sem cuidar em que ao assim fazer está criando uma situação na qual a vida social torna-se cada vez mais impossível. (BRAVERMAN, 1987, p. 218)

Braverman (1987) demonstra entre outros processos as diretas incidências do capital sobre a totalidade dos indivíduos, isto é, a fase monopólica do capital além de configurar um sujeito trabalhador dentro de uma divisão social do trabalho, ela se espalha para as instâncias privadas desse sujeito, isto é para a totalidade das relações sociais. Sendo assim, tanto a família como as necessidades sociais dos sujeitos em geral passam a ser subordinadas ao mercado, e remodeladas pelo mesmo a fim de servir às necessidades de reprodução do capital. Observa-se:

Esta conquista de processos de trabalho, antigamente executados pelas granjas familiares, ou em lares de todo o tipo(...) deu nova energia ao capital pelo crescente escopo de suas operações e tamanho da “força de trabalho” sujeita a sua exploração. Os trabalhadores para o novo processamento e indústrias fabris eram retirados dos locais anteriores desses processos de trabalho: das fazendas e dos lares, em grande parte mulheres progressivamente transformadas, em número cada vez maior, de donas-de-casa em operárias. E com a industrialização da fazenda e das tarefas domésticas, veio a sujeição desses novos trabalhadores a todas as condições do modo de produção capitalista (...) (BRAVERMAN, 1987, p. 234)

O assalariamento de trabalhadores e a transformação de parte de atividades, outrora realizadas na simples produção familiar, trouxeram impactos significativos tanto para a totalidade da organização da sociedade quanto para a dinâmica dos trabalhadores e seus núcleos familiares responsáveis pela produção da subsistência e da reprodução social do grupo familiar. Costumes e práticas familiares formadoras dos modos e condições de vida passaram a ser destituídas ou expropriadas da família e convertidas em capital. Assim, as expropriações contínuas da força de trabalho constituem formas de transformação também contínua da subordinação real da força de trabalho ao capital. Como afirma Braverman:

O habitante da sociedade capitalista é enlaçado na teia trançada de bens-mercadoria e serviços mercadoria da qual há pouca possibilidade de escapar mediante parcial ou total abstenção da vida social tal como existe. (idem, p. 239)

Segundo Netto (1996) o capitalismo monopolista intensifica o sistema totalizante de contradições característicos à ordem burguesa, os seus traços basilares de exploração, alienação e transitoriedade histórica. Assim como Braverman (1987) e Mandel (1985), o autor também considera que essa fase do capitalismo altera significativamente a dinâmica da sociedade burguesa por inteiro.

Ao mesmo tempo em que potência as contradições fundamentais do capitalismo já explicitadas no estágio concorrencial e as combina com novas contradições e antagonismos, deflagra complexos processos (...) (NETTO, 1996, p. 16)

Netto demonstra que a máxima dessa fase do capitalismo é a obediência à urgência de viabilizar um objetivo primário: o acréscimo dos lucros capitalistas através do controle de mercados. O autor sintetiza alguns fenômenos da organização monopólica do capital:

a) os preços das mercadorias (e serviços) produzidas pelos monopólios tendem a crescer progressivamente; b) as taxas de lucro tendem a ser mais altas nos setores monopolizados; c) a taxa de acumulação se eleva, acentuando a tendência descendente da taxa média de lucro e a tendência ao subconsumo; d) o investimento se concentra nos setores de maior concorrência, uma vez que a inversão nos monopolizados torna-se progressivamente mais difícil (logo, a taxa de lucro que determina a opção do investimento se reduz); e) cresce a tendência a economizar trabalho “vivo”, com a introdução de novas tecnologias; f) os custos de venda sobem, com um sistema de distribuição e apoio hipertrofiado – o que, por outra parte, diminui os lucros adicionais dos monopólios (NETTO, 1996, p. 16).

O objetivo do autor ao sintetizar esses fenômenos é explicar as implicações sobre o mundo do trabalho. “O monopólio faz aumentar a taxa de afluência de trabalhadores ao exército industrial de reserva (SWEEZY, 1977;304 apud Netto, 1996, p. 17). O capitalismo monopolista é a tradução da contradição essencial entre a socialização da produção e a apropriação privada, ou seja, a internacionalização da produção por grupos de monopólios que controlam tanto o Estado como os povos.

Os chamados Megaeventos foram eventos de grande porte realizados no Rio de Janeiro em 2014 – Copa do Mundo – e em 2016 – Jogos Olímpicos. O Rio de Janeiro, devido às suas particularidades culturais, naturais, entre outras se apresentou como espaço privilegiado para os Megaeventos, se tornando integrante de um contexto de mundialização ou globalização do grande capital. Passou a ser “vendido²⁶” em um contexto global, configurando um processo de mercantilização/mercadorização do espaço. Conforme Bienenstein (2011, p. 6)

Uma série de outras novidades são inseridas na gestão e/ou produção da cidade do Rio de Janeiro. Nesse contexto, para além das iniciativas ligadas à transformação das formas e/ou modos de gestão e planejamento que passaram a orientar as ações da prefeitura no que se referia ao pensar e ao fazer a cidade, um conjunto de programas e projetos – exitosos ou não –

²⁶ Trata-se em especial dos eventos de grande porte realizados no Rio de Janeiro em 2014 – Copa do Mundo – e em 2016 – Jogos Olímpicos. Há, contudo, que também se destacar, os Jogos Pan-Americanos de 2007, sediados na cidade do Rio de Janeiro e que marcaram, sob a gestão do então prefeito Cesar Maia, o início das políticas de empreendedorismo urbano mediadas pela produção de grandes eventos.

começou a emergir no cenário das possibilidades visando sua inserção competitiva em um “mercado mundial de cidades”.

De acordo com o quadro abaixo, é possível observar que para a preparação da Copa, o Rio de Janeiro foi a cidade que recebeu o maior investimento, R\$ 1,8 bilhão, ou seja, 23, 3% de aproximadamente R\$ 8 bilhões destinados para mobilidade urbana.

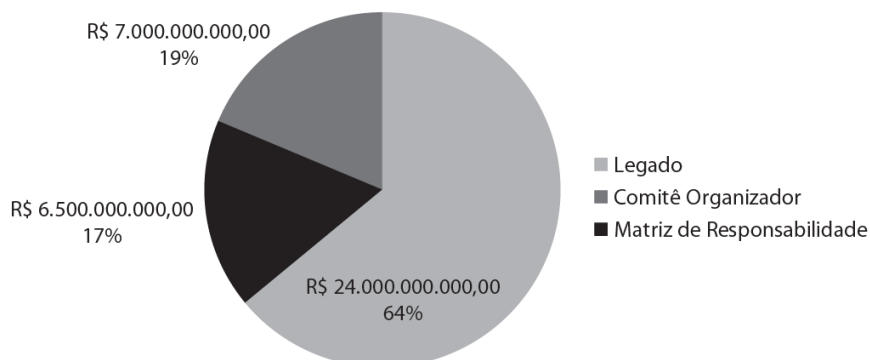
Tabela 2 – Valores de investimento per capita nas cidades-sede para Copa.

Cidade-sede	Número de ações	Investimento previsto (em R\$ 1.000)	Participação no Investimento previsto (%)	Investimento <i>per capita</i> (em R\$)
Belo Horizonte	7	1.405,6	17,5	56,7
Brasília	1	44,2	0,6	1,6
Cuiabá	3	1.719,4	21,4	301,7
Curitiba	10	466,2	5,8	25,2
Fortaleza	6	575,2	7,2	22,5
Natal	3	472,2	5,9	55,3
Porto Alegre	2	15,9	0,2	1,1
Recife	7	890,7	11,1	55,7
Rio de Janeiro	3	1.866,6	23,3	29,0
Salvador	2	20,6	0,3	0,7
São Paulo	1	548,5	6,8	4,6
Total	45	8.025,1	100,0	22,7

Fonte: Brasil, 2015

Os gastos com os Jogos Olímpicos foram divididos em três grandes grupos, são eles: Orçamento do Comitê Rio 2016: R\$ 7,4 bilhões; Matriz de Responsabilidades dos Jogos: R\$ 7,1 bilhões; e Plano de Políticas Públicas (LEGADO): R\$ 25,2 bilhões. Vejamos o gráfico:

Gráfico 1 – Divisão dos gastos das Olimpíadas 2016 – Rio de Janeiro



*dados de Agosto de 2014

Fonte: Brasil, 2014

Segundo a Consultoria de Orçamento e Fiscalização Financeira (2017), o Orçamento do Comitê diz respeito aos gastos realizados com refeições, transporte, uniformes e acomodação dos atletas (aluguel da Vila Olímpica), além do custo das estruturas complementares a serem pagas com receitas próprias do Comitê Olímpico, provenientes da transmissão (broadcast), do patrocínio, da venda de ingressos e do licenciamento. A Matriz de Responsabilidade diz respeito a obras e serviços agrupados conforme as quatro regiões que abrigaram as principais instalações esportivas e não esportivas além das responsabilidades consideradas como multi regiões. São elas: Barra da Tijuca, Deodoro, Maracanã e Copacabana. No Plano de Políticas Públicas o chamado “legado social” está relacionado ao conjunto de obras de infraestrutura (inclusive as esportivas) e políticas públicas nas áreas de mobilidade, meio ambiente, urbanização, educação e cultura. Essas obras foram estabelecidas com o discurso de viabilizar as condições para a cidade do Rio de Janeiro sediar os Jogos Rio 2016, enfatizando os benefícios para a sociedade brasileira.

Tabela 3 – Gastos com os Jogos 2016 apurados pelo TCU (acórdão 580/2017)

GRUPO	RECURSOS				
	Municipal	Estadual	Federal	Privado	TOTAIS
Matriz Responsabilidade	710,70	7,60	2.137,17	4.239,50	7.094,97
Plano de Políticas Públicas - Legado	3.947,62	8.562,15	1.486,71	10.592,30	24.588,78
Comitê Rio 2016				7.400,00	7.400,00
Gastos Informados pelo Min.Esporte			4.670,55		4.670,55
TOTAIS	4.658,32	8.569,75	8.294,43	22.231,80	43.754,30
Percentual vs.total gasto (%)	10,65%	19,59%	18,96%	50,81%	

Fonte: Informações sobre Despesas com os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016.

Júnior e Lima (2015) analisam que a realização da Olimpíada provocou uma concentração espacial de investimentos de recursos, semelhantemente com os gastos da Copa. No caso das Olimpíadas não existiram investimentos em outros municípios da metrópole fluminense. Todos os investimentos se concentraram na cidade do Rio de Janeiro. Os autores destacam que a concentração de recursos nas microrregiões reforça ainda mais as disparidades socioespaciais já características da cidade do Rio de Janeiro. Os autores ressaltam o sentido econômico e espacial dos investimentos nas regiões:

A Barra da Tijuca, envolvendo os seus sub-bairros do Recreio dos Bandeirantes e de Jacarepaguá, que se constitui na área com o maior dinamismo imobiliário da cidade, com lançamentos dirigidos, sobretudo, para as classes sociais mais elevadas. Mas a Zona Portuária também pode constituir um polo de atração de escritórios e residência de luxo a partir da implementação do projeto Porto Maravilha. E não é possível desconsiderar a situação da Zona Sul que, apesar de aparentemente receber poucos investimentos, é contemplada com as obras da linha 4 do Metrô, que por conta da metodologia aqui adotada foram consideradas investimentos na Barra da Tijuca. Nesse caso, é preciso registrar que a Zona Sul também é caracterizada pela concentração socioespacial das elites (JÚNIOR E LIMA, 2015, p. 66).

Tabela 4 – Divisão da Aplicação Direta de Recursos Previstos na Matriz de Responsabilidade da Copa do Mundo, agosto de 2014

		Governo Municipal	Governo Estadual*	Governo Federal	Setor Privado	Total
Copa do Mundo	R\$	1.228.777.139	5.907.819.322	5.787.533.751	4.425.550.000	17.349.680.212**
	%	7,08	34,03	33,39	25,49	100
Olimpíadas	Matriz de Responsabilidade (R\$)	3.916.210.000	8.551.960.000	958.590.000	10.654.750.000	24.081.510.000
	Legado (R\$)	632.400.000	666.300.000	988.500.000	4.224.500.000	6.511.700.000
	Total (R\$)	4.548.610.000	9.218.260.000	1.947.090.000	14.879.250.000	30.593.210.000
	(%)	14,87	30,13	6,36	48,64	100

* Foram agrupados os gastos dos governos estaduais e o do Distrito Federal. ** Evidentemente, estão excluídos deste total os recursos vinculados a financiamento, o que torna este valor diferente e menor do que aquele que expressa o valor total dos gastos da Copa, tal como mostrado na Tabela 1. Fonte: <http://www.apo.gov.br/index.php/matriz/atualizacao/> e <http://www.apo.gov.br/index.php/plano-de-politicas-publicas/>. Acessado em agosto de 2014

Fonte: Brasil, 2015

Apesar dos financiamentos da Copa do Mundo e das Olimpíadas não serem o objeto desse trabalho, é fundamental destacar que o poder público foi responsável por $\frac{3}{4}$ dos gastos divididos entre o Governo Federal (33%), os Governos Estaduais (34%) e os Governos Municipais (7%), enquanto houve só $\frac{1}{4}$ de recursos privados. Conforme:

A aplicação direta de recursos, o financiamento público de obras e projetos e a renúncia fiscal foram os principais mecanismos utilizados pelo poder público para viabilizar a Copa do Mundo de 2014. Estes mecanismos também estão sendo utilizados na preparação das Olimpíadas de 2016, mesmo que a magnitude dos recursos envolvidos seja um pouco diferente em cada uma dessas modalidades de atuação. Um estudo da Receita Federal aponta para o fato que as isenções fiscais nas Olimpíadas serão da ordem de R\$ 3,8 bilhões, ou seja, quase quatro vezes maior que na Copa do Mundo (JÚNIOR E LIMA, 2015, P. 71).

Sendo assim o Estado brasileiro se comprometeu maciçamente com a viabilização financeira para preparação dos Megaeventos. Para Sanchez (2010), a “pedra de toque” para o capital são as particularidades econômicas e políticas da cidade do Rio. Assim, “a chamada *reestruturação produtiva* da economia capitalista em sua fase atual está, mais do que nunca, ligada à produção do espaço que é moldado às necessidades da acumulação” (Sánchez, 2010, p. 19).

Nessa direção, podemos compreender a promoção dos Megaeventos como protagonista do processo de valorização do capital e da abertura de novos mercados

em resposta à crise. Cabe ressaltar que inúmeros outros processos de expropriação e apropriação do solo urbano foram forjados ao longo da história, com o objetivo de valorização do capital. Há um interesse aqui, entretanto, de compreender a promoção dos megaeventos nesse percurso, considerando que o mesmo ocupa apenas um papel conjuntural, isto é, de elemento pontual de uma conjuntura totalizadora, que vem ao longo da história marcando as transformações que a cidade vem sofrendo sob uma lógica e uma dinâmica econômica, pelas quais os interesses de valorização predominam.

A base da sociedade capitalista se dá a partir da produção de riqueza, isto é, de mercadoria e, para Marx (2016, p. 57), “a riqueza das sociedades onde rege a produção capitalista configura-se em *imensa acumulação de mercadorias* e a mercadoria, isoladamente considerada, é a forma elementar dessa riqueza”. Então, a relação capital/trabalho/terra é o centro do processo de subordinação formal e real da força de trabalho ao capital e ao processo de produção de valor e de mais valor. A expansão da lógica da mercadoria para as diferentes esferas e dimensões da vida social expressa que tal lógica, não possui limites quando considera-se o campo das necessidades sociais e a possibilidade de se subordinar tal campo ao valor de troca das mercadorias.

A mercadoria é, antes de mais nada, um objeto externo, uma coisa que, por suas propriedades, satisfaz necessidades humanas, seja qual for a natureza, a origem delas, provenha do estômago ou da fantasia. Não importa a maneira como a coisa satisfaz a necessidade humana, se diretamente, como meio de subsistência, objeto de consumo, ou indiretamente, como meio de produção (MARX, 2016, p. 57).

Uma vez que nos propomos a compreender a lógica de mercadorização da cidade, e em específico da cidade do Rio de Janeiro nos marcos da lógica do capital, é preciso dizer que o espaço da cidade é visto não só como *locus* da reprodução do capital, mas também como produção. Estamos tratando aqui da cidade mercadoria, da produção capitalista do espaço. Conforme Vainer (2013, p. 37),

A adoção em 2013 das concepções neoliberais que reconfiguram as relações entre capital, Estado e sociedade a partir da última década do século passado teve profundas repercussões a respeito do lugar e do papel da cidade no processo de acumulação. Sob a égide do consenso keynesiano, a cidade deveria ser regida por necessidades mais gerais de acumulação e circulação do capital (...). A cidade passa a ser investida como espaço direto e sem mediação da valorização e financeirização do capital. Concebidas enquanto empresas em concorrência umas com as

outras pela atração de capitais (e eventos, é obvio), as cidades e os territórios se oferecem no mercado global entregando a capitais cada vez mais móveis (*foot loose*) recursos públicos (subsídios, terras, isenções).

Há nessa fase do capitalismo, um protagonismo representado pelo Estado que torna todo esse processo livre, tal protagonismo pode ser chamado de intervencionismo, assim o Estado assume o papel de garantidor e protetor da propriedade privada e de toda e qualquer forma de favorecimento da expansão e do super-lucro do capital.

Um fator preponderante nesse processo diz respeito à contrarreforma do Estado e suas incidências na política urbana. Cabe mencionar neste item as mediações existentes entre a contrarreforma do Estado, iniciada no Brasil em meados de 90, e a consolidação de um projeto de cidade mercadoria²⁷, que tem como objetivo extrapolar os limites de autovalorização do capital para diversos setores da vida social.

