

O PORTO E O BONDE NO INÍCIO DO SÉCULO XX E NO INÍCIO DO SÉCULO XXI: NOVAS EXCLUSÕES?

Alvaro Ferreira

Professor do Programa de Pós-Graduação em Geografia da PUC-Rio e
do Departamento de Geografia da UERJ-FEBF
alvaro_ferreira@puc-rio.br
alvaro.ferreira.geo@gmail.com

A zona portuária do Rio de Janeiro é formada, principalmente, pelos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo, e devido a sua localização teve importância estratégica no crescimento da cidade do Rio de Janeiro, seja nos âmbitos econômico e político, seja no âmbito cultural, visto que até o início do século XVIII a cidade restringia-se, praticamente, à área central. Essa importância ganha contornos ainda mais inestimáveis se lembrarmos que a mão-de-obra operária e a escrava ocupou a zona portuária desde seus primórdios. Inclusive, o mercado de escravos localizava-se na rua Camerino – antiga rua do Valongo.

A partir da década de 1850, a necessidade de construção de um porto para a cidade torna-se mais forte, dando curso a inúmeros projetos de construção de cais, molhes, docas, armazéns, aterros, ramais ferroviários e maquinaria para carga e descarga. Entretanto, foi nos primeiros anos do século XX, com a Reforma Passos, que transformações profundas acometeram o espaço urbano da então capital da república.

O projeto de renovação concentrava-se na área central da cidade e o novo porto teria importante papel irradiador na transformação da capital, compreendendo a construção do novo cais, o aterro da Prainha, do Valongo e dos sacos da Gamboa e do Alferes, da Praia Formosa e ainda do prolongamento do canal do Mangue até o mar. Sobre o espaço aterrado foram construídas duas largas avenidas interligadas: a Rodrigues Alves, ao longo do cais, e a Francisco Bicalho. A imensa superfície restante foi urbanizada segundo padrões modernos: ruas largas, quadras regulares de traçado ortogonal, lotes de grandes dimensões¹. No entanto, os bairros portuários mantiveram-se, de certa maneira, à margem da cidade, pois enquanto o núcleo central da cidade sofria forte verticalização, Saúde, Gamboa e Santo Cristo mantiveram-se da mesma forma. Posteriormente, nas décadas de 1960 e 1970, a construção do Viaduto da Perimetral acentuou a ruptura, separando esses bairros ainda mais do restante da cidade.

Como nas demais zonas portuárias ao redor do mundo, as mudanças tecnológicas e de logística no carregamento, transporte e armazenamento – containerização – contribuíram para a obsolescência de parte de sua área. Tudo isso, juntamente com o abandono por parte do poder público, contribuíram com a obsolescência da área do porto e com o esvaziamento dos bairros vizinhos, seja ao que se refere a suas atividades econômicas relacionadas ao apoio portuário, seja no que concerne à infraestrutura urbana e ao número de moradores na região. Esse abandono agora é visto como grande possibilidade de uma nova produção do espaço.

No Rio de Janeiro, as fábricas que surgiram na cidade não se localizavam apenas no centro, logo começaram a expandir-se cidade adentro e, com isso, os trabalhadores buscaram também se localizar próximos a essas fábricas. Nesse sentido, no fim do século XIX, as habitações destinadas aos trabalhadores dividiam-se entre moradias denominadas insalubres – cortiços, estalagens e casas de cômodos – e moradias ditas higiênicas – avenidas e vilas operárias.

Fato era que a proximidade entre local de trabalho e de moradia², à época, constituiu-se fator de grande importância para patrões e empregados, portanto era comum a construção de vilas operárias pelo patronato. Ademais, o Estado promulgou decreto (09/12/1882) que isentava de impostos aduaneiros e concedia outros benefícios às indústrias que construíssem habitações populares. Algumas rugosidades permanecem até hoje, seja na forma das casas das antigas vilas operárias na Zona Sul (na rua Pacheco Leão em direção ao Horto) ou seja na Zona Norte, nas ruas próximas à antiga Companhia Têxtil América Fabril (atual Hipermercado Extra-Boulevard – Figura 01)

Todavia, segundo a arquiteta da prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, Maria Paula Albernaz³, outras modalidades de alojamento foram identificadas além das vilas operárias. Logo, puderam ser percebidos grupos de quartos ou casinhas como estalagens, ou ainda grandes casas coletivas e mesmo barracões. Esse tipo de organização da cidade encaminhou-se durante grande parte do século XX. Porém, através da transformação das necessidades dos diversos momentos da organização das atividades econômicas, pudemos observar o desaparecimento de antigas atividades industriais em determinados bairros da cidade – como por exemplo, na Zona Sul, Botafogo, Gávea, Jardim Botânico e Laranjeiras ou, na Zona Norte, Vila Isabel, São Cristóvão – nos quais suas antigas formas passaram a servir a conteúdos novos, aproveitando sua localização central ou outras vantagens dela decorrentes; ou seja, estaríamos observando diversas refuncionalizações. Velhas fábricas que se transformaram em hipermercados ou em *shopping centers* ou antigas sedes bancárias ou dos correios que se tornaram centros culturais são apenas alguns exemplos.

Em uma obra em que demonstra grande conhecimento acerca das origens dos problemas e o seu enorme amor ao Rio de Janeiro, o economista Carlos Lessa⁴, ex-presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), afirma que “antes da Primeira Guerra Mundial as indústrias estavam em São Cristóvão e nas proximidades do porto. Posteriormente, deslocaram-se para os eixos ferroviários”. Contudo houve mais mudanças, já que “a partir de 1946, com a inauguração da Avenida Brasil, multiplicaram-se em sua região de influência grandes indústrias e depósitos, e alguns conjuntos habitacionais”. Contudo, essa expansão não foi duradoura, aliás, pelo contrário.

Figura 01: Hipermercado Extra-Boulevard, localizado na antiga Companhia Têxtil América Fabril



Foto: Alvaro Ferreira, 2005. *O Hipermercado Extra-Boulevard manteve a mesma fachada da antiga fábrica, inclusive a chaminé e o grande relógio. Até pouco tempo era possível ouvir o apito da antiga fábrica nos horários que correspondiam à entrada e à saída dos antigos funcionários.*

Esse é apenas um exemplo de refuncionalização; poderíamos citar outros exemplos como a antiga fábrica de cerveja Brahma, localizada na Avenida Maracanã, que também foi transformada em supermercado ou o Shopping Nova América, localizado nas antigas instalações da Companhia Têxtil Sul América.

É preciso ter em conta que cada modo de produção produziu o seu espaço e nesse sentido, cada cidade é a materialização de um momento histórico; além disso, a especificidade do lugar tem que ser levada em conta. Assim o que, em princípio, deu certo em determinado local não deve simplesmente ser transposto em forma de modelo de solução para outros lugares. No decorrer de nosso artigo estaremos caminhando do passado ao presente, de volta ao passado e olhando para o futuro; esse movimento estará presente em todo o texto, como um *looping* que nunca chega ao mesmo lugar. Nesse encaminhamento vislumbraremos inúmeras temporalidades e espacialidades, portanto é importante observar esse movimento metodológico no decorrer da leitura.

O geógrafo espanhol Horacio Capel⁵ afirma que o objeto de investigação da Geografia deve estar focado no sentido material, morfológico do urbano, mas entende que essa forma está ligada a um produto social, modelado e condicionado pela estrutura social. Estaremos considerando o espaço como um produto social, mas simultaneamente inter-relacionando-se com a sociedade, ou seja, engendrado pelo modo de produção, sendo produzido para dar sustentação para a estrutura socioeconômica, mas também se inter-relacionando em todos os níveis, ou seja, com as forças produtivas, organização do trabalho, relações de propriedade, instituições, ideologias etc.

Teremos também como tripé de sustentação três dimensões analíticas que nos ajudarão a ter uma compreensão de conjunto. A primeira dimensão terá como foco os sujeitos e, nesse sentido, estaremos analisando os grupos sociais envolvidos no processo, suas ações, reações e as interações; em outras palavras estaremos tratando dos atores sociais. A segunda dimensão diria respeito à localidade em termos materiais e em relação às trocas e às relações com o entorno. Na terceira analisaremos o uso do espaço, a vida que se dá no lugar, e nesse sentido também emergirão as tensões, posto que há sempre um jogo – algumas vezes aberto, mas na maioria das vezes oculto – entre apropriação e dominação do espaço. Aqui, a tensão entre valor de uso e valor de troca no uso do solo urbano está posta, e a cada vez maior mercadificação do espaço traz consequências para a camada mais pobre, que tem sido ainda mais espoliada. A partir da conjunção dessa tripla dimensionalidade estaríamos caminhando para a compreensão do próprio espaço enquanto totalidade e, nesse sentido, sempre por concluir⁶, forjado por infinitas totalizações.

A mobilidade espacial é privilégio de poucos

As características da morfologia da cidade não ajudavam muito na mobilidade da população, já que se tratava de uma área montanhosa com planícies cobertas por pântanos e alagadiços. As ruas eram estreitas e tortuosas costeando os morros, os pântanos e as lagoas.

Algumas alternativas, para cobrir curtas distâncias, foram surgindo através do tempo, como as cadeirinhas (a partir de meados do século XVII), que eram sustentadas por varas e eram carregadas por escravos. O apogeu desse meio de locomoção alcança seu ápice no início do século XIX, com a chegada da Família Real. Principalmente a partir desse século é que a cidade carioca, que até então era limitada pelo quadrilátero composto pelos morros do Castelo, de São Bento, de Santo Antônio e da Conceição, começa a se expandir.

Em meados do século XIX, o Rio de Janeiro já era bastante diferente daquela cidade do século XVIII. O poder público abriu várias estradas até as cercanias da cidade e as classes sociais com maior renda, que tinham o privilégio da capacidade de mobilidade, puderam deslocar-se da antiga e cheia área central para os bairros da Lapa, Catete, Glória, Botafogo e São Cristóvão.

Parte significativa da elite residia na área central não por razões ligadas a prestígio ou poder, mas simplesmente devido à proximidade ao comércio e aos serviços. Assim, na época, esse grupo social se diferenciava do resto da população mais pela forma de suas habitações do que pela localização.

Evidentemente, há também o aumento populacional da zona periférica do centro, que, segundo o geógrafo Maurício de Almeida Abreu⁷, “tratava-se de área ainda disponível a uma população sem poder de mobilidade, trabalhadores livres e escravos de ganho que precisavam estar próximos ao centro, onde o trabalho era buscado diariamente”. Já aqui é possível percebermos que o poder de mobilidade contribuiu para diferenciar os distintos grupos sociais, além de promover os novos eixos de expansão da cidade naquela época.

Os transportes também sofreram transformações e começaram a aparecer os coches, carruagens, seges, cabriolés, caleches e os landaus – dentre outros – todos com tração animal. Inclusive os primeiros bondes a circular pela cidade também eram de tração animal, tendo começado a funcionar em 1859.

Houve, nessa época, uma forte campanha dos donos das diligências, que se sentiam ameaçados pelo novo transporte, contra a proliferação dos bondes. Além disso, era possível observar a insatisfação de parte da população, como aqueles que questionavam “o imperdoável deslize de polidez misturar pessoas de hábitos educados com gente do povo”⁸. Se parece estranho tal percepção de certa parte da população na segunda metade do século XIX, soaria ainda mais estranho os comentários ainda ouvidos – em pleno século XXI – de usuários do metrô, ao afirmarem que “o nível dos passageiros melhora muito quando os passageiros da Linha 2 [que atende à zona norte da cidade] saem da Linha 1”, que circula principalmente pelo centro e zona sul.

Os trens e os bondes eram controlados, basicamente, pelo capital estrangeiro, e tiveram importante papel indutor na expansão da cidade. Os trens chegavam a áreas ainda pouco integradas ao núcleo urbano e beneficiavam àqueles que tinham capacidade de morar fora da área central, mas que não conseguiam arcar com os custos de moradia na Glória, Botafogo ou mesmo na Tijuca. Por sua vez, os bondes permitiram a saída da população que podia arcar com esses custos, mas que permanecia no centro devido à anterior falta de transporte rápido e regular.

