4
A descentralização e múltiplas centralidades na cidade carioca: Campo Grande – RJ e suas articulações através do transporte público

Tendo por objetivo relacionar os processos de segregação sócio-espacial com o de descentralização das atividades econômicas, percebe-se a necessidade de se ater um pouco aos conceitos de centro, centralidade e nos processos de centralização e descentralização no bojo do desenvolvimento da acumulação capitalista. Cabe esclarecer que neste momento da pesquisa está sendo feita a consideração destes conceitos e processos indicados e logo após, serão demonstradas informações e dados que darão suporte e exemplo a este exame que se inicia no recorte espacial de Campo Grande, proeminente subcentro carioca.

Para tal, o presente capítulo está estruturado em três partes. A primeira aborda as diferentes acepções dos conceitos de centro e centralidade, esclarecendo-se com qual perspectiva pretende-se trabalhar nesta pesquisa. A segunda, uma reconsideração com mais abrangência das diferenças espaciais internas do bairro já mencionadas no primeiro capítulo, como demonstração dos processos trabalhados numa escala mais local, destacando que o recorte espacial em estudo tem passado nitidamente, como será exposto, por intensas modificações por causa do incremento do setor imobiliário ampliando a fragmentação interna do bairro e ressaltando sua centralidade. A terceira e última, será uma tentativa de mapear as interações do bairro corroborando o reconhecimento deste como um importante subcentro carioca através do transporte disponibilizado.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

4.1
Centro e centralidade – uma busca conceitual

Nesta parte do texto haverá uma busca pelo conceito de centro e centralidade nos quais possamos exemplificar o bairro de Campo Grande. Como será observado, existem vários tipos, níveis e escalas de centralidade. Portanto, a ênfase será quanto à centralidade deste bairro através das atividades de comércio e serviços, atrelados à disponibilidade de transporte público.

Com a necessidade de perceber o conceito de centro e centralidade adequados para a presente consecução avaliou-se nas visões tradicionais que,

centro se referia a parte diferenciada da cidade construída no decorrer do tempo, e que, durante muito tempo, foi a própria cidade (TOURINHO, 2007). E centralidade seria o conjunto de qualidades atribuídas a um lugar, seriam os atributos do centro historicamente construído. Este fato pode ser observado na cidade carioca, o Centro do Rio de Janeiro envolve a área historicamente construída. Porém, como será abordada mais adiante, a centralidade desta área possui outras abrangências na atualidade.

Desta forma, ao considerar a estrutura urbana como algo estático na Escola estruturalista de Chicago (Ecologia Urbana) e na Escola Francesa Clássica, com algumas diferenças entre as duas, havia uma preocupação com a forma, sua localização, procurando realizar uma minuciosa descrição da área em estudo visando evidenciar o padrão de concentração estabelecendo modelos que dessem conta de explicitar a forma do espaço urbano. A principal diferença entre as duas ocorre na ênfase da Ecologia Urbana na formulação de modelos em detrimento dos estudos sobre a origem histórica e característica física da área em análise.

Esta forma de conceituar nos remete às críticas de Harvey (2006) a estas abordagens, quanto ao espaço absoluto – uma coisa nele mesmo, uma estrutura em que compartimentamos e individualizamos o fenômeno, fixado onde registramos ou planejamos. É pré-existente, grade receptível para padronizadas mensurações e estatísticas.

Este tipo de análise, de acordo com o contexto da época, exprimia a necessidade dos estudos diante dos modos de produção e reprodução capitalista que, através dos processos sociais, eram espacializados na forma estruturada da cidade. Porém, de acordo com novos movimentos de desenvolvimento capitalista, houve a dispersão de atividades econômicas e de serviços e formação de novas centralidades. Assim, novas necessidades de interpretações surgiram que este tipo de estudo, de acordo com o espaço absoluto, não dava mais conta. Na verdade, houve a emergência de novos momentos e processos inseridos na dinâmica da produção social do espaço, criando novas centralidades na escala intra-urbana, essas expressavam muitas vezes a saturação dos centros tradicionais para as necessidades impelidas pelas novas formas contemporâneas de reprodução e acumulação do capital.

Segundo Tourinho (2007) nas décadas de 1960 e 1970, após a profusão de centros, ou seja, observavam-se novas áreas polarizadoras já espacializadas fora

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

dos centros tradicionais com características similares a estes últimos em sentido funcional necessitando, portanto, de uma interpretação mais complexa a respeito da estrutura urbana, sendo assim, estas áreas passaram a ser conceituadas a partir de suas funções: centros históricos, centro direcional, centro comercial e de serviços etc., considerando as relações de produção e consumo destacando a centralização de determinadas funções.

Kossmann e Ribeiro (1984) comentam que, no caso do Rio de Janeiro, na década de 1930 e mais intensamente na década de 1940, o quadro de centralização começa mudar na cidade carioca, passando para progressiva descentralização, tomando após a década de 1950 a forma de subcentros. Alguns bairros que atraiam significativas parcelas de estabelecimentos comerciais e de serviços que, até então, estavam limitados ao centro da cidade.

Esta segunda maneira de expressar os conceitos de centro e centralidade ocorre a partir da noção de estruturação urbana. Este, mais dinâmico e expressando um processo, compreende a importância dos fluxos que se encontram em movimento no território. Considera a centralidade a partir dos fluxos que gera, seja de pessoas, de automóveis, de capitais, de decisões, de informações e mercadorias.

Comentando as correntes tradicionais, Mello (2001) destaca que lugar central, distante do mundo vivido do dia-a-dia, está relacionado à diferenciação por este ser um “ponto de concentração, receptor e/ou emissor de fluxos comerciais, financeiros, sociais, administrativos etc.” em “decorrência das interações entre os lugares centrais e suas respectivas áreas de influência”. De acordo com Lefebvre (2008), este tipo de leitura que consagra a homogeneização e aparente racionalidade não põe acento nas diferenças, servem de modo acrítico para consolidar o que se observa: a segregação generalizada, as diferenciações que são engendradas e ratificadas, reunidas e reagrupadas num espaço homogêneo.

Nesta conformação espacial com o processo de descentralização e dispersão, observou-se também o espraiamento urbano. De acordo com Tourinho (2007), o centro perdeu centralidade para novas áreas, porém, não perdeu a sua centralidade, continua sendo Centro não apenas em sentido operativo e funcional, mas também por aspectos simbólicos e formais, além de funcionais. Ainda, o

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

centro, e as demais áreas polarizadoras constituem o mesmo sistema por causa do crescimento da cidade de forma contínua e interligada, portanto, são complementares. Neste contexto, centralidade identifica um espaço urbano que pode conter em si condições necessárias para existência de concentração de fluxos diversos (riquezas, decisões, pessoas, bens).

Da mesma forma, em uma pesquisa abordando a (re)produção do espaço urbano carioca, Ferreira (2007) disserta quanto as recentes modificações no que diz respeito à flexibilização da produção, do produto e das relações de trabalho participando na reestruturação da cidade do Rio de Janeiro. O autor percebe as mudanças em andamento entre as centralidades. Desta feita, observa que o bairro do Centro manteve a gestão pública e do setor de serviços, também, toda forma de comércio, permanecendo o centro financeiro e gestão da cidade. Embora destaque que, há dúvidas quanto se a área central do Rio de Janeiro ainda concentra a maioria das sedes localizadas nesta cidade em virtude "uma nova espacialidade que nos permite pensar em sedes empresariais para além da área central carioca" (p. 222) exemplificada pelas crescentes construções imobiliárias destinadas a gestão de negócios e as deslocações de muitas empresas que saíram da Área Central para os centros empresariais localizados na Barra da Tijuca. Nota ainda, a ação dos agentes sociais que reproduzem o urbano ao fomentar novas funções para o Centro carioca através da: ocupação de muitas salas nos prédios desta localidade por filiais de universidades privadas; a revalorização cultural do Centro; a permissão para a afirmação da função residencial. Sendo assim, a cidade do Rio de Janeiro é "construída, desconstruída e reconstruída indefinidamente". Em suas palavras: "O Centro do Rio de Janeiro perde empresas, mas adquire novas funções" (p. 225, 227).

Para Corrêa (1999) o movimento de descentralização teve como "(...) fatores condicionantes: crescimento espacial e demográfico da cidade aliado às facilidades de transporte, infra-estrutura implantada, qualidades atrativas do sítio e amenidades". Pode-se destacar, neste contexto acima apresentado, o papel dos meios de transporte mais flexíveis como ônibus, caminhão, automóvel, que propiciaram uma mobilidade de forma mais espraiada, diferente da forma mais rígida dos transportes sobre trilhos, como bonde, trem e metrô (p. 46).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Então, podemos nos remeter novamente a Harvey (op. cit.) quanto ao espaço relativo – a relação entre objetos, o espaço só existe porque se relaciona com outros. Este modo de conceber o espaço se relaciona com localizações e articulação entre estas. Para o autor, há vários quadros que podemos fazer uso para entendermos determinados aspectos, de modo que o espaço é relativo porque depende da escolha do quadro referencial e do objetivo do observador. Permite o estudo das localizações diferenciadas e os fluxos entre estas, porém, necessita de regras muitas vezes sofisticadas, leis e modelos predeterminados para poder analisar determinado fenômeno ou processo.

No momento é oportuno relembrar que este trabalho está sendo desenvolvido através da perspectiva de Harvey quanto ao espaço relacional – um objeto só existe enquanto contém e representa nele mesmo, relações com outros objetos. É a avaliação do espaço a partir do processo, implica a idéia de relações internas e influências externas que são internalizadas num processo específico e através do tempo. A necessidade de trabalhar com a perspectiva relacional e considerar as postulações políticas do espaço em Lefebvre (2008), tem por finalidade perceber as centralidades como um jogo de relações de forças e poder em sentido econômico e político, podemos dizer, jogos de forças hegemônicas, assim, estes são hierarquizados numa perspectiva relativa. Em sentido relacional, são hegemonizados ou hegemonizadores, capazes ou não de atrair atividades, elementos, fluxos, de acordo com suas estratégias e forças econômicas e políticas.

Cabe ressaltar que as diversas maneiras de conceituar centro e centralidade não são excludentes. Podemos notar um embasamento nas diversas perspectivas e maneiras de conceituar o espaço, conceito-chave da geografia. Retornando a Harvey (2006) ao perceber o espaço como absoluto, relativo e relacional, podendo ser um ou todos simultaneamente dependendo das circunstâncias e consideração das práticas sociais. Da mesma forma, as conceituações que foram desenvolvidas e utilizadas no decorrer do tempo para centro e centralidade tendo o seu embasamento teórico e conceitual nas acepções de espaço geográfico, e tendo a sua empiria expressa através do desenvolvimento da acumulação do capital, podem ser tratadas simultaneamente de acordo com a necessidade de explanar o movimento e processo que se encontra em estudo.

