

1

Introdução: Entender a lógica espacial urbana – uma necessidade

A presente pesquisa consiste na retomada de um trabalho anterior apresentado por ocasião da conclusão do curso de pós-graduação *lato sensu* em Políticas Territoriais no Estado do Rio de Janeiro do Departamento de Geografia da UERJ em 2006 sob o tema: A segregação espacial pela ótica do transporte urbano: o exemplo do bairro de Campo Grande - RJ. Constitui uma continuidade em virtude de questões pertinentes levantadas quanto ao que foi apresentado. Dentre as questões estava o fato da diversidade do recorte espacial da pesquisa não ter sido devidamente ressaltada. De acordo com os objetivos do trabalho na época, foi demonstrada a segregação vigente na cidade do Rio de Janeiro com o bairro de Campo Grande em comparação com outros no que diz respeito à renda e escolaridade, condição ratificada através de políticas, ou falta destas, no que concerne a melhorias necessárias ao transporte público para a população local. Então, como trabalhar, no mesmo contexto, a existência de um importante centro comercial neste bairro? A emergência de loteamentos para as classes com melhor poder aquisitivo? Os centros comerciais planejados, ou shopping centers? A constatação de Campo Grande como um importante subcentro na cidade carioca? Para resolução destas questões foi necessário a busca por um embasamento teórico e conceitual no qual poderia trabalhar processos aparentemente díspares: segregação sócio-espacial e descentralização das atividades de comércio e serviços, com o intuito de compreender a complexidade do recorte espacial em estudo: Campo Grande - RJ. Portanto, foi feita a escolha de reiniciar a pesquisa a partir do ponto em que estava apresentando muito do que foi trabalhado anteriormente e estendendo diante da necessidade de responder aos questionamentos mencionados e a novas informações coletadas.

Serão observadas as diferenciações sócio-espaciais na cidade do Rio de Janeiro engendradas no decorrer do tempo sob a luz da teoria do desenvolvimento geográfico desigual e suas tendências contraditórias para diferenciação e equalização, ou igualização (SMITH, 1998). Será destacada a capacidade de grupos sociais atraírem ou não investimentos estatais e empresariais que possam significar qualidade de vida para tais grupos. Pretende-se considerar a oferta de

transporte público como um dos componentes importantes para a estruturação urbana¹, os atores envolvidos e a capacidade local de se mobilizar em busca de seus interesses. Continua o estudo iniciado sobre os eixos temáticos principais de trabalho: Segregação sócio-espacial, transporte público, Campo Grande – RJ, adicionando o de descentralização e desenvolvimento geográfico desigual.

O recorte espacial para a presente pesquisa foi definido pela proeminência do bairro, localizado na Zona Oeste do município. Embora se trabalhe com o bairro, existe a necessidade, por algumas vezes, de considerar a relação deste com a cidade carioca e a Metrópole do Rio de Janeiro visto que estão sendo avaliados os processos de segregação e descentralização, e os fluxos de pessoas através de transporte público. Assim, o bairro abrange uma área territorial de 119,13 Km² e 297.494 habitantes, segundo o censo de 2000², é o mais populoso e abriga 61,4% dos habitantes da XVIII RA de mesmo nome. Porém, sua densidade populacional é baixa em virtude de sua extensão, demonstrando assim possibilidades de expansão para os mais diversos usos. Além disso, configura em parte de seu espaço um subcentro cuja área de abrangência extrapola os limites do município carioca, tendo Seropédica, Itaguaí, Mangaratiba e algumas áreas de Nova Iguaçu no seu raio de influência (FRÓES E GELABERT, 2004).

O marco temporal escolhido foi o período compreendido entre 1990 e o presente momento (2009) por conta de terem sido deflagrados movimentos definidores de outro jogo de interações espaciais, marcadas pelas privatizações de trens suburbanos e fortalecimento da privatização de outros meios de transporte,

¹ Nesta pesquisa estrutura urbana é utilizada de acordo com as considerações de Villaça (2001) na qual o autor considera que, embora o termo seja utilizado como sinônimo de cidade, enquanto espaço físico, um todo material, é necessário compreender que a estrutura não se refere apenas à parte territorial composta de vários elementos, na concepção de Corrêa (1999), fragmentos. Estes se acham articulados por estruturas de comunicação e transporte e estruturas não-territoriais, como: economia, política, ideologia etc. Ou seja, ao referir à estrutura urbana, na verdade considera-se o espaço urbano como um todo, o espaço-tempo no contexto urbano. Conforme o autor citado, uma mudança em um dos elementos territoriais ou não-territoriais desta estrutura, ocasiona mudança no todo. De modo que, estrutura é um momento enquanto estruturação é o processo que forma e reforma esta estrutura. As considerações de Soja (1993) são pertinentes enquanto considera que estrutura do espaço organizado não é separada, autônoma, ou simplesmente uma expressão que emerge das relações sociais de produção. As estruturas sociais e espaciais têm a mesma origem, o modo de produção, e são dialeticamente inseparáveis. De modo que, quando se trabalha estrutura e estruturação nesta pesquisa, a pretensão é observar a estrutura da espacialidade na concepção desta como algo formador e dinâmico, criado pela sociedade, o espaço socialmente produzido (p. 100, 101).