No último quartel do século XIX, ainda se percebia certa rivalidade entre São Cristóvão e Botafogo como área residencial das classes mais abastadas. Entretanto, antes mesmo da proclamação da república (1889), Botafogo passa a ser o bairro mais procurado pela aristocracia estrangeira e pela alta burocracia brasileira. São Cristóvão, devido à proximidade com o porto e, também, pela perda do status de bairro da Família Real, passa a receber inúmeras plantas industriais, o que de certa maneira desvaloriza-o como bairro residencial da elite.

Retomando o debate acerca da mobilidade, os bondes acabam por sanar uma demanda existente, e ao fazê-lo contribuem com a nova definição do padrão de ocupação de grande parte da cidade e com o padrão de acumulação do capital. O capital nacional, que era constituído principalmente pelos lucros da aristocracia cafeeira, dos comerciantes e dos financistas, passou a ser aplicado de forma mais intensa em imóveis nas áreas servidas pelas linhas de bonde⁹. O capital estrangeiro controlava as decisões quanto às áreas que seriam servidas pelo serviço de bondes e era também responsável pela produção da infraestrutura urbana.

Em 1866, o engenheiro estadunidense Charles Greenough organizou, com capital estrangeiro, a empresa Botanical Garden Rail Road Company e, em 1868, são realizados os assentamentos dos trilhos. A empresa transferiu sua sede para o Rio de Janeiro em 1882, passando a se chamar Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico e atendendo os bairros do centro e da zona sul.

Associada a interesses imobiliários, a companhia de bondes construiu um ramal para Copacabana através da abertura de um túnel realizada por ela própria. Esse túnel ligava o bairro de Botafogo (na altura do cemitério São João Baptista) ao de Copacabana. O sucesso da Companhia Ferro Carril do Jardim Botânico incentivou a fundação da Rio de Janeiro Street Railway Company, que posteriormente passou a se chamar Companhia Ferro Carril de São Cristóvão, com linhas para Tijuca, São Cristóvão, Largo do Pedregulho, Rua São Luís Gonzaga e Rio Comprido. A Companhia Ferro Carril de Vila Isabel prestava seus serviços por todo o bairro que lhe dava nome e vizinhança. Os itinerários dos bondes cresceram de forma impressionante entre 1878 e 1907, já apontando os eixos de expansão da cidade (Figuras 02 e 03).

Em um primeiro momento, alguns acionistas chegaram a questionar a ideia de levar o serviço de bondes àquilo que chegaram a denominar de um grande areal deserto

e sem habitações. Porém, o que se viu foi uma grande especulação imobiliária e a associação dos agentes produtores do espaço. Os sócios da companhia de bonde eram também os proprietários fundiários de Copacabana e tinham participação na empresa responsável pela abertura do túnel. A expansão até Ipanema já não foi questionada, visto que a estratégia de criar a infraestrutura de novas áreas da zona sul para revenda foi uma grande sucesso para esses empresários.

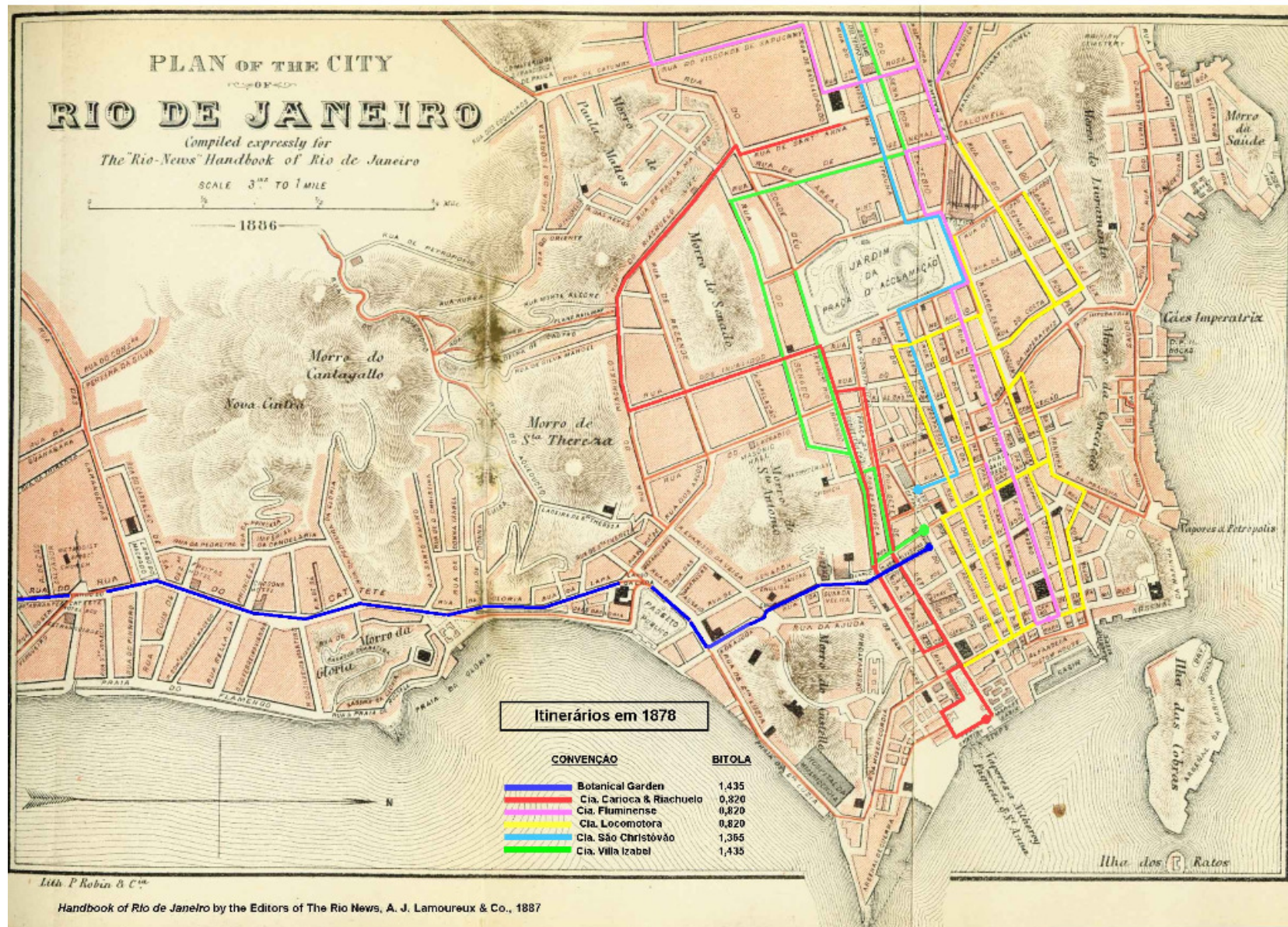
O crescimento das linhas de bondes cidade afora contribuiu para que seus moradores se deslocassem para áreas mais afastadas formando novos bairros, além de reduzir a demanda pela área central com suas ruas já abarrotadas de gente. Até 1928, na cidade do Rio de Janeiro, ainda havia bondes com tração animal – em áreas mais suburbanas, como Madureira e Irajá –, apesar dos bondes elétricos prevalecerem.

Posteriormente, a empresa canadense The Rio de Janeiro Trammway, Light and Power Company Limited adquiriu o controle acionário de todas as outras companhias de carris. A aquisição das linhas de bondes pela Light acabou por aposentar os transportes coletivos por tração animal. A geração, transmissão e distribuição de energia elétrica no Rio de Janeiro está ainda hoje ligada à Light. As linhas de bonde administradas pela Light se estenderam pela zona norte e pelos subúrbios ao longo das estradas de ferro da Central do Brasil e da Leopoldina, o que possibilitou a moradia das pessoas, que não tinham condições de morar na zona sul, em áreas mais afastadas do centro (Figura 04). Houve grande investimento na expansão do serviço de bonde e para tal as obras de assentamento de trilhos foram vistas por toda a cidade (Figura 05).

Em 1907, The Rio de Janeiro Trammway, Light and Power Company Limited assumiu o controle acionário das empresas São Cristóvão, Vila Isabel e Carris Urbanos; em 1910, a Companhia Ferro-Carril Jardim Botânico; em 1911, a Linha Circular Suburbana de Tramways, da Companhia Estrada de Ferro da Tijuca e da Companhia Ferro-Carril de Jacarepaguá, tornando-se a única Companhia responsável pela operação de bondes na cidade.

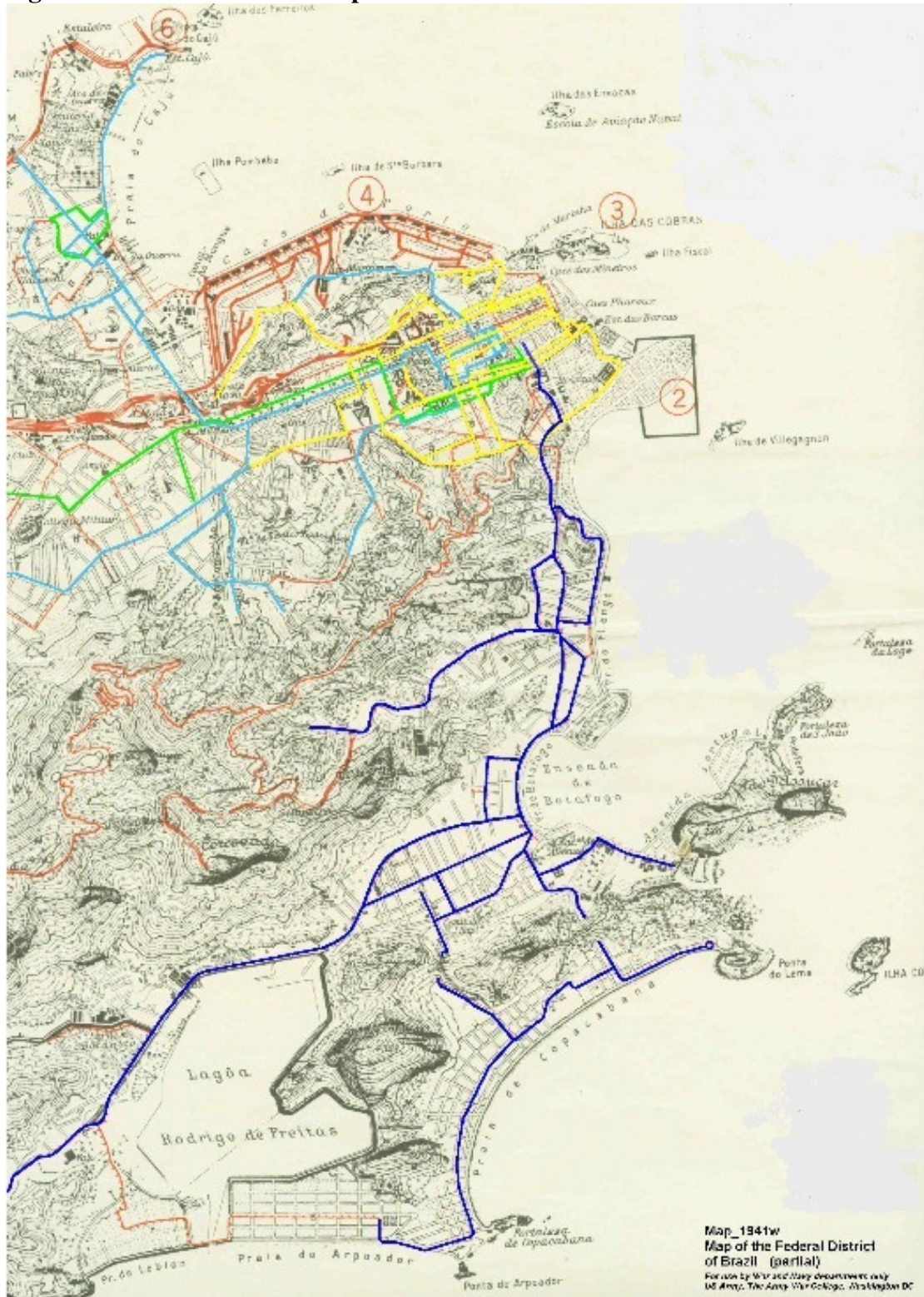
Os bondes elétricos são presença constante na cidade do Rio de Janeiro até a década de 1960. Importa salientar que até mesmo nos bondes existia certa distinção, certa forma de segregação semivelada, pois havia um tipo de bonde denominado taioba – a população chamava de caradura –, que tinha preço de passagens mais baratas e atendia à população mais pobre. Tratava-se de um bonde mais precário, simples e desconfortável.