A partir da década de 80, observam-se novas nuances conceituais levando em consideração aspectos sociais, culturais e simbólicos da cidade. Mello (2001)

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

cita vários tipos de centralidade como expressão de diversas nuances e escalas: "(...) são lugares centrais porque atraem usuários e irradiam idéias e significados" (p.113).

O autor supracitado comenta a corrente humanística em que destaca a noção etnocêntrica com respeito aos lugares centrais. Esta pode ser vivenciada em diversas escalas, desde o indivíduo até a cidade, a pátria. Tem a ver com a vivência, identificação e afinidade. Quanto a isto, escreve que estes são: "(...) lugares vividos diretamente, impregnados de experiência do passado e do presente, resumem as qualidades imprescindíveis para o desenrolar das atividades cotidianas" (p.115).

Com um olhar que abrange a totalidade da produção do espaço, portanto, envolve o percebido, o concebido e o vivido para Lefebvre (1994), existe a necessidade de dar conta das diversas formas de centralidades que ocorrem no ambiente urbano. Outras perspectivas são necessárias em virtude da pluralidade de centralidades que se entrelaçam ou ocorrem isoladamente. Sendo assim, Mello (2001) comenta a explosão de centralidades e entre os exemplos explanados pelo autor podemos citar: as centralidades permanentemente rotativas que envolvem acontecimentos marcados pela importância da cultura e do lazer como é o caso da Avenida Atlântica e da Cinelândia, situados no Rio de Janeiro; centralidades contrastantes que reúne na mesma área diferenças consideráveis como é o caso do Largo da Carioca na cidade supracitada; e a de confinamento, o Shopping Center, apropriado para estes tempos de confinamento devido ao medo. Com o objetivo de atender extratos socioeconômicos específicos, "são espaços que segregam (...) contribuindo para fragilizar as relações sociais" como "enclave glamuroso e das maravilhas" que protege "contra a violência, a poluição, as intempéries e a pobreza ou miséria do mundo exterior" (p.120, 121).

Como o objetivo da pesquisa é tentar fazer uma costura entre os processos aparentemente contraditórios, voltemos ao processo de descentralização das atividades econômicas e de serviços. Para Mello (p. 117) o aparecimento de centralidades como os subcentros

> (...) facilita a vida das pessoas ao oferecer as condições necessárias para a compra, troca, venda e obtenção de bens e serviços nos subcentros próximos aos lugares vividos de moradia, trabalho e lazer, que atendem as suas respectivas áreas de mercado compostas por bairros das redondezas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Sendo assim, o autor complementa a respeito do centro do Rio de Janeiro, que este "(...) hoje, não se constitui ponto de referência primordial para a maioria de sua população, que pode oferecer e buscar bens e serviços necessários (...) nos subcentros espalhados pela cidade" (p. 117).

O ponto de vista do autor é empiricamente observável, porém, até que ponto a hierarquia entre o Centro e os subcentros da cidade do Rio de Janeiro ainda exerce uma centralidade na qual motiva intenso fluxo de pessoas para a Área Central motivados principalmente por trabalho, lazer e estudo? Esta pergunta é oportuna por destacar as diferenciações que são formadas e mantidas através das práticas sociais.

Consubstanciando o comentário acima podemos citar Kossmann e Ribeiro (1984) ao ressaltar que os bairros que se tornaram subcentros na cidade carioca não se encontram nivelados e sim, são hierarquizados ou especializados, observando ainda que no centro da cidade permanece a sua hegemonia por concentrar atividades financeiras e de gestão, dos serviços públicos etc. Sendo assim, "o centro da cidade ainda detém uma quantidade expressiva de empresas e filiais, além dos seus escritórios centrais e administração, exercendo a função de controle e decisão" (p. 200). Porém, exerce atualmente novas funções, como educacional e de lazer, em virtude do processo de refuncionalização de muitos prédios que antes se localizavam escritórios e sedes empresariais, como foi explanado anteriormente.

Cabe ressaltar neste momento que, este panorama teórico serve para mostrar a diversidade das abordagens do tema Centralidade. Entretanto, neste trabalho optamos por fazer uma leitura pouco marcada pelo viés humanista da análise do espaço geográfico e tentamos nos fundamentar mais numa visão dialética espaço-sociedade em que enfatiza tanto o sujeito (sujeito/atores sociais da produção do espaço) quanto o objeto (o espaço como condição para a vida).

Desta feita, Corrêa (1999) considera os processos espaciais como engendrados nos processos sociais que são mediatizados por agentes modeladores, estes assim, criam funções e formas espaciais. É uma dinâmica feita e refeita, por isso são processos. Citando os diversos processos espaciais, entre eles, segregação, centralização e descentralização, considera que "não (são) excludentes entre si, podendo ocorrer simultaneamente na mesma cidade ou no

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

mesmo bairro (...) pode-se afirmar que os processos espaciais são complementares entre si" (p. 37).

Para Villaça (2001), centro é fruto de um processo que produz ao mesmo tempo o centro e o não-centro, como tal, uma área torna-se centro ou deixa de ser. O autor revela a relação entre a prática social e a formação dos processos relacionados neste texto, a saber: segregação, centralização e descentralização. Sobre as camadas e classes sociais, considera que estas

> (...) não têm o mesmo poder político e econômico para disputar as distintas localizações, nem contam com as mesmas condições de deslocamento. Essas diferenças determinam o poder das classes sociais ao escolherem suas localizações em razão de seus variados interesses (p. 240, 241).

Para Serpa (2007, p. 267) centralidade tem por base:

> (...) as formas de reprodução da vida urbana, no valor de uso e na apropriação de qualidade e conteúdos diversos que as localidades centrais hierarquizadas em rede para a produção e reprodução do sistema capitalista , estritamente baseadas no valor de troca e nas estratégias hegemônicas de dominação.

Para o autor, as centralidades funcionam de modo diferenciado para as diversas classes sociais, já que estas consomem de maneira diferente os bens e serviços oferecidos pelos diferentes centros e subcentros (p.268). O que proporciona centralidade na periferia seriam o fácil acesso e circulação e o mercado consumidor, proximidade, área de ligação, oferta de emprego, preços de produtos e serviços mais do que os custos locacionais.

Em conformidade com o autor acima, Lefebvre (2008) esclarece que o espaço é político porque envolto de estratégias e interesses das camadas sociais, portanto, impregnados de contradições e conflitos, sendo assim, na descentralização, o que houve foi a descentralização das produções e serviços, não da gestão, conforme acima indicado, as camadas e classes sociais muitas vezes não apresentam ou não lhe é permitido gerir as suas localizações ou ter o poder político para ações de acordo com os próprios interesses. Ou seja, no caso de Campo Grande, até que ponto a distância, a população local e adjacente, a infra-estrutura de transporte contribuíram para, e perpetuam a sua condição de subcentro de relevância na cidade carioca?

Villaça (2001) ainda destaca que o termo centro também está envolto de valorização simbólica, signos de prestígio. Cita que é a sociedade que desenvolve

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

os mecanismos que originam tais processos quando esclarece que tais mecanismos regulam questões relacionadas à aglomeração, aproximação, afastamento, e no caso da sociedade capitalista, é o mercado. Ainda, a sociedade assim estrutura o seu espaço não ao acaso ou aleatoriamente, mas segundo uma lógica, poderíamos acrescentar, lógica capitalista, impregnada das dimensões políticas e econômicas.

A partir destas colocações acima, começa a criar corpo a idéia de que os processos segregação sócio-espacial e centralização ou descentralização ocorrem num mesmo contexto. Em nosso estudo, ao passo que o bairro de Campo Grande afastado da Área Central, a princípio tornou-se área de exploração de um capital imobiliário que não era regularizado, visto que, observou-se que até a década de 1990 as formas mais comuns de construções habitacionais eram em loteamentos clandestinos e irregulares[1] que até hoje, muitos ainda não foram regularizados. Segundo informações coletadas no SABREN (Sistema de Assentamento de Baixa Renda)[2], foram observadas 21 favelas no bairro de Campo Grande com mais de 11.000 habitantes, segundo o censo de 2000. E, um total de 179 loteamentos irregulares ou clandestinos com um total de mais de 93.000 habitantes. Destes, 38 foram regularizados em programas como o "Morar Legal"[3]. Somente após a citada década que se observa loteamentos regulares, construção de condomínios de casas ou apartamentos e shopping centers como o West Shopping e o Shopping Passeio.

Em Campo Grande, devido à distância e às dificuldades de mobilidade, ao adensamento populacional e à proximidade com uma área adjacente povoada, motivaram a emergência de um subcentro. Após isto, houve uma diversificação

[1] Foi-nos explicado em trabalho de Campo na Gerência de Fiscalização e Loteamento, órgão que faz parte da Secretaria Municipal de Urbanismo com sede em Campo Grande, que, loteamento clandestino refere-se à ocupação feita sem PAL (Projeto Aprovado de Loteamento) concedido pela prefeitura que estabelece vários parâmetros quanto a que, como e onde construir, ou seja, está a margem da legislação. Já o irregular teve um PAL inicial para determinado uso, porém, a propriedade foi desmembrada sem autorização e loteada sem um novo PAL. Junto com as favelas, que possuem uma composição diferenciada, estes três: favelas, loteamentos clandestinos e irregulares são parte do mesmo grupo de ocupações sem o devido ordenamento pretendido pela prefeitura. São as chamadas Áreas de Especial Interesse Social (AEIS), segundo o PEU de Campo Grande, alvo do interesse público em promover regularização urbanística e fundiária.

[2] Informações coletadas no site: http//portalgeo.rio.rj.gov.br/sabren, em 10/07/2009.

[3] Morar Legal - O programa regulariza e urbaniza os loteamentos inscritos no Núcleo de Loteamentos da Prefeitura. Com a legalização, estas famílias passaram a viver em áreas legais da Cidade, em condições de tirar o "Habite-se" dos imóveis e de obter a escritura definitiva da propriedade no Registro Geral de Imóveis. Todos os lotes desses parcelamentos foram incluídos no cadastro do IPTU.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

social através de uma especulação imobiliária de cunho formal atrelada à maior regulação do uso do solo pelo poder público e sistema financeiro de habitação contribuindo para uma maior ocupação da classe média.