Se tratando das marcas do capitalismo monopolista no Brasil, é de se considerar que desde o período do Império, havia disputa por concessões de obras e serviços públicos, como já destacado diversas vezes, o Estado passou a adotar um sentido estratégico para o desenvolvimento do capitalismo e das reformas urbanas. Harvey considera que a partir de 1973, com a recessão do pós-guerra, diversos ajustes ditaram os rumos do desenvolvimento capitalista, onde se destacam a concorrência interurbana e o empreendedorismo urbano. Não podemos perder de vista que essa fase do capital passou a abrir espaços urbanos para novos empreendimentos capitalistas. Vejamos:

O empreendedorismo urbano estimula o desenvolvimento das atividades e dos esforços que possuem maior capacidade localizada de aumento de valores das propriedades da base tributária, da circulação local de receitas (...) a ênfase no turismo, na produção e no consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros, mostra todos os sinais de ser o remédio predileto para economias urbanas enfermas. Os investimentos urbanos

²⁷ A construção de imagens e do marketing de cidade é tratada como parte dos processos políticos e culturais dinâmicos que devem ser apreendidos na compreensão das formas de produção do espaço contemporâneo. Na perspectiva da teoria social crítica, é abordada a relação entre a reestruturação do espaço e a mudança cultural relacionada à pós-modernidade. Essa mudança atinge o consumo, os modos de vida e as formas de apropriação do espaço, mediadas por novas formas de exercício do poder e pelas estratégias atualizadas das políticas urbanas. Nesse contexto, são identificadas a centralidade política da comunicação nos projetos de cidade que estão em foco e suas conexões com a mídia, utilizada como veículo privilegiado do espaço espetacular e da venda das cidades. Essa mudança atinge o consumo, os modos de vida e as formas de apropriação do espaço, mediadas por novas formas de exercício do poder e pelas estratégias atualizadas das políticas urbanas (SÁNCHEZ, 2010, p. 42).

desse tipo talvez produzam ajustes acelerados, ainda que passageiros, em relação aos problemas urbanos. No entanto, esses investimentos são, frequentemente, muito especulativos. Por exemplo, preparar-se para concorrer a sediar uma Olimpíada é uma prática dispendiosa, que se pague ou não (Harvey, 2005, p. 183-184).

A noção de empreendedorismo tratada por Harvey diz respeito, sobretudo, à governança urbana combinada a poderes estatais, sendo eles metropolitano, local, regional que se combina a diversas formas de organização da sociedade civil seja ela comércio, igrejas, instituições de educação, etc. A fim de forjar e aquecer o desenvolvimento urbano/regional. Nesse sentido podemos ressaltar que a promoção dos Megaeventos no Brasil cumpriu bem esse papel, veremos esse aspecto mais a diante de forma cuidadosa.

A realização da Copa do Mundo em 2014 trouxe traços mais evidentes no tocante à nova “roupagem” da cidade. Vainer (2010) aponta que o processo de mercadorização da cidade foi continuado com a candidatura de Luiz Paulo Conde (1997-2001), conjuntamente com a primeira candidatura da cidade à sede olímpica. Nesse mesmo período ocorreu a construção do Plano Estratégico da Cidade do Rio ou “Rio Barcelona”. O autor comenta ainda que, no governo de Conde, a cidade do Rio de Janeiro foi eleita cidade sede das Olimpíadas através de uma consultoria catalã, que segundo ele, em 2010, ditou os “moldes” da Cidade Maravilhosa por meio da conexão “Olimpíada e a Cidade – Conexão Rio-Barcelona”²⁸.

Outro aspecto interessante que podemos observar ao analisarmos o processo histórico de desenvolvimento do capitalismo, diz respeito as diversas crises cíclicas inerentes a esse sistema que ocorreram ao longo de diversas etapas do seu desenvolvimento. Entretanto, a despeito das crises, é possível perceber também a capacidade desse sistema de se reestruturar. Segundo Mandel (1982, p. 17),

O desenvolvimento global do modo de produção capitalista não pode se subordinar à noção de equilíbrio (...). Cada período de equilíbrio conduz inevitavelmente a um desequilíbrio, que, por sua vez, após certo tempo, torna possível um novo e provisório equilíbrio.

Com o objetivo de superar as diversas crises inerentes a esse modo de produção, algumas alternativas foram propostas como o enxugamento dos gastos sociais, a redução da atuação do Estado e a flexibilização das relações de trabalho,

²⁸ Em 1992, Barcelona, cidade que já dispunha de excepcional plano urbanístico desde o começo do século XX, inaugurou com certo sucesso essa fórmula, que seria então vendida ao planeta. Urbanistas catalães, como Jorje Borja, percorreram o mundo como verdadeiros gurus (FERREIRA, 2014, p. 9).

por exemplo, a terceirização, a substituição do fordismo pelo toyotismo enquanto regime de produção e acumulação etc. Cabe ressaltar que todas essas mudanças incidem diretamente sobre diversas esferas da vida social.

Desse modo nos parece convergente a articulação do planejamento urbano – no bojo de ditames econômicos – aos pressupostos da contrarreforma do Estado, isto é, ao modelo de sociedade neoliberal. Compreendemos como contrarreforma do Estado as respostas dadas por este, em favor do capital, às crises cíclicas inerentes a esse processo de acumulação.

Quanto a ação do Estado em parceria com algumas outras entidades, cabe considerar que, no tocante aos gastos com a Copa, segundo o site Portal da Transparência²⁹ quanto a previsão e aplicações de recursos, o Rio de Janeiro empreendeu 28 ações para a realização da Copa de 2014³⁰, somando-se R\$ 1.579.000.000 em financiamentos federais. Em relação a aplicação direta de recursos, por parte do governo federal foi investido 461.110.000, R\$ 931.800.000 do governo estadual e R\$ 901.086.212 do governo municipal, gerando o total de R\$ 3.872.996.212 previsto.

No Rio foram desenvolvidas três ações de investimento em aeroportos, em Desenvolvimento Turístico 11 ações, Estádios 1 ação, Mobilidade Urbana 3 ações, Segurança Pública 2 ações, Telecomunicações 6 ações, Instalações Complementares (Copa das Confederações) 1 ação, Instalações Complementares (Copa 2014) 1 ação.

Nesse cenário surge as autoridades públicas com apresenta uma propaganda otimista de uma nova perspectiva de mobilidade urbana, tema que ancora alguns elementos da disciplina com o objeto em questão. Segundo Rodrigues (2014), as cidades-sedes, dentre as quais se inclui o Rio de Janeiro, receberam mais da metade do total de investimentos para essa mobilidade, e tais investimentos se traduzem em impactos reais no que tange à dinâmica urbana. Veremos esse aspecto no próximo item.

³⁰ Dados disponível em :
<http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/empreendimentos/investimentos.seam?menu=3&assunto=cidade>

Além disso, as transformações sofridas na cidade do Rio de Janeiro indicam uma lógica evidente de valorização do capital, no bojo das finanças, conforme a qual os interesses e as necessidades sociais não são contemplados.

É a necessidade de remuneração do capital financeiro investido nos processos de transformação urbanística que define seu conteúdo. Por essa razão, não se trata mais da implementação de transformações urbanísticas como instrumentos de estratégias e planos de desenvolvimento futuro das cidades, definidos por e a partir das necessidades dos cidadãos, mas, (...) de um “urbanismo *ad hoc*” de projetos, que privilegia a negociação em detrimento da regra majoritária e o contrato em detrimento da lei (ROLNIK, 2015, p. 242).

Tendo em vista as considerações já colocadas, foi durante a gestão do prefeito César Maia, com o Plano Estratégico de 1993-1994³¹, que se iniciaram na cidade os primeiros sinais de transformação da administração e do espaço da cidade do Rio de Janeiro, nesse novo cenário do capital global (OLIVEIRA, 2014). A proposta de reestruturação urbana, com o Plano Estratégico do governo Cesar Maia, é marcada pela submissão da cidade à lógica mercantil mundial. Assim, a cidade é modelada às ações internacionais das chamadas “cidade-modelo”. Cabe ressaltar que o Estado cumpre um papel primordial quanto à flexibilização de sua estrutura administrativa e legal em favor dos interesses do grande empreendimento. O regime de excepcionalidade é uma marca considerável dessa reestruturação. A esse propósito, de acordo com Rolnik (2015, p. 244), tal regime compreende:

Congelamento ou flexibilização dos instrumentos urbanísticos tradicionais, contorno de determinações legais e de competências de órgãos institucionais, criação de agências com poderes especiais ou excepcionais de intervenção e de tomada de decisão, mudanças nas leis nacionais e regionais. Essas são algumas das novas formas de gestão experimentadas, muitas das quais acabaram por se transformar em novas práticas que foram contaminando e se espalhando para um conjunto mais amplo de intervenções no território.

Via de regra, a ação direta do Estado volta-se para a garantia da competitividade da cidade, o Estado assume apenas o papel gerencial – do controle dos resultados e da produtividade.

³¹ Em 22 de novembro de 1993, a Prefeitura do Rio de Janeiro firmava com a Associação Comercial (ACRJ) e a Federação das Indústrias (FIRJAN) um acordo para a promoção do Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro (PECRJ). Em 4 de fevereiro de 1994, 46 empresas e associações empresariais instauraram o Consórcio Mantenedor do PECRJ, garantindo recursos para o financiamento das atividades e, particularmente, para contratação de uma empresa consultora catalã, de profissionais que iriam assumir a Direção Executiva do Plano e de outros consultores privados. Em 31 de outubro do mesmo ano, em sessão solene, é instalado o Conselho de Cidade – “instância maior do Plano Estratégico da Cidade do Rio do Janeiro” –, segundo os termos constantes do convite assinado triplicemente pelos Presidentes da ACRJ, da FIRJAN e pelo Prefeito (VAINER, 2011, p. 2).

É possível perceber, portanto, no Plano Estratégico da cidade, a apropriação das características peculiares da cidade, dentre as quais se inclui a tradição esportiva, para fins de apropriação do capital.

A tradição esportiva no Rio e seus recursos naturais e humanos permitem lançar sua candidatura para sediar os Jogos Olímpicos de 2004, com excelentes possibilidades. E, seguindo o exemplo de outras cidades, aproveitar os jogos para sua transformação (PREFEITURA da cidade do Rio de Janeiro, 1996, p. 53 apud VAINER, 2010).

É notório, no entanto, que através da cidade, diferentes setores se imbricam nesse processo como parte de uma totalidade contraditória, acarretando profundos impactos para as políticas públicas locais, como a mobilidade urbana. Trataremos um pouco a respeito disso a seguir.

Segundo Cardoso (2013), durante os séculos XIX e XX ocorreram algumas transformações significativas, no que diz respeito às relações sociais de produção, que ocasionaram uma definição na produção social do espaço do Rio de Janeiro. Sobre esse aspecto já discutimos anteriormente, mas nos interessa aqui demonstrar como esses processos de transformações do espaço se deram ao longo da história, sem alteração de elementos essenciais e inerentes à própria dinâmica do capital, isto é, às suas próprias necessidades. Assim, a produção e a acumulação capitalistas do início do século XX se dão sob a lógica de uma experiência desigual, expropriadora e segregadora da cidade. É evidente que toda essa lógica se dá também dentro de um processo conjuntural da formação social e do desenvolvimento do capitalismo no Brasil. A autora sinaliza também que há no interior desse processo um importante protagonismo do Estado aliado a grupos empresariais nacionais e internacionais.

Um elemento essencial necessário para compreensão do processo de acumulação é a expropriação. Historicamente a dinâmica capitalista é marcada por diferentes práticas expropriatórias que correspondem a respostas internas desta estrutura produtiva de superar crises que lhe são próprias, como já mencionado. A expropriação ocorre como alternativa ou saída da crise e, segundo Marx (1996), ela é uma condição fundamental da acumulação capitalista. Através da expropriação o conjunto da vida social é convertido em capital, as necessidades humanas se tornam necessidades mercantis e as formas de uso e de exploração da força de trabalho se articulam com as formas de uso e de apropriação do espaço urbano. Uma vez submetida à lógica de acumulação ampliada do capital, a terra passou a

ser destituída da sua função original e passou a ser parte integrante do processo de valorização do capital. Há nessa lógica uma extrema agressividade na expropriação de inúmeras atividades da vida social no interior das próprias sociedades consideradas completamente “capitalistas”.

O exacerbado processo atual de ‘mercantilização’ é, de fato, um dos mais violentos momentos de expropriação social. As águas, o ar, a natureza, sementes, gens humanos, etc. eram elementos naturais ou sociais sobre os quais não incidia propriedade e que vêm sendo arrancados da totalidade dos seres humanos e convertidos em propriedade. O que vem ainda ocorrendo não é apenas ‘converter’ em mercadoria algo que não era, mas um efetivo processo social de expropriação. Não se trata apenas de converter coisas em mercadoria, mas de assegurar a permanência e expansão das relações sociais que nutrem o capitalismo (FONTES, 2010, p. 27-28).

Harvey (1975) comenta que se busca outras esferas da vida social a fim de transformá-las em mercadoria e deslocar conseqüentemente a crise do capital através da abertura de novos mercados.

Uma das respostas a esse processo de crise do capital que reflete diretamente nas cidades é a transformação desta em mercadoria e a capitalização de meios de reprodução social em subordinação aos interesses de valorização do capital. (...) a captura da terra transformou-se em mecanismo essencial para a expansão do processo de financeirização do capitalismo, nos megaprojetos vamos identificar o *cordão umbilical que une acumulação por espoliação com a construção da hegemonia do capital financeiro, como sempre com o apoio dos poderes do Estado* (HARVEY, 2003, p. 115-33).

Parte desse processo de mercadorização e valorização do capital se dá em um contexto global, onde a soberania nacional é reduzida aos interesses desse capital. É nessa transformação conjuntural que a cidade do Rio de Janeiro está envolta, sendo diretamente afetada por essa necessidade pró valorização do capital.

Ficam acentuadas as disparidades de desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro, que concentra grande parte do orçamento público destinado em sua maioria para investimentos privados de valorização do Capital, em obras de infraestrutura urbana subordinadas aos interesses da construção e afirmação do Rio de Janeiro como Cidade Global ou cidade autônoma (Lefebvre, 1991). Conforme Besen (2013, p. 2)

A cidade global é um cenário no qual múltiplos processos globalizadores adotam formas concretas e locais, em que as formas locais são, em boa parte, a essência da globalização. Recuperar o espaço físico significa recuperar uma multiplicidade de presenças nessa paisagem. As grandes cidades de hoje em dia têm se convertido em uma localização estratégica para toda uma nova classe de operações políticas, econômicas, culturais e

subjetivas (Sassen, 2009, p.60), realidade a qual estamos nos deparando hoje, no Rio de Janeiro.

O Estado uma vez atrelado à lógica do capital monopolista, passa a ser Estado mediador do capital. O que se verifica é a integralização orgânica entre os aparatos privados dos monopólios e as instituições estatais, onde uma há explicável alteração não apenas na modalidade de intervenção do Estado (agora continua, em comparação com o estágio concorrencial), mas nas estruturas que viabilizam a intervenção mesma no sistema de poder político. O Estado funcional ao capitalismo monopolista é, no nível das suas finalidades econômicas, “comitê executivo” da burguesia monopolista – opera para propiciar o conjunto de condições necessárias à acumulação e a valorização do capital monopolista.

Nesse período o Estado começa a engendrar conformações favoráveis, enquanto mediador e regulador do mercado e a reprodução ampliada do capital aliado a superar a exploração do trabalho. Há uma articulação entre as funções econômicas e funções políticas do Estado burguês no capitalismo monopolista. No interior de uma relação contraditória entre as classes, o Estado passa a ser atravessado por demanda de classes. Cabe ressaltar que esse mesmo Estado, é atravessado por interesses de classes, contudo ele possui um caráter de classe, ou seja, a despeito de haver respostas às demandas sociais (expressões da questão social: relação contraditória entre capital/trabalho) há uma prevalência dos interesses da classe dominante – proprietária de grande capital no interior do Estado. Netto (1996) compreende que é a partir da concretização das possibilidades econômicas-sociais e políticas segregadas na fase dos monopólios, que a questão social passa a ser alvo de políticas sociais.³²

Cabe aqui tentar resgatar um pouco desses aspectos de análise da dinâmica interna do capital, e suas particularidades, sobretudo tratando-se do tema desse capítulo, que tem por intuito analisar a produção e reprodução do capital em

³² É a política social do Estado burguês no capitalismo monopolista (e, como se infere desta argumentação, só é possível pensar-se em política social pública na sociedade burguesa com a emergência do capitalismo monopolista), configurando a sua intervenção contínua, sistemática, estratégica sobre as sequelas da “questão social”, que favorece o mais canônico paradigma dessa indissociabilidade de funções econômicas e políticas que é própria do sistema estatal da sociedade burguesa madura e consolidada. Através da política social, o Estado burguês no capitalismo monopolista procura administrar as expressões da “questão social” de forma a atender às demandas da ordem monopólica conformando, pela adesão que recebe de categorias e setores cujas demandas incorpora, sistemas de consenso variáveis, mas operantes (Netto, 1996, p. 26-27).

mediação com a dinâmica urbana da cidade, em especial do Rio de Janeiro, considerando o vetor de análise mobilidade urbana/ transporte.