Figura 02: Itinerários das companhias de Bonde na cidade do Rio de Janeiro em 1878



Fonte: <http://www.bondesrio.com>, em 13/07/2011.

Figura 03: Itinerários das companhias de Bonde na cidade do Rio de Janeiro em 1907



Legenda:

- Botanical Garden
- Cia. Carris Urbanos
- Cia. São Christóvão
- Cia. Villa Izabel

Fonte: <http://www.bondesrio.com>, em 13/07/2011.

Figura 04: Itinerários da The Rio de Janeiro Trammway, Light and Power Company Limited na cidade do Rio de Janeiro em 1920



Fonte: <http://www.bondesrio.com>, em 13/07/2011. *Nesse período, todas as linhas de bonde pertenciam à Light.*

O apogeu do transporte coletivo por meio dos bondes no Brasil ocorreu na década de 1940 e chegou a empregar 30.000 empregados e transportavam cerca de 1,5 bilhão de passageiros por ano. O grande volume de passageiros exigia o aumento do número de bondes e a construção de áreas de garagem e de manutenção (Figura 06).

Figura 05: Obras de assentamento de trilhos para bondes na rua Uruguaiana, executadas pela Light – março de 1909



Fonte: Acervo do Arquivo Histórico – Light.

Na década de 1960, os bondes encerram suas atividades. A crise se agravou muito na década anterior, pois o transporte coletivo rodoviário ganha prioridade, juntamente com o incentivo ao uso do automóvel, e o presidente Getúlio Vargas promove forte perseguição às empresas estrangeiras. Chegou ao fim, assim, no Rio de Janeiro, um sistema de bondes que apresentava uma das mais extensas e abrangentes redes do mundo, já que atingia vários bairros da cidade, chegando a fazer integração com o trem em alguns subúrbios.

Atualmente, a expansão do metrô, definida pelo estado à revelia das reais necessidades da população, enfrenta sérias críticas por parte da academia e do cidadão comum. Junta-se a isso, a escolha de dois sistemas: Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e Bus Rapid Transit (BRT). Em um artigo com estas dimensões, não iremos nos aprofundar nas críticas ao BRT, apenas convém dizer que apesar de em princípio ser mais barata sua implantação, já no médio prazo o sistema metroviário é mais lucrativo. Além disso, o transporte sobre trilhos é menos poluente e tem maior capacidade de transporte.

Figura 06: Antiga garagem da extinta Cia Ferro-Carril Vila Isabel, por volta de 1910, e que posteriormente tornou-se a garagem da 1ª Seção de Tráfego da Light



Fonte: <http://www.bondesrio.com>, em 13/07/2011.

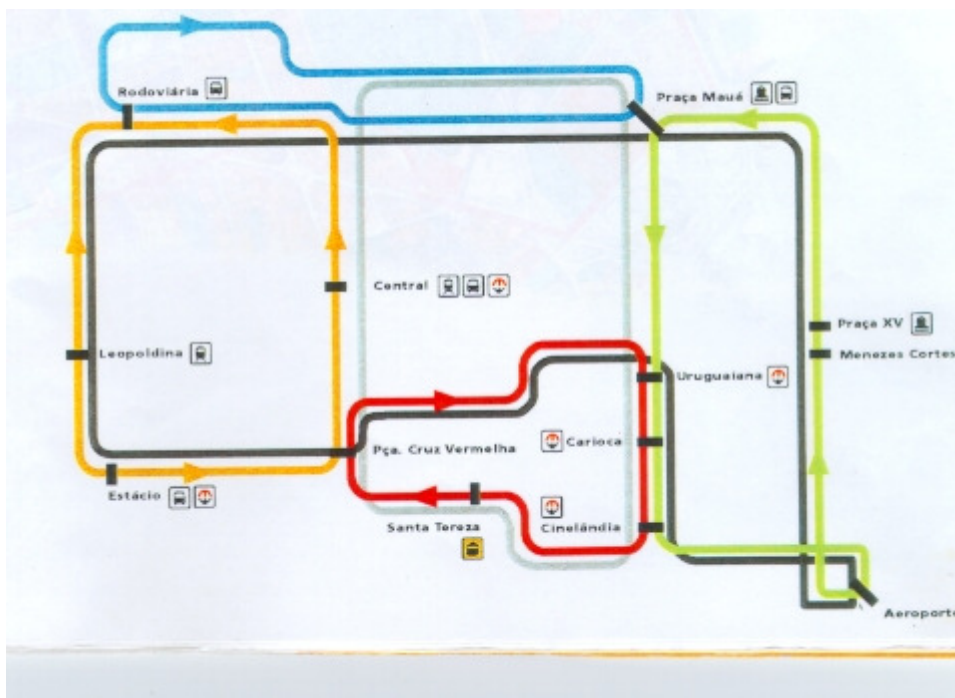
Quanto ao VLT, há muito tempo se considera a necessidade de rever os sistemas de transportes que servem à área central da cidade, atualmente muito dependente dos ônibus, que circulam em ruas e avenidas saturadas de veículos e com velocidade média bastante baixa. Além disso, o VLT é elétrico, contribuindo para a redução da poluição nas áreas centrais.

No início dos anos 2000, foram projetadas algumas linhas de VLT; então, quando o projeto Porto Maravilha propõe uma pequena linha de VLT para a zona portuária, parece importante recuperar o projeto das seis linhas, muito mais abrangente e com possibilidades de trazer bem maiores ganhos para a cidade¹⁰.

A Linha 1 do VLT (Lapa) atenderia às áreas da Cruz Vermelha, Lapa, Cinelândia, e Uruguaiana/SAARA/Tiradentes. Apesar da atividade comercial deste último setor, grande parte do trajeto se daria por áreas residenciais e boêmias. A Linha 2 (Praça XV) atenderia aos setores Cinelândia, Castelo, Aeroporto, Praça XV, Quadrilátero Financeiro, e Mal Floriano/Pç. Mauá, de maior atividade diurna, fazendo a conexão entre os espaços de negócios dessa área e do Castelo com a área próxima ao Porto. A Linha 3 (Porto) cobriria áreas dos bairros da Saúde, Gamboa e Santo Cristo. A Linha 4 (Leopoldina) conectaria Gamboa, Santo Cristo, Leopoldina, Cidade Nova, Catumbi, Cruz Vermelha, e Marechal Floriano/Central, beneficiando-se da presença dos terminais rodoviários e ferroviários que conectaria. As linhas 5 (Pequena Circular), que circundaria o limite interior das outras linhas, e 6 (Grande Circular), que circundaria os limites exteriores das outras linhas (Figura 07).

Entretanto, mais uma vez a administração pública abandonou um projeto integrador e que visava a população em prol de outro que circulará apenas dentro de um perímetro previsto para ser a área turística do Projeto Porto Maravilha.

Figura 07: Esquema do sistema de Linhas de VLT



Fonte: IPP, 2003.

A cidade segue sendo produzida de forma desigual

No início do século XX, na cidade do Rio de Janeiro, ainda não se havia rompido totalmente a unidade trabalho-moradia, então era comum o hábito de ceder aos trabalhadores locais de dormida no próprio local de trabalho. Tal fato se confirma, segundo o geógrafo Maurício de Almeida Abreu, e a arquiteta Lílian F. Vaz¹¹, até mesmo pelo sentido dado ao termo habitação, já que “sob esta rubrica, os levantamentos incluía[m] todas as modalidades de construções, desde especificamente residenciais até as comerciais de todos os tipos, as institucionais e as industriais. Para o ‘Cadastro de Habitações do Distrito Federal’ de 1895, havia domicílios em todas as edificações da cidade, morava-se junto de todas as atividades produtivas”.

Atualmente, a imagem do capitalismo não se mostra mais sobre a égide da fábrica que implementava a produção em série, e de um trabalhador voltado para uma atividade extremamente específica e repetitiva. Não é sem motivos que vários autores afirmam que,

pela primeira vez desde a primeira fase da Revolução Industrial, o arranjo espacial deixa de estar centralizado na fábrica e que o próprio trabalho acabou por pulverizar-se entre empresas de centro e empresas subcontratadas¹². Destarte, a territorialidade da cidade incorpora a regulação da acumulação flexível e se utiliza de sua normatização, contudo, diferentemente do que antes ocorreu, não se dá como rebatimento da organização espacial do interior da fábrica, mas invertidamente, pois é o espaço interno da fábrica que se modela nas regras que vêm de fora. Isso se deve à mudança que ocorreu junto à esfera de referência central da economia, já que – ao contrário das primeiras fases da Revolução Industrial, que se apoiavam na produção – agora se apoia na esfera da circulação. Ou seja, a demanda define a atuação da fábrica. Resumidamente, Moreira¹³ afirma que a transformação percebida nessa nova fase, de regulação flexível, foi então “a perda da centralidade da fábrica para atividades centradas na esfera da circulação, com seus reflexos sobre o trabalho”.

Anteriormente, o espaço da cidade reproduzia a rigidez da fábrica. Segundo Bauman¹⁴, “a totalidade social devia ser uma hierarquia de localidades cada vez maiores (...) já que a chave para uma sociedade ordeira devia ser procurada na organização do espaço”. Assim, os trabalhadores fabris sofreram as consequências dessas mudanças, que se fizeram sentir tanto no mundo do trabalho quanto no modo de vida. O operariado teve de conviver com os signos de um cotidiano absolutamente urbano, em que os conjuntos habitacionais são construídos – como uma produção em série – para abrigar os trabalhadores da periferia suburbana. Ainda hoje, na Avenida Brasil, no Rio de Janeiro, podemos observar a existência desses aglomerados homogêneos de tijolos dispostos às margens dessa via expressa, construídos próximos às fábricas que ali se localizavam/localizam.

Contudo, a transferência das plantas industriais para fora da grande cidade, da metrópole, não significa descentralização, visto que o escritório central das empresas continua na grande metrópole e, nesse sentido, acredita a geógrafa Sandra Lencioni¹⁵ que as decisões, o comando, o ambiente inovador e os serviços superiores continuam lá. Assim, há desconcentração das plantas industriais, mas centralização do capital. Como podemos ver, grandes mudanças foram sentidas no cotidiano das cidades. Transformações que tinham caráter econômico, tecnológico, cultural, político e demográfico. Dentre tantas mudanças, uma salta aos olhos: a passagem de uma economia baseada na indústria para outra em que há o predomínio das atividades ligadas aos serviços. Essa tendência elencada pelo geógrafo espanhol Horacio Capel¹⁶, e que teria sido denominada de contraurbanização, converte a grande cidade em um centro de produção de serviços antes que de bens, em um lugar de consumo antes que de produção. Assim foi possível constatar mudanças nos modelos de localização das atividades industriais.

O grande volume de população que migrava para as metrópoles na segunda metade do século XX – mais intensamente nas décadas de 1960 e 1970 – reduziu-se imensamente, pois o crescimento do desemprego acaba por desencorajar esse movimento populacional. Além disso, como vimos, as plantas industriais saem das grandes cidades e vão se localizar em municípios menores no entorno das metrópoles. Se durante muito tempo a cidade, no imaginário social, esteve ligada à indústria, nas décadas recentes o que presenciamos foi o enorme crescimento das atividades ligadas ao serviço e comércio. Contudo, torna-se cada vez mais importante distinguir as atividades ligadas à comercialização de bens materiais e ao transporte e àquelas ligadas ao conhecimento, à educação, ao ócio, ao turismo, à saúde e à segurança, que têm um caráter menos quantificável. Dessa forma, também Capel (1994) enaltece o fato de que há nas metrópoles uma “tendência decrescente como centros de produção industrial e uma disposição crescente a converterem-se em centros de controle, de

interação, de criatividade e de ócio”.

Se cada vez mais é comum ouvirmos falar em desindustrialização, isso não significa dizer que a indústria se afasta daquilo que chamamos de urbano, que não é sinônimo de cidade. O urbano – como já enunciamos na introdução – está ligado à condição geral do processo de reprodução do capital, sendo simultaneamente produto desse processo. O urbano é um momento posterior à industrialização e, então, como “produto de contradições emergentes do conflito entre necessidades da reprodução do capital e as necessidades da sociedade como um todo”¹⁷ (Carlos, 1994, p. 14).