Se por um lado, no decorrer do tempo, conforme examinado no primeiro capítulo, a área em estudo se encontra segregada espacialmente, por outro lado a expansão da própria cidade, a quantidade populacional, a acessibilidade conferida por sua rodoviária e estação ferroviária, e a proximidade com outras áreas habitadas, possibilitaram ao bairro condições para a localização de um importante centro comercial e de serviços que, pode-se buscar sua área de influência através dos fluxos de transporte diário.

Corroborando o pensamento acima, Lefebvre (2008), ao tratar do urbano como um movimento que abarca toda a sociedade em suas relações e escalas, considera que é “através das contradições entre o habitat, as segregações e a centralidade urbana que é essencial a pratica social”. Assim, o autor engloba estes processos no mesmo bojo de desenvolvimento. Ao considerar o urbano, o autor salienta que é um conceito teórico, uma forma, a do encontro e da simultaneidade, “da reunião de todos os elementos”, dos frutos da terra ao simbólico, dos processos da dispersão e da segregação às exigências de encontro, reunião e informação (p. 84, 85).

Assim, podemos perceber o espaço urbano como produto de diferentes e desiguais apropriações feitas pelas classes e camadas sociais no contexto da apropriação privada e no decorrer do tempo, expressando assim diversas temporalidades. Ou seja, as diferenciações espaciais observadas no espaço urbano são desenvolvidas no decorrer da acumulação capitalista utilizando-se inclusive do imaginário e das relações de poder para conceber o espaço como uma mercadoria a ser apropriada e especulada. Motta Jr. (2006) observa que no processo de urbanização das cidades litorâneas, o grande capital em associação com o Estado se apropriam de áreas, imaginários para possibilitar acumulação continuada desenvolvendo desigualdades, segregação espacial. Percebeu a ação destes agentes espaciais em elencar áreas que receberam e recebem investimentos infra-estruturais. A ação do Estado pode ser observada através do planejamento se apropriando de discursos ou imaginários. Quanto a isso, considera que

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

> O capital apropria-se das transformações culturais, decorrentes do turbilhão de mudanças chamadas modernidade, dominando espaços (como o litoral carioca), concebendo a estes um valor de troca elevadíssimo devido ao seu significado cultural (a percepção) e as técnicas e racionalidades implementadas (infra-estrutura), de forma a desigualar estes espaços (...) dos demais, gerando restrições ao acesso a diferentes vivências e representações (p. 19, 20).

Desta feita, as áreas que foram elencadas para a acumulação mais expressiva do setor imobiliário do capital foram a Zona Sul, Barra da Tijuca e Recreio, conforme o autor acima comenta, "a urbanização da cidade do Rio de Janeiro (...) tratou de acumular grande parte da riqueza (...) junto ao privilegiado litoral carioca" (pág. 5). Estas áreas receberam e continuam recebendo foco em investimentos visando a acumulação do capital ratificando a segregação sócio-espacial.

Nesta perspectiva então, há a necessidade de ler o espaço através das contradições e das negações imbricadas: o que se constitui é espaço tempo diferencial. Esta leitura permite a observação das diferenciações como "redes e fluxos diferentes que se superpõe e se imbricam". A própria dialética da centralidade introduz um movimento diferencial originando diversas topias: "isotopias", "heterotopias" e "utopias" (LEFEBVRE, 2008, p. 84-88). Considerando Campo Grande como fazendo parte das heterotopias citadinas cariocas e congregando outras, buscou-se em campo os dados e informações que darão suporte a estas análises feitas até aqui. Ou seja, em relação à cidade do Rio de Janeiro, o bairro em estudo apresenta uma situação segregada, porém, a sua proeminência é observada enquanto importante subcentro tendo sua forma em constante mudança conforme se pode observar através dos atuais incrementos imobiliários, como será descrito a seguir.

Pretende-se ainda analisar dois fatores importantes: de maneira mais detalhada a diversidade sócio-espacial em Campo Grande e, como a rede de transporte disponibilizado pelo centro mais dinâmico do bairro pode revelar suas interações? O primeiro fator será considerado na parte que se segue.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

4.2
Campo Grande, RJ – um bairro de composição diversificada

O objetivo neste momento é retomar as considerações da diversidade em Campo Grande e explanar a sua configuração na atualidade. Para isto, serão feitas algumas observações do seu centro comercial, os diversos tipos de ocupações habitacionais e usos do solo. Isto porque, conforme Santos (1997), as contradições percebidas no espaço são resultados e resultantes num processo indefinido em que estão em interdeterminação fatores em dialética: o interno e o externo, o novo e o velho, o mercado e o Estado. A respeito do recorte espacial em estudo, não seriam os seus diversos tipos de ocupações habitacionais momentos históricos, econômicos e políticos diferentes como externalidades espacializadas coexistindo numa forma de contradição? Ou ainda, como estas são resultantes de movimentos atuais? Outra contradição que pode ser observada em lócus é a coexistência do formal com o informal, do legal e do ilegal, no que diz respeito ao comércio e a prestação de serviço de transporte.

Segundo Massey (2000), os lugares não são homogêneos e coerentes, há fragmentação "geográfica e ruptura espacial" visto que cada grupo ou indivíduo possui diante dos fluxos e movimentos do desenvolvimento capitalista, diferentes poderes, ou "geometrias do poder", conferindo assim, especificidades e particularidades locais já que nem todos vivenciam da mesma forma a atual fase capitalista. Estas especificidades e particularidades se constroem a partir das relações sociais que se entrelaçam no lugar juntamente com sua história acumulada.

A composição interna do bairro torna-se importante tanto como meio de perceber e compreender os processos espaciais já estabelecidos como os em andamento. Conforme considerado quanto à produção do espaço em Harvey (1980), as práticas espaciais nos indicam a relação entre processo social e forma espacial. Esta avaliação dará suporte ao que se pretende: associar a composição sócio-espacial à manutenção da segregação e a centralidade de Campo Grande. Conforme mencionado anteriormente, este bairro possui uma estrutura interna bastante diferenciada formada no decorrer da ocupação da cidade do Rio de Janeiro num processo capitalista que se espacializou segundo um padrão de

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

desenvolvimento desigual (SMITH, 1998). Este pode ser constatado tanto na escala urbana como interna ao bairro. Sendo assim, relembrando Macedo (2002, 106), reconhece a seguinte configuração interna ao bairro: uma área agrícola nas porções Norte e Nordeste do bairro perto do maciço do Mendanha; o centro de Campo Grande, sua área de concentração de atividades comerciais e de serviços; uma periferia ao sul em que predomina o uso residencial de ocupações variadas caracterizadas pela produção de loteamentos populares com autoconstrução somado a presença de conjuntos habitacionais e favelas; a área de expansão residencial média ao norte da estrada de ferro com processo de ocupação intensa para uso residencial em que configura um padrão pouco diversificado na forma das residências voltadas para classe média. Porém, toda esta configuração mencionada já sofreu mudanças em virtude de recentes ondas de incremento no setor imobiliário[4], motivado por políticas governamentais observadas nos últimos anos tanto no bairro, como na cidade carioca e no país.

As informações acima são importantes neste momento da pesquisa pelo que foi avaliado das palavras de Lago (2007, p.13)

> (...) o aumento da diversidade social em determinadas áreas da periferia pode estar indicando tanto um maior dinamismo econômico da região, com a ampliação do mercado de trabalho local mais qualificado, quanto um novo mercado imobiliário para setores médios não integrados socialmente com a sua vizinhança. A mobilidade pendular (...) dará algumas pistas.

Em outro trabalho a mesma autora adiciona quanto (2007a, p.283), a diversificação social em áreas da metrópole que tem como causas a "(...) entrada de novos empreendimentos imobiliários, consequentemente, a mudança no padrão habitacional local. (...). Verifica-se esta tendência nas áreas centrais de Campo Grande (zona oeste do Rio de Janeiro)".

Estudando a metrópole carioca, a autora aponta as seguintes hipóteses (2007a): 1ª) de que estaria ocorrendo a imobilidade dos trabalhadores junto com a expansão da economia informal precária nas periferias (descentralização perversa) por causa da descrença na mobilidade em direção ao centro como estratégia de

[4] Observa-se nos últimos anos o Estado em associação com o capital financeiro e o imobiliário em diversas agências promovendo o incremento na construção civil de moradias. Podemos salientar os programas de aquisição da casa própria com o uso do FGTS que, de acordo com a renda e o referido depositado equivale a um financiamento entre 80% e 90% do valor do imóvel por um prazo que foi estendido e com juros mais acessíveis. Além desta modalidade foram criados os PAR (Programa de Arrendamento) e "Minha Casa Minha Vida" para a população com renda entre 3 e 10 salários mínimos. Este último programa, com um subsídio do governo em até 30%.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

alcançar trabalho. Concomitante a isso, a classe média dessas áreas são como trabalhadores e consumidores nos centros econômicos desconectados do seu entorno imediato; 2ª) de que estaria ocorrendo uma imobilidade relacionada a um maior dinamismo do subcentro aumentando o mercado de trabalho pelos setores médios e uma economia informal de serviços de baixa qualificação; 3ª) de que os desocupados nas áreas periféricas não teriam condição de se deslocar em busca de trabalho e com necessidade de se mobilizar para fora, se manteriam informalmente no seu local. Iremos observar mais adiante o exemplo do bairro em estudo de acordo com estas hipóteses.

Uma primeira apreensão que podemos fazer do bairro em estudo é começar compará-lo com outros na cidade do Rio de Janeiro retomando as consecuções quanto ao espaço relacional que existe enquanto em relação com outros e expressa intencionalidades inclusive políticas. Sendo assim, serão novamente comparados a Campo Grande os seguintes bairros: Barra da Tijuca, Centro, Copacabana, Jacarepaguá, Madureira, Méier, Santa Cruz e Tijuca. Relembrando que estes foram escolhidos por que: 1º) a maioria configura em importantes subcentros e, 2º) estão espalhados por toda a cidade do Rio de Janeiro tornando possível ser tomados para exemplificar dinâmicas que ocorrem na urbe carioca. A primeira comparação a ser feita é com respeito ao número total de habitantes em cada bairro em relação ao município, conforme tabela a seguir.

Tabela 4.1 – Percentual de população por bairro em relação ao município do Rio de Janeiro (Censo 2000)

Bairros	**População total**	**Percentual em relação ao Rio de Janeiro (%)**
Campo Grande	297.494	5,08
Santa Cruz	191.836	3,27
Tijuca	163.636	2,79
Copacabana	147.021	2,51
Jacarepaguá	100.822	1,7
Barra da Tijuca	92.233	1,58
Méier	51.344	0,88
Madureira	49.546	0,85
Centro	39.135	0,67
Rio de Janeiro	5.857.904	100

Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

O que podemos depreender é que entre os bairros relacionados, Campo Grande apresenta a maior população absoluta com um percentual de 5,08%. Esta informação é pertinente para outras comparações que serão feitas adiante.