Matela (2014) baseado nas análises de Ribeiro (1997) explica que o processo de modernização do capital mercantil no Rio de Janeiro, a partir do final do século XIX, se deu pelo favorecimento do capital mercantil local, já realizado anteriormente através das atividades de importação e exportação, financiamento e implementação da economia cafeeira. Dessa forma ocorre a relação de um excedente econômico produzido pelo campo. Cano (2010 apud Matela, 2014) demonstra que a incidência de dominação do capital mercantil sobre o território, permite-nos compreender a articulações e combinações entre o atrasado, a tradição e a modernidade como efeitos de articulação dos interesses privados nessa sociedade com o Estado.

Para Matela (2014) o capital mercantil urbano passou por um processo de modernização, entretanto há ainda marcas não superadas:

a modernização do capital mercantil urbano se deu com sua entrada nos setores de serviços públicos (com o destaque para o setor de transportes por ônibus, como veremos adiante), redes de varejo (supermercados, drogarias), *shopping centers*, hotéis, obras públicas (construção de infraestrutura), bancos locais, financeiras e, em especial, como mencionado no tópico anterior, no circuito imobiliário (MATELA, p.40).

Segundo o autor destacado anteriormente, as atividades assumidas pelo capital mercantil provocaram, pouco a pouco, significativas mudanças nas conformações da cidade, alterando inclusive a relação com o Estado, sobretudo no que diz respeito ao poder local nas estruturas urbanas das cidades no Brasil. A relação do capital mercantil com o Estado é baseada essencialmente na relação de privilégio e de patrimonialismo, sendo a acumulação urbana uma consequência também dessas práticas que atravessam as experiências do Brasil colônia, monárquico e republicano, que confirmam a submissão do Estado ao poder político local. Há a reatualização e refuncionalização dessas práticas, mas não o seu rompimento.

Observando as nuances do capital mercantil sob o urbano é possível perceber que, em se tratando de Rio de Janeiro, no final do século XIX, o capital mercantil local uma vez associado a produção de café do campo, passou a se concentrar na cidade a partir de uma lógica de valorização submetida ao capital local, Matela destaca que o resultado disso foi uma economia desenvolvida sob a associação mercantil-escravista. Esse capital mercantil se realizava basicamente

nas atividades de importação e exportação, a relação desse circuito do capital em associação da cidade com o campo provocou uma grande apropriação da cidade do Rio do excedente produzido pelo campo (Matela, 2014).

A transformação do capital mercantil para as atividades urbanas não extinguiu a lógica de investimento monopolista ou prática especulatória. Matela (2014) apresenta que o desenvolvimento do urbano no Brasil ocorre segundo a lógica de acumulação mercantil. Ora, essa assertiva nos parece tão óbvia que talvez não caberia destaca-la aqui, todavia, parte da realidade da regulação dos serviços públicos, em especial do transporte no Brasil, é oriunda desse processo histórico. Frações desse capital que se inicia sob a dita lógica especulatória e monopolista passa a se realizar na atividade urbana a partir da exploração de alguns serviços públicos, tais como água luz, transporte coletivo, esgoto, iluminação pública e gás. Toda essa trajetória histórica pode ser explicada pelo deslocamento do capital mercantil, que outrora se realizava nas cidades a partir da exploração cafeeira e mercantil – via exportação, aos serviços que passam a ser necessários tanto para o desenvolvimento da cidade quanto como consequência do crescimento da cidade. Assim o Estado abre uma série de concessões monopolistas, tanto para o setor de obras públicas quanto para a produção de moradia e transporte. Em relação ao transporte já mencionamos aqui o caso dos *bonds*.

A este respeito, Cardoso (2013), ao analisar a história de formação urbana da cidade do Rio de Janeiro e de sua região portuária, também destaca o protagonismo dos “regimes de concessão” e do capital monopolista na produção capitalista do espaço urbano da cidade.

Particularmente importante é a atuação do Estado e dos grupos empresariais nacionais e internacionais na produção do espaço urbano do Rio de Janeiro através da disputa pelas concessões públicas de obras e serviços, que se inicia ainda no império, mas que adquirirá, a partir da primeira república, um sentido estratégico à acumulação capitalista e ao desenvolvimento das reformas urbanas.

Um elemento em comum, mas pouco abordado sobre as reformas urbanas propostas para a cidade na transição ao século XX, diz respeito ao tipo de gestão das referidas reformas e seus imensos planos de obras. Trata-se do que Andreatta destacará como “a programação de grandes operações urbanas a cargo do setor privado pelo regime da concessão” (2006: p. 56). Diferentes concessões foram aprovadas pelos governos imperial e republicano, na transição dos séculos XIX e XX (ANDREATTA, 2006), que abarcaram diversos segmentos de negócios como o arrasamento de morros, fornecimento de gás, energia elétrica, serviço de telefonia, transporte de pessoas e cargas, demolição de imóveis, produção imobiliária, entre outras atividades. Como elemento comum a alinhar essas concessões está a forte articulação com as medidas de reforma urbana ao

longo do referido período e com a constituição de um mercado capitalista estruturador dos serviços de infraestrutura urbana (p.176).

Ainda como afirma Cardoso (2013), através do Estado e seu papel estratégico de abertura de concessões monopolistas na transição e ao longo do início do século XX ocorrerá a “transformação da dinâmica de produção do solo urbano a partir do desenvolvimento das relações sociais capitalistas, a geração de valor sobre ele, bem como a simultaneidade entre diferentes temporalidades das relações de produção e acumulação capitalistas” (2013, p.176).

Matela (2014) considera que o processo de modernização no Brasil, e a transformação do capital mercantil para a fase industrial e financeira ocorre acompanhado de elementos da lógica da fase anterior do capital, onde as configurações que a economia capitalista assume mundialmente após a guerra Fria e no início do século XXI, sob a hegemonia norte-americana, são determinantes trazendo profundas transformações. Nessa fase o capital passa a ser regido pelas finanças, onde ocorre a efetivação da mundialização, isto é, o nascimento da sociedade global acionada pelos grandes grupos industriais e transnacionais articulados ao mundo das finanças que estão suportados sobre as instituições financeiras. Estas que passam a mediar e operar com o capital que rende juros (bancos, companhias de seguros, fundos de pensão, fundos mútuos e sociedade financeira de investimentos), baseados na dívida pública e no acionário das empresas. Como coloca Iamamoto (2010) a seguir:

Esse processo impulsionado pelos organismos multilaterais captura os Estados nacionais e o espaço mundial, atribuindo um caráter cosmopolita à produção e consumo de todos os países; e, simultaneamente, radicaliza o desenvolvimento desigual e combinado, que estrutura as relações de dependência entre nações no cenário internacional. O capital financeiro assume o comando do processo de acumulação e, mediante inéditos processos sociais, envolve a economia e a sociedade, a política e a cultura, vincando profundamente as formas de sociabilidade e jogo das forças sociais (IAMAMOTO, 2010, p. 107).

Iamamoto (2010) aponta que nessa fase do capital o que passa a ser obscurecido é o universo do trabalho, isto é, a classe trabalhadora e suas lutas. Ocorre assim uma regressão ou refração das políticas sociais em nome da prevalência do neoliberalismo, em favor da política econômica pró capital. A autora frisa: “tem-se o reino do capital fetiche na plenitude de seu desenvolvimento e alienação” (p. 107).

A mundialização do capital sob a égide das finanças está ancorada nos grupos industriais transnacionais, que objetivam a desregulamentação e a liberalização da economia. Como já demonstramos, Netto (1996) aponta que nos primórdios do capital da era dos monopólios, o Estado passou a ser interventor e regulamentador da econômica, a fim de favorecer o capital. Já na fase avançada do capital financeiro, o Estado passa a ser subsumido pelo capital. De que forma isso acontece? Sob os interesses do capital global, busca-se uma globalização das economias nacionais, onde a soberania nacional é desmantelada devido à presença de corporações transnacionais e organizações multilaterais.

O intuito desse tópico é de resgatar, ainda que de forma bastante sintética, os marcos do capital na era dos monopólios e das finanças e assim compreender um pouco das incidências desse processo na produção do urbano, e consequentemente na reprodução das relações sociais. Ressalta-se aqui diversos aspectos de um único processo, isto é a mundialização do capital e a globalização da economia mundial, que incide de diversas maneiras sobre as cidades, atrelado a esse processo, como parte dele, surge o empreendedorismo urbano que e a busca por novos mercados e meios de valorização do capital a partir da exploração de territórios nacionais, não se restringindo só a esses aspectos temos também a busca pela valorização cultural para se obter a venda de uma cidade, assim:

(...) a venda de uma cidade como local para determinada atividade depende muito da criação de uma imagem urbana atraente. As lideranças das cidades podem considerar o desenvolvimento espetaculoso como um “chamariz para atrair outras formas de progresso. Nessas duas últimas décadas, parte do que vimos é a tentativa de criar uma imagem física e social das cidades adaptadas para essa finalidade competitiva. A criação de uma imagem urbana desse tipo também tem consequências políticas e sociais internas. (...) a produção orquestrada de uma imagem urbana também pode, se bem-sucedida, ajudar a criar solidariedade social, orgulho cívico e lealdade ao lugar (Harvey, 2005, p. 185).

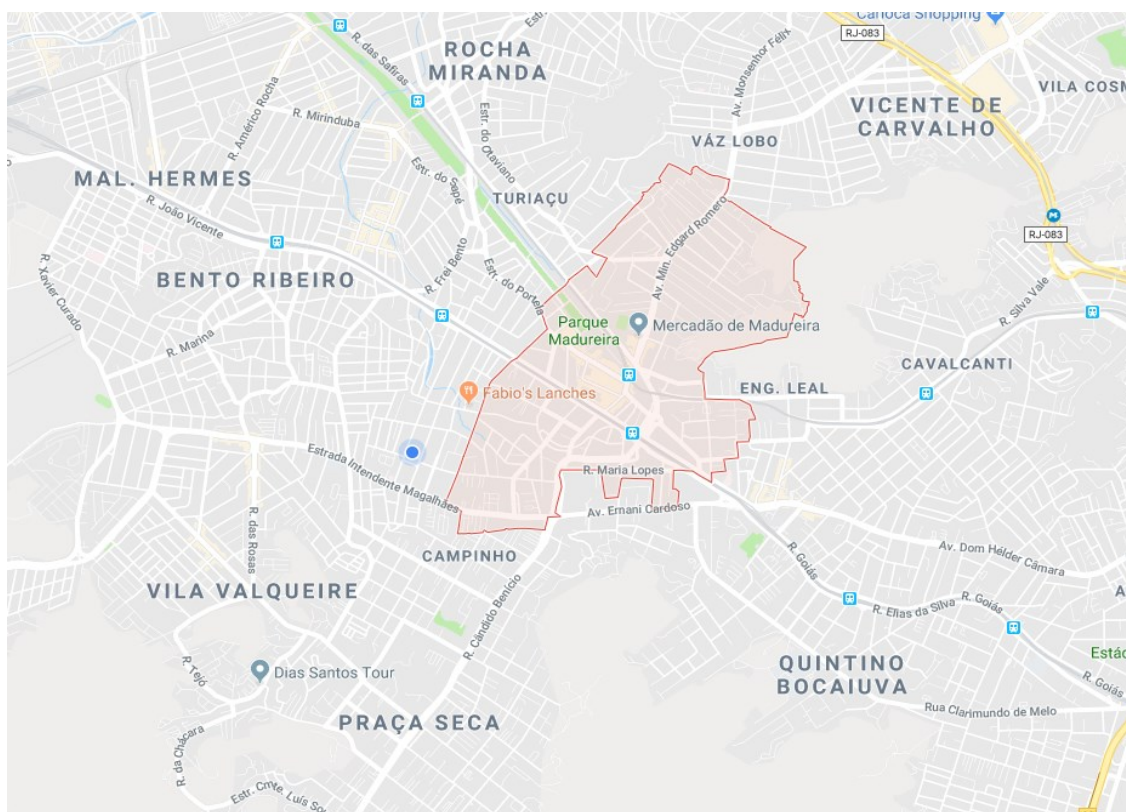
3.2 Qualificação do bairro de Madureira: elementos que o tornam estratégico para a implantação da linha transcarioca - BRT

Um dos objetivos desse trabalho é buscar a compreensão das particularidades do bairro de Madureira, que o torna estratégico para a implementação da linha TransCarioca – BRT, é necessário portanto trazer alguns dados a partir de três vetores já eleitos: trabalho, moradia e transporte. Ao pontar a

colocação do bairro em um ranking, estamos nos referindo a uma relação comparativa entre os bairros cariocas, conforme está apontado no site dataRio.

Os dados utilizados nesse trabalho, encontram-se no site Data Rio, da prefeitura do Rio de Janeiro. O bairro possui o total de população de acordo com o censo de 2010 de 50.106, total de 18.937 domicílios, e uma área territorial (2014) de 378,76 ha. O bairro de Madureira, localizado na Zona Norte da cidade, faz parte da XV Região Administrativa que inclui também os bairros de Marechal Hermes, Bento Ribeiro, Honório Gurgel, Rocha Miranda, Vaz Lobo, Turiaçu, Cascadura, Quintino Bocaiúva, Engenheiro Leal, Cavalcanti, Oswaldo Cruz e Campinho.

Mapa 1 – Localização de Madureira e alguns bairros em torno



Fonte: GOOGLE

O bairro possui ainda uma área territorial de 378,76 ha, sendo consolidado urbanisticamente estando em uma posição expressiva em relação a outros bairros. De acordo com dados de 2016 o bairro possui 91,69% da sua área territorial urbanizada, ocupando 64º lugar dentre os bairros cariocas dentre os bairros da cidade do Rio de Janeiro. O bairro possui o total de população, de acordo com o censo 2010 de 50.106 moradores -, não obstante seja superior a população flutuante

que efetua deslocamentos intraurbanos em direção ao bairro ou que passam pelo bairro durante seus deslocamentos - Quanto a área territorial, segundo dados de 2015 ele ocupa a 20ª posição, com 4936709 m².

Segundo o resultado da pesquisa do Sebrae (2015), na Zona Norte ficam 25% dos estabelecimentos formais da Cidade, porém a sua distribuição é mais dispersa, com maior participação no Méier e em Madureira (7% em cada). A Zona Oeste tem 25% do total dos estabelecimentos formais, e a concentração de suas empresas é maior na Barra da Tijuca (32%) e em Campo Grande (13%). As três áreas do município; Zona Norte, Oeste e Sul estão concentradas no setor de serviços com percentual maior no Centro e Zona Sul (69%), seguido de Zona Oeste (54%) e Zona Norte (47%).

A despeito de Madureira ser conhecido pela sua dinâmica comercial, sendo um dos maiores centros comerciais do Rio, dados do Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Estado do Rio de Janeiro/RJ, revelam que a Zona Norte, onde estão localizados cinquenta bairros do município, incluindo Madureira, possui um considerável número de estabelecimentos prestadores de serviço, superior ao comércio, o primeiro representa 10.644 estabelecimentos comerciais e o segundo 11.832.

Tabela 5 – Número de estabelecimentos por setor e tamanho da empresa: Estado e Cidade do Rio de Janeiro e áreas, 2012

	TOTAL	INDÚSTRIA			CONSTRUÇÃO CIVIL			COMÉRCIO			SERVIÇOS			AGROPECUÁRIA		
		MICRO	PEQ.	MED. E GDE.	MICRO	PEQ.	MED. E GDE.	MICRO	PEQ.	MED. E GDE.	MICRO	PEQ.	MED. E GDE.	MICRO	PEQ.	MED. E GDE.
ERJ	273.813	16.885	2.968	775	7.811	1.473	440	83.495	16.974	2.244	105.182	23.200	5.232	6.748	355	31
Rio de Janeiro	134.563	5.703	1.078	292	3.256	786	263	33.292	8.459	1.193	62.075	14.305	3.443	362	48	8
Centro e Zona Sul	60.505	1.909	335	100	975	271	115	11.479	2.902	346	32.663	7.353	1.863	172	20	2
Zona Norte	33.347	2.269	499	95	887	200	51	10.644	2.717	431	11.832	2.972	722	19	7	2
Zona Oeste	33.371	1.218	206	82	1.217	275	83	9.290	2.476	351	13.866	3.429	722	134	18	4

Fonte: IETS, com base em dados extraídos dos microdados da RAIS/MTE (2012).

Notas: excluindo setores de administração pública e serviços domésticos. O Sebrae apresenta no seu Anuário do Trabalho para MPE 2010/2011 a definição do porte do estabelecimento em função do número de pessoas ocupadas e do setor de atividade econômica. Na indústria e na construção civil, as microempresas possuem até 19 ocupados; as pequenas, de 20 a 99; as médias, de 100 a 499; e as grandes, acima de 500 ocupados. Para comércio, serviços e agropecuária, as microempresas têm até 9 ocupados; as pequenas, de 10 a 49; as médias, de 50 a 99; e as grandes possuem mais de 100. A soma das áreas é inferior ao total da cidade do Rio de Janeiro, devido a bairros não declarados na base da RAIS e à não inclusão de Tubiacanga.