O urbano transcende a cidade e nesse sentido é possível afirmarmos que o espaço urbano envolve o material e o imaterial, o objetivo e o subjetivo, o sujeito e o objeto, ideologias e representações. Assim, as cidades estariam ligadas à materialidade do momento atual, que apresenta contradições em sua própria organização espacial. Contradições expostas nas formas espaciais, que carregam em si a questão simbólica produzida pelas ideologias e representações, através das atividades políticas, econômicas e culturais, influenciando a própria formação da sociedade.

Nesses termos, temos convivido com discursos via mídia, seja por parte do governo ou por parte do empresariado, que falam da importância de “revitalizar certas áreas da cidade”. A palavra revitalização, segundo o dicionário Houaiss, significa “ação, processo ou efeito de revitalizar, de dar nova vida a algo”; ora essa expressão carrega consigo a idéia de que naquela área havia um tipo de vida que precisava ser mudado, era ultrapassado, quando na verdade, talvez, aquela que lá existisse não interessasse ao Estado e aos empresários e promotores imobiliários.

Esse discurso não se constitui um fato isolado que vêm ocorrendo na área central da cidade do Rio de Janeiro; ao contrário, não faltariam exemplos em várias partes do planeta. Autores como Smith (1996), Atkinson (2007), Lees, Slater e Wyly (2007) utilizam-se do conceito de *gentrification* ao tratar das políticas de transformação urbana de diversas áreas das cidades; em nosso caso, das áreas centrais principalmente. Trata-se de investimentos de grande soma de capital dirigida ao setor imobiliário, o que acaba contribuindo para a expulsão de moradores dessas áreas. Goulart (2005), ao realizar um estudo acerca desse processo no Rio de Janeiro, encontra a frequente intervenção estatal vinculada com as atividades culturais, “através dos negociantes de arte, designers, proprietários de galerias de arte, etc.”; nesse sentido, “o setor artístico esteve na vanguarda de numerosos processos de gentrificação em países ricos, tornando-se capaz, nas palavras de Neil Smith¹⁸, de transformar dilapidação urbana em algo ultra chic.” Esse movimento, na área central do Rio de Janeiro, adquiriu uma velocidade bastante contundente e tem envolvido a própria mídia na divulgação positiva desse processo. São inúmeras matérias em jornais, revistas e nos telejornais.

Segundo o seu presidente, o Pólo Novo Rio Antigo, criado em 2005, “é formado pelos principais estabelecimentos do centro histórico do Rio de Janeiro com o propósito de garantir o desenvolvimento [sic] para as regiões da Cinelândia, Lapa, Rua do Lavradio, Praça Tiradentes e Largo de São Francisco”. O Pólo conta com o apoio da Prefeitura do Rio de Janeiro, através da participação da Sub-Prefeitura do Centro Antigo e tem parceria atuante do Centro Brasileiro de Assistência Gerencial à Pequena e Média Empresa (SEBRAE-RJ), do Sindicato de Hotéis, Bares e Restaurantes do Rio de Janeiro (SindRio), da Federação de Comércio (FECOMÉRCIO) e do Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial (SENAC-Rio). Esse é o discurso que é constantemente veiculado, contudo não se tem dito que aquela área tem (tinha) um caráter bastante residencial, mais especificamente, residencial para

população de baixa renda. Fato é que essa população tem sido cada vez mais afastada do seu lugar de moradia.

É preciso, também, contestarmos a maneira pouco cuidadosa pela qual ainda é utilizada a palavra desenvolvimento; que força tem essa expressão! Praticamente tudo é permitido se for em prol do desenvolvimento. Esse discurso do desenvolvimento tem sido crucial para o desenho da própria identidade do país, pois ao longo do tempo foi amplamente difundida a idéia de que é preciso se desenvolver; é preciso ser moderno. Em nosso país, vários *slogans*, remetendo à importância do desenvolvimento, foram colocados na mídia desde meados do século XX, tais como “Brasil é o país do futuro” ou “Brasil: esse é um país que vai para frente”. Com isso, muitos países viveram e vivem uma modernização ilusória com padrões de consumo imitativos, sem vínculo com as reais necessidades da sociedade. A população desses países tem experimentado a modernidade como uma ameaça a toda a sua história, tradições e objetivos.

O desenvolvimento é concebido como item da modernidade vista assim como modernização. Segundo o geógrafo João Rua¹⁹, “pode-se dizer que a modernização, como base concreta da modernidade, teve como conceito-gêmeo o progresso, e a ambos foi, após a Segunda Guerra Mundial, acrescentando o conceito-síntese de desenvolvimento, que passou a expressar aquela base concreta”. Progresso e modernidade são conceitos que acompanham o desenvolvimento fazendo-se forte ideologicamente. Ele é um paradigma do projeto civilizatório ocidental a ser seguido por todas as sociedades. Há também o discurso que vê a noção de sustentabilidade como substituta da idéia de progresso, mas não há sequer um consenso acerca do que venha a ser efetivamente sustentabilidade. Assim, afirma-se que é sustentável o conjunto de práticas portadoras de sustentabilidade no futuro, contudo, como nos lembra o professor de Planejamento Urbano e Regional Henri Acselrad²⁰, “a experiência histórica registra exemplos no mínimo discutíveis dessa utilização política do futuro: 'é preciso crescer para depois distribuir', 'estabilizar a economia para depois crescer', 'sacrificar o presente para conquistar o futuro' etc.” Se essas expressões já nos causam calafrios, os riscos aumentam quando sabemos que “os que ocupam posições dominantes no espaço social também estão em posições dominantes no campo da produção das representações e idéias.” Isso é importante, pois o Estado e o empresariado estiveram fortemente ligados a um projeto que se calcava no discurso do desenvolvimento, assim ao incorporarem a idéia de sustentabilidade, evidentemente, procuraram dar a ela um conteúdo que lhes seja adequado.

Tem-se, ainda hoje, utilizado a expressão desenvolvimento como sinônimo de crescimento econômico, contudo esse crescimento, definitivamente, não impede o aniquilamento da sociedade, pois não se trata apenas de desigualdades de desenvolvimento, mas da total destruição das relações sociais. Na verdade, quando há luta, ela se resume a ter condições menos ruins, nunca se refere a luta pela dissolução do modelo de exploração. Ou seja, não há busca pela mudança radical. A racionalidade econômica tende a estender-se a toda a sociedade, assim o lugar da reprodução das relações de produção é também o cotidiano do trabalho e do lazer, que se encontra extremamente ligado ao consumo; ou seja, os tempos livres são cada vez mais comercializados.

Não estamos mais nos referindo à reprodução²¹ dos meios de produção, mas da reprodução das relações de produção e a reprodução compreende a produção e a criação de condições pelas quais pode continuar se realizando. Em outras palavras, o que se fez durante muito tempo foi a análise crítica da produção e da reprodução dos meios de produção; e nesse sentido referimo-nos à duas classes de objetos materiais: objetos de trabalho – quer dizer,

processados pelo trabalho, como as matérias-primas – e os meios de trabalho, como as ferramentas usadas na produção. Outros objetos também devem ser considerados justamente por facilitarem o emprego das ferramentas, quais sejam, edifícios, armazéns, portos, estradas e a terra. Quando falamos de reprodução das relações de produção estamos lembrando que os trabalhadores têm de reproduzir-se; de forma mais clara significa dizer que precisam ter filhos, alimentá-los, educá-los e torná-los capazes de trabalhar. Além disso, no que tange às máquinas e instalações, há o desgaste, transmitindo o seu valor, calculado em dinheiro, aos produtos²². Estamos focando, baseados em Karl Marx, o conceito de forças produtivas, que abrange os meios de produção e a força de trabalho. O desenvolvimento das forças produtivas comporta fenômenos construídos historicamente, como o desenvolvimento da maquinaria e demais modificações no processo de trabalho, além da descoberta e exploração de novas fontes de energia e, ainda, a educação dos trabalhadores. Assim, não seria impertinente acrescentarmos que a própria ciência – e não apenas as transformações dos meios de produção resultantes dela – e o espaço geográfico são forças produtivas; a posse do espaço confere uma posição na estrutura econômica, afirmação justificada pelo filósofo francês Henri Lefebvre ao escrever que “mesmo quando uma parte do espaço não tem conteúdo, seu controle pode gerar poder econômico, porque pode ser preenchido com algo produtivo, ou porque pode precisar ser atravessado por produtores” (1978, p. 51).

Segundo o filósofo francês, importa lembrar que as técnicas e a maquinaria transmitem-se à organização e à divisão do trabalho e desde então já estamos tratando da base da reprodução das relações sociais. O próprio Henri Lefebvre²³ radicaliza seu discurso ao afirmar que a escola é o local de reprodução das relações sociais de produção, pois “a escola prepara proletários e a universidade prepara dirigentes, tecnocratas e gestores da produção capitalista”. Ambas propagam o conhecimento e formam as gerações jovens segundo padrões que convêm ao empresariado e à manutenção da propriedade privada. Estamos querendo dizer que não mais o discurso econômico, mas o próprio cotidiano tornou-se a base sobre a qual o capitalismo se estabelece. A consciência vai perdendo sua função ativa à medida que o processo de reificação penetra nos setores não-econômicos do pensamento e da própria afetividade, isto porque esse conjunto econômico tende a se apossar de todas as manifestações da vida humana. Lucien Goldmann, filósofo e sociólogo da Universidade de Sorbonne, lembra-nos que, em muitos textos, “Marx insiste no fato de que (...) o que caracteriza o valor de troca é que ele transforma a relação entre o trabalho necessário à produção de um bem e este mesmo bem em qualidade objetiva do objeto; é o próprio processo de reificação” (1977, p. 141). Assim, estamos falando de um processo social que faz com que o valor chegue à consciência da sociedade como uma qualidade objetiva da mercadoria.

Importa percebermos que um dos pontos fundamentais da sociedade capitalista é mascarar as relações sociais entre os homens, transformando-os em seres passivos, “em espectadores de um drama que se renova continuamente e no qual os únicos elementos realmente ativos são as coisas inertes. (...) Substitui valor de uso por valor de troca e as relações humanas concretas [e específicas] por relações abstratas e universais entre vendedores e compradores” (Goldmann, 1977, p. 145). E mais, separa o produto do produtor, fortalecendo a autonomia da coisa com relação à ação dos homens e, o pior, contribuindo para a imobilização, para a naturalização e banalização das desigualdades; não há alternativa é a expressão mais ouvida.

O espaço torna-se cada vez mais o meio de reprodução das relações sociais; sendo hierarquizado, objeto de investimentos públicos e privados, reserva de valor ou mesmo

deixado ao acaso e abandonado. Talvez a grande batalha deva centrar-se na necessidade de romper com a ocultação e buscar desvelar essa dominação do espaço.

Já na década de 1970, Lefebvre²⁴ acrescentava que “os espaços de lazer constituem objecto de especulações gigantescas, mal controladas e frequentemente auxiliadas pelo Estado (construtor de estradas e comunicações, aval directo ou indirecto das operações financeiras, etc.)”. O espaço é vendido a alto preço aos cidadãos e outros são “expulsos” de certas áreas da cidade; e isto vem se realizando nas imediações do bairro da Lapa no Rio de Janeiro, nas cercanias da zona portuária.

O espaço torna-se o lugar da reprodução das relações sociais de produção e não apenas dos meios de produção, destarte percebemos o espaço como mercadoria. Porém, se o espaço é o lugar da reprodução, é também lugar da contestação, do encontro, da rebeldia, lugar da ação. E aqui estamos diante de grandes tensões, contradições; ou seja, se é no espaço da vida cotidiana que percebemos e vivemos o dia-a-dia, é nele também que os especialistas – cientes ou não do fato de que o espaço produzido interfere direta e indiretamente nas relações sociais²⁵ – concebem seus projetos e os põem em curso à revelia dos habitantes do lugar. Muitas vezes aqueles que deveriam ser os atores sociais da luta por mudanças acabam por perceber e viver a partir da total naturalização de tudo, da banalização da miséria, da desigualdade. Por outro lado, há também aqueles atores sociais que, a partir da indignação, procuram formas de lutar contra o estado de coisas atual; as estratégias de suas práticas espaciais são fundamentais, posto que percebem que a produção do espaço é também instrumento de reprodução das relações sociais.