A partir do exposto, podemos considerar alguns aspectos que nos auxiliam perceber a centralidade que o bairro exerce através das atividades de comércio e serviços. Por exemplo, no setor de educação: entre as instituições de nível superior nesta localidade temos: a Universidade Moacyr Sreder Bastos que atua na Zona Oeste desde 1969, atualmente com diversos cursos de graduação e pós-graduação nas áreas de humanas, exatas, educação e letras; a FEUC - Faculdades Integradas Campo-Grandenses há mais de quarenta e cinco anos dedica-se à formação de professores em diversas áreas também com cursos de graduação e pós-graduação; ainda, um campus da Estácio de Sá e da UNIVERCIDADE.; além destas instituições privadas, há a Universidade Estadual da Zona Oeste (UEZO) com cursos superiores de formação tecnológica e cursos à distância[5]. Este quadro nos remete a algumas considerações: 1º) A cidade do Rio de Janeiro possuindo três unidades de universidade pública, duas se encontram na Zona Norte carioca e uma na Zona Sul, demandando deslocamento de outras áreas da cidade, como é o caso de Campo Grande – Zona Oeste; 2º) Os cursos oferecidos na UEZO limitam as escolhas e possibilidades de muitas pessoas visto que não são oferecidos muitos cursos e não abrangem as diversas áreas do conhecimento; 3º) A maior parte das instituições e cursos é da rede privada, assim como no restante da cidade, porém, numa formação continuada, os cursos de pós-graduação sem custo para o estudante e que lhe possibilite uma inserção melhor nas atividades acadêmicas de pesquisa, são oferecidos nas instituições públicas, ou então, em universidades privadas distantes. Todo este quadro compromete a possibilidade de mudanças sociais internas ao bairro e demandam transportes públicos.

[5] Esta universidade funciona no campus do Instituto de Educação Sara Kubitschek como um dos pólos de educação à distância do Cederj, um consórcio entre a UENF, UFF, UERJ, UFRJ, UFRRJ, UniRio que oferecem, neste pólo, os cursos de: Lic. em Ciências Biológicas, Lic. em Física, Lic. em Matemática. Segundo o presidente da ACICG (Associação Comercial de Campo Grande, houve empenho dos comerciantes de Bangu para levar a referida universidade para o seu bairro, porém, a ação política dos comerciantes de Campo Grande através de sua associação conseguiram mantê-la no bairro em um novo endereço no centro que ainda será divulgado.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Foram feitas pesquisas em catálogo telefônico[6] com o objetivo de evidenciar o que existe nos bairros que estão sendo comparados evidenciando a hierarquia e hegemonia de centralidades entre eles. Conforme tabela 4.2 e gráfico 4.1, podemos perceber que, em termos totais, o bairro de Campo Grande apresenta o maior número de unidades de educação[7] , 358, o que corresponde à 6,06% do total de unidades examinadas para a cidade do Rio de Janeiro. Ainda, Campo Grande possui o maior número de escolas públicas, 133. Enquanto que, o maior número de escolas particulares encontra-se em Jacarepaguá e a maior quantidade de faculdades e universidades está no Centro do Rio de Janeiro, 41. Porém, se relativizarmos com o total de habitantes por bairro, Campo Grande encontra-se em sétimo lugar dentre os nove bairros analisados com um percentual de 12 unidades a cada cem habitantes (12/100), superando apenas Copacabana e Santa Cruz no que diz respeito à educação, respectivamente com 10/100 e 8/100. Estas informações são pertinentes para denotar a hierarquia e hegemonia de centralidades entre os bairros, permanecendo hegemônico o Centro do Rio de Janeiro com um percentual de 89 unidades para cada cem habitantes, seguido pelos seguintes bairros em ordem decrescente: Jacarepaguá, Méier, Barra da Tijuca, Madureira e Tijuca.

Tabela 4.2 – Percentual de unidades de educação por bairro em relação ao município do Rio de Janeiro

Bairros	**Total de unidades de educação**	**Percentual em relação ao Rio de Janeiro (%)**
Campo Grande	358	6,06
Centro	350	5,92
Jacarepaguá	336	5,69
Tijuca	286	4,84
Barra da Tijuca	213	3,6
Méier	157	2,66
Santa Cruz	156	2,64
Copacabana	151	2,56
Madureira	101	1,71
Rio de Janeiro	5.909	100

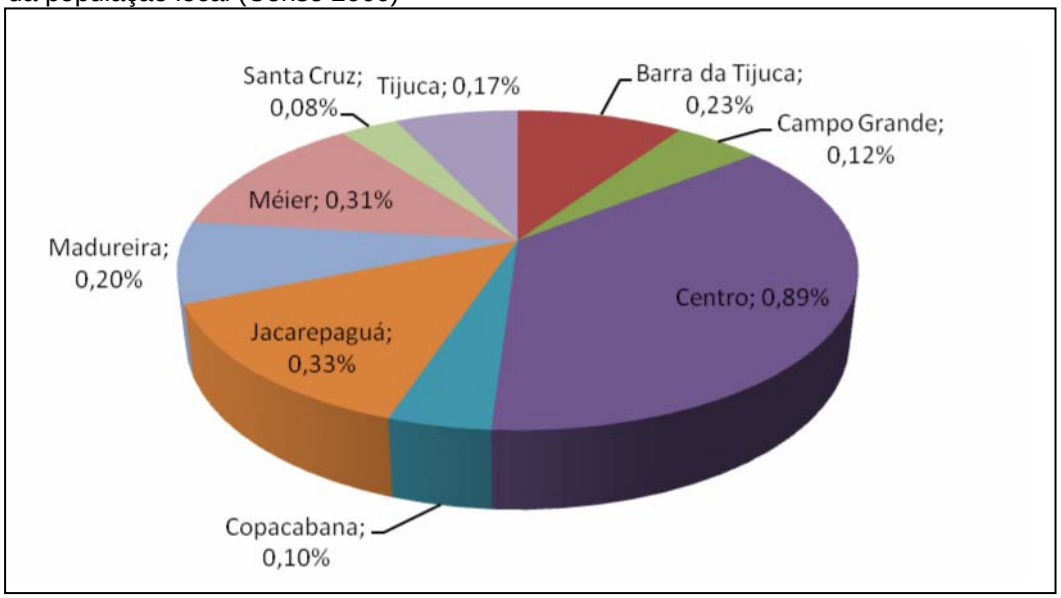
Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009) e www.telelistas.net (2009).

[6] Foi utilizado o catálogo telefônico eletrônico: www.telelistas. net (2009).

[7] Como unidades de educação foram escolhidas nos anúncios de catálogo telefônico as seguintes categorias: escolas e cursos de idiomas, creches, cursos de pós-graduação, cursos pré-vestibulares, cursos supletivos, escolas de educação infantil, escolas particulares, escolas públicas, escolas técnicas profissionalizantes, faculdades e universidades, cursos de informática.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Gráfico 4.1 - Percentual de unidades de educação por bairro em relação ao número total da população local (Censo 2000)



Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009) e www.telelistas.net (2009).

Outro tipo de serviço que existe no bairro e que gera fluxo demandando o transporte público é o serviço de saúde. Conforme tabela a seguir, Campo Grande encontra-se em sétimo lugar entre os bairros considerados, no que diz respeito ao número total de unidades de saúde[8] perfazendo 3,10% do total da urbe carioca.

Tabela 4.3– Percentual de unidades de saúde por bairro em relação ao município do Rio de Janeiro

Bairros	**Total de unidades de saúde**	**Percent. em relação ao Rio de Janeiro (%)**
Copacabana	3169	13,30
Tijuca	2550	10,48
Centro	2300	9,45
Barra da Tijuca	1604	6,59
Méier	1064	4,37
Jacarepaguá	855	3,51
Campo Grande	755	3,10
Madureira	514	2,11
Santa Cruz	141	0,58
Rio de Janeiro	24326	100

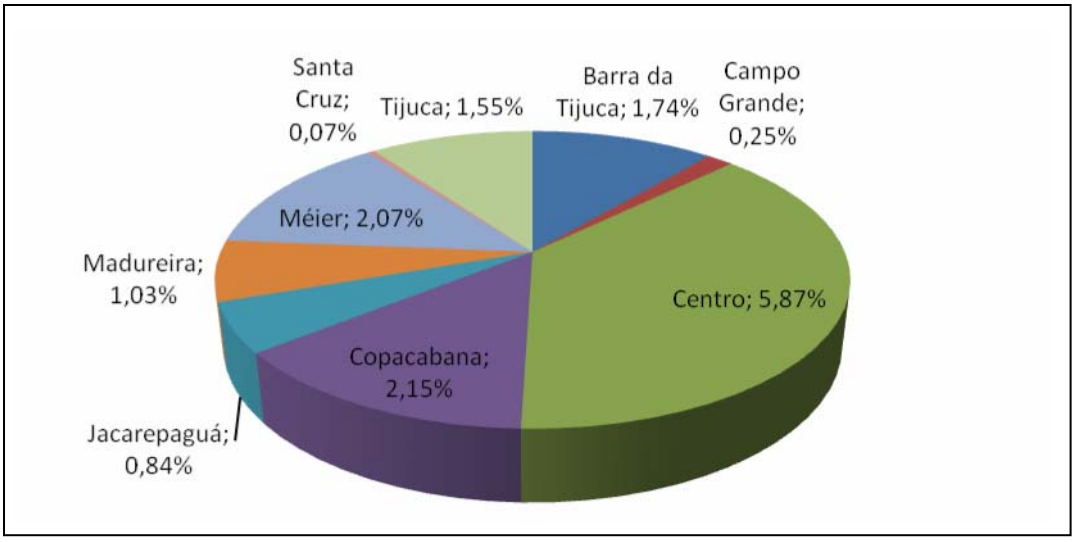
Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009) e www.telelistas.net (2009).

[8] Como unidades de saúde examinadas no catálogo telefônico e que compõe a pesquisa são: clínicas de diversas especialidades, assistência médica e odontológica, dentistas de especialidades diversas, farmácias, centros e postos de saúde, hospitais particulares, hospitais públicos, laboratórios de análises clínicas, médicos de diversas especialidades.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Em termos totais, Copacabana apresenta o maior número de unidades de saúde percebendo 13,30 % do total da cidade do Rio de Janeiro, seguido por: Tijuca (10,48%), Centro (9,45%), Barra da Tijuca (6,59%), Méier (4, 37%), Jacarepaguá (3,51%). Por último, estão Madureira e Santa Cruz com, respectivamente, 2,11% e 0,58%. Relativizando com o valor total de habitantes por bairro, conforme o gráfico a seguir, podemos perceber que, o bairro em estudo encontra-se em oitavo lugar, com 0,25%, precedido pelos bairros comentados acima e seguido por Santa Cruz com 0,07%. Porém, de acordo com esta proporcionalidade, o Centro demonstra o maior percentual (5,87%) seguido por: Copacabana (2,15%), Méier (2,07%), Barra da Tijuca (1,74%), Tijuca (1,55%), Madureira (1,03%) e Jacarepaguá (0,84%).