Fonte: SEBRAE, 2015

Madureira ocupa a 30ª posição no ranking de transação imobiliária, somando-se 168 transações residenciais no ano de 2015, indicativo superior as transações imobiliárias não residenciais, no mesmo ano. Não há dados suficientes num período de tempo razoável que nos possibilite identificar as nuances de tais, se houve um crescimento ou não das mesmas e se verdadeiramente tem ocorrido um refluxo de moradores desse bairro. Isso pode indicar que há pouco movimento de novos investimentos imobiliários, para fins de moradia no bairro, o que também pode ser explicado por ser um território já densamente ocupado, onde a terra é também uma “raridade”. Da mesma forma, a posição de Madureira no ranking das transações imobiliárias também indica baixa rotatividade de proprietários dos imóveis já existentes

O bairro possui ainda 18.937 domicílios, ocupando o 37º lugar, segundo dados de 2010. Considera-se assim a característica do bairro enquanto subúrbio, isto é, a predominância residencial. O bairro possui ainda 9 favelas, segundo dados de 2015, uma população de 10248 e 3054 domicílios, segundo dados de 2010, uma média de 3,35 pessoas por domicílio, expressa a densidade do bairro. Quanto a infraestrutura e saneamento urbano, o bairro possui o total de 16.875 domicílios com abastecimento de água, segundo dados de 2010, 19.592 domicílios residenciais possuem fornecimento de energia elétrica, segundo dados de 2013. Infelizmente os dados são insuficientes para contabilizar uma média de residências que possuem abastecimento de água e energia, uma vez que os dados são de anos diferentes e não há dados de 2013 de abastecimento de água em domicílios residenciais. O quantitativo de população do bairro o insere no 42º lugar no ranking do Rio.

Quanto à economia, em 2015, foram abertos 65 estabelecimentos ao todo, incluindo prestadores de serviço e comércio com atacado e varejo. O lugar do bairro no ranking é a 70ª posição.

Os dados mencionados acima, ainda que de forma bastante incipiente, trazem um pouco das características de Madureira que o caracteriza como um bairro tipicamente suburbano. A colocação que Madureira possui no ranking, relacionado a outros bairros, é bastante significativa sobretudo no que tange aos índices que apresentam urbanidade, tais como a taxa de urbanização territorial, fornecimento de água e energia por domicílio e o quantitativo de população. Não foi possível encontrar dados sobre o quantitativo de linhas de ônibus que atravessam o bairro, entretanto sabe-se que o bairro é atravessado por dois ramais de Trem (Santa Cruz

e Belford Roxo) e das estações de BRT – Madureira (Paulo da Portela), Manaceia, Mercadão e Otaviano.

As principais ruas e estações e estação de trem que compreendem o bairro são: *Avenida Ministro Edgar Romero* - Começa na Rua Carolina Machado e termina no Largo de Vaz Lobo, onde se difunde pelas Avenidas Monsenhor Félix (principal do Irajá) e Vicente de Carvalho (principal deste bairro e uma das principais da Vila da Penha). É onde se encontra o Mercadão de Madureira, a escola normal Carmela Dutra e a Maternidade Herculano Pinheiro; *Estrada do Portela* - Começa em frente a Escola de Samba Império Serrano. É onde se localiza o Madureira Shopping e a maior parte comercial do bairro. Esta via vai até o encontro da Estrada do Sapê com a Avenida dos Italianos; *Rua Conselheiro Galvão* - É paralela à Estrada do Portela, seguindo pelo outro lado da linha férrea do ramal Belford Roxo. Onde se encontra o Madureira Esporte Clube e o estacionamento do Mercadão; *Rua Carolina Machado* - Paralela à linha férrea do ramal Deodoro. Começa em Cascadura e segue até depois de Marechal Hermes, quase na Avenida Brasil; *Rua João Vicente* - Paralela à linha férrea do ramal Deodoro, no lado que dá acesso a Jacarepaguá, Vila Valqueire e Campo dos Afonsos; *Rua Padre Manso* - Liga a Avenida Ernani Cardoso ao Bairro de Madureira, próximo a um acesso do Viaduto Negrão de Lima; *Viaduto Negrão de Lima* - Integra o bairro, que é cortado por quatro linhas férreas; *Rua Domingos Lopes* - Liga a rua João Vicente ao bairro de Campinho/Jacarepaguá. É onde se encontra o Mergulhão Clara Nunes, construído para a passagem do BRT TransCarioca, e a Praça do Patriarca; *Estação de Madureira* - Principal estação ferroviária do bairro, dispondo dos ramais Santa Cruz, Japeri (inclusive os diretos) e Campo Grande; *Estação Mercadão de Madureira* - Antigamente chamada de Estação de Magno, dispõe do ramal Belford Roxo.

Brito (2016) ressalta que, concomitante ao início das grandes obras no bairro, tanto a criação do parque de Madureira quanto a implementação do BRT, que colocaram o bairro inserido em um plano estratégico dos interesses econômicos para a preparação dos megaeventos, em especial os jogos Olímpicos, criou-se a Lei nº 5309, de 31 de outubro de 2011, que considera e denomina 'Bairro Temático do Samba' os Bairros de Madureira e Oswaldo Cruz, e declara como Área de Especial Interesse Turístico – AEIT. Sobre a lei, destaca-se

Art. 1º Fica considerado e denominado "Bairro Temático do Samba", os Bairros de Madureira e Oswaldo Cruz.

Art. 2º Para efeito da presente Lei, ficam considerados como "Área de Especial Interesse Turístico- AEIT" os bairros citados no caput do art. 1º, visando a realização de intervenções necessárias ao desenvolvimento de atividades turísticas e culturais.

Art. 3º Na definição dos parâmetros a serem aplicados à Área de Especial Interesse Turístico-AEIT, bem como dos critérios para sua proteção e utilização serão levadas em consideração as seguintes ações:

I - a melhoria das condições de limpeza urbana, segurança, transporte, estacionamento, informação, controle da ordem urbana e sinalização turística;

II - a criação, recuperação e conservação dos centros de lazer, praças e parques;

III - o incentivo à criação de meios de hospedagem de baixo custo;

IV - a criação de meios de combate à prostituição e exploração infanto-juvenil e à disseminação da população de rua (Brito, 2016, p. 178).

Brito (2016) menciona também que o Decreto nº 35862, de 04 de julho de 2012: —Declara Patrimônio Cultural Carioca, de natureza imaterial, o Mercado de Madureira. Onde fica valorizado não só o cunho comercial do Mercado, mas também como lugar de tradições culturais. Conforme:

O Prefeito da Cidade do Rio de Janeiro, no uso de suas atribuições legais, e considerando que o Mercado de Madureira é uma das atrações mais conhecidas e que mais projeta o nome do bairro para fora de suas fronteiras;

Considerando a importante atuação do Mercado de Madureira na preservação das tradições culturais e religiosas afro-brasileiras; (...)

Decreta:

Art. 1º. Fica declarado Patrimônio Cultural Carioca, de natureza imaterial, o Mercado de Madureira, nos termos do artigo 4º, parágrafo 1º do Decreto 23.162, de 21 de julho de 2003

Em 2014, foi criada também a Lei nº 5679 que inclui o Parque Madureira no Guia Oficial e no Roteiro Turístico e Cultural do Município do Rio de Janeiro. Nesta lei o Parque passou a ser incluído oficialmente como um equipamento turístico no Guia do Rio, exatamente no período em que a cidade do Rio receberia um grande quantitativo de turistas para a Copa do Mundo.

O Projeto de lei nº 86/2014, que ainda se encontra em tramitação, tem como um de seus objetivos instituir o PEU (plano de estruturação urbana) de Madureira – Plano de Estruturação Urbana dos Bairros de Madureira, Bento Ribeiro, Campinho, Oswaldo Cruz, Rocha Miranda, Turiaçu e Vaz Lobo, integrantes da XV R.A.

Frente às considerações até aqui destacadas sobre o bairro, podemos demarcar os seguintes elementos: a origem do bairro como centro comercial vem pouco a pouco se modificando e se ampliando para a esfera de serviços, o bairro possui ainda elementos simbólicos e subjetivos quanto a sua formação histórica que o tornou atraente para a criação do Parque de Madureira. A elevada taxa de

urbanização e adensamento do bairro o coloca num importante espaço de fluxo não só de mercadoria, mas também de trabalhadores, e, como já mencionado no início desse tópico, o bairro possui 7% de estabelecimentos formais, sem contar os informais, que são predominantes de comércio varejista de camelôs.

O que se ressalta aqui é a qualidade do bairro como centro de circulação de mercadoria e de mão-de-obra. Madureira não se qualifica como um bairro dormitório, mas como um policentro comercial e de serviços. A passagem da linha TransCarioca em Madureira possui elementos estratégicos no que tange a circulação de mão-de-obra, na grande oferta de empregos formais como já mencionado e na caracterização do bairro também como centro comercial. É de se perceber que a valorização cultural do bairro e a criação do parque de Madureira também o tornou interessante na circulação de fluxos do lazer e do turismo.

3.3 Impactos com a implementação da linha transcarioca no bairro de Madureira

A questão da mobilidade urbana nas cidades afeta, como sabemos, diferentes esferas da vida social, provocando significativas mudanças na condição de vida da população. Nesse sentido, a Copa do Mundo e as Olimpíadas cumpriu um papel primordial e protagonizador na aceleração da contrarreforma do Estado, no âmbito administrativo e na construção de uma cidade modelo.

A esse respeito, Ferreira (2014) defende que, para sustentar essa necessidade de incrementos para o capital mundial, foram promovidos os Megaeventos, principalmente os esportivos, que, na compreensão do autor, movem paixões nacionais e tinham a grande probabilidade de ser popularmente aceitos. Desse modo, a promoção desses Megaeventos cumpriu no Rio de Janeiro, uma das cidades sede da Copa e sede das Olimpíadas “Rio 2016”, papel primordial de abertura de novos mercados com o objetivo de superar crises cíclicas do capital por meio de particularidades contemporâneas que traçam o processo de acumulação por expropriação.

O quadro a seguir demonstra a divisão de gastos da Copa e o papel do maciço gasto com mobilidade urbana, em destaque representam o inegável interesse na reestruturação urbana das cidades, como já discutido intensamente ao

longo desse trabalho. Isso se dá pela evidente pretensão em modificar a configuração espacial das cidades. Vejamos:

Tabela 6 – Divisão de Gastos da Copa do Mundo 2014 por temas, agosto de 2014

Tema	Nº de Ações	Gasto Previsto (R\$)	%
Mobilidade Urbana	45	8.025.092.490,00	31,33
Estádios	12	8.005.206.000,00	31,25
Aeroportos	30	6.280.560.000,00	24,52
Segurança	40	1.879.100.000,00	7,34
Portos	6	587.300.000,00	2,29
Telecomunicações	72	404.602.653,00	1,58
Estruturas Temporárias	6	208.800.000	0,82
Desenvolvimento Turístico	88	180.279.682,00	0,70
Outros	4	40.213.255	0,16
Comunicação	1	6.600.000,00	0,03
Centros de Treinamento	20	-	0,00
Total	324	25.617.754.080,00	100

Fonte: Brasil, 2015

O poder público apresentou a propaganda da “revolução dos transportes”, que trouxe a construção de sistemas³³ de *Bus Rapid Transit* (BRT – vias TransCarioca³⁴, Transolímpica³⁵ e Transoeste³⁶), o alongamento da Linha 1 do Metrô (Lagoa – Barra), a implementação do *Bus Rapid System* (BRS) e a construção de um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) na área do porto.

³³ Neste novo modelo, a cidade foi dividida em cinco regiões, chamadas de Redes de Transportes Regionais (RTRs). Cada uma delas foi concedida a um consórcio diferente. Ao garantir uma área delimitada – e exclusiva – para a atuação de cada consórcio vencedor da licitação, pretendia-se acabar com a competição territorial entre as empresas de ônibus. A racionalização das linhas (entendida como adequação entre a demanda de passageiros e a oferta de ônibus) contribuiria para diminuir o custo das empresas e consequentemente o valor da tarifa (MATELA, 2014, p. 13).

³⁴ A Linha Transcarioca faz a ligação entre a Barra da Tijuca e o Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), localizado na Ilha do Governador. A linha possui no total trinta e nove quilômetros de extensão e é composta por quarenta e cinco estações e quatro terminais de embarque e desembarque, sendo integrada aos ramais de trem de Deodoro, Belford Roxo e Saracuruna e à Linha 2 do metrô (ROCHA; LOPES, 2012, p. 6).

³⁵ A Linha Transolímpica perfaz a ligação entre os principais centros de competição dos Jogos Olímpicos: Barra e Deodoro, o corredor possui vinte e três quilômetros de extensão, dezoito estações e dois terminais para as suas linhas (idem).

³⁶ A Transoeste une o bairro da Barra da Tijuca até Santa Cruz, ambos situados na Zona Oeste da cidade, a linha possui trinta e dois quilômetros de extensão e trinta estações (idem.).

A Implantação das linhas de BRT nas cidades sedes da Copa, também é fruto de uma estratégia do PAC³⁷. Uma das áreas de investimento desse programa é a infraestrutura social e urbana, no site do Ministério e Planejamento Urbano, é possível visualizar a seguinte apresentação do programa no tocante a mobilidade urbana:

Combater às desigualdades sociais, transformando as cidades em espaços mais humanizados e priorizando o transporte coletivo urbano. Por isso, a União apoia e incentiva a execução de empreendimentos que promovam a integração física e tarifária de transporte público coletivo, além de fomentar projetos de grande e média capacidade como metrô, *Bus Rapid Transit* (BRT), corredores de ônibus, veículos leves sobre trilhos (VLT), aeromóvel, entre outros.

No site é possível visualizar os 194 empreendimentos de mobilidade urbana no Brasil, todavia ao efetuar uma pesquisa sobre os empreendimentos no Rio, é possível visualizar 14 resultados de pesquisa onde se inclui uma série de obras no Rio, inclusive a implantação das linhas de BRT Transolímpica, TransBrasil, Transoeste, exceto a TransCarioca. Contudo, a despeito do BRT TransCarioca não constar da relação de empreendimentos do PAC- Mobilidade Urbana, essa infraestrutura de transporte foi efetivamente uma obra financiada com recursos federais do PAC-mobilidade, na ordem de R\$ 1,18 bilhão, e com recursos de contrapartida do município do Rio de Janeiro, no valor de R\$ 524 milhões, e se inseriu como obra do legado social da Copa do Mundo³⁸.

O relatório de acompanhamento decorrente de determinações do Plenário, cujo objeto é a operação de concessão de crédito com vistas ao financiamento do projeto *Bus Rapid Transit* (BRT) TransCarioca, corredor T5, que liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim (Galeão), celebrou o financiamento entre o Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES – e a Prefeitura do Município do Rio de Janeiro. A obra de construção da Linha

³⁷ Criado em 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável. Em 2011, o PAC entrou na sua segunda fase, com o mesmo pensamento estratégico, aprimorados pelos anos de experiência da fase anterior, mais recursos e mais parcerias com estados e municípios, para a execução de obras estruturantes que possam melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras.
(<http://www.pac.gov.br/sobre-o-pac>)

³⁸ Tal fato se encontra fartamente documentado na mídia eletrônica. Entre algumas dessas fontes citamos: <http://www.pac.gov.br/noticia/24faac7b>; <http://www.pac.gov.br/noticia/acc7b92b> e <http://www2.camara.leg.br/atividade-legislativa/comissoes/comissoes-permanentes/cdu/arquivos/xiii-conferencia-das-cidades/apresentacoes/mobilidade-urbana-nas-cidades-da-copa>

TransCarioca (BRT) encontra-se prevista na matriz de responsabilidades da Copa do Mundo de 2014. No Relatório do Tribunal de Contas, consta o item sobre o contrato entre o BNDES e o Governo do Município do Rio de Janeiro (Contrato 10.2.1880.1), assinado em 27/12/2010, o valor global: R\$ 1.179.000.000,00³⁹; de empréstimo para a construção do corredor T5 que liga o aeroporto Galeão a Barra da Tijuca. Vejamos:

Tabela 7 – Previsão de Investimentos – Matriz de Responsabilidade 2010

BRT: Corredor T5 (Aeroporto / Penha / Barra)						
Total do Projeto: R\$ 1.610,0 milhões						
Referência	Ação	Valor (em R\$ milhões)	Prazo		Responsabilidade	
			Início	Conclusão	Recursos	Execução
RJ-A.01/01	BRT: Corredor T5 (Aeroporto / Penha / Barra) – Projeto Básico	0,0*	Concluído (2005)		Governo Municipal	Governo Municipal
RJ-A.01/02	BRT: Corredor T5 (Aeroporto / Penha / Barra) – Desapropriações	300,0	Dez/09	Dez/12	Governo Municipal	Governo Municipal
RJ-A.01/03	BRT: Corredor T5 (Aeroporto / Penha / Barra) – Obras	1.190,0	Mai/10	Mai/13	Governo Federal (Financiamento BNDES)	Governo Municipal
		120,0			Governo Municipal	

¹ As contrapartidas serão definidas conforme regras da linha de financiamento.

(*) Manifestação pública doada ao Município.

Fonte: Portal da Transparência.

Segundo o portal da transparência⁴⁰ a previsão para a implementação da Linha TransCarioca se deu no valor de R\$ 1.969.606.211,94. Tendo como fonte desses recursos R\$ 790.606.211,94 próprios da Prefeitura do Rio de Janeiro e R\$ 1.179.000.000,00; de empréstimo do BNDES como já mencionado. Não há no site atualizações desses dados que demonstram uma relação comparativa entre os gastos previstos e os executados após o termino das obras.

O projeto de implantação das Linhas de BRT provocou uma série de violações de direitos, como a remoção de dezenas de moradores. O bairro de Madureira, que está no traçado na Linha TransCarioca, via que liga a Barra da

³⁹ Dados do TCU (Tribunal de Contas da União). Disponível em: <https://contas.tcu.gov.br/juris/SvlHighLight?key=41434f5244414f2d434f4d504c45544f2d31333033383037&sort=RELEVANCIA&ordem=DESC&bases=ACORDAO-COMPLETO;&highlight=&posicaoDocumento=0&numDocumento=1&totalDocumentos=1>. Acesso em 10/04/18

Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, sofreu profundos impactos com a implantação do BRT. Segundo o Dossiê (COMITÊ Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014, p.), as principais localidades atingidas pela construção do BRT – TransCarioca em Madureira, foram a comunidade do Largo do Campinho⁴¹, extinta em junho de 2011, com a remoção de 65 famílias, a Rua Domingos Lopes, onde cerca de 100 casas foram desapropriadas para a implantação da primeira fase do BRT TransCarioca, e a rua Quáxima⁴², que teve 27 famílias removidas.