Essa realidade tem, simultaneamente, criado um estado de convulsão social e de acomodação; contradições. Neste momento, não há como não retornar ao eixo norteador do discurso do desenvolvimento, já que ele tem sido usado como justificativa para inúmeras ações por parte do Estado ou dos empreendedores que, segundo seu discurso, visam ao crescimento do país. A atual aproximação entre desenvolvimento e sustentabilidade ganha cada vez mais força, entretanto há conflitos dentro da própria construção dessas noções, que ao entrelaçarem-se em diferentes escalas geram disputas entre os distintos atores envolvidos. Muitas vezes o que, em princípio, seria bom para o planeta não necessariamente o seria para a cidade; esta afirmação pode parecer contraditória de forma geral, mas estamos pensando analiticamente as diferentes escalas. Por exemplo, cidades concentradas gerariam economia de escala de transportes, iluminação, água e esgotamento sanitário (infraestrutura de forma geral) – o que favoreceria as estratégias de sustentabilidade global – mas, por outro lado, essas cidades poderiam sofrer com a maior poluição do ar e com a maior produção de rejeitos, o que traria malefícios a sustentabilidade em âmbito local.

Há também uma outra leitura de sustentabilidade, também associada à desenvolvimento, que não se refere apenas à materialidade das cidades, mas também à identidade da população, à herança cultural que vem de muito tempo. Acreditamos, junto com João Rua, que “é preciso observar toda uma série de manifestações particulares onde há marcos históricos que definem os diferentes momentos de construção da identidade local [aqui preferimos pensar em identidade do lugar à identidade local], sempre integrada à lógica dos diversos desenvolvimentos” (2007, p. 173). Não sem razão, o professor do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional, Carlos Vainer²⁶ faz duras críticas à idéia de desenvolvimento local, até porque pensar o local como alternativa à outras escalas contribui para encobrir a natureza do desenvolvimento. Assim, acredita Vainer (2000) que o local constitui escala e arena de construção de estratégias transescalares e de sujeitos políticos

aptos a operarem de forma articulada com coalizões e alianças em múltiplas escalas. Propõe uma abordagem das relações interescolares, capaz de combinar, ao invés de opor, as múltiplas escalas. Por isso, acredita Rua²⁷, que a idéia de “desenvolvimento local escamotearia a lógica do capitalismo e não constituiria outro modelo de desenvolvimento”. Posto isso, Rua²⁸ acredita ser necessário o nosso retorno aos “autores críticos ao desenvolvimento e retornar à idéia de diferentes modelos de desenvolvimento – desenvolvimentos geográficos desiguais – e colocar como horizonte o desenvolvimento sócio-espacial que, por não poder ser apenas local (não pode haver indivíduos autônomos numa sociedade heterônoma), teria que ser de uma sociedade em escala mais ampla, traduzida em ações em âmbito local”.

O geógrafo resgata importante contribuição do economista Amartya Sen²⁹, que trabalha com a noção de desenvolvimento ligado a ampliação das potencialidades humanas, que, por sua vez, dependem de fatores socioculturais, como saúde, educação, direitos civis individuais e coletivos e liberdade. Assim, conforme Rua³⁰, a base material para o desenvolvimento é decisiva, mas é um meio e não um fim. Pode haver crescimento econômico sem que, automaticamente, se esteja diante de um processo de desenvolvimento.

É preciso partirmos dessa percepção, pois temos observado a aceitação passiva, por boa parte da sociedade, do discurso e conteúdo da modernização: privatização dos serviços coletivos, transformação dos modos de vida, aceleração da compressão espaço-tempo etc. Contudo, como nos lembra a socióloga Ana Clara Torres Ribeiro³¹, essa é apenas “uma das possibilidades abertas pela nova frente modernizadora, correlata a tendências observadas nos países centrais”. Importa valorizar a história única da sociedade brasileira e, obviamente, isso não significa que nossa cultura não contenha traços – inclusive fortes – de outras culturas. Talvez seja por isso que a socióloga acredite que existam “atos a serem reconhecidos e valorizados e, ainda, vozes a serem ouvidas e inscritas na formulação dos futuros possíveis” (2000a, p. 241).

A noção de uma única forma de desenvolvimento que nos é imposta – e o que é pior, aceita – faz com que olhemos para o espaço urbano como problema e não como questão, faz-nos percebê-lo como atrasado em relação a este ou aquele modelo e não como objeto de luta e de utopia. Isso é ruim, pois se há nesse olhar críticas sérias, há também, como nos mostra Ribeiro (2000a), “projetos de nova modernização mimética e, assim, de rápida imposição de modelos e práticas que impedem a verdadeira modelização de futuros possíveis”.

As ações ocorrem sempre no presente e é a partir da vinculação entre o passado – com toda nossa historicidade – e o futuro – com o projeto utópico que almejamos – que poderemos construir as mudanças. Estamos, então, certos de que as espacialidades e temporalidades do cotidiano não se separam da dimensão do concreto e nesse sentido, como afirmamos anteriormente, devemos fugir do risco das reificações; senão estaremos caminhando na direção da naturalização das fraturas sociais, passando a ver como normais a segregação espacial e as enormes desigualdades na apropriação da cidade. Se escapamos dessa naturalização, a percepção das fraturas sociais – que são também espaciais – podem contribuir para formação de movimentos de luta. Estamos falando da luta pela apropriação do espaço a partir da busca de racionalidades alternativas. Ribeiro³² afirma que tais racionalidades ainda estão em processo de sistematização, “porém ensaios dessa sistematização são identificáveis na repetição de formas de apropriação espacial por distintos atores políticos e movimentos sociais. Nessa repetição, é possível reconhecer sintomas de que se encontra em germinação uma outra cidade³³, bem diferente daquela imaginada pelos que anseiam pela materialização, no país, da face luxuosa, gestora e contemplativa da cidade global”.

É no cotidiano, na ordem próxima, que a ordem distante, com todo aquele discurso pronto do desenvolvimento – que difere da noção de desenvolvimentos desenvolvida por João Rua (2007) – tenta persuadir e se realizar. Escapar dessa armadilha é preciso, então, se falamos de uma produção da cidade e das relações sociais na cidade, estamos falando de uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mas do que de uma produção de objetos. É essa certeza que leva Lefebvre³⁴ a afirmar que “a cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam essa obra nas condições históricas”.

Se, como vimos, a reestruturação produtiva traz mudanças no que tange ao rebatimento espacial da vida social, também é fato que a passagem de uma economia baseada na indústria para outra ligada aos serviços traz igualmente transformações, que tomam a cidade como um todo, mas que afetam fortemente a zona portuária e seu entorno no Rio de Janeiro.

Implicações na zona portuária e entorno

Ao falarmos nas transformações por que passaram e voltam a passar as áreas centrais e inclusive as zonas portuárias, temos que ter em mente a relação com a reestruturação produtiva e com a passagem de uma economia baseada na indústria para uma baseada nos serviços, como vimos anteriormente. Evidentemente, as transformações são fruto do resultado de relações de poder entre os diversos grupos sociais envolvidos na produção do espaço, certamente nunca livre de tensões e conflitos.

Desde muito tempo, o porto situara-se na área central da cidade, visto que era muitas vezes a própria atividade portuária a fomentadora do crescimento das cidades. Portanto, como nos lembra o geógrafo Horacio Capel³⁵, o “porto comercial era um espaço intimamente imbricado com a cidade, mas também uma mescla de usos e de confusão”. As mercadorias eram armazenadas e comercializadas na cidade e o cais era um espaço público, uma rua que era utilizada para circulação e para lazer. No final do século XIX, aponta o geógrafo, ocorreram grandes transformações na estrutura portuária “como consequência da navegação a vapor e da aparição de navios com casco metálico”, mas mudanças ainda maiores tomam conta do porto e de suas adjacências. Eram Píeres e armazéns com equipamentos mecânicos que facilitavam o descarregamento e transporte de mercadorias, inclusive conectando-se com estradas de ferro. Se por um lado essas inovações trouxeram mais dinâmica para as atividades portuárias, por outro transformaram aquele espaço em uma área reservada a comerciantes e estivadores, além de agregar ao seu entorno um conjunto de edifícios auxiliares a seu funcionamento³⁶. Assim, em meados do século XX, a intensa ligação que o porto tivera com a cidade restringe-se ao fluxo de mercadorias e, nesse sentido, é fácil entender porque Capel utiliza-se da afirmação do pesquisador da área de planejamento urbano Hans Meyer³⁷ que enaltece o fato de que agora “o porto já não está na cidade mas junto à cidade”.

Como já vimos falando anteriormente, a reestruturação produtiva traz consigo inúmeras consequências e os portos não são exceção, assim surge a necessidade de ampliação e modernização da infraestrutura portuária, observa-se a privatização e descentralização administrativa dos portos, percebe-se a concentração entre operadores e portos estratégicos da circulação mundial de mercadorias (acirramento da competição entre os portos) e, finalmente, a subutilização, abandono e decadência dos portos tradicionais.

Em uma época de grande aceleração do fluxo de mercadorias e de diminuição das distâncias via barateamento do transporte e das tecnologias de comunicação e informação, as zonas portuárias acabam por apresentar grande importância; seja pela sua posição no fluxo internacional ou pela possibilidade de tornarem-se foco de grandes obras de renovações urbanas e, assim, configuram-se como possíveis localidades para vultosos investimentos. Assim, no bojo do transporte multimodal, o sistema de containerização³⁸ teve relevante papel na redefinição de funções e na nova concepção das zonas portuárias e em suas áreas adjacentes.

A aceleração a que fizemos menção fez com que se pensasse em uma espécie de rede central de distribuição dos produtos que se concentra apenas nas rotas principais, devendo as rotas menores a ela adequarem-se; o que torna os fluxos ainda mais dinâmicos. A arquiteta brasileira Jenifer dos Santos Borges³⁹ aponta para o fato de que “os grandes navios não fazem mais a comunicação de cada cidade com o seu destino de exportação dos produtos; eles elegem um determinado centro regional que funciona como pólo concentrador de algum setor produtivo, para o qual devem ser escoadas as produções das cidades mais próximas”. Por isso, apenas aqueles portos estrategicamente localizados, bem preparados no âmbito tecnológico e com grande eficiência no carregamento e descarregamento de mercadorias passam a receber os grandes navios. Esses parâmetros é que contribuíram para que a socióloga estadunidense Saskia Sassen⁴⁰ tivesse afirmado na década de 1990 que grande quantidade de centros fabris e cidades portuárias, anteriormente importantes, tenham perdido sua importância.

Nosso debate, desde o início, procura ter como foco a produção do espaço no Rio de Janeiro, caminhando do presente ao passado e do passado ao presente, na busca da apreensão das transformações e, assim, pensar em outro projeto de cidade. Nosso ponto de partida e chegada é o Rio de Janeiro, no entanto pensado em sua interação com as múltiplas escalas⁴¹.

Se durante bastante tempo a cidade restringiu-se a uma pequena povoação no Morro do Castelo e no que posteriormente ficou conhecido como Centro, em seguida a expansão foi grande e veloz. O velho núcleo urbano limitava-se a um quadrilátero, que tinha como vértices os morros do Castelo, São Bento, Conceição e Santo Antônio; há ainda hoje nessa área várias igrejas que datam do século XVI e XVII, além do Paço Imperial, das instalações da antiga alfândega (atualmente transformada na Casa França-Brasil, um centro cultural) e do Convento do Carmo, por exemplo. Na área central vários aterros foram realizados, dando origem ao terreiro do Carmo (atual Praça XV), onde foi construído o palácio dos vice-reis e o porto de pedra para permitir a atracação de embarcações. Além disso, lembra a geógrafa Lysia Bernardes⁴² que nessa mesma área encontrava-se o chafariz do Mestre Valentim, que servia também para abastecer de água as embarcações.

A área que posteriormente tornou-se a zona portuária era inicialmente ocupada por pescadores que dividiam o local com algumas chácaras, porém, no século XVIII, esse cenário ganha novos contornos, visto que lá são instalados os trapiches e armazéns necessários à expansão da função portuária e comercial do Rio de Janeiro. Outro geógrafo, Elmo Amador⁴³, acredita que as enseadas abrigadas constituíram-se em ancoradouros bem mais apropriados que os anteriormente utilizados nas proximidades do Morro do Castelo. Dessa maneira, o que se viu foi a total modificação do perfil do litoral, que passou a incluir aterros, trapiches, ancoradouros e armazéns; inclusive, são transferidos para o Valongo os armazéns de escravos, que agora chegavam em um local mais distante da elite.