Gráfico 4.2 - Percentual de unidades de saúde por bairro em relação ao número total da população local (Censo 2000)



Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009) e www.telelistas.net (2009).

Com intuito de percebermos as atividades comerciais e industriais em Campo Grande, foi utilizado o relatório de Hasenclever e Lopes (2006). Considerando a XVIII RA de Campo Grande, em 2006, segundo a RAIS, esta área possui 3.612 estabelecimentos formais de diversos setores industriais, serviços, comércio e construção civil, destes, 3.107 no bairro de Campo Grande. Sendo que, a atividade que ocupa a primeira posição com um percentual de 47,8% do total é de comércio varejista. De acordo com o mesmo documento, na RA de Campo Grande observa-se 45.630 empregos formais, ou seja, 2,3% do total no Município do Rio de Janeiro, destes, 37.457 no bairro de mesmo nome, 1,9% do

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

total para a cidade carioca. Novamente, o setor principal neste respeito, é o do comércio varejista representando 12,2% do total de empregos nesta RA. No total, são empregadas aproximadamente 49 mil pessoas. Isto equivale a 28% da população economicamente ativa na XVIII RA.

No mesmo documento observa-se a distribuição de empregos por grau de escolaridade. No que diz respeito ao bairro, do total de postos de emprego que é de 37.457, 14.345 são empregados com nível fundamental, ou seja, 40,0%. Para o nível médio é de 18.147, o que equivale a 46,5%, nível superior 4.935, 13,3% e de pós-graduado 30, 1,8%. Quanto à remuneração, 37.218 postos de emprego estão na faixa salarial até três salários mínimos, 81,6% do total. Entre três e cinco salários, 3.243 empregos, 10,8%. De cinco a dez salários, 642 empregos, 5,0% e acima de dez salários, 726 empregos, 1,6%.

Isto posto, para examinar o dinamismo do bairro, a sua centralidade em comparação com outros subcentros carioca, podemos considerar a arrecadação do ICMS conforme tabela a seguir.

Tabela 4.4 – Arrecadação de ICMS por bairros de 2006 a 2008

Bairros	2006	2007	2008
Centro	R$ 2.031.298.701,96	R$ 2.064.856.605,09	R$ 2.309.355.332,32
Campo Grande	R$ 1.080.262.544,81	R$ 1.253.009.821,54	R$ 1.344.175.475,59
Barra da Tijuca	R$ 553.783.864,43	R$ 589.182.612,22	R$ 680.585.655,51
Jacarepaguá	R$ 226.331.719,41	R$ 267.883.608,09	R$ 163.234.755,29
Santa Cruz	R$ 133.691.362,17	R$ 115.010.668,32	R$ 197.138.582,68
Tijuca	R$ 66.822.175,21	R$ 68.225.729,82	R$ 56.630.877,98
Madureira	R$ 59.063.083,74	R$ 56.959.599,51	R$ 31.395.073,94
Méier	R$ 45.578.889,18	R$ 51.717.849,68	R$ 29.404.475,19
Copacabana	R$ 48.402.173,05	R$ 46.532.271,33	R$ 49.200.687,93

Fonte: ACICG – Associação Comercial e Industrial de Campo Grande (2009).

Podemos destacar que, entre os importantes subcentros considerados, Campo Grande possui a segunda maior arrecadação do referido imposto. Isto indica intensidade das atividades comerciais no bairro e possibilidade de força política neste setor, uma vez que o espaço é político e apresenta relações de força entre os interesses internos e as intervenções externas. Outra observação é que,

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

tanto em trabalho de campo, ao visitar o local, como através destes dados, percebe-se a pujança das atividades econômicas, principalmente de comércio, gerando intenso fluxo no bairro demandando transporte público.

Para o que será exposto a seguir em confronto com o que Macedo (2002) observou, podemos demarcar Campo Grande para estudo da seguinte forma: a estrada de ferro dividindo o bairro em área norte e área sul. Utilizando o conceito de espaço absoluto de acordo com as postulações de Harvey (2006) já mencionadas, será feira uma descrição do que existe com o intuito de perceber a sua centralidade. Além da divisão a partir da linha férrea, podemos utilizar o zoneamento feito pelo PEU (Projeto de Estruturação Urbana)[9] de Campo Grande. Embora este seja um instrumento homogeneizante, considerando o espaço como um quadro para localizações e planejamento, a partir do seu zoneamento podemos perceber a composição diversificada do bairro, considerações necessárias neste ponto da pesquisa (Figura 4.1).

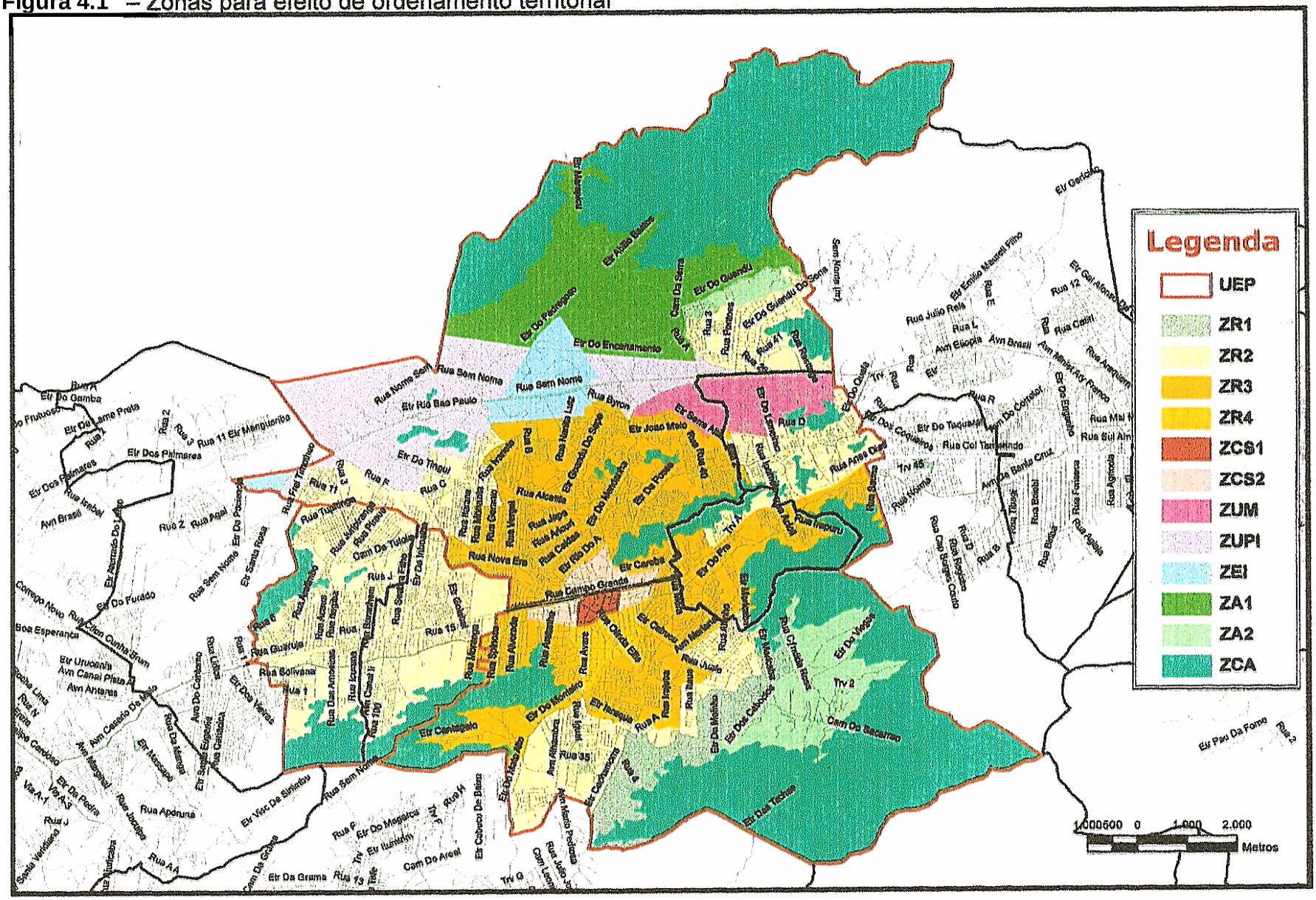
Embora o PEU de Campo Grande se refira aos cinco bairros que compõem a XVIII RA (Região Administrativa de Campo Grande), considerando o bairro em estudo, podemos perceber: a ZCS1 e a ZCS2, conforme a legenda, referem-se ao centro principal e uma parte imediatamente estendida deste como Zonas de Comércio e Serviços. Nesta área encontra-se a Rodoviária de Campo Grande, o calçadão (foto 4.1) com intenso comércio e prestação de serviços bancários, de educação e saúde, a estação ferroviária, terminais de transporte "alternativo" [10]. Num trabalho de campo efetuado no bairro, ao sul da linha férrea, no considerado centro de Campo Grande, foram observadas 16 agências bancárias, além de lotéricas e várias financeiras ofertando empréstimos. Algumas especificidades desta área são: o mercado São Braz, análogo a outros mercados populares existentes em Madureira e Jacarepaguá, e a Silbene, loja com variedade de oferta de comércio e serviços, desde alimentação até papelaria e cursos. Ou seja, estes estabelecimentos disponibilizam serviços variados no comércio varejista.

[9] PEU (Projeto de Estruturação Urbana) é previsto pelo Plano Diretor Decenal e o de Campo Grande-RJ, foi instruído pela Lei Complementar nº 72 de 27 de julho de 2004.