Os impactos que o bairro sofreu sob a justificativa do legado dos megaeventos da cidade são inúmeros, Madureira alcançou uma estimativa de cerca de 300 famílias removidas⁴³, sem qualquer plano de habitação oferecido. Em muitos casos, a opção de habitação oferecida a essas famílias lhes foi imposta de forma autoritária e em sua maioria não contemplava as necessidades reais da população. O Dossiê (COMITÊ Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014) aponta que 3.000 famílias foram afetadas com a primeira fase da implantação da TransCarioca, incluindo a desapropriação de imóveis irregulares.

Rodrigues (2014) cita que essas ações e esses projetos estão fundamentados no contexto dos megaeventos esportivos, tendo eles, como já mencionado, volumosos investimentos. Além disso, o autor afirma que esse projeto não corresponde às expectativas de se propor a superar o modelo de transporte anterior de profundas desigualdades espaciais.

⁴¹ A remoção foi promovida pela Prefeitura para a construção de um mergulhão do corredor Transcarioca de BRT. A remoção foi acompanhada de pressão psicológica, com a ameaça de que se não aceitassem um apartamento do MCMV (Minha Casa Minha Vida) em Cosmos, a 60 km do local, ficariam sem nada. Moradores que não aceitaram receberam indenizações irrisórias. Há relatos, com mais de uma testemunha, do recebimento de indenizações em sacos de dinheiro pagos em negociação direta com a empreiteira responsável pela obra (DOSSIÊ do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014, p. 22).

⁴² “Foram oferecidos aos moradores apartamentos do MCMV na Zona Oeste, sob a ameaça de que ficariam sem nada se não aceitassem, e não foi reconhecido o direito de posse de famílias com mais de 30 anos de residência no local. Após resistência, houve a oferta de aluguel social. A ordem judicial da remoção foi cumprida sob resistência dos moradores” (DOSSIÊ do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014, p. 22).

⁴³ As comunidades do Campinho, do Fubá e do Divino foram também removidas. Antes estavam localizadas atrás de dez prédios que foram demolidos pelo prefeito Eduardo Paes para realizar o projeto. Os imóveis históricos faziam parte do entorno do Forte Nossa Senhora da Glória do Campinho, uma das primeiras fortificações construídas no século XIX para proteger a antiga Estrada Real de Santa Cruz (SÁ, 2011). Os Casarões demolidos no largo do Campinho formavam um conjunto arquitetônico tombado pela Prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, em 2004. Em tese, esses casarões não poderiam sofrer alterações sem aval da Secretaria de Patrimônio Cultural. Entretanto, eles sofreram demolição de forma arbitrária e ilegal (DOSSIÊ do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014).

Nesse cenário, podemos recuperar algumas considerações já tratadas anteriormente. Uma delas é a evidência de que no interior desse processo se busca mecanismos de modernização favoráveis aos interesses econômicos, que em nada se apresentam como elementos de superação, tanto em relação a avanços na política de mobilidade urbana quanto em relação às desigualdades e aos anacronismos existentes – os quais se evidenciam, sobretudo, pelo desenvolvimento combinado com a violação de direitos sociais, a exemplo das remoções arbitrárias. Então, o que se percebe com muita clareza é a permanência de um modelo de valorização de algumas áreas da cidade em detrimento de outras, violações de direitos e implementação de política de mobilidade anacrônica que pouco corresponde às necessidades sociais, configurando uma política de transporte atrasada/modernizada.

Assim, o início das ações desse projeto permite afirmar que a cidade sofreu profundas transformações, a partir de interesses privados, no que tange à dinâmica urbana, evidenciado o atual processo de mercadorização e elitização da cidade, como demonstra o Dossiê do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro (2014, p. 8).

As intervenções em curso envolvem diversos processos nos quais os interesses privados têm sido beneficiados por isenções e favores, feitos em detrimento do interesse público, legitimados em nome das parcerias público-privadas. (...) Esta construção registra a subordinação dos interesses públicos aos interesses de entidades privadas (dentre as quais, destacam-se o Comitê Olímpico Internacional e as grandes corporações).

Outro fator que merece ser considerado é a acelerada valorização do bairro, a construção do parque de Madureira⁴⁴ – que também provocou remoções⁴⁵,

⁴⁴ Inaugurado em junho de 2012, o Parque de Madureira, que figura como o terceiro maior da cidade, atrás apenas do Aterro do Flamengo e da Quinta da Boa Vista, tem sido a principal atração de caráter público, e sua área equivale a 14 estádios do Maracanã. A inauguração do Parque tem atraído moradores tanto de bairros vizinhos quanto de bairros da Zona Sul, Baixada fluminense e Zona Oeste, bem como turistas. O local tem se destacado como centro de grandes eventos, shows e teatros no bairro, de livre e gratuito acesso para diferentes idades.

⁴⁵ “A remoção começou em junho de 2010 (...). Em abril de 2011, permaneciam no local 60 famílias. A remoção foi concluída em 2013, totalizando 1.017 famílias, segundo informação da SMH (secretaria municipal de habitação). Acrescenta-se a isso o Parque Madureira, construído no local, que é apresentado como proposta “inovadora de sustentabilidade”, mas desconsidera as novas ocupações informais e o impacto do deslocamento dessas famílias de uma área urbanizada e com acesso a serviços públicos para conjuntos na periferia. A comunidade Villa Torres, localizada onde hoje é atualmente o Parque de Madureira, formada em 1960, possuía enorme tradição cultural e fortes vínculos com a Escola de Samba Portela. No processo de remoção, a Prefeitura não apresentou nenhum documento, e ninguém teve acesso ao Projeto do Parque, a despeito dos pedidos dos órgãos estaduais, a Defensoria Pública e o Ministério Público. Os moradores negociaram com a Prefeitura sob forte pressão, com o prazo de dez dias para deixarem suas casas, e sob a ameaça de

inaugurado em junho de 2012. Ela foi a marca desse movimento de valorização, que, em larga escala, tem contribuído para o processo de “embelezamento” da cidade dita sede Olímpica, aquecendo a especulação imobiliária e acimentando o marketing de cidade maravilha divulgado em escala global. Segundo Brito (2016), a estação Madureira é a única que não está localizada no *clusters* olímpico, mas ainda assim sofreu diversas obras de modernização para preparação dos megaeventos. Além disso, construiu-se uma passarela que a conecta ao BRT TransCarioca.

O Dossiê (COMITÊ Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014) também comenta que um componente fundamental presente para a preparação da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e dos Jogos Olímpicos de 2016 é a expulsão dos pobres das áreas valorizadas, por exemplo, a Barra da Tijuca e o Recreio, e de bairros que serão contemplados com investimentos públicos – Vargem Grande, Jacarepaguá, Curicica, Centro e Maracanã. Ainda segundo esse documento,

Nestes bairros, áreas de expansão do capital imobiliário, a Prefeitura Municipal atua como uma máquina de destruição de casas populares. A maioria das remoções está, portanto, localizada em áreas de extrema valorização imobiliária. Os investimentos públicos realizados em transporte (BRT) privilegiaram esses mesmos espaços, multiplicando as oportunidades de outros investimentos e de retorno financeiro na produção habitacional para classes média e alta e na produção de imóveis comerciais (COMITÊ Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014, p. 19).

Dessa forma, a mercadorização da cidade do Rio de Janeiro, na órbita do capital mundial, projeta de forma evidente a conversão de inúmeras atividades sociais em produção de mais-valor. A política de transporte público da cidade sofreu mudanças profundas com o pretexto de preparação para os megaeventos – a propaganda da “revolução dos transportes” e a implementação de BRT, entre outros elementos, como já mencionamos.

Evidencia-se, portanto, a ocorrência de uma singular dicotomização, isto é, “a acumulação do capital tem de fato caráter dual (...) o da reprodução expandida e da acumulação por espoliação⁴⁶ (HARVEY, 2004, p. 135 apud FONTES, 2007, p. 30). A

não receberem nada se procurassem advogados. A maior parte das famílias recebeu indenização, com valor variando entre R\$ 8 mil e R\$ 17 mil, com algumas exceções que, sem critério claro, chegaram a R\$ 55 mil. Outra opção oferecida foi um apartamento do conjunto MCMV, em Realengo (condomínios Trento, Treviso e Ipê Branco), composto de somente 290 unidades, portanto, insuficiente para atender a todos” [deve ter aspas ou não?] (DOSSIÊ do Comitê Popular da Copa e das Olimpíadas do Rio de Janeiro, junho de 2014, p. 22).

⁴⁶ Isto é: “somatória de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivo que se apresenta como socialmente necessários em relação aos níveis de

atual face do capital do “fenômeno contemporâneo exhibe extrema agressividade na expropriação de inúmeras atividades da vida social no interior das próprias sociedades consideradas como plenamente capitalistas” (idem, ano, p. 28).

Continuando, ainda, o raciocínio,

Até aqui nos detemos em expor alguns impactos materiais que a implantação da linha TransCarioca trouxe para Madureira, lançando luz em especial para a violação de direitos, remoções, arbitrariedades, etc. Fatores que envolvem sobretudo a questão da Moradia e o direito a mesma. Entretanto para esclarecimento desse trabalho foram eleitos três vetores, que já destacamos trabalho/moradia e transporte. Nesse sentido traremos algumas considerações que articulam esses três vetores entre si e a disputa pelo espaço. Nós não nos deteremos aqui a análise do direito à habitação e seus desdobramentos, mas a articulação do acesso à mobilidade e ao transporte público no movimento pendular casa/trabalho, em Madureira.

Cabe considerar para melhor compreensão que os transportes desempenharam um importante papel na consolidação, densificação e expansão da metrópole, conferindo assim condições de acesso diferenciadas ao uso das propriedades sociais do espaço, sendo assim dados equipamentos e serviços urbanos foram concentrados em áreas centrais, sobre esse papel dos transportes já tratamos em itens anteriores, não retomaremos aqui com maior profundidade.

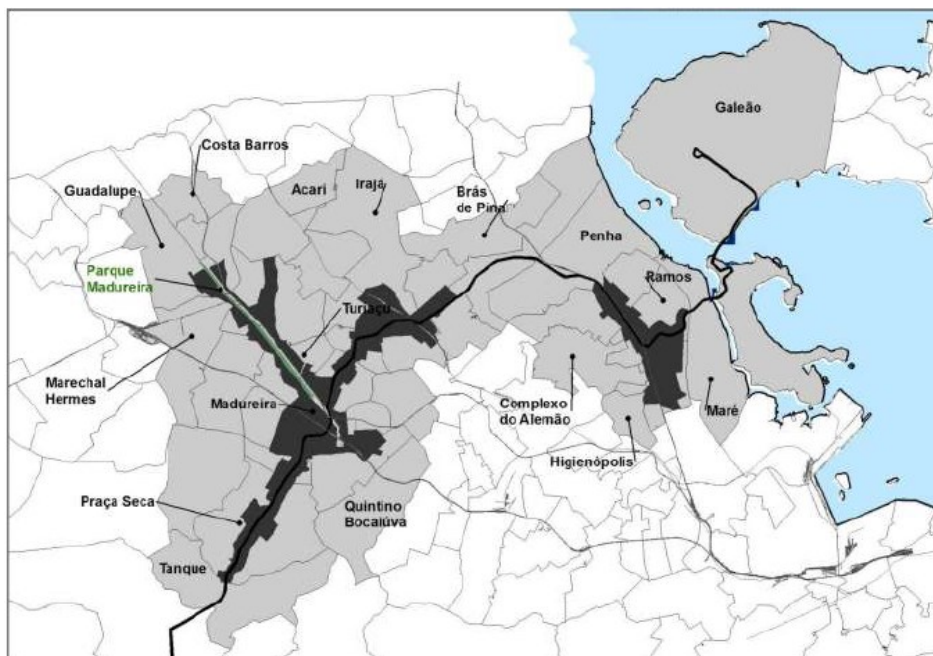
A demarcação de classes distintas no mesmo território determinará condições evidentes do uso das propriedades sociais do espaço devido a distribuição de equipamentos e serviços urbanos em áreas centrais. A produção social do espaço é garantida através da intervenção do Estado, como já destacado em itens anteriores, o mesmo investe em infraestrutura urbanística em algumas áreas em detrimento de outras⁴⁷. Simultaneamente ocorre a produção de uma ideologia dominante que

subsistência das classes trabalhadoras (...) (apud KOWARICK, 1985, p. 30 apud KOWARICK, 1985, p. 30).

⁴⁷ o caminho que as classes vão traçando no território, em decorrência das transformações do mesmo pelo Estado provocará o poder público a transferir também as instituições seguindo o percurso das classes. O Estado transfere suas próprias instalações para a mesma direção de crescimento da classe dominante, mostrando claramente através do espaço urbano, seu grau de captura por essa classe. A exemplo disso, no Rio, tanto o Senado como a Câmara Municipal eram no Campo de Santana, e transferiram-se para a nova “zona nobre” do centro que passou a ser sua extremidade sul, a Praça Floriano Peixoto. De igual forma o Executivo, assim que foi proclamada a República, instalou-se na direção norte, no Palácio do Itamarati, e depois transferiu-se para o Catete. Processos idênticos ocorreram em maior ou menor escala em muitas cidades brasileiras até mesmo entre as pequenas (Villaga, 2013).

cimenta a noção de valor de algumas áreas em detrimento de outras, superestimando as mesmas. Vejamos esse gráfico:

Mapa 2 – Abrangência da área de interesse Urbanístico TransCarioca



Fonte: SMU-RJ(2014 apud ITDP, 2014)

No caso do TransCarioca, por se tratar de uma iniciativa do poder público local, é desejável a utilização de instrumentos de captação de mais-valia fundiária na região do entorno do corredor para arrecadação dos recursos financeiros gerados e o financiamento de projetos de desenvolvimento urbano nestas regiões. Estes instrumentos são importantes principalmente em contextos nos quais existe carência de recursos para viabilização de projetos de desenvolvimento da cidade (ITDP, 2014, p.59).

Nesse sentido fica ainda mais evidente a dimensão de valorização do capital em áreas estratégicas e específicas que recebem do poder público investimentos. Sobre essa questão também já mencionamos anteriormente, o capital busca áreas estratégicas para se autovalorizar.

Ainda segundo Kleiman (sem data) a primeira medida importante para melhorar o transporte de ônibus na cidade do Rio de Janeiro foi a abertura da licitação das linhas de ônibus em setembro de 2010 que agregou diversas empresas de transportes que já existiam em apenas quatro consórcios, expressando uma forma de oligopólio para o sistema. Essa agregação de diversas empresas para apenas quatro se deu sobre a justificativa de organização. Sendo assim foi criado as faixas exclusivas (BRS) controladas por radares a fim de possibilitar melhor fluidez

de ônibus, subsumir linhas com mesmo trajeto e assim reduzir o tempo de viagem. Outra mudança foi a criação do BRT, objeto desse trabalho.

Ainda segundo o autor, o agravamento da reestruturação produtiva anelado ao ideário neoliberal, onde o Estado abandonou a concepção de transporte público pela política de rentabilidade das empresas provocou um acréscimo da tarifa dos ônibus, sempre maior do que a inflação do período de um ano. Vejamos a tabela a seguir:

Tabela 8 – Tarifa Única Modal do Serviço Público de Transporte de Passageiros por Ônibus – SPPO

VIGÊNCIA	TARIFA	Δ%	
01/10/10	01/10/10	R\$ 2,40	
04/05/11	07/05/11	R\$ 2,50	4,17%
29/12/11	02/01/12	R\$ 2,75	10,00%
18/12/12	02/01/13	R\$ 2,90	5,45%
01/01/13	01/01/13	R\$ 2,75	-5,17%
28/05/13	01/06/13	R\$ 2,95	7,27%
19/06/13	19/06/13	R\$ 2,75	-6,78%
29/01/14	08/02/14	R\$ 3,00	9,09%
02/01/15	03/01/15	R\$ 3,40	13,33%
31/12/15	02/01/16	R\$ 3,80	11,76%

Fonte: Rio Transpârencia (2016)⁴⁸

Para o autor, mesmo com o conglomerado de apenas quatro empresas consorciadas, cada uma delas possui uma área da cidade com seu monopólio, reforçando-se seu maior peso político-econômico em áreas específicas da cidade, e remontando assim a lógica de interesse nessas áreas específicas que possuem maiores rendas. A maior problemática desse processo é que áreas da cidade com menor concentração de renda acabam padecendo com redução das frotas de ônibus que provoca um maior tempo de espera nos pontos de ônibus e disponibilidade de veículos em piores condições.

⁴⁸ Disponível em : <http://www.rio.rj.gov.br/web/transparenciamobilidade/exibeconteudo?id=5017063>

Segundo Oliveira, Moura e Rocha (2015) o Rio possui uma rede de transporte de alta capacidade, porém incipiente quando relacionada à disposição de sua população no extenso território municipal. Ocorreu ao longo dos anos a elaboração de diversas propostas de ampliação da rede, no entanto, para os autores, não houve uma real implementação. Desse modo observa-se que alguns bairros mais populosos da cidade continuam dependendo de linhas de ônibus convencionais ou de outros modelos de transporte de baixa capacidade que não estabelecem uma conexão na cidade como um todo.