A partir de 1808, o litoral vai sendo ocupado do Caju até Botafogo e a localidade definida como zona portuária – as enseadas da Prainha, Valongo, Alferes e Gamboa – são

intensamente ocupadas por novas instalações portuárias e são realizados novos aterros. Ainda no século XIX, lembra-nos Amador⁴⁴, o porto estava repleto de obras, que compreendiam “além da construção de um cais que teria 3.500 metros de extensão, entre a praça Mauá e canal do Mangue, o aterro do litoral da Prainha, do Valongo e dos sacos da Gamboa, do Alferes e da praia Formosa e ainda a eliminação do saco de São Diogo, com o prolongamento do Mangue até o mar”. A função portuária da Baía de Guanabara, que a acompanha desde o início de sua ocupação, acabou levando à perda da forma sinuosa de seu extenso litoral de aproximadamente cinco quilômetros de extensão através de aterros.

No primeiro quartel do século XX, com a industrialização, havia cerca de duas mil indústrias no Rio de Janeiro, que se concentravam principalmente na zona portuária, mais especificamente no bairro do Caju e de São Cristóvão. Evidentemente, aquilo que ficou conhecido como Reforma Passos tem papel importante em todo esse processo. O prefeito Pereira Passos, no período de 1902 a 1906, representa um momento de transformações ligadas à necessidade de adequar a forma urbana carioca às necessidades de criação, concentração e acumulação do capital. O Brasil vivia um rápido crescimento de sua economia, a intensificação das atividades portuárias e, como enaltece o geógrafo Maurício de Almeida Abreu⁴⁵, a “sua integração cada vez maior no contexto da economia capitalista internacional exigiam uma organização do espaço urbano e, principalmente, do espaço urbano de sua capital”. Assim, tornou-se fundamental a agilização do processo de importação e exportação de mercadorias e nesse sentido, a modernização do porto era necessária. No breve período da administração Passos foi possível observar a abertura e o alargamento de ruas e avenidas, inclusive construiu a Avenida Beira Mar – que ligava o Centro à Botafogo – e a Avenida Atlântica, além de realizar obras de embelezamento em várias praças e iniciar a construção do Theatro Municipal; em associação com a União construiu o novo porto do Rio de Janeiro, a Avenida Central (que atualmente chama-se Avenida Rio Branco) e a Avenida Francisco Bicalho. Sem dúvida, as obras implementadas por Pereira Passos geraram a saída de grande parte da população mais pobre da cidade, que impossibilitada de residir na área central viu-se obrigada a habitar as encostas dos morros. Como podemos observar, quando não se tratavam de políticas diretas de exclusão, ainda assim continuavam existindo de forma indireta.

Desde 1919, o Túnel João Ricardo fora aberto, ligando o bairro da Gamboa ao Campo de Santana, o que equivale a dizer que fora feita a articulação entre o eixo portuário e o centro da cidade. Em 1932, é terminada a obra do cais de São Cristóvão, em que se aterra uma extensão de cerca de dois mil metros entre o canal do Mangue e o Caju, que segundo Amador⁴⁶ consumiu uma área de, aproximadamente, 180.000 m² da Baía de Guanabara. Contudo as transformações na zona portuária ainda não estavam encerradas, já que entre 1949 e 1952, foi construído o píer da Praça Mauá, através de um novo aterro (33.200 m²), tendo sido inaugurado, em 1962, o cais do Caju.

A cidade do Rio de Janeiro, no século XX, tornou-se um grande canteiro de obras, que serviram para dar à cidade a cara que tem atualmente. O prefeito Dodsworth, entre 1937 e 1945, construiu a Avenida Presidente Vargas, que tinha dois quilômetros de extensão e 80 metros de largura, o que representou um corte radical no centro do Rio de Janeiro. Foram postos abaixo aproximadamente 525 prédios, quatro igrejas e, inclusive, destruindo também a Praça XI; são edificadas na nova avenida o prédio do Ministério da Guerra e a Estação Ferroviária Central do Brasil.

A área central da cidade do Rio de Janeiro ainda sofreria com o desmonte do Morro de Santo Antônio em 1955, local escolhido para as comemorações do XXXVI Congresso

Eucarístico, restando do morro apenas a parte que abrigava o Convento de Santo Antônio. Na área aberta pelo desmonte, posteriormente foram edificados prédios públicos como os da Petrobras e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

A partir de meados da década de 1950 as transformações são comandadas pela opção pelo transporte viário individual, incluindo, por exemplo, a abertura de vários túneis, o Aterro do Flamengo e a Avenida Perimetral. Como não se priorizou o sistema de transporte massas, a necessidade de estar próximo ao local de trabalho contribuiu para o crescimento da favelização. E lembremo-nos que o sistema de transportes por bonde chegou a estar bem desenvolvido.

A partir do último quartil do século XX, a decadência do porto do Rio fez com que a Avenida Rodrigues Alves e a Rua do Acre tornassem-se desertas com o fechamento dos velhos armazéns e os escritórios das firmas do entorno. A transferência da capital para Brasília também contribuiu para o esvaziamento da área central, visto que muitos órgãos públicos foram para lá transferidos, levando ao fechamento de prédios federais e à subutilização de outros, como, por exemplo, os antigos prédios do Ministério da Fazenda e da Educação e o Instituto do Açúcar e do Alcool.

A Baía de Guanabara, que cumpriu durante centenas de anos uma forte função portuária, vê o Porto de Sepetiba (ou de Itaguaí, como agora é chamado) – na Baía de Ilha Grande – ganhar grande importância nesse quesito. Esse porto conta com um canal de 18 metros de profundidade, que pode chegar facilmente a 22 metros, e com um retroporto de 10 mil hectares sem risco de congestionamento, enaltece Lessa (2001). Os grandes portos precisam de canais de grande calado, bacias náuticas amplas, retroportos livres e articulação com redes ferroviárias e rodoviárias e o Porto de Itaguaí dispõe de tudo isso. Inclusive, o governo federal e o governo estadual deram início às obras do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro, que ajudará ainda mais a expandir a capacidade de exportação do porto. O Arco ligará o porto até o município de Itaboraí, atravessando a Baixada Fluminense, totalizando 145 km de traçado com um investimento de aproximadamente R\$ 1,4 bilhão. A obra do Arco Metropolitano, que terá 90% de seu custo sob responsabilidade do governo federal e 10% do estadual, terá pontos de intercessão com as rodovias Rio-Vitória, Rio-Bahia, Rio-Belo Horizonte, Rio-São Paulo e Rio-Santos, o que dá ainda mais importância ao porto.

Ao mesmo tempo em que crescia a importância do Porto de Itaguaí, deu-se o arrendamento à iniciativa privada os terminais do Porto do Rio, o que de alguma forma acabou por gerar uma espécie de especialização comercial entre esses portos. O Porto do Rio teria como prioridades o turismo e lazer e o trânsito de passageiros, mas também os contêineres e o *Roll-on Roll-off* (Ro-Ro) no cais do Caju. A movimentação de carga abrange não apenas as containerizadas, mas também graneis sólidos – como trigo – e líquidos, como petróleo, produtos químicos e derivados. Outra importante mercadoria que se utiliza do Porto do Rio para ser escoada são os automóveis.

Evidentemente, com o aumento de calado dos navios, a Companhia Docas do Rio de Janeiro mostrou-se preocupada e, através de uma obra de dragagem, elevou o calado de 10 para 12,5 metros, o que veio a favorecer os terminais de contêineres e veículos sobre o cais do Caju. Ainda assim, como salienta Cocco⁴⁷, uma das grandes objeções para uma política de desenvolvimento do Porto do Rio tem sido sua localização urbana, pois há falta de espaço e simultaneamente disfuncionalidade com o resto das atividades econômicas de seu entorno. Além disso, a confusa distribuição dos pátios de contêineres em áreas adjacentes juntamente com os problemas de acessos rodoviário e ferroviário, e a subutilização dos armazéns da zona

portuária reforçam o discurso daqueles que defendem a transformação dessa área nos moldes de Barcelona. Realmente é fato que a maioria dos portos tradicionais localizavam-se próximos às áreas centrais das cidades – que muitas vezes ali se localizaram e cresceram justamente devido ao crescimento das atividades portuárias – o que acabou criando dificuldades físicas no que tange à expansão das áreas do porto, já que o próprio crescimento da malha urbana acabou comprimindo a área portuária.

Por outro lado, há aqueles que defendem o investimento na modernização desses velhos portos próximos às cidades; apostam em exemplos como os dos portos do norte da Europa – Antuérpia, Rotterdam, Hamburgo – considerados de enorme importância. São portos de administração local que se utilizam da vantagem comparativa do complexo de serviços logísticos – desenvolvimento de plataformas e complexos multimodais sem perda da eficiência na qualidade do serviço – que essas cidades oferecem. Ou seja, “os serviços oferecidos pertencem fundamentalmente a um setor terciário avançado, que requer não apenas uma adequada rede de serviços informáticos e de comunicação, como também uma ambivalência comercial e industrial que só se encontra nas grandes cidades”, reforça Cocco⁴⁸. Ou seja, neste momento convém esclarecer que se trata de três modelos definidos a partir da relação entre o porto e a cidade, que se configurariam no *hub port* (porto concentrador de carga), em que o foco encontra-se na atividade portuária; na cidade portuária, em que se busca um certo equilíbrio entre as funções urbana e portuária; e o modelo de revitalização, em que as atividades urbanas realizadas em torno do porto são prioritárias.

Assim, os *hub ports* concentrariam cargas e linhas de navegação, fazendo papel de nós de uma rede de circulação de produtos de determinado setor do mercado, criando um “corredor” de alta velocidade de movimentação de cargas. Três fatores principais, segundo o consultor de logística e comércio exterior Guilherme Bergmann Borges Vieira (2002), caracterizam um porto com *hub*: “o *hinterland* depende do potencial (...) de desenvolvimento da região em que o porto está localizado e dos custos de transportes terrestre e *feeder* (serviço marítimo de alimentação do porto *hub* ou de distribuição das cargas nele concentradas)”; o *vorland*, que teria ligação com a localização do porto em relação às principais rotas de navegação; e, finalmente, o *umland*, que seria o porto em si, com suas instalações, custos e qualidade do serviço. Um *hub port* necessita de grandes dimensões disponíveis para seus terminais de contêineres. As cidades portuárias teriam como característica a conexão entre as atividades portuárias e as atividades de comércio e de serviços de sua área de entorno. Acrescenta o sociólogo francês Thierry Baudouin⁴⁹ que o porto ganharia função de instrumento do desenvolvimento local, uma centralidade a partir da qual as atividades urbanas desenvolver-se-iam. Por sua vez, há também portos em que optou-se por não investir em adaptações aos novos padrões da navegação internacional, o que muitas vezes acabou levando ao abandono de parte de sua infraestrutura. Assim, a estratégia utilizada foi a utilização da área de seu entorno para atividades de outros fins; são os chamados projetos de revitalização.

Em se tratando do Rio de Janeiro, a opção foi pelo desenvolvimento do Porto de Itaguaí em vez de investir na recuperação urbanística e na modernização do Porto do Rio. O Porto de Itaguaí passa, então, a ser considerado fundamental para que o Brasil adéque-se aos padrões mundiais e tenha em seu território um *hub port*, ou seja, um macroporto concentrador de cargas. Esse objetivo aparece claramente no Relatório de Gestão 1998 da Companhia Docas do Rio de Janeiro, quando se lê que o novo terminal “é o *hub port* do Atlântico Sul, opção estratégica para a integração do comércio brasileiro à rede dos portos de última geração do mundo” (CDRJ, 1998).

A verdade é que a cada vez maior containerização das mercadorias associada com o aperfeiçoamento de suas técnicas de movimentação contribuem para a transformação das empresas de navegação, que se concentram em rotas regulares que abrangem todo o planeta. Para tanto, faz-se necessária a utilização de navios de grande porte, o que leva os portos a investirem pesado em dragagem de canais. Para salientarmos o que representa o Porto de Itaguaí em comparação com outros portos, basta lembrar que tem 19 metros de calado, enquanto os portos do *Northern Ring* europeu encontram-se entre 14 e 16 metros. Não temos o objetivo de encaminhar nosso debate na direção do Porto de Itaguaí mas sim de concentrarmos na zona portuária do Rio de Janeiro e suas adjacências.