[10] O termo acha-se entre aspas porque, em trabalho de campo a respeito desta modalidade de transporte, a pesquisa verificou que o mesmo foi encampado pela milícia. Existe, conforme noticiado no dia 25/08/09 pelo telejornal "RJTV", projeto da prefeitura do Rio de Janeiro para licitar este tipo de transporte urbano sendo modificado para a utilização de micro-ônibus ao invés de vans e kombis.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Figura 4.1 – Zonas para efeito de ordenamento territorial



Fonte: PEU de Campo Grande (2004)

Foto 4.1 – Calçadão de Campo Grande

Autor: Vânia Regina – em 07/08/09.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Ainda, o PEU de Campo Grande considera quatro zonas residenciais: ZR1, ZR2, ZR3, ZR4. Cada uma destas tem um índice de aproveitamento do terreno diferentemente permitido pelo ordenamento urbano, ou seja, em relação ao tamanho do terreno qual o tamanho máximo permitido para ser construído varia de zona para zona, assim como a quantidade de pavimentos, tamanho mínimo de lote que pode ser comercializado, os diferentes tipos de usos que são autorizados além do residencial, de modo que, cada uma destas zonas, por uma intervenção de uma representação do espaço através do ordenamento urbano, terá a tendência de uma configuração diferente e, de acordo com as particularidades que podem ser exploradas, terão valor de troca diferenciado também, beneficiando a especulação imobiliária diferenciada. Conforme considerado anteriormente, ao examinarmos a prática social, podemos perceber os processos sociais e as formas espaciais. Ou seja, por meio das ações do Estado, os interesses do capital imobiliário, e a necessidade de morar, diferenciações espaciais são elaboradas e vendidas como mercadorias possibilitando o acúmulo do capital.

Continuando as considerações do PEU de Campo Grande, observa-se uma Zona de Usos Mistos (ZUM); Zona de Uso Predominantemente Industrial (ZUPI), ao longo da Av. Brasil; e uma Zona Exclusivamente Industrial (ZEI) na qual se

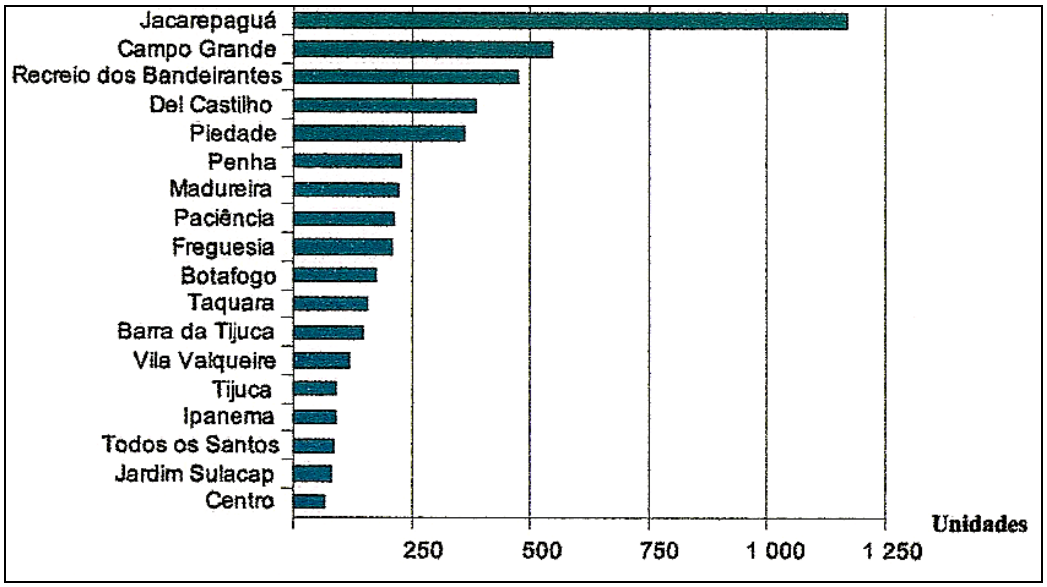
encontra o Distrito Industrial Campo Grande, embora o bairro possua várias indústrias instaladas em outras áreas, dos setores alimentício, metalurgia, confecção de vestuário, farmacêutica etc. Além destas, uma Zona Agrícola ao norte da linha férrea (ZA1) e uma ao sul (ZA2) e a Zona de Conservação Ambiental que abrangem as partes dos maciços do Mendanha e da Pedra Branca que estão em Campo Grande nos quais o loteamento só é permitido entre as cotas 50m e 100m, ouvido o órgão municipal responsável pela segurança das encostas.

Estas consecuções são importantes para o que será considerado neste momento, como o setor imobiliário tem incrementado mudanças no bairro. O que se percebe em campo são as diversas construções de apartamento em andamento e construções recentes suscitando a percepção de intensas alterações na composição social do bairro que, provavelmente, o próximo censo irá indicar. Por exemplo, O jornal Meia Hora do dia 22/08/09 noticiou a construção na Av. Cesário de Melo, Campo Grande, um conjunto habitacional destinado ao programa "*Minha Casa, Minha Vida*" subsidiada pelo governo federal. Também, na parte sul próxima ao centro, considerada por Macedo (2002) como de médio popular predominando favelas e condomínios com autoconstrução, nota-se intensas modificações com construções destinadas a classe média.

Evidenciando estas observações podemos salientar que, segundo o Relatório de análise de licenças de construções concedidas em junho de 2009, disponível no site da Secretaria Municipal de Urbanismo do Município do Rio de Janeiro, o bairro ocupou o terceiro lugar em número de lançamentos na cidade. E conforme o gráfico 4.3 a seguir, dos números dentre os bairros que tiveram acima de cem unidades licenciadas no primeiro trimestre do ano de 2009, Campo Grande ficou em segundo lugar ratificando uma tendência de crescimento populacional da cidade do Rio de Janeiro em direção da Zona Oeste, abrangendo a AP 4 da qual Jacarepaguá faz parte e a AP 5, na qual Campo Grande se situa.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Gráfico 4.3 – Bairros com número de unidades licenciadas acima de 100 - 1º Trim. 2009



Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro (2009).

O que atrai as construtoras neste momento de incremento do capital imobiliário é a disponibilidade de terras bem como o custo inferior em relação a outros bairros carioca. Conforme tabela 4.5 a seguir, dos oito bairros comparados, em termos de preços de imóveis construídos, Campo Grande está em sétimo lugar. Corroborando estas informações, podemos perceber na tabela 4.6 que, no que diz respeito ao total de área, edificações e unidades, dentre os bairros comparados, Campo Grande está em primeiro lugar.

Tabela 4.5 – Valores de imóveis ofertados para venda jul/09

Bairros	1 quarto		2 quartos		3 quartos		4 quartos	
	Máx.	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.	Mín.	Máx.	Mín.
Copacabana	265.000	115.000	520.000	220.000	800.000	340.000	1.300.000	650.000
Barra da Tij.	340.000	148.000	450.000	195.000	650.000	280.000	1.200.000	525.000
Centro	160.000	70.000	245.000	110.000	310.000	130.000	495.000	135.000
Tijuca	160.000	70.000	212.000	91.000	310.000	130.000	540.000	230.000
Méier	103.000	45.000	164.000	71.000	255.000	110.000	360.000	168.000
Madureira	70.000	32.000	140.000	60.000	285.000	126.000	420.000	100.000
Camp. Grand	71.000	30.000	112.000	48.000	130.000	57.000	180.000	70.000
Santa Cruz	Não informado		Não informado		Não informado		Não informado	

Fonte: Sindicato das Empresas de Compra, Venda e Administração de Imóveis do Rio de Janeiro (Secovi Rio, 2009).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Tabela 4.6 – Total de área licenciada, número de edificações e total de unidades por bairro – 1º trimestre 2009

Bairros	Área total (m²).	Total de edificações	Total de unidades
Campo Grande	109.057	215	545
Madureira	12.160	2	224
Barra da Tijuca	53.913	34	147
Tijuca	15.991	4	90
Centro	118.395	6	65
Copacabana	4.357	1	14
Santa Cruz	1.304	4	11
Méier	31	-	1
Total na cidade do Rio de Janeiro	1.0877.716	722	5.421

Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo do Rio de Janeiro (2009).

Somado ao setor construtivo habitacional, no início dos anos 90, houve a chegada dos shopping centers: West Shopping (Foto 4.2), inaugurado em 1997, localizado na Estrada do Mendanha, portanto, de fácil acesso tanto para quem vem do centro de Campo Grande como para quem vem pela Av. Brasil. Este possui mais de 200 lojas com muitas âncoras de peso, conta com lazer, alguns serviços bancários e um núcleo educacional onde funciona um campus da Universidade Estácio de Sá e o curso Wise Up. O Passeio Shopping (Foto 4.3), localizado na Rua Viúva Dantas, bem no centro de Campo Grande, foi inaugurado no ano de 2000 com dois pisos e estacionamento, 108 lojas e muitas âncoras.

Todas estas informações são pertinentes por dois motivos: 1º) observar que as mudanças ocasionadas pelas atuais políticas habitacionais, sendo estas uma influência externa sobre um espaço interno que apresenta temporalidades diversas numa configuração fragmentada e segregada em relação à cidade do Rio de Janeiro, alteram o bairro demandando futuras pesquisas; 2º) estas mudanças provocarão um adensamento populacional que poderá demandar ainda mais os serviços de transporte público, a não ser que, conforme salientado por Lago (2007), esta nova composição não seja conectada ao entorno sendo consumidores e trabalhadores em outros centros econômicos, e podemos acrescentar, com mobilidade individual, o que adensará o tráfego nas vias públicas.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Foto 4.2 – West Shopping em Campo Grande – RJ

Fonte: www.brmalls.com.br, consulta em 19/07/2009.

Foto 4.3 – Shopping Passeio em Campo Grande – RJ

Fonte: www.passeioshopping.com.br, consulta em 19/07/2009.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Retomando a hipótese da Lago (2007a) de que a diversificação social indica maior dinamismo econômico de uma área com uma ampliação do mercado de trabalho mais qualificado é evidenciado em Campo Grande, uma vez que se observa nos setores de saúde e educação um valor total expressivo de unidades, porém o setor que mais emprega e é mais dinâmico é o de comércio que necessariamente não depende de mão de obra mais qualificada, além disso, o setor industrial ainda é pouco expressivo. Como o considerado, Campo Grande detém apenas 1,9% dos postos de trabalho na cidade do Rio de Janeiro, em relação a sua população economicamente ativa, o número total de postos de trabalho representa 28%. Além do mais, a grande parte dos empregos está entre os níveis baixo e médio, conforme o mencionado relatório de Hasenclever e Lopes (2006) quanto à

formação e remuneração, e o fato de que a área não absorve a maior parte da população economicamente ativa local.

A autora comenta a possibilidade dos setores médios em áreas periféricas, como é o caso do nosso estudo, não são integrados socialmente à vizinhança. Será feito um esforço em demonstrar este fato em pesquisas futuras através da localização principal destes principalmente perto de vias expressas onde pode ser utilizado o veículo particular indicando uma mobilidade individual desconectada com a necessidade local.