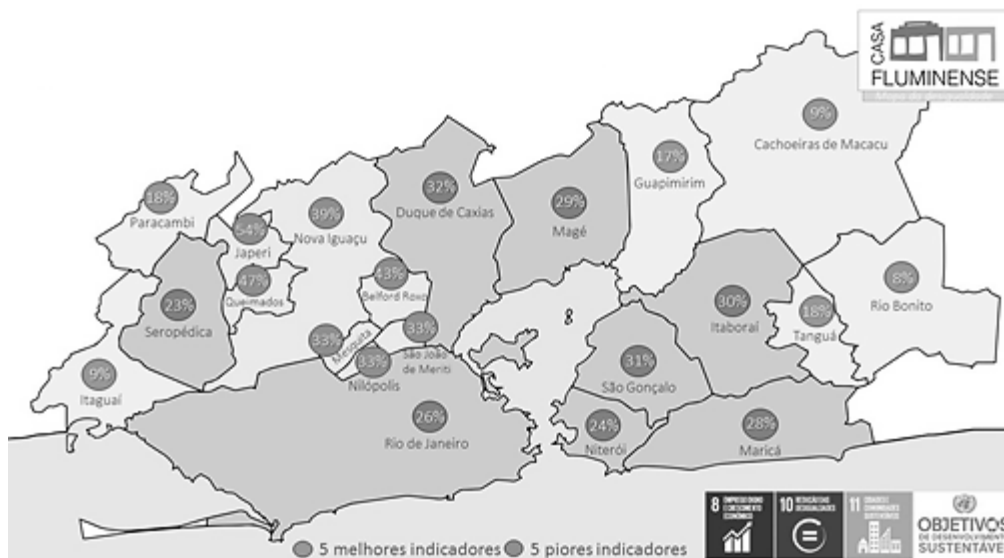
Uma das problemáticas da implementação dos BRT, segundo Kleiman (sem data) é a ausência da sua integração intermodal com trens e metrô, combinada com as transformações produtivo-econômico, nesse sentido as vans e kombis desempenhavam um importante papel de articulador entre pontos difusos da cidade, todavia, as mesmas foram retiradas de circulação, com a intenção de conceder privilégio de exploração aos ônibus.

Oliveira, Moura e Rocha (2015) apontam também que esse fator aliado ao incremento da frota de automóveis provocou o pior índice de deslocamento casa-trabalho da região metropolitana. Sobre essa questão, Villaça apresenta:

A separação entre os locais de moradia e o local de trabalho cria a necessidade do deslocamento. Portanto, na cidade capitalista a localização tornou-se elemento de disputa entre as classes, com vistas “o controle dos tempos e custos dispendidos em transporte” (Villaça, 2013, p.39).

Vejamos o gráfico a seguir:

Mapa 3 – Gasto de tempo no deslocamento casa/trabalho



Fonte: Casa fluminense (CENSO/IBGE/2010)

No gráfico acima podemos perceber que os piores índices de deslocamento casa/trabalho da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, estão localizados na Baixada Fluminense. Isso se explica por uma série de determinantes, dentre os quais se destaca a produção centralizada de capital na cidade do Rio de Janeiro, que a caracteriza como polo comercial e de serviços que gera consequentemente um deslocamento maciço de trabalhadores de outros municípios para o Rio, tendo em vista que a cidade do Rio de Janeiro foi capital federal – sediando orçamento federal outrora e estadual, evidenciando-se assim uma herança espacial centralizadora notadamente, o que desencadeou uma forte desigualdade entre os municípios tanto do ponto de vista econômico quanto do ponto de vista social. Assim, a Baixada se configura como região satélite desse processo em relação a produção centralizadora.

Nas principais metrópoles brasileiras tem ocorrido um aumento do número de pessoas que demoram mais tempo em seus deslocamentos casa-trabalho. É de se considerar que a cidade do Rio de Janeiro está entre as cidades mais populosas que possui maior índice de pessoas que levam mais de uma hora no trajeto casa/trabalho, estando a frente inclusive da cidade de São Paulo.

Vejamos o quadro a seguir do Censo Demográfico de 2010:

Tabela 9 – Principais regiões Metropolitanas e aglomeração

Região Metropolitana	População	N° de automóveis ¹	Taxa de motorização ²	Pessoas que levam mais de 1 hora ³	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho
AM Brasília	3.484.689	1.157.721	33,2	18,7	39,3
Belém	2.074.299	260.564	12,6	13,5	35,2
Belo Horizonte	4.819.866	1.618.099	33,6	19,9	41,5
Campinas	2.760.423	1.209.918	43,8	8,2	30,6
Curitiba	3.181.514	1.447.616	45,5	13,9	36,0
Florianópolis	865.602	361.920	41,8	7,8	29,7
Fortaleza	3.568.310	580.527	16,3	11,8	33,8
Goiânia	2.144.613	726.721	33,9	12,5	33,5
Grande Vitória	1.665.554	440.293	26,4	14,7	36,5
Manaus	2.078.677	328.827	15,8	16,1	38,9
Porto Alegre	3.926.248	1.334.960	34,0	11,3	33,5
Recife	3.642.112	640.260	17,6	16,2	38,7
Rio de Janeiro	11.716.363	2.652.960	22,6	28,4	48,5
Salvador	3.527.067	624.661	17,7	19,4	41,5
São Paulo	19.425.653	7.881.929	40,6	28,3	48,8
15 principais regiões metropolitanas	68.880.990	21.266.976	30,9	20,8	42,0

Fonte: Censo Demográfico 2010; Registro Nacional de Veículos Automotores (RENA/AN), do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN). Elaboração do autor.

Notas: ¹ Número de automóveis, camionetes e camionetas.

² Número de automóveis, camionetes e camionetas para cada cem pessoas.

³ Percentual de pessoas que levam mais de 1 hora no trajeto casa-trabalho segundo o Censo Demográfico 2010.

Fonte: Rodrigues (2)014

Há uma evidente disputa das classes sociais “em torno da produção do ambiente construído” (Villaça, p.40), pois o “homem constrói o tempo, indiretamente, atuando sobre o espaço” (Villaça, 2013 p.40).

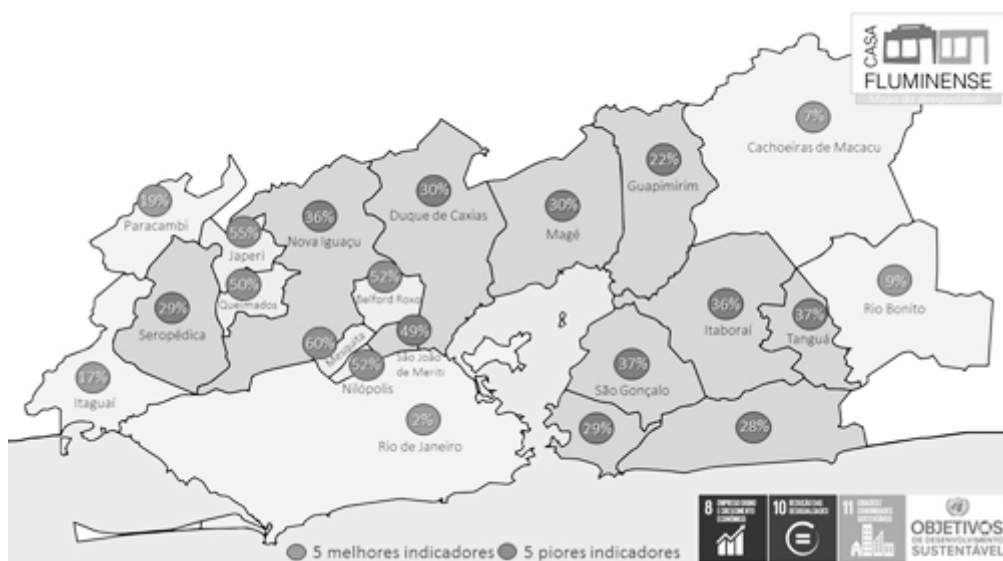
“Portanto, na medida em que os homens produzem as cidades enquanto espaço físico, estão produzindo simultaneamente as condições de deslocamento espacial, as condições de gasto de tempo e energia nos deslocamentos, as condições do seu consumo. Simultaneamente com a produção espaço urbano é produzido o “perto”, o “longe”, o “fora da mão”. Perto para alguns, longe para outros” (VILLAÇA, 2013, p.40).

Neste caso, a noção de “perto” e “longe” não se reduzem distâncias físicas, mas referem-se aos atributos presentes em determinado espaço/território que diminuem os tempos de deslocamento. O que o autor mencionado acima está apontando é que a disputa de classes é uma real contradição, ao passo que a cidade é produzida por interesses de classe distintos ela passa também a ser disputada por interesses, entre esses os interesses que se manifestam nas vantagens de proximidade entre os fluxos dos deslocamentos ou de diminuição dos

tempos de deslocamento. A necessidade de deslocamento para o trabalho é uma das disputas mais evidentes de mobilidade e acesso na cidade.

Nesse outro gráfico abaixo fica ainda mais evidente que a Baixada Fluminense é a região que mais possui trabalhadores que necessitam se deslocar para a cidade do Rio de Janeiro, marcando ainda a sua característica subordinada em relação ao Rio, como já destacado.

Mapa 4 – Percentual de pessoas que moram fora da sua cidade



Fonte: Casa fluminense (CENSO/IBGE/2010)

Segundo Oliveira, Moura e Rocha (2015) o Rio de Janeiro possui, dentre as capitais brasileiras, uma das maiores parcelas da população usuária do transporte público, um equivalente a 70% da população. O Plano Diretor da cidade (PCRJ, 2011) foi elaborado com a previsão de quatro linhas de Bus Rapid Transit (BRT), sendo a linha TransCarioca – a linha que está no traçado do bairro de Madureira, a segunda delas. Segundo os autores a linha TransCarioca, inaugurada em 2014, é a primeira que corta a cidade transversalmente, passando por bairros consolidados economicamente. A Figura a seguir demonstra todo o traçado das linhas de BRT.

Ainda segundo os autores mencionados acima, a região abrangida pelo corredor é bastante diversa socioeconomicamente o que influencia na sua demanda diária de mobilidade. Vejamos o quadro:

Tabela 10 – Dados socioeconômicos dos bairros atendidos pelo BRT TransCarioca

Bairros	Pop.	Densidade Bruta (mil hab. / km²)	Empr. Formais	Empr. Formais / Pop.	Renda média (R\$)	Desemprego (% PEA)
Barra da Tijuca	136.831	2,84	142.365	1,04	R\$ 4.635,71	3,9%
Bonsucesso	18.711	8,51	57.530	3,07	R\$ 1.379,06	7,8%
Brás de Pina	59.222	16,81	2.961	0,05	R\$ 1.276,14	7,0%
Campinho	10.156	10,32	2.423	0,24	R\$ 1.311,05	8,1%
Cascadura	34.456	12,14	7.423	0,22	R\$ 1.311,05	8,1%
Cidade de Deus	37.730	29,64	773	0,02	R\$ 1.170,95	7,6%
Cidade Universitária	1.556	0,33	14.657	9,42	R\$ 1.838,03	6,5%
Complexo do Alemão	69.143	23,35	0	0,00	R\$ 744,98	10,5%
Curicica	31.189	9,34	11.362	0,36	R\$ 1.831,86	6,5%
Engenheiro Leal	6.113	8,63	591	0,10	R\$ 1.311,05	8,1%
Galeão	22.971	1,21	20.106	0,88	R\$ 1.838,03	6,5%
Irajá	96.382	12,89	9.783	0,10	R\$ 1.513,41	6,8%
Jacarepaguá	157.326	2,08	17.655	0,11	R\$ 1.831,86	6,5%
Madureira	50.106	13,23	22.901	0,46	R\$ 1.311,05	8,1%
Maré	129.770	30,40	1.802	0,01	R\$ 824,85	9,9%
Olaria	57.514	15,59	13.179	0,23	R\$ 1.379,06	7,8%
Penha	78.678	13,54	24.151	0,31	R\$ 1.276,14	7,0%
Penha Circular	47.816	10,34	19.143	0,40	R\$ 1.276,14	7,0%
Praça Seca	64.147	9,87	3.919	0,06	R\$ 1.831,86	6,5%
Ramos	40.792	14,60	24.007	0,59	R\$ 1.379,06	7,8%
Tanque	37.856	6,80	5.203	0,14	R\$ 1.831,86	6,5%
Taquara	102.126	7,73	28.818	0,28	R\$ 1.831,86	6,5%
Turiação	17.246	13,73	1.136	0,07	R\$ 1.311,05	8,1%
Vaz Lobo	15.167	13,77	1.885	0,12	R\$ 1.311,05	8,1%
Vicente de Carvalho	24.964	13,60	4.245	0,17	R\$ 1.513,41	6,8%
Vila da Penha	25.465	17,74	5.902	0,23	R\$ 1.513,41	6,8%
Vila Kosmos	18.274	12,03	1.422	0,08	R\$ 1.513,41	6,8%
Total TransCarioca	1.391.707	12,26	445.342	0,32	R\$ 1.741,96	7,2%
Total Rio de Janeiro	6.320.446	11,5	2.263.003	0,36	R\$ 2.000,88	7,5%
Total		Média	Total	Média	Média	Média

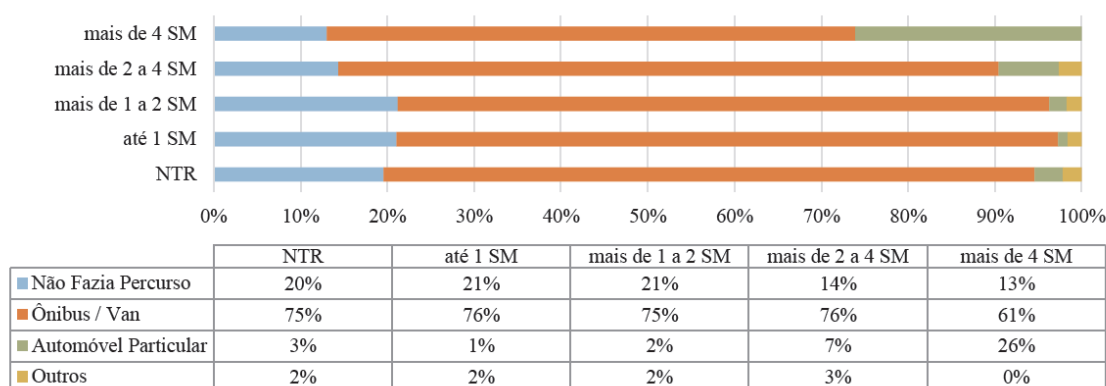
Fonte: IDTP (2014, p.13)

Como o objetivo central desse trabalho é o bairro de Madureira, nos deteremos a analisar a linha de BRT que atravessa o bairro, a linha TransCarioca. Ao iniciar esse objeto de estudo nós elegemos três importantes vetores para analisar o impacto da linha BRT no bairro, sendo eles, trabalho, moradia e transporte.

Oliveira, Moura e Rocha (2015) elaboraram uma pesquisa em 2015 a fim de identificar os motivos de viagem que alguns usuários da linha TransCarioca apresentaram, para tanto foi feito um marcador de renda dos usuários entrevistados. O resultado da pesquisa identificou que o deslocamento via BRT é alto para todos os níveis de renda, sendo mais incidentes sobre os usuários que possuem até

quatro salários mínimos, o motivo desse índice na análise dos autores é que o BRT TransCarioca atravessa diversos bairros que apresentam oportunidades urbanas, tais como a Barra da Tijuca; a Cidade Universitária onde está localizada a Universidade Federal do Rio de Janeiro; e Jacarepaguá, Taquara, Madureira e Penha – bairros que possuem concentração de comércio atacado e varejista. Os autores elaboram um quadro com o motivo de viagem dos usuários, de acordo com o nível de renda, vejamos:

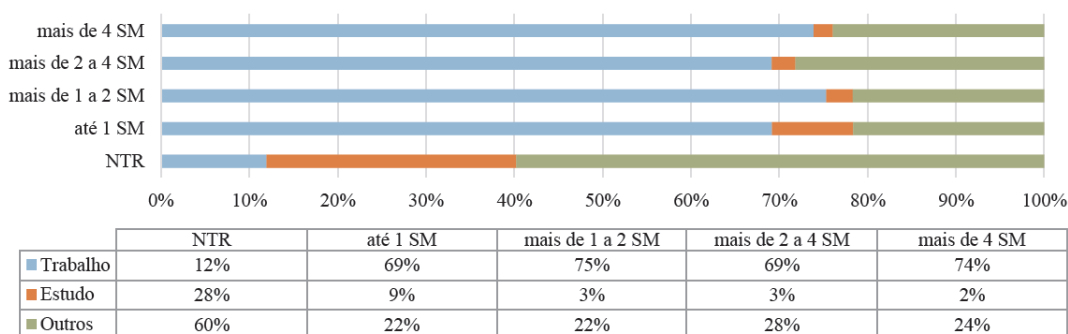
Gráfico 3 – Migração modal observada, segundo Nível de Renda



Fonte: Oliveira, Moura e Rocha, 2015

Podemos compreender, em consonância com os autores que a linha de BRT TransCarioca possui maior número de viagens ligadas a estudos com usuários que possuem renda de até 1SM, o índice de deslocamento de usuário que não possui renda (NTR) é de 28% o que revela o quanto o corredor contribui diretamente para o acesso a oportunidades de formação escolar e acadêmica, na posição dos autores, – observa-se, nesse sentido que essa é uma linha, a única, que liga a Zona Norte e Oeste à cidade Universitária. Os usuários que fazem uso dessa linha por motivo de trabalho são inferiores à média da RMRJ (região metropolitana do Rio de Janeiro) 77%. Vejamos:

Gráfico 4 – Distribuição de Motivo de Viagem, segundo Nível de Renda



Fonte: Oliveira, Moura e Rocha, 2015

Concluimos a partir dos autores, que a linha TransCarioca atende predominantemente, níveis de renda mais baixo, somando-se 64% com renda mensal de até 2 salários mínimos e 10% declarou não possuir renda. Os autores afirmam que os usuários que não possuem renda realizam mais viagens não obrigatórias.