O processo de reestruturação produtiva certamente teve influência na maneira como as propostas de utilização da zona portuária vêm sendo desenvolvidas. Nesse sentido, é possível observarmos mudanças no modelo de planejamento dominante, que migra para as noções de empreendedorismo urbano e de planejamento estratégico, quando discursos como os de revitalização, renovação, reabilitação ou requalificação dominam os debates e tornam-se sinônimos de modernidade e desenvolvimento. Se lembrarmos que grande parte das zonas portuárias tradicionais teve origem nos núcleos de formação histórica das cidades, os centros históricos correm sérios riscos. Dessa maneira, dentro da lógica do empreendedorismo urbano, as áreas centrais das cidades surgem como *locus* apropriado para grandes obras de intervenção, que segundo seus idealizadores trariam maior dinâmica à cidade.

Se desde o início do século XX havia o discurso acerca da preservação e restauração de prédios históricos, a grande questão que se colocava era como aliar esse patrimônio histórico com os planos de renovação das áreas centrais. Contudo, com o passar dos anos outras expressões, como vimos anteriormente, foram estabelecidas e introduzidas no imaginário social, tais quais revitalização, reabilitação e requalificação. As palavras são muito importantes e têm grande força quando utilizadas com fundamentação, assim ao falar de revitalização, diferentemente de renovação – que remete a grandes transformações do tecido urbano com alteração do conjunto de edificações e de usos, além de, conforme aponta a arquiteta Ermínia Maricato⁵⁰, imprimir mudanças no parcelamento do solo levando a uma nova dinâmica imobiliária da área – devemos ter em mente o objetivo de apropriação do patrimônio histórico edificado que é incorporado como elemento de atratividade do espaço urbano a ser “vendido”, ou seja, também estamos falando de valorização imobiliária e de mudança de usos, mas com esse diferencial. De forma geral, a ideia de revitalização liga-se a um processo de indução de grande transformação das áreas históricas centrais em que a recuperação econômica é o objetivo principal.

As obras de revitalização dos centros históricos têm se realizado fazendo uso da exploração do valor simbólico dos elementos culturais, visando um diferencial competitivo. Curiosamente, os projetos propostos para essas áreas nas mais diferentes partes do planeta tendem a reproduzir os mesmos critérios, então o que vemos é a repetição de estratégias e de paisagens. Por trás desses investimentos há o objetivo de atrair pessoas, principalmente turistas, ávidas por equipamentos de lazer, como bares, restaurantes, lojas de artesanato e de *souvenirs*, galerias de arte e *boutiques*.

Já as expressões reabilitação e requalificação urbana surgem, inclusive, em um tom de crítica aos resultados das renovações e revitalizações realizados. Esta afirmação vai ao encontro do que escreveu Maricato⁵¹, afirmando que se referiria a uma “ação que preserva, o mais possível, o ambiente construído existente (pequenas propriedades, fragmentação no parcelamento do solo, edificações antigas) e dessa forma também os usos e a população

moradora”. Dessa forma, haveria o incentivo do uso habitacional o que não estava presente necessariamente nas propostas anteriores. A proposta de reabilitação tomou força após o Encontro Luso-Brasileiro de Reabilitação Urbana, sendo que a denominada Carta de Lisboa enfatizava a gestão urbana voltada para a melhoria da qualidade de vida dos moradores, mantendo identidade e as características do lugar. Por sua vez, requalificação estava ligada, principalmente, a locais com funções diferentes da habitação, referindo-se à proposta de uma nova atividade ao local, mais condizente com o contexto atual. Assim, importa o cuidado e o controle para com a governança local na definição de projetos e ações sobre o urbano, como enaltece Borges⁵², “tendo-se em vista que, a despeito do debate teórico produzido no meio acadêmico, o campo onde se dão (...) as decisões sobre os destinos de nossas cidades é o campo político.” E nesse caso, convém lembrar que as decisões políticas podem “ser baseadas em uma interação ampla ou restrita entre os atores envolvidos”, o que pode gerar ações de intervenção extremamente danosas para os cidadãos; no próximo capítulo retomaremos com mais vagar a ação dos atores sociais e as recentes formas de governança urbana.

A zona portuária da cidade do Rio de Janeiro, sabidamente, localizou-se desde muito tempo na área do centro histórico que teve como moradores prioritários a elite econômica, mas certamente encontrava-se lá também a classe trabalhadora já que ali se concentrava a maioria das oportunidades de trabalho. Com a expansão do tecido urbano a classe mais abastada vai deixando a área central em direção da zona sul, deixando aquela localidade para a população de menor poder aquisitivo. Os projetos de revitalização que vêm se realizando e que agora, com a associação entre os governos municipal, estadual e federal, pretendem se realizar na zona portuária levarão a uma valorização imobiliária, o que acabará – como em outros lugares – levando à expulsão da população de baixa renda. Tal processo denominado gentrificação, caracteriza-se pela substituição de um grupo populacional de baixa renda e que ocupa determinada área da cidade por outro de mais alta renda. Observa-se então a realização de obras e reformas embelezadoras que resultam no aumento dos valores dos imóveis, o que acaba expulsando a população mais pobre. Propostas de revitalização associadas à abordagem de mercado, como enaltece o arquiteto Silvio Mendes Zancheti⁵³, acabam sendo aceitas, inclusive, tendo em mente que “a gentrificação é inevitável e que os bons resultados quanto à recuperação física, econômica e social das áreas degradadas compensa socialmente a expulsão de habitantes e pequenos negociantes”. Resta-nos inquirir: compensa a quem?

Tantos projetos, tanto dinheiro comprometido, prefeito e governador falando no que seria melhor para a cidade, no entanto aqueles que deveriam ser ouvidos – os moradores dessas áreas e os moradores da cidade como um todo – não têm voz. A cidade do Rio de Janeiro teve desde sempre uma história de grandes transformações, que sempre foram decididas autoritariamente pelas instâncias governamentais, pelos especialistas, e pelo que estamos vendo, a história torna a repetir-se; até quando?

Acreditamos que seja necessário pensar na utilização da velha zona portuária da cidade, entretanto o atual projeto baseia-se em “fórmulas de sucesso” realizadas em outras cidades mundo afora; o foco encontra-se na atividade turística como mobilizadora dessa área. De fato, os governantes têm “vendido” a cidade do Rio de Janeiro no cenário internacional como algo único, um lugar que reúne a modernidade de uma grande metrópole e as belezas naturais incomparáveis. Entretanto, historicamente os recursos adquiridos através do turismo não têm sido investidos nas necessidades mais prementes dos moradores da cidade, assim é questionável o discurso de que os recursos serão utilizados em benefício de todos. A aplicação dos recursos públicos vem desde muito tempo dirigindo-se aos bairros nobres da cidade.

No início do século XXI, percebemos que cada vez mais os governantes procuram construir uma marca para suas cidades; contudo o “sucesso” de uma determinada cidade acaba provocando um movimento que objetiva copiar aquilo que teria dado certo, levando à homogeneização das formas-conteúdo, pois acreditam que assim atrairiam investidores. Contradição.

Tem-se, simultaneamente, um discurso que defende a manutenção dos centros históricos – vislumbrando o potencial de exploração turística dessas áreas – e o crescimento do número de condomínios fechados e *shopping centers*. Os velhos centros muitas vezes não são vistos como opção para habitação, mas como possibilidade para o crescimento de atividades comerciais.

Atualmente, mais uma vez, agora com as três esferas de governo alinhadas, surge um projeto de “revitalização da zona portuária” – chamado pela prefeitura de Projeto de Revitalização Porto Maravilha – e se fala em grande transformação da cidade com a vitória da candidatura carioca para sediar as Olimpíadas de 2016. Aliás, uma observação cuidadosa dos vídeos produzidos pelos representantes do Comitê Olímpico Brasileiro (COB) apresentando a candidatura do Rio de Janeiro ao Júri internacional, permite-nos perceber uma cidade idealizada, um sopro de ilusão, a criação de uma imagem que não corresponde ao real.

Parece-nos que a mercadificação da cidade, o *city marketing* e a implementação do empresariamento na governança da cidade trazem consequências danosas aos cidadãos; estamos de acordo com o geógrafo inglês David Harvey⁵⁴, que acredita que o fortalecimento da competição de mercado entre as cidades produz impactos regressivos na distribuição de renda e a efemeridade dos benefícios trazidos por muitos projetos. Acredita ainda que “a concentração no espetáculo e na imagem, e não na essência dos problemas sociais e econômicos também pode se revelar deletéria a longo prazo, ainda que, muito facilmente, possam ser obtidos benefícios políticos”.

A produção do espaço: os problemas continuam se repetindo... o que fazer?

Em fins do século XIX, a cidade do Rio de Janeiro passava por forte problema de falta de moradia. O ritmo de construção de moradias não conseguia acompanhar o de crescimento da população. Como se já não bastasse, na primeira metade da década de 1900, o prefeito Pereira Passos promoveu uma política de destruição das habitações coletivas, que atendiam a grande número de moradores. Lembra-nos o geógrafo Mauricio de Almeida Abreu⁵⁵, que também foram proibidas reformas nos cortiços ainda existentes e criadas leis que regulamentavam toda a construção civil no Distrito Federal, o que, de certa maneira, inviabilizava o próprio subúrbio para a população mais pobre.

A falta de opção de moradia juntamente com a crescente chegada de população, atraída pela possibilidade de trabalho, contribuiu para o aumento das favelas, que embrionariamente já eram encontradas desde o final do século XIX.

Os eixos de expansão da cidade para além da área central, que já não comportava o seu crescimento, foram inicialmente dois: em direção à zona sul (Botafogo, Laranjeiras, Copacabana e Ipanema), e em direção à zona norte (Tijuca Rio Comprido e Andaraí). Para esses bairros se dirigia a classe média, o que atraía os setores da construção e de comércio e serviços, gerando empregos e, simultaneamente, mais necessidade de habitações para população pobre, que mais uma vez acabava procurando as encostas, espalhando a favelização para além da área central.

A política de remoção das favelas priorizou a zona sul da cidade, local em que foram construídas as habitações para a população de mais alta renda e em que se objetivava preservar os morros para que os empreendedores imobiliários pudessem vender a vista para o verde. A implantação das Unidades de Polícia Pacificadora (UPP), primeiramente posta em prática na zona sul da cidade, cumpre um papel importante para o mercado imobiliário ao elevar o preço dos imóveis localizados em seu entorno.

Evidentemente, em um trabalho como este, não nos é possível aprofundarmos esse debate, mas convém afirmar, como já tentamos deixar claro, que os eixos de expansão da cidade foram desde muito tempo definidos e postos em prática em acordos entre o mercado imobiliário, a indústria da construção, os proprietários fundiários e o Estado. Na década de 1950, a verticalização da zona sul, no início em Copacabana, gera frequentes congestionamentos, até porque grande parte dos moradores usava automóvel. Aliás, a indústria automobilística era tida como o principal caminho para alcançar o crescimento econômico almejado⁵⁶.

Se no início do século XX já havia problemas ligados ao transporte coletivo, esse problema continuou existindo, principalmente com a prioridade dada ao automóvel. O Plano Doxiadis (1965) – encomendado pelo então governador Carlos Lacerda – projetou o Rio de Janeiro como metrópole polinucleada e organizada segundo corredores rodoviários. Aliás, o próprio Plano Lúcio Costa para a Barra da Tijuca (1969) corrobora com essa lógica. No Plano Doxiadis já estavam previstas vias expressas, as chamadas Linhas Vermelha, que liga o município do Rio de Janeiro ao município de São João de Meriti; Amarela, que liga o bairro da Barra da Tijuca à Ilha do Fundão; Lilás, a primeira a ser realizada, que liga o bairro de Laranjeiras à Santo Cristo (contudo em alguns pontos perde a característica de via expressa); Azul, não realizada, que ligaria a Zona Sul à Barra da Tijuca; Marrom, também não realizada, que ligaria o bairro do Rio Comprido – passando por vários bairros da Zona Norte – à Santa Cruz, na Zona Oeste; e, finalmente, a Linha Verde, que ligaria a Rodovia Presidente Dutra (conhecida como Estrada Rio-São Paulo) ao Bairro da Gávea, na Zona Sul da cidade. Esta linha não foi concluída, tendo apenas a Avenida Automóvel Clube e o Túnel Noel Rosa sido realizados. Um dos empecilhos para a concretização dessa via foi a pressão dos moradores da Gávea, que acreditavam em uma possível desvalorização de seus imóveis com a concretização da obra.