A informalidade notória em Campo Grande tanto nas atividades de comércio (foto 4.4) como na de transporte, no caso, “alternativo”, pode estar relacionada ao fato dos trabalhadores desocupados e em atividades precárias e instáveis junto com a necessidade de geração de renda mais local, conforme Lago (2007a) ressaltou, devido à distância, custo dos transportes, e fraca acessibilidade conferida por estes. Relembrando Harvey (1994, p. 202) a acessibilidade e distanciamento impõem custos à produção e reprodução, também, a produção do espaço relacionado ao uso da terra, transporte e comunicação, formando assim, novas modalidades de representação do espaço ou de espaço de representação.

Foto 4.4 – Rodoviária de Campo Grande – mercado formal e informal

Autor: Vânia Regina – em 07/08/09.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Podemos relacionar o pensamento acima com as palavras de Thrift (2007), quando este elabora uma proposta para considerar espaço em termos relacionais. O autor observa quanto ao que é mais admirável na vida diária em consideração ao "espaço lugar" e os mais diversos ritmos particulares do ser é a capacidade de usar novos eventos dos quais tem pouco controle para abrir um pequeno espaço nos quais as pessoas se afirmam ainda que debilmente, abrindo possibilidades para novas interações. Observa-se em Campo Grande, assim como em toda a cidade do Rio de Janeiro, intenso comércio e transporte informal e/ou ilegal, escapando da representação do espaço na forma de planejamento e ordenamento urbano como forças homogeneizantes. Foram observadas em Campo Grande diversas garagens como terminais de vans que, segundo informado pelo responsável local, encontram-se encampadas pela milícia local. Tendo acesso a informações parciais, em um dos "terminais" de transporte alternativo visitado existiam 13 linhas com uma média de 23 carros por linha rodando em 10 viagens, cada viagem equivale ao transporte de 350 passageiros perfazendo um movimento total, deste terminal de 80.500 pessoas por dia.

De acordo com Lago (2007, p. 15), as condições de transporte público relacionado à dinâmica imobiliária, são responsáveis pela localização diferenciada de setores sociais no espaço. Sendo assim, a acessibilidade desigual, entre outros, é um indicador que permite compreender os mecanismos de desigualdades espaciais. A autora esclarece "a descentralização virtuosa" de atividades econômicas na periferia do Rio de Janeiro concomitante à "descentralização perversa" ligados à especulação imobiliária e a imobilidade por transportes individuais ou públicos.

Após estas considerações, neste momento pretende-se considerar as articulações e interações de Campo Grande através do transporte público com intuito de mapeá-las embora se intencionasse mapear sua área de influência, como será observado, não foi possível.

4.3
Campo Grande e suas interações através do transporte público

Com relação à centralidade, Kossmann & Ribeiro (1984) constataram, através do processo de descentralização comercial e de serviços, a formação de subcentros e pequenos centros secundários na estruturação do espaço carioca.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Pretende-se então demonstrar o exemplo de Campo Grande e mapear a área de influência deste bairro como um importante subcentro da cidade carioca, através do transporte que é ofertado, seja o regular ou o alternativo.

Ultimamente o transporte público tem sido tema constante em muitos jornais na cidade do Rio de Janeiro que nos ajudam a demonstrar o que é percebido e constatado diariamente. Nesta época em que está em pauta a revisão do Plano Diretor Decenal desta cidade, em uma reportagem sobre o transporte público foi observado que em Campo Grande existe a proporção de ônibus por habitantes de 1/576, ao passo que para Copacabana é de 1/137, reportagem exibida em 25/08/09 no RJTV 2ª edição.

Em uma entrevista ao "RJTV" nos dias 06 e 07/08/09, o prefeito afirmou um estudo encomendado para reorganizar as linhas de ônibus e vans na cidade do Rio de Janeiro inclusive para a implantação do bilhete único. Segundo a reportagem: 30% das 163 linhas de vans circulam na Zona Oeste. Na cidade do Rio de Janeiro cerca de 6 mil veículos do transporte alternativo são autorizados enquanto que, outros 12 mil são clandestinos. Segundo o prefeito atual, a organização dos transportes públicos na cidade começará pela Zona Oeste, com licitações para o transporte alternativo, com o objetivo de acabar com as vans e kombis e substituí-los por micro-ônibus.

Segundo a tabela 4.7 a seguir, podemos inferir a necessidade de saída de pessoas em Campo Grande devido a trabalho e estudo. Conforme observado, dos bairros em comparação, cerca de 3.968 pessoas são demandantes de transporte público para áreas fora da cidade do Rio de Janeiro.

Tabela 4.7 – Pessoas que trabalham ou estudam fora do Rio de Janeiro e residem no Rio de Janeiro por Região Administrativa – 2000

RA'a	Pessoas
XVIII Campo Grande	3 968
XIII Méier	3 008
XV Madureira	2 180
XIX Santa Cruz	2 077
VIII Tijuca	1 616
XXIV Barra da Tijuca	1 395
V Copacabana	1 203
II Centro	263
Rio de Janeiro	42 172

Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009).

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Somado ao fato de que, das 173.437 pessoas que compõem a população economicamente ativa na XVIII RA de Campo Grande (Tabela 4.8), há a grande necessidade de dirigir-se a outras áreas visto que, conforme demonstrada na seção anterior, nesta região existe 45.630 empregos formais, ou seja, 2,3% do total no Município do Rio de Janeiro, dos quais, 37.457 no bairro de Campo Grande, o que equivale a 1,9% do total para a cidade. Estas considerações reforçam a demanda de transporte denotando saída de pessoas. Percebemos ainda o jogo de centralidade entre os bairros comparados e a pujança da centralidade em Campo Grande. Todas estas informações demonstram interações espaciais, fluxos e a necessidade de transporte público.

Tabela 4.8 – População economicamente ativa, por contribuição previdenciária, segundo Região Administrativa – 2000 (obs.: inclui os não contribuintes)

RA'a	Total da população economicamente ativa
XVIII Campo Grande	173.437
XIII Méier	164.448
XV Madureira	141.624
XIX Santa Cruz	102.327
XXIV Barra da Tijuca	81.523
VIII Tijuca	78.527
V Copacabana	73.062
II Centro	20.013
Rio de Janeiro	2.319.376

Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009).

Segundo o coordenador da SMTR que funciona na XVIII RA, Sr. José Antonio, os eixos principais de saída denotando um movimento pendular ocorre em três: Centro via av. Brasil, Centro via Bangu e av. Brasil e Centro via Barra. Com um total de 7 linhas e 180 carros distribuídos entre estas, sendo que o eixo mais volumoso em termos de carros é o primeiro, e tarifas que variam entre R$ 2,20, R$ 4,40, R$ 7,00 e R$ 9,00. Existe o projeto em desenvolvimento, ainda em pesquisa para ser iniciado em janeiro de 2010 de bilhete único. Segundo noticiado pela matéria do jornal "O Globo" [11], foi inaugurada a linha Expresso Oeste, uma

[11]Publicado em: http://oglobo.globo.com/rio/mat/2009/05/18. Acessado em 20 de julho de 2009.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

integração com o metrô com saída de Santa Cruz, ligando a Zona Oeste com a estação metroviária de Coelho Neto, sendo que, por ocasião, estavam previstas para junho mais duas linhas com saídas de Campo Grande e Bangu. Estas linhas foram criadas por decreto municipal nº 30700 de 14 de maio de 2009 com tarifas de R$ 4,00 para Bangu e R$ 4,40 para Santa Cruz e Campo Grande, já incluída a passagem para o Metrô. Interessante perceber que, de todas as linhas de integração, especuladas na cidade do Rio de Janeiro, o preço varia entre R$ 2,30 as que circulam na Gávea e Ipanema, até R$ 4,40 as que ligam várias áreas da baixada até a estação da Pavuna e as que articulam os citados bairros da Zona Oeste até a estação de Coelho Neto, denotando assim, "a fricção da distância" impondo custos à produção e à reprodução.

Em visita ao departamento de coordenação dos terminais rodoviários da CODERTE (Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro), o Terminal Rodoviário de Campo Grande (Foto 4.5), localizado na Rua Aurélio Figueiredo, ocupa uma área de 7.915m² com 15.024 m² de área construída oferecendo muitos serviços além do transporte urbano. Com duas plataformas e 18 pontos com 35 linhas municipais e intermunicipais e 13 estaduais exploradas por 10 empresas, passam por esta unidade cerca de 86.552.000/ano, em média: 8.046.000/mês e 235.870/dia. Das linhas municipais que estão disponíveis em Campo Grande 23 são para as redondezas perfazendo um percurso entre 25 e 35 minutos de viagem com um custo para o passageiro de R$ 2,20. Seis linhas com distância entre 50 e 90 minutos a um custo de R$ 2,20 e seis com cerca de 90 minutos com tarifas maiores. Ou seja, a maior parte da articulação feita a partir de Campo Grande através desta estação rodoviária, tem um percurso mais curto denotando assim uma área de influência ao seu redor.

Campo Grande através dos transportes rodoviários disponíveis está diretamente articulado às seguintes áreas: Bangu, Pedra de Guaratiba, Ilha de Guaratiba, Santa Cruz, Sepetiba, Barra da Tijuca, Marechal Hermes, Centro, Paciência, Fazenda Botafogo, Vila Militar, dentro do município, e Itaguaí, Alcântara, Barra Mansa, Volta Redonda, Piraí, Angra dos Reis, Petrópolis, São Paulo, Itaperuna, Cabo Frio, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, Friburgo, Seropédica, Nilópolis, Ilha da Madeira, fora do município. Logicamente, nos itinerários das referidas linhas, o número das áreas com as quais o recorte espacial

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

desta pesquisa mantém interações é bastante maior. Além disso temos o transporte ferroviário através do ramal de Santa Cruz promovendo a interação deste bairro com os demais da Supervia.

Foto 4.5 – Vista lateral da rodoviária de Campo Grande – RJ

Autor: Edson C. Campos – em 07/08/09.

Neste momento percebe-se que a produção e reprodução do espaço ocorrem mediante conflito de interesses, sendo que, os usuários são demandantes, necessitam do transporte público a um preço acessível tanto para a sua reprodução como para a reprodução dos meios de produção no contexto capitalista, visto que este é tanto trabalhador, ou seja, se encontra inserido no contexto da força de produção necessário ao capital, como é consumidor do próprio transporte, do comércio e dos serviços disponíveis tanto em Campo Grande como no restante da cidade do Rio de Janeiro. O Estado deveria ser o fornecedor deste meio necessário a acumulação do capital e um serviço público à população em geral, porém, através de leis, apresenta-se como concessor deste ao investimento do capital privado e regulador incentivando a concorrência, conforme observado ultimamente em noticiários quanto à concessão do transporte alternativo e tentativas de licitação do transporte formal, assim como estudos para uma integração de modalidades. Por fim, o empresário do transporte público lida com as demais forças no sentido de cumprir as legislações, fornecer um transporte de

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

qualidade e regular, a um preço acessível mesmo diante das maiores distâncias. Percebe-se novamente a “fricção da distância” impondo custos à produção e à reprodução dos meios de produção (HARVEY, 1994).