Nesse sentido nós podemos deixar em destaque que, ainda que o percentual de usuários que utilizam a linha por motivo de trabalho seja de 74%, para os que possuem até 4SM (inferior à média da RMRJ 77%) é significativamente alto em comparação aos outros usuários, o motivo de estudo também é o mais significativo quando relacionado aos usuários que NTR (não tem renda). Mais uma vez podemos endossar que a linha TransCarioca apresenta um impacto significativo entre essas duas categorias de usuários, os trabalhadores e estudantes. Isto está ligado obviamente como já destacamos ao traçado que essa linha faz em bairros centrais com expressão significativa de postos de trabalho formais e a escolas ou Universidades.

Concordamos com Rodrigues (2014) ao afirmar que a instalação dos grandes projetos de mobilidade, a chamada “revolução dos transportes” como já mencionado não representa uma solução para a crise da mobilidade. Tais estratégias parecem não desconsiderar, segundo o autor, os inúmeros problemas que envolvem as dificuldades de deslocamento de trabalhadores na região metropolitana. Para o autor a implementação de BRT se dá numa lógica concentrada territorialmente. Sendo assim o contexto de investimento no sistema de mobilidade para a Copa e Olimpíada não abarca a existência de um modelo de transporte que considere o Rio de Janeiro como cidade metropolitana, entretanto, o autor revela que esse atual

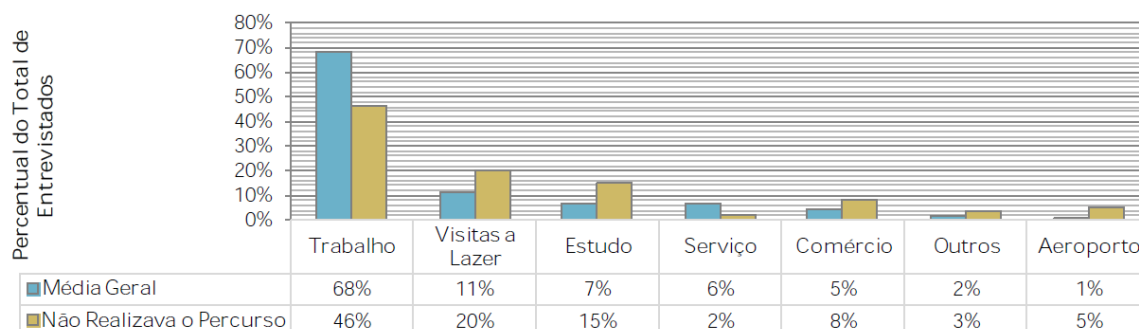
modelo não cumpre o último Plano Diretor de Transporte Urbano de 2003. Assim Rodrigues (2014) ao citar Abreu (2010) destaca que a oportunidade de superar tal desafio não foi aproveitada em nome da razão de concentração territorial das intervenções e da insistência no modelo rodoviário, acarretando em uma lógica política concentradora e distributiva que reforça as disparidades intrametropolitanas (Rodrigues, 2014 apud abreu 2010).

O Instituto de Política de Transporte & Desenvolvimento elaborou um relatório em 2015, a fim de analisar o impacto do BRT TransCarioca na Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro. Dentre as metodologias utilizadas para avaliar alguns aspectos do BRT, destaca-se a realização de entrevista com 1.005 usuários do serviço proporcionalmente à demanda diária observada no dia 31 de outubro de 2014. Foi constatada a importância do BRT TransCarioca na dinâmica de circulação "casa-trabalho-casa", do Rio de Janeiro, (68% das viagens foram motivadas por trabalho). Conforme o estudo:

As informações sobre origem e destino dos usuários revelou o papel desempenhado pelo sistema em relação ao acesso de populações de diferentes partes da cidade e da região metropolitana a regiões que concentram oportunidades de trabalho formal (como a Barra da Tijuca) e centros tradicionais de comércio (como Madureira e Taquara). Além disso, o percentual significativo de viagens motivadas por atividades de educação, lazer, acesso a serviços e ao comércio (29% aproximadamente) indica a importância do sistema em relação a uma dinâmica de circulação em escala local (bairro), associada à utilização de linhas paradoras (foi observada uma quantidade de viagens não motivadas por trabalho nas linhas paradoras 7% maior em comparação às expressas). (p.49)

Segundo estudos do Instituto 68% dos usuários da linha TransCarioca, utilizam a mesma para o trabalho, além disso o deslocamento para serviços e comércio apresentam 22%. Vejamos:

Gráfico 5 – Motivo de Viagem da linha TransCarioca



Fonte: Pesquisa ITDP (2014)

O bairro de Madureira representa um dos maiores destinos dos usuários, somando-se 6,5%, estando abaixo dos bairros da Taquara 11,4%; seguido de Curicica 7,9%; Praça Seca 7,6%; Barra da Tijuca 7,6% e Jacarepaguá 4,1%. Para os destinos, os maiores polos são Barra da Tijuca 31,1%; Taquara 9,1%; Recreio dos Bandeirantes 7,0%.

Uma análise de impacto importante além das que se referem ao motivo de viagem e deslocamento é o fato da linha TransCarioca não apresentar integração com as linhas de Metro. Há contudo o percentual de 34,5% que utilizam o BRT Transcarioca nos trechos complementares se comparado ao ônibus (convencionais e alimentadores com 34,5% ao BRT TransOeste em 7,7% e aos trens metropolitanos em 5,1%.

O resultado da pesquisa do ITDP afirma:

Este modelo de desenvolvimento pode contribuir de forma decisiva para a alteração dos padrões de mobilidade no corredor, equilibrando a dinâmica de circulação "casa-trabalho-casa" e estimulando a dinamização econômica de centralidades das zonas oeste e norte (ex: Taquara, Madureira, Ramos, Penha). Em última instância, o TOD pode:

- Evitar deslocamentos de longa distância e ajudar a equilibrar a circulação de passageiros no corredor em relação à região da Barra da Tijuca;
- Captar mais usuários do transporte individual motorizado;
- Amenizar concentração de demanda nos horários de pico e contribuir para a melhoria do serviço prestado (ITDP, 2014, p. 57).

Entretanto, algumas dessas afirmativas podem ser contraditadas. Uma das questões a ser colocada, sobretudo no que diz respeito ao bairro de Madureira, é o fato de diversas linhas de ônibus terem sido extintas. Como já demonstrado aqui, por Kleiman, muitas das linhas extintas foram tiradas de circulação a fim de privilegiar outras que se inseriam no oligopólio das empresas de ônibus. Nesse

sentido deve se considerar a linha 952 Praça Seca X Penha que após a implantação de BRT passou a ser 702 e servia de alimentadora na estação de BRT do Campinho e no terminal de Madureira. Sobre essa questão o jornal o Globo fez uma matéria em outubro de 2010, onde destaca-se a fala de uma moradora:

Precisamos que essa linha volte pois tem muitos idosos e alunos aqui que precisam dessa linha. Para irmos para Madureira temos que caminhar até a estrada Intendente Magalhães, pegar um ônibus até Cascadura e outro para Madureira. Fica difícil” destacou Maria Nazaré. (disponível em: <https://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/passageiros-reclamam-de-sumico-de-linha-que-passava-pelas-zonas-oeste-e-norte-do-rio.ghtml>)

Ainda segundo a matéria de 2010, foi apontado que “O BRT afirmou que a crise financeira reduziu o número de passageiros e que as empresas enfrentam a concorrência de linhas de vans e que não houve o reajuste da tarifa e que, por isso, as empresas não estão conseguindo manter 100% da frota nas ruas” (p.1).

Ao que se percebe como destacado diversas vezes e já demonstrado anteriormente de forma exaustiva é que esse modelo de transporte implementado esbarra em diversos interesses do capital que inviabilizam a efetivação das necessidades sociais. O ITDP afirma:

A implantação de infraestruturas de transporte de alta capacidade induz a um processo de valorização do espaço urbano no entorno destes sistemas, tendo em vista o aumento dos níveis de acessibilidade das regiões atravessadas (CERVERO E KANG, 2011). De fato, conforme noticiado pelo Jornal EXTRA em 2014, após um mês de operação, já havia sido detectada valorização do metro quadrado para venda superior à média da cidade para diversos dos bairros na área de influência do corredor (JORNAL EXTRA, 2014 apud ITDP, 2014).

Considerando as colocações já destacadas acima, cabe destacar que o modelo de transporte de BRT, em suma, atende diretamente os interesses do capital, ao passo que valoriza áreas estratégicas da cidade que o mesmo corta. Entretanto, o que se percebe é um intenso processo contraditório entre si, onde não se atende efetivamente as reais necessidades da população de deslocamento e mobilidade. Para isso consideramos a formação da cidade em articulação com o desenvolvimento do capital, onde áreas centrais da cidade se desenvolveram em detrimento de outras, o que provoca uma exacerbada necessidade de deslocamento de pessoas por motivo de trabalho de áreas no entorno da cidade do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Consideramos a noção de produção do espaço em Lefebvre (1986) como central para entender as relações sociais no espaço. Tentando decifrar as relações obscurecidas no espaço, isto é o trabalho, a partir das contribuições do autor. Refletimos sobre a produção desse sob uma lógica de valorização, isto é, a produção de um espaço subalternizado a ditames econômicos. Destaca-se o fundamental papel do Estado enquanto intermediador desse processo. A produção do Rio de Janeiro, nessa lógica de subalternidade ao capital, começou a tomar contornos mais evidentes na transição ao século XX, e com maior impulso após a 2ª guerra mundial. Outro aspecto que também consideramos foi a noção de tempo e espaço enquanto dimensões da vida cotidiana que demarcam as experiências da sociedade.

Na elaboração final desse trabalho, incluímos o item sobre a formação social brasileira, elemento apontado na fase de qualificação desse trabalho, com a intenção de estabelecer mediações mais estreitas entre esse elemento da universalidade das relações sociais capitalistas, no Brasil, e a particularidade do crescimento e expansão do Rio de Janeiro. Assim, conseguimos afirmar a hipótese de que as transformações ocorridas no bairro de Madureira, desde o início do século XX, são consequências de transformações urbanas na cidade do Rio de Janeiro e se encadeiam com as determinações mais universais da lógica do capital.

Ao tratar do orçamento para os Megaeventos, tanto para Copa quanto para as Olimpíadas notamos dois fatores: o primeiro diz respeito aos maciços investimentos públicos, revelando, assim, o protagonismo do Estado nacional em viabilizar os Megaeventos e a subalternidade do mesmo à organismos internacionais como o COI (Comitê Olímpico Internacional) e a FIFA (Federação Internacional de Futebol), elementos também destacados diversas vezes ao longo desse trabalho. O segundo aspecto refere-se a supremacia dos investimentos com a mobilidade urbana – dimensão da vida social que afeta diversas outras esferas do cotidiano que também são capturadas estrategicamente por diversas áreas de investimento privado. A exemplo disso temos o crescimento e a expansão da Zona Oeste do Rio, a partir da implantação das linhas de BRT TransOeste e TransOlímpica. Há, desse modo, uma confirmação do segundo eixo de nossa hipótese que estabelece a conexão do processo histórico do desenvolvimento urbano do Rio de Janeiro com o momento

histórico de transformação da política pública urbana de transporte e mobilidade do início do século XXI. Também consideramos ter conseguido comprovar que a implementação do BRT produziu diferentes efeitos que acentuam as contradições do espaço urbano, entre esses o de produzir a valorização de algumas áreas da cidade em detrimento de outras.

Apresentamos também a noção de capital monopolista com a intenção de compreender o sentido histórico e econômico da promoção dos Megaeventos. Ou seja, a intenção financeira por detrás dessa grande festa, considerada pela grande mídia como um incentivo a economia nacional.

Resgatamos a noção de capital monopolista a fim de entender a promoção dos Megaeventos, pois, a princípio, nos parecia evidente que a promoção dos Megaeventos era central ou estrutural para o processo de valorização do capital, realidade destacada exaustivamente ao longo desse trabalho. Todavia ao percorrer a bibliografia de referência, compreendemos que os Megaeventos desempenharam e desempenham apenas um papel conjuntural desse processo, não sendo portanto o único aspecto central, mas uma estratégia do capital nesse período para possibilitar a reprodução ampliada do capital através da produção do espaço. Em outros momentos da história o capital utilizou outras formas de se expandir. Os megaeventos é portanto, uma das formas históricas desse intento. Consideramos, assim, ser possível reafirmar o terceiro eixo de nossa hipótese, onde defendemos que a política urbana de transporte se articula organicamente com as formas capitalistas contemporâneas de empreendedorismo urbano – com destaque para a organização de grandes eventos internacionais esportivos como as Olimpíadas de 2016 e a Copa do Mundo de 2014.

Ao investigar sobre as particularidades do bairro de Madureira, foi interessante encontrar alguns dados que desconstruíram algumas opiniões que tínhamos como assertivas, por exemplo a realidade da Zona Norte, como, por exemplo, o fato de Madureira possuir um número superior de estabelecimentos de serviços quando comparado aos estabelecimentos comerciais (SEBRAE, 2015). Já era considerado que o bairro de Madureira era um dos maiores centro-comerciais da cidade, em décadas anteriores, todavia essa realidade tem tomado outros contornos, o que carecia, de uma investigação mais minuciosa que não foi possível aqui. Entender também a circulação da força de trabalho nesse espaço e o sentido que o bairro possui para a vida cotidiana da classe trabalhadora e que torna o bairro

atraente para a implantação da linha TransCarioca também é um aspecto a ser investigado. Em suma, o item desse trabalho que diz respeito as “características do bairro que o torna estratégico para implantação da linha TransCarioca” aponta para uma necessidade de elaborações mais aprofunda a partir de outros ângulos. Isso pode estimular, inclusive, estudos futuros. Elemento que conseguimos apresentar aqui, com bases nos estudos de Brito (2013), foi a crescente valorização cultural do bairro traduzida na lei 5.309 de 2011 que declara o bairro como área de especial interesse turístico. Esse item do trabalho é de particular interesse, pois abre outras vias possíveis de análise de conhecimento do bairro. Um aspecto para elaborações futuras seria compreender a dimensão de classe e a expressão das mesmas no bairro, elementos que também não foram possíveis de serem problematizados nesse trabalho.

Análises sobre os impactos da Linha TransCarioca no bairro também careciam de elaborações mais cuidadosas, uma vez que nos limitamos a dois olhares: o primeiro foram as remoções de moradores que ocorreram tanto no Largo do Campinho como na Antiga Villa Torres. Percebemos que o site do Comitê Popular da Copa e Olimpíadas⁴⁹ foi desativado, o que nos impediu de ter acessos a materiais como vídeos e depoimentos dos moradores do Campinho que eram disponibilizados anteriormente pelo referido site. Sendo assim, a forma como tratamos das remoções aqui, ainda que apresentando dados quantitativos, com base no dossiê da Copa e Olimpíada, se deu com menor aprofundamento. A perda do contato desses moradores com o bairro, tornou uma tarefa bastante difícil investigar o depoimento dos mesmos nesse período de remoção, como, por exemplo, buscar informações se houve ou não uma real indenização, etc. O segundo aspecto é a compreensão da rede de transporte rodoviário. A lógica centralizadora já existente não sofreu grandes superações com a TransCarioca, a exemplo disso apresentamos a falta de integração do BRT com as linhas de ônibus e trem em Madureira e a extinção de ônibus que passavam pelo bairro e que favoreciam até mesmo a integração de ruas residenciais ao terminal de BRT, algo fundamental e característico da vida cotidiana nos subúrbios.

A implantação do BRT em Madureira estabeleceu transformações conjunturais, isto é, pontuais, dentro de uma lógica mais totalizante de transformações urbanas vocacionadas para a produção do espaço voltado para o capital. Para entender a lógica que ultrapassa a aparência fenomênica desse processo, seria necessário investigar as particularidades de alguns dos bairros pelos quais a linha passa e pensar também sobre as noções de “perto” e “longe” elaborada por Villaça (2013) e assim tentar decifrar a valorização de alguns bairros em detrimento de outros, parte disso conseguimos analisar através de um resgate histórico.

Ao concluir esse trabalho é importante expor algumas das nossas dificuldades a serem superadas futuramente, como a apropriação mais cuidadosa do pensamento de Lefebvre. Como demonstrado na apresentação desse trabalho, não houve a oportunidade de aprofundamento sobre a temática do urbano anteriormente, somente nesse processo de mestrado é que conseguimos tal aproximação. Sendo assim, esse trabalho representa um processo de esforço, de busca e aproximação. O grupo de estudos UrbanoSS, de que faço parte, contribuiu significativamente para aguçar esse desejo de conhecer o pensamento do autor. Por isso, o encerramento dessa dissertação aponta também para possibilidades de caminhos futuros de investigação que permitam estabelecer mediações mais precisas das contribuições de Lefebvre com a temática do urbano. Outro aspecto que consideramos importante também de ser destacada na conclusão diz respeito a ausência de aproximação com movimentos sociais e organizações da sociedade civil no bairro como mediação para o estudo do objeto. Confesso que me senti bastante solitária ao longo desse percurso em razão disso, o que muitas vezes me trouxe distanciamento com meu objeto, onde precisei fazer esforços contínuos para me aproximar.