No governo de Carlos Lacerda (1960-1965) deram-se o aperfeiçoamento das avenidas Suburbana e dos Democráticos, além da construção dos viadutos de Benfica e Del Castilho, das avenidas Radial Oeste e Maracanã e, também a construção do Túnel Rebouças (2720 m). A febre do automóvel tem sequência no governo de Negrão de Lima (1965-1970), que concluiu 22 novos viadutos (cinco já estavam em construção anteriormente), alargou a Avenida Atlântica, construiu a Perimetral e duplicou a pista da Lagoa. Por sua vez, na administração do governador Chagas Freitas (1971-1975) foram construídos os dois túneis de acesso à Barra da Tijuca e a totalidade da Estrada Lagoa-Barra, além de inaugurar a Ponte Rio-Niterói.

Todas essas obras, embora importantes, contribuíram para o abandono do transporte sobre trilhos, haja vista que a primeira linha de metrô no Rio de Janeiro é inaugurada tardiamente em março de 1979. Apesar de até agora contar apenas com duas linhas, com aproximadamente 42 Km, é a segunda maior do país em extensão, perdendo apenas para São Paulo. Fato é que essas duas linhas não atendem às necessidades da população e chega a ser

absurdo que uma cidade do porte do Rio de Janeiro tenha apenas duas linhas que se tocam apenas uma única vez; não há basicamente entroncamentos para transferência.

A verdade é que a administração pública do Rio de Janeiro priorizou, de fato, por muito tempo, o transporte viário. Para a indignação de Lessa⁵⁷, além da prioridade ao automóvel, acabaram utilizando “em seu sistema de circulação de passageiros, outro veículo automotor: o ônibus. Hoje incorpora a *van*, cuja forma pré-histórica foi a lotação”. Todavia, mais uma vez os governantes voltam a apontar para a necessidade de se repensar tal estratégia e asseguram que agora não é possível resolver o problema do trânsito na cidade sem ter em conta a alternativa do metrô. Curiosamente o ponto de partida não é a necessidade de dar melhores condições de transporte coletivo à população da cidade como um todo, mas “desafogar” o trânsito; isso deixa nas entrelinhas o objetivo de facilitar a vida de quem circula de automóvel⁵⁸.

Desde o último quartel do século XX temos caminhado assistindo à passagem de um período em que o Estado tinha um papel administrativo para outro em que há o predomínio daquilo que ficou conhecido como empresariamento urbano. Período de grandes mudanças em que se vê o crescimento das parcerias público-privadas. Se esse modelo nasce nos países ditos centrais, sua chegada aos outros países ao redor do mundo não demorou a chegar. Não estamos fazendo uma crítica à proposta da parceria, mas criticamos sim o fato da preponderância dos interesses privados em detrimento dos interesses coletivos; os quais, diga-se, o Estado deveria defender.

Quando, anteriormente, falamos da reestruturação produtiva e das transformações nas cidades, procuramos construir o cenário para compreendermos que tais mudanças ligam-se às dificuldades enfrentadas pelas economias capitalistas desde o início da década de 1970. Estava-se diante da desindustrialização, do crescimento do desemprego, que segundo alguns tinha um caráter estrutural, além de percebermos a ascensão do neoconservadorismo ligado às privatizações e ao discurso da racionalidade do mercado.

São inúmeros os atores sociais envolvidos, tendo diferentes interesses em foco. O espaço urbano é construído assim como o lugar onde os diferentes valores de uso estão em jogo, onde os conflitos sociais tornam-se mais claros e simultaneamente mais escamoteados. Isso, pois estamos todos em um país livre, democrático, onde podemos fazer nossas escolhas e consumir aquilo que julgamos conveniente. Contudo as possibilidades de escolha são muito distintas dentre os inúmeros cidadãos. O que é uma das inúmeras possibilidades de escolha para alguns, é sonho impossível para a maioria.

É nessa seara que o Estado deveria fazer valer seu papel e procurar minimizar as desigualdades que se reproduzem no espaço da cidade, mas parece que no decorrer do tempo, ao contrário, o Estado tem contribuído para a exacerbação dessa condição.

É possível observarmos que a relação do cidadão com a cidade, em suas práticas espaciais, muitas vezes se dá sem que perceba que a produção do espaço carrega em si intencionalidades. Há um jogo de forças na definição das estratégias de ação, que são construídas a partir de lógicas de dominação: materiais e imateriais. Procuramos associá-las à utilização de ideologias e representações que tornam decisões que se baseiam em ordens distantes do lugar em verdades absolutas, inquestionáveis. Entretanto, em geral, isso não fica tão claro no cotidiano.

O cotidiano⁵⁹, embora muitas vezes banalizado, já que se expressa por sua miséria e riqueza a partir de eventos triviais, caracteriza-se como a mediação entre a repetição e a

criação, entre a alienação e a liberdade, como a clara explicitação da imbricação entre espaço e tempo. As inúmeras possibilidades de apropriação do cotidiano resultam da vivência, da experiência vivida, e têm grande potencial criador, possibilitando a formação e permanência de resistências. Portanto, quando através da apropriação do espaço da cidade reconstruímos a cotidianidade, é possível pensarmos na formação de movimentos que lutem pela emancipação e pela sua transformação.

Desafios. O cotidiano é, simultaneamente, o trivial e o pouco provável; a velocidade e o tempo lento; o lugar e o global; ou, como nos lembra a geógrafa Amélia Damiani⁶⁰, “o extraordinário do ordinário, o sentido do insignificante”. É no lugar, no dia-a-dia, que encontramos as respostas e também as dúvidas; como dissemos, os desafios. É no lugar que optamos por adaptar-nos ao que é (im)posto ou procuramos subverter o jogo, buscar outras intencionalidades que não as hegemônicas. Isso levou Santos⁶¹ a afirmar que as racionalidades dos setores hegemônicos buscam criar um cotidiano obediente e disciplinado, entretanto se o lugar é o destino da finalidade “imposta de fora, de longe e de cima, [é também] o da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta”.

Voltamos a reafirmar, então, que o espaço é fundamental para buscarmos a transformação, pois se queremos algo diferente, isso significa a produção de outro espaço; para mudar a vida, precisamos mudar também o espaço em sua forma-conteúdo. Dessa maneira, trabalhamos com a noção de outro projeto de cidade e de mundo.

O direito à cidade é mais do que um habitat, é o direito a habitar. O habitat liga-se à morfologia urbana, mas o habitar é uma atividade; referimo-nos à apropriação. Habitar é apropriar-se de algo, o que é bastante diferente de tê-lo como propriedade. Significa fazer do espaço sua obra, modelá-lo, apropriar-se dele. Mas é também o lugar dos conflitos, porque o espaço é um produto social; mas é também “produtor”, já que as formas construídas interferem no cotidiano da sociedade. A produção do espaço traz consigo uma intencionalidade, por isso é o lugar dos conflitos. É preciso questionar a forma como ele é produzido e buscar fazê-lo de outra maneira, com outros objetivos que não priorizem a especulação e a dominação do espaço. Em outras palavras: para mudar a vida é preciso mudar o espaço, é preciso questionar a propriedade privada do solo, é preciso valorizar o espaço público e lutar por ele e contra o movimento dos condomínios fechados, das ruas fechadas. Porque, como afirma Lefebvre⁶² “excluir do urbano grupos, classes, indivíduos implica também excluí-los da civilização, até mesmo da sociedade”.

O habitar transcende a moradia, pois significa viver a cidade em toda sua intensidade e complexidade. Significa acesso à educação, à saúde, ao lazer e a todas as possibilidades que o espaço urbano de uma grande metrópole pode oferecer. A um sistema de transporte coletivo digno e eficiente, que permita a locomoção da população sem ter que se sujeitar a viagens de mais de duas horas, sem um sistema sério de bilhete único e refém de empresas de ônibus que prestam serviços precários principalmente para a população mais pobre. Significa investir em um sistema de transporte que permita tirar da rua um volume cada vez maior de automóveis, que contribuem para o aumento dos engarrafamentos e para a poluição do ar. É preciso que os moradores que vivem em condições de moradia precária, muitas vezes em favelas em áreas de risco, tenham trabalho. É preciso criar cursos profissionalizantes sérios para essas pessoas, além de criar espaços para o exercício de suas profissões nos imóveis destinados a essa população. Não podemos prescindir dos pequenos comércios, pois são eles que dão

possibilidade de fixação aos moradores, além de, evidentemente, postos de saúde, escolas e serviços de modo geral. Assim, estaríamos começando a deixar de tomar medidas apenas emergenciais e passando a pensar em ações de curto e longo prazo. Fácil? Não, mas factíveis.

O projeto Porto Maravilha, como procuramos deixar claro, da forma como está contribuirá para a “expulsão” da população residente e de baixa renda da zona portuária, já que as intervenções urbanísticas propostas levarão à atração de mais investimentos públicos e privados que, ao valorizar muito aquela área, inviabilizarão a permanência da população mais pobre. O que se espera com o projeto é o desenvolvimento de equipamentos culturais, de entretenimento e de gastronomia para a atração de turistas e visitantes, além de prédios de escritórios vinculados à gestão de negócios globalizados, ao *marketing* e design de produtos, que segundo as expectativas dos governantes alçaria a capital carioca a um novo patamar no *ranking* global entre as cidades. Aqui, mais uma vez a utilização do Estatuto da Cidade pode contribuir para minimizar esse problema, pois temos dois itens importantes que poderiam ser utilizados: o estudo de impacto de vizinhança e a criação das Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS). O estudo de impacto de vizinhança cumpre o papel de mediação entre os interesses privados dos empreendedores e dos moradores e usadores (para utilizar a expressão de Henri Lefebvre) do lugar, colaborando para dar voz à população diretamente afetada pelos impactos dos grandes empreendimentos. Por sua vez, as ZEIS correspondem a partes do zoneamento da cidade que são destinadas a construção de moradias populares, podendo referir-se a prédios ou áreas vazias, ou subutilizados.

Outras áreas da cidade também poderiam ser utilizadas, como, por exemplo, o bairro de São Cristóvão, que foi muito afetado pelos impactos negativos decorrentes de várias intervenções ligadas à infraestrutura de transportes; foram linhas ferroviárias e metroviárias, viadutos, elevados, Avenida Brasil e Ponte Rio-Niterói. Em São Cristóvão encontramos diversas edificações desocupadas, sejam de médio ou pequeno porte, visto que inúmeros galpões de antigas fábricas encontram-se abandonados. Há também áreas de tamanho bastante considerável destinadas à atividade militar.

Mas na própria Zona Sul da cidade há terrenos disponíveis que poderiam ser utilizados para a construção de habitações populares, como é o caso dos terrenos do metrô. Foi, inclusive, noticiado que o governo do estado do Rio de Janeiro preparava-se para vender 73 terrenos remanescentes das obras do metrô e que o dinheiro seria usado para financiar a expansão para a Barra da Tijuca. Segundo o próprio governador Sérgio Cabral, o negócio poderia render aos cofres estaduais cerca de R\$ 700 milhões. Esses terrenos seriam uma ótima oportunidade para começar a construir um *mix* de classes sociais pelos bairros da cidade, pois a opção por colocar a população pobre nas periferias ou empurrá-las para as favelas acaba gerando investimentos diferenciados nos lugares. Ou seja, áreas habitadas pela população de renda mais elevada recebem muito mais investimentos do que aquelas habitadas pela classe mais pobre. E o mais interessante é que há terrenos do metrô em áreas muito valorizadas, pois há grande raridade de espaço em localidades da Zona Sul, como uma quadra quase inteira entre as ruas Tonelero, Siqueira Campos e Figueiredo Magalhães, em Copacabana; como dez lotes ao longo das ruas Marquês de Abrantes e Paulo VI, no Flamengo; e mais 11 lotes em Botafogo, como os da Rua Muniz Barreto. Há também 19 terrenos na Tijuca – Zona Norte da cidade – como alguns concentrados na Avenida Heitor Beltrão. Por que não utilizar parte desses prédios e terrenos para construção de habitações dignas para a população mais pobre?

É a partir da vinculação entre o passado – com toda nossa historicidade – e o futuro – com o projeto utópico que almejamos – que poderemos construir as mudanças. Estamos,