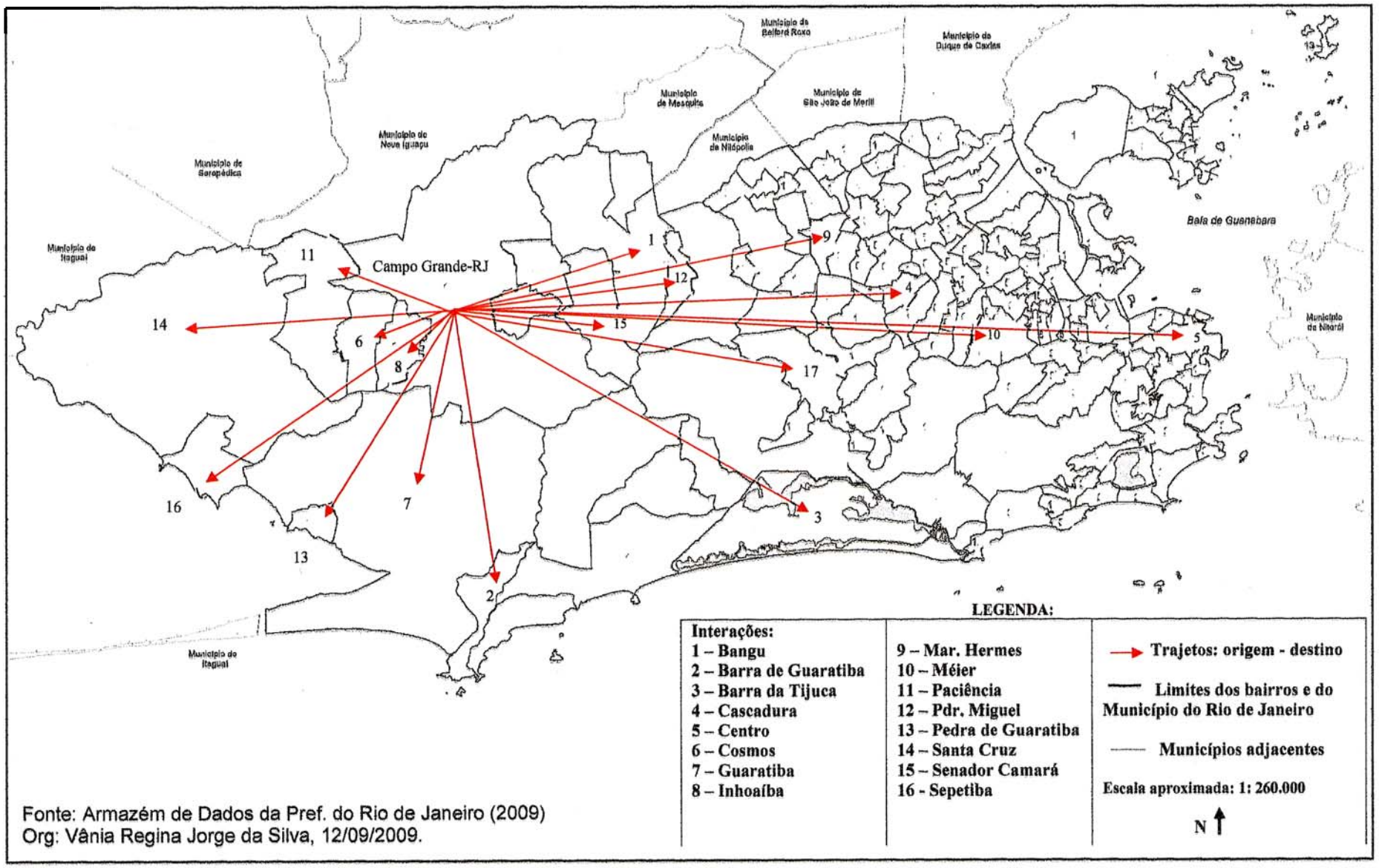
A respeito do transporte ferroviário, segundo a Supervia, na estação de Campo Grande é percebida a movimentação de 15.000 passageiros por dia tendo como horários de pico: de 6:00h às 9:00h e de 17:00h às 20:00h. Embora, buscou-se mais informações tanto no nível de transporte ferroviário como rodoviário na forma de dados estatísticos que demonstrassem a intensa movimentação de entrada e saída de passageiros observadas nestes horários e as direções destas viagens, não foram disponibilizadas em virtude de estarmos diante de um conflito de interesses dos agentes envolvidos como citados acima, noticiados freqüentemente e por causa da bilhetagem eletrônica que dificulta que as informações captadas sejam desmembradas da forma que eram necessárias a esta pesquisa e como foram solicitadas tanto à Supervia como às empresas de transportes rodoviários que atuam no referido bairro, sendo assim, a intenção de mapear a área de influência de Campo Grande através do transporte público não foi possível no momento necessitando de trabalhos futuros que, talvez, através de um trabalho de campo intensivo medindo a quantidade de pessoas que saem e chegam em Campo Grande através das suas linhas de transporte rodoviário e ferroviário e suas direções.

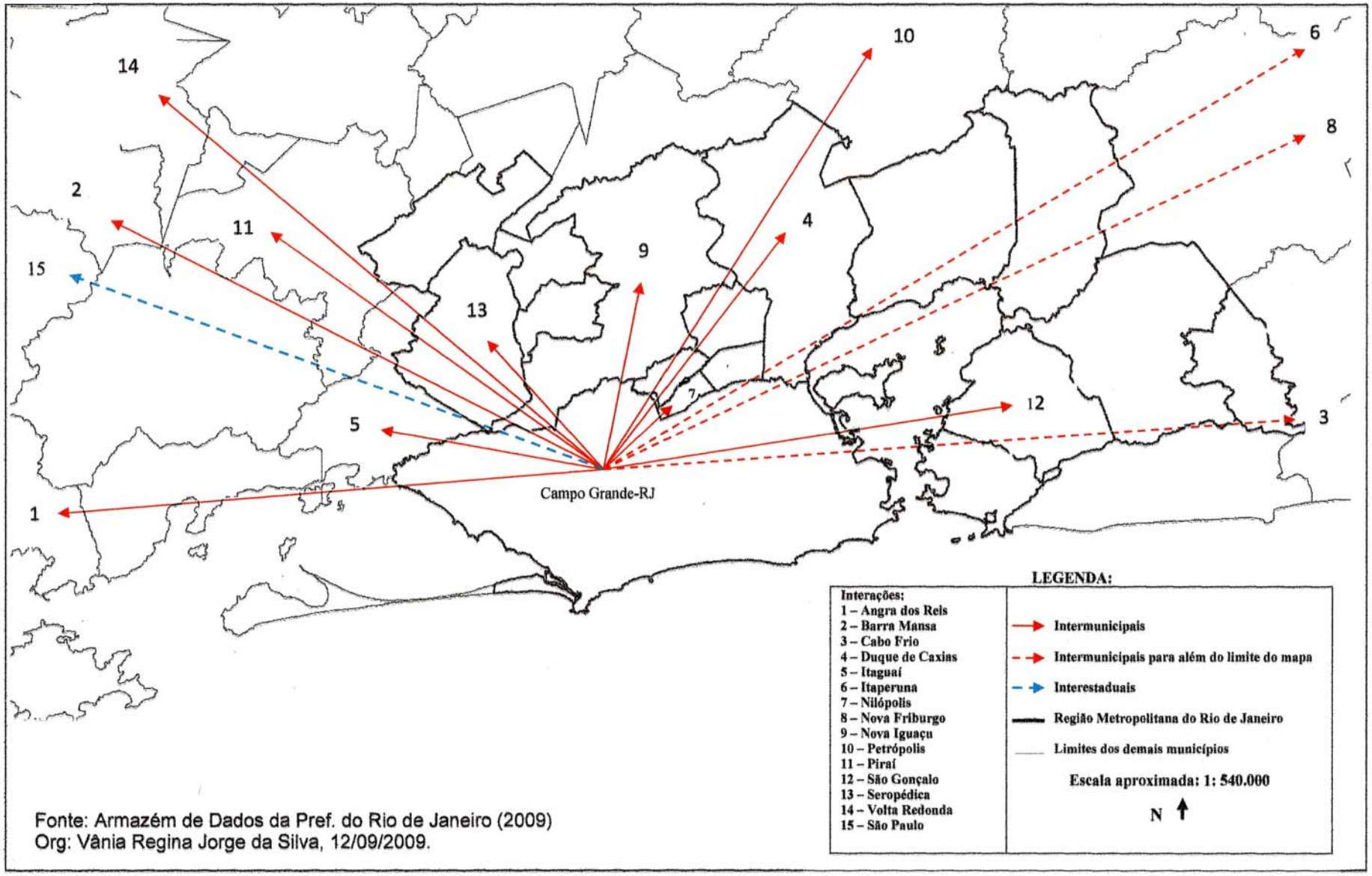
Mesmo assim, foram feitos mapas que demonstram com quais locais o referido bairro, como um importante subcentro, mantém suas interações através do transporte disponibilizado. Nestes, são exemplificados a maioria das interações de Campo Grande apenas através do transporte rodoviário por ilustrar as direções dos destinos dos ônibus e vans que saem seja do terminal rodoviário localizado na parte sul, seja nos pontos finais que perfilam a parte norte da linha férrea.

Sendo assim, percebemos Campo Grande como um espaço muito complexo resultante de momentos pretéritos, ao mesmo tempo segregado em relação a outras áreas da cidade, articulado, participando das interações municipais, intermunicipais (Mapa 4.1) e interestaduais (Mapa 4.2), com um importante centro de comércio e serviços demonstrando força em alguns setores no jogo político das iterações, necessitando de novas averiguações que dêem suporte a investigação quanto ao modo diferenciado de disponibilidade de transporte público pela cidade.

PUC-Rio - Certificação Digital Nº 0721229/CB

Mapa 4.1 – Interações municipais do bairro de Campo Grande – RJ através dos transportes rodoviários



Fonte: Armazém de Dados da Pref. do Rio de Janeiro (2009)
Org: Vânia Regina Jorge da Silva, 12/09/2009.

Mapa 4.2 – Interações intermunicipais e interestaduais do bairro de Campo Grande – RJ através dos transportes rodoviários