Nesse sentido, finalizamos também abrindo mais essa vereda possível a partir da qual a aproximação aos moradores do bairro e de suas formas de organização possam me apresentar elementos da vida cotidiana que proporcionem um acréscimo intelectual e um novo olhar sobre a cidade.

REFERÊNCIAS

ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único**. Desmanchando Consensos. Petrópolis: Vozes, 2000.

ABREU, Maurício de A. **Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Rio de Janeiro: IPP, 2013 [1987].

BRITO, J.F.P. **Mudança, Memória e Tradição no Rio de Janeiro: o bairro Madureira cantado, evocado e em disputa**. In: *Anais do XVI Congresso Brasileiro de Sociologia*. Salvador, BA, Brasil. Set. 2013.

BENCHIMOL, Jaime Larry. Pereira Passos: **um Haussmann tropical : a renovação urbana da cidade do Rio de Janeiro no início do século XX**, 1990

BIENENSTEIN, G. Globalização e Metrópole. A relação entre as escalas global e local: o Rio de Janeiro. In: **Produção e Gestão do Espaço – 10 anos de PPGAU/UFF**. Niterói: FAPERJ; Casa 8, 2014, pp.337-358;

_____. O Espetáculo na Cidade e a Cidade no Espetáculo: Grandes Projetos, Megaeventos e Outras Histórias. In: **XIV Encontro Nacional da ANPUR**. Rio de Janeiro, 2011.

BIENENSTEIN, R.; BIENENSTEIN, G.; MENDES, D. **A cidade nos negócios e os negócios na cidade**. Notas sobre as operações urbanas na região metropolitana do Rio de Janeiro. In: XVI Encontro Nacional da ANPUR. Belo Horizonte, 2016.

CASTRO, Demian Garcia Castro [et al.]. **Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016** / organização - 1º ed. – Rio de Janeiro: Letra Capital, 2015.

CARDOSO, Isabel C. C. Das reformas urbanas da transição ao século XX à operação urbana consorciada da Região do Porto do Rio de Janeiro. In: GOMES, M.F.C.M; MAIA, R.S.; CARDOSO, I.C.C.; e FRANÇA, B. A.. **Renovação urbana, mercantilização da cidade e desigualdades socioespaciais**. Rio de Janeiro, Mauad, 2013.

_____. —**O II Plano Estratégico do Rio de Janeiro: a anulação da política frente ao ajuste urbano da cidade**. In: *Anais do XIII Encontro da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. 25 a 29 de maio de 2009 Florianópolis - Santa Catarina –Brasil

DEMIER, F. Nas Ruas por Direitos: a resposta popular às contrarreformas da democracia blindada brasileira. In: BRAVO, M.I.S; MENEZES, J.S.B de (org.) **A Saúde nos Governos do Partido dos Trabalhadores e as Lutas Sociais contra a Privatização**. Rio de Janeiro: UERJ, Rede Sirius, 2014, p. 62-68

EL-KAREH, A.C. Quando os subúrbios eram arrabaldes: um passeio pelo Rio de Janeiro e seus arredores no século XIX. In: **150 anos de subúrbio carioca**. OLIVEIRA,

M.P, FERNANDES, N.N(org.). Rio de Janeiro: Lamparina: Faperj: EdUFF, 2010. p 19-56

FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina**. São Paulo: Global, 2009. P. 41-112.

FERREIRA, Carla e outros (orgs). **Padrão de reprodução do capital: contribuições da teoria marxista da dependência**. São Paulo: Boitempo, 2012.p 21-35.

FONTES, Virgínia. Capitalismo, imperialismo, movimentos sociais e lutas de classes. In: **Em Pauta: teoria social e realidade contemporânea**. Vol. 21, (2008). Rio de Janeiro UERJ / Faculdade de Serviço Social

_____. **O Brasil e o capital imperialismo: teoria e história**. Rio de Janeiro: EPSJV, UFRJ, 2010. P. 21-97.

FERNANDES, Nelson da Nóbrega. **O rapto ideológico da categoria subúrbio - Rio de Janeiro 1858/1945** Rio de Janeiro. Editora Apicuri/Faperj 2011

FRAIHA, Silvia. **Madureira & Oswaldo Cruz**. Rio de Janeiro: Editora Fraiha e Prefeitura do Rio, 1998.

FREIRE, Leticia de Luna. Mobilizações coletivas em contexto de megaeventos esportivos no Rio de Janeiro IN: **Revista O Social em Questão**. - Ano XVI - nº 29 – 2013

FORTI, Valeria. “Considerações iniciais sobre ontologia”. In: FORTI, Valeria. **Ética. Crime e loucura: reflexões sobre a dimensão ética no trabalho Profissional**. 2ª ed. Lumen Juris, 2010, p. 11-24.

HARVEY, David. **Condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da Mudança Cultural**. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, David. **A Produção Capitalista do Espaço**. São Paulo: Annablume, 2005. P. 16-239

_____. **Cidades Rebeldes**. Do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo, Martins Fontes, 2014.

_____. **O neoliberalismo: história e implicações**. Tradução: Adail Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2008, p.159-195.

_____. **O novo imperialismo**. São Paulo, Edição Loyola, 2004, p. 115-148
IAMAMOTO, M. V.; CARVALHO, R.; *Relações Sociais e Serviço Social no Brasil*. Esboço de uma interpretação histórico-metológica. São Paulo: Cortez, 1982

LEFEBVRE, H. **Espaço e Política**. Belo Horizonte, Editora UFMG, 2008.

_____. **O Direito à Cidade**. 5ª edição. 4ª reimpressão. São Paulo: Moraes, 2001.

_____. **A revolução urbana.** Trad. Sergio Martins. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

_____. **A Produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sergio Martins (do original: *La production de l'espace*. 4º ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início fev-.2006

LIMA, Sônia Lúcio Rodrigues de. *Movimentos Sociais e a Cidade: Determinantes e Condicionantes da Ação Coletiva na Atualidade.* In: BRAVO, Maria Inês Souza; MARTINS, Janaina Bilate; D'ACRI, VANDA (orgs.). **Movimentos sociais, saúde e trabalho.** Rio de Janeiro: ENSP/FIOCRUZ, 2010. P.73-85

MANDEL, E. **Capitalismo tardio.** São Paulo: Abril Cultural, 1982.

MARTINS, R.L. **Mercadão de Madureira: Caminhos de Comércio.** Rio de Janeiro: Editor Condomínio do Entrepasto Mercado do Rio de Janeiro, 2009.

MARTINS, Janaina Bilate; D'ACRI, VANDA (orgs.). **Movimentos sociais, saúde e trabalho.** Rio de Janeiro: ENSP/FIOCRUZ, 2010. P.73-85

MARX, K. A mercadoria. **O capital.** Livro I, volume 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005. p. 53-105.

_____. **A lei geral da acumulação capitalista.** *O capital.* Livro I, volume 1. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2005

MATELA, Igor P. —A gestão dos transportes: a renovação do pacto rodoviarista. In: RIBEIRO, L.C. de Q. (Org.). **Rio de Janeiro: Tranformações na Ordem Urbana.** Rio de Janeiro: Letra Capital e Observatório das Metrôpoles, 2015.

MOREIRA, Ruy. A nova Divisão territorial do trabalho e as tendências de Configuração do espaço brasileiro. In: MOREIRA, Ruy. **A formação espacial brasileira.** Contribuição crítica aos fundamentos espaciais da geografia do Brasil. RJ: Consequências, 2014

NOVAIS, Pedro. **Urbanismo na Cidade Desigual. O Rio de Janeiro e os megaeventos.** Revista Brasileira de Estudos Urbanos e regionais, RBEUR/ANPUR, Vol. 16.1, 2014.

OLIVEIRA, Carolina Alves. **Partidos políticos e a luta pela saúde no município do Rio de Janeiro: uma análise da saúde como elemento tático/estratégico de transformação.** Dissertação de Mestrado. UERJ. 22 de outubro de 2014

OLIVEIRA, Francisco. **Crítica à razão dualista/ O ornitorrinco.** São Paulo: Boitempo, 2003. Painel regional : Rio de Janeiro e bairros / Observatório Sebrae/RJ. -- Rio de Janeiro : SEBRAE/RJ, 2015

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares.** São Paulo: Boitempo, 2015.

SÁNCHEZ, Fernanda. A cidade-mercadoria: produção do espaço e lógica cultural nos processos de renovação urbana. In: **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. – 2. ed. – Chapecó, SC : Argos, 2010. 555 p. (Grandes Temas ; 10)

SILVA, Iglia Osorio. **Terras devolutas e latifúndio**. Efeitos da lei de 1850. Campinas, São Paulo, Editora UNICAMP, 2008

SINGER, Paul. **Economia Política da Urbanização**. 11ª edição.. São Paulo: Brasiliense, 1973

TROTSKY, L. **História da Revolução Russa**. Primeiro Volume. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977. Capítulos 1, 23 e Apêndice.

VAINER, Carlos. **Cidade de Exceção: reflexões a partir do Rio de Janeiro**. XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR Maio de 2011 Rio de Janeiro - RJ – Brasil

VAINER, C.; MARICATO, E. **A Cidade do Pensamento Único – Desmanchando consensos**. 3ª edição. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2000.

VAINER, C; LEAL DE OLIVEIRA, F; NOVAIS, P. Notas metodológicas sobre a análise de grandes projetos urbanos. In: OLIVEIRA et al. Grandes Projetos Metropolitanos, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2012. (p.11-23).

Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Rio de Janeiro: LetraCapital / Observatorio das Metrôpoles, 2015.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Licolm Institute, 2001

WEBGRAFIA

BELLUZZO, Luiz Gonzaga de Mello. **O declínio de Bretton Woods e a emergência dos mercados “globalizados”**. disponível em : <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ecos/article/view/8643205>

Brasil [recurso eletrônico] : os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas
FERREIRA, J.S.W. Um Teatro Milionário. In: JENNINGS, Andrew Brasil em jogo: **o que fica da Copa e das Olimpíadas?** / Andrew Jennings, Raquel Rolnik ; Antonio Lassance ... [et al.]. - 1. ed. - São Paulo : Boitempo : Carta Maior, 2014. Disponível em : <https://boitempoeditorial.files.wordpress.com/2014/06/amostra-de-brasil-em-jogo.pdf>. Acesso em: 10/07/17

GARCIA, Fernanda Ester Sánchez; JÚNIOR, Pedro de Novais Lima; HERDY, Fabrícia Hauck. **A Estratégia Urbano-Territorial do Projeto Olímpico Rio 2016: notas sobre as propostas para mobilidade e transportes**. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal13/Geografiasocioeconomica/Ordenamientoterritorial/55.pdf>. Acesso: 11/12/17

Globo Universidade. v. 1, n. 2, mar. 2013. **Tema: Subúrbios e identidades**. Rio de Janeiro, Globo, 2013. Disponível em: <http://especial.globouniversidade.redeglobo.globo.com/livros/CadernoGUSuburbia.pdf> , Acesso em: 03/06/17

Kleiman (sem ano). Disponível em <http://www.chaourbano.com.br/visualizarArtigo.php?id=49>. Acesso em: 20/04/2018
MARINI, Ruy Mauro. **O ciclo do capital na economia dependente**. Disponível em: <https://pt.scribd.com/document/352990353/MARINI-Ruy-Mauro-Dialetica-da-Dependencia-pdf>. Acesso: 12/10/16

MATELA, Igor Pouchain. **Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Letra Capital, 2014. Disponível em : http://www.observatoriodasmetropoles.net/images/abook_file/livro_transporte_matela.pdf. Acesso em 05/04/18

MOREIRA, RUY. **O rapto do subúrbio**. Resenha de O rapto ideológico da categoria subúrbio, de Nelson da Nóbrega Fernandes. Rio de Janeiro: Editora Apicuri/Faperj, 2011. disponível em : <http://www.geographia.uff.br/index.php/geographia/article/viewFile/525/343>. Acesso 24/01/18

MOURA, Iuri Barroso, OLIVEIRA, Gabriel Tenenbaum, ROCHA, João Pedro. **Análise da equidade de impactos do BRT TransCarioca na Mobilidade de usuários com diferentes Níveis de Renda**. XXIX Congresso nacional de pesquisa em transporte da ANPET Ouro preto. Disponível em : <http://www.anpet.org.br/xxixanpet/anais/documents/AC979.pdf>. Acesso em: 20/07/17

OLIVEN, RG. **Urbanização e mudança social no Brasil** [online]. Rio de Janeiro: Centro Edelstein, 2010. 146 p. Disponível em: <http://books.scielo.org/id/z439n/pdf/oliven-9788579820014.pdf>. Acesso em 03/03/18
Orlando Alves dos Santos Júnior, Christopher Gaffney, Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro : E-papers, 2015. 542 p. : il. ; 23 cm. recurso digital
Disponível em http://www.observatoriodasmetropoles.net/index.php?option=com_k2&view=item&id=681%3Aa-cidade-global-do-rio-de-janeiro-modelo-em-conflito&Itemid=169&lang=pt. Acesso 06/06/18

Os Megaventos São Justificativas para Remoções Forçadas? Disponível em: <http://of.org.br/noticias-analises/os-megaeventos-sao-justificativas-para-remocoes-forçadas/>. Acesso em 05/08/12

Painel regional: Rio de Janeiro/Observatório Sebrae/RJ. – Rio de Janeiro: Sebrae/RJ, 2015. Disponível em: http://www.sebrae.com.br/Sebrae/Portal%20Sebrae/UFs/RJ/Anexos/Sebrae_INFREG_2014_CapitalRJ.pdf. Acesso em 20/05/18

Projeto Metropolização e Megaeventos: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016. Relatório Parcial Rio de Janeiro – Abril de 2012. Disponível

em: http://www.observatoriodasmetrolopes.net/download/Relat_RJ%202012.pdf. Acesso em 10/12/17

REIS, Camile, FAVERO, Marcos. **Infraestrutura de transporte, vetor de urbanidade: o viaduto do BRT TransCarioca em Madureira**. Encontro da Associação de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Porto Alegre, 25 a 29 de Julho de 2016. Disponível em : <https://enanparq2016.files.wordpress.com/2016/09/s21-06-reiss-c-favero-m.pdf>. Acesso em 10/06/17

ROCHA, Josielle Cíntia de Souza e COSTA, Maria de Lourdes P. M. **Um ensaio sobre as velhas dinâmicas espaciais nos novos espaços do TransCarioca em Madureira**. Disponível em http://anpur.org.br/xviienanpur/principal/publicacoes/XVII.ENANPUR_Anais/ST_Sessoes_Tematicas/ST%206/ST%206.6/ST%206.6-03.pdf. Acesso em: 23/06/18

ROCHA, Josielle Cíntia de Souza; LOPES, Ferreira Ricardo. **A imagem e a identidade suburbana carioca na construção da cidade olímpica –o caso campinho**. III Seminário Internacional Urbicentros – salvador da Bahia, 22 a 24 de Outubro de 2012. Disponível em : <http://www.ppgau.ufba.br/urbicentros/anais/ST117.pdf>. Acesso em : 20/07/17

RODRIGUES, Juciano Martins. Transformações urbanas e crise da mobilidade urbana no Brasil. In: **Revista eletrônica de estudos urbanos**. Nº 14, ano 4, setembro de 2013. Disponível em : http://emetropolis.net/system/edicoes/arquivo_pdfs/000/000/014/original/emetropolis_n14.pdf?1447896350. Acesso em: 13/10/17

SOTO, William Héctor Gómez. **O Subúrbio e a periferia: um novo olhar do espaço a partir de Marx**. Disponível em: <http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/Teoriaymetodo/Teoricos/28.pdf>

SOTO. William Héctor Gómez. **A cidade, o subúrbio e a periferia**. Disponível em: <https://www.unisc.br/site/sidr/2008/textos/71.pdf>

VIEIRA Mariana Dias. **Os Espaços Comerciais e as Centralidades Urbanas**. Disponível em: http://www.labcom.fau.usp.br/wp-content/uploads/2015/05/3_cincci/029-vieira_mariana.pdf. Acesso: 16/06/18

VILLAÇA, Flávio. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**, 1986. Disponível em http://www.flaviovillaca.arq.br/pdf/cidadao_habita.pdf

VILLACA, Flávio. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. Estudos Avançados . [online]. 2011, vol.25, n.71 pp.37-58. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/ea/v25n71/04.pdf>

LEGISLAÇÕES E DOCUMENTOS OFICIAIS:

Análise de Impacto do BRT TransCarioca na Mobilidade Urbana do Rio de Janeiro (2014). Disponível em: https://www.itdp.org/wp-content/uploads/2015/04/ITDP-Brasil_Análise-Impacto-BRT-TransCarioca_em-PT_versão-WEB-para-site.pdf

Informações sobre Despesas com os Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016. Disponível em: www2.camara.leg.br/atividadelegislativa/orcamentobrasil/estudos/2017. Acesso em 23/06/18

PORTAL DA TRANSPARENCIA. Disponível em : <http://www.portaltransparencia.gov.br/copa2014/empreendimentos/investimentos.seam?menu=3&assunto=cidade>. Acesso 10/06/18

PROJETO DE LEI COMPLEMENTAR Nº 86/2014. Disponível em : <http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/scpro1316.nsf/5d30a86363c9945c0325775900523a3d/eb8a4cdf71af73ba83257d410070c9c7?OpenDocument>. Acesso 15/06/18

RIO DE JANEIRO (Município). —Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Rio Sempre Rioll. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 1996.

_____. —Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – As Cidades da Cidadell. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. 2004.

_____. —Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Pós 2016: O Rio mais integrado e competitivo (2009-2012)ll. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro

_____. —Plano Estratégico da Cidade do Rio de Janeiro – Pós 2016: O Rio mais integrado e competitivo (2013-2016)ll. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.