² Buscou-se dados atualizados nos seguintes órgãos: IPP, Armazém de dados da Prefeitura do Rio de Janeiro, IBGE, porém, foram encontrados os mesmos dados trabalhados até aqui com base no censo do ano de 2000.

além da emergência de um “novo” tipo de transporte privado – as vans e kombis – que, clandestinas ou regulamentadas, passaram a ser elemento fundamental no deslocamento das pessoas e, também, novo fator que ratifica a centralidade de Campo Grande no contexto carioca e metropolitano. Além disso, pelo fato do espaço da cidade carioca apresentar hoje uma estruturação urbana fragmentada e segregada em virtude não só de seus condicionantes físicos, mas também, como resultado de contextos político-econômicos no decorrer do tempo que é deflagrado pela lógica neoliberal que marca o capitalismo atual. Sendo assim, sua configuração expressa dinâmicas sócio-espaciais pretéritas e recentes, integradas em uma trama complexa.

Visto que se pretende entender o bairro de Campo Grande em sua diversidade, sua situação em comparação com o restante da cidade, relacionando os processos de segregação sócio-espacial com o de descentralização das atividades de comércio e serviços e a disponibilidade de transporte público, a intenção é trabalhar com a conceituação de espaço geográfico desde a perspectiva do espaço absoluto, destacando as de espaço relativo e espaço relacional nas considerações de Harvey (2006). Quanto ao espaço absoluto – algo pré-concebido que se encerra nele mesmo, uma estrutura para individualizar o fenômeno, ligado à localização, é algo fixo das mensurações e planejamento. Considerando o espaço relativo, o autor esclarece que este é considerado desta forma porque há vários quadros dos quais podemos fazer uso para entendermos determinados aspectos espaciais ao relacionar áreas de estudo, é relativo porque depende da escolha do quadro referencial e do objetivo do observador. Permite o estudo da localização diferenciada de determinados fenômenos, porém, necessita de regras muitas vezes sofisticadas, leis e modelos predeterminados para poder analisar determinado fenômeno ou processo.

A respeito do 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. Em suas consecuições, o autor revela ainda que o espaço não é absoluto, relativo ou relacional nele mesmo, mas pode se tornar um ou todos simultaneamente dependendo das circunstâncias e que a resposta alude às práticas sociais e que,

hierarquicamente, o espaço relacional contém o espaço relativo e absoluto. Sendo assim, visto que o trabalho ressaltará a localização e a articulação entre o bairro em estudo e as demais áreas da cidade no que diz respeito à circulação de pessoas através do transporte público, as considerações quanto ao espaço absoluto e relativo se fazem presentes. Também, uma vez que será ressaltada a dimensão política e econômica das relações internas e externas deste, são importantes as consecuições quanto ao espaço relacional.

Desta feita, o objetivo geral do trabalho ao examinar a diversidade de Campo Grande é discutir e analisar a infra-estrutura de transporte público e sua relação com os processos de segregação sócio-espacial e de descentralização das atividades de comércio e de serviços observados na cidade carioca e em especial, no bairro de Campo grande no bojo do desenvolvimento geográfico e desigual do capitalismo.

Como objetivos específicos, podemos apontar: construir uma crítica às políticas públicas no que tange ao planejamento urbano, principalmente de transporte; avaliar a contribuição do transporte público na articulação desta área com outras da urbe e da metrópole; deste modo, examinar articulações de Campo Grande, como importante subcentro carioca, através do transporte disponibilizado.

Como questão geral norteadora do trabalho diante dos objetivos expostos, podemos indicar: na estruturação do espaço carioca, qual a influência dos transportes públicos para a segregação e para a manutenção de Campo Grande em seu status de subcentro na sua inter-relação com as demais áreas da cidade do Rio de Janeiro e com a sua área de influência?

Além da questão geral, procuramos responder a indagações mais particulares. As questões específicas relacionadas à geral são: sendo o bairro de Campo Grande um dos subcentros da urbe carioca, qual a atuação do Estado em fornecer infra-estruturas e serviços públicos, como o de transporte, na estruturação segregada que ora se apresenta na cidade do Rio de Janeiro? Qual a influencia do planejamento urbano em ratificar a condição de segregação e de subcentro em Campo Grande? Quais as articulações propiciadas através do transporte público entre Campo Grande em suas interações?

A pesquisa foi desenvolvida através de levantamento bibliográfico, pesquisa de campo para levantar dados concernentes à segregação sócio-espacial

evidenciada na cidade do Rio de Janeiro, à centralidade e às diferenciações internas no bairro de Campo Grande. Também foram elaborados mapas, gráficos e tabelas que expressem os processos relacionados na pesquisa, a saber: segregação e descentralização. Com a finalidade de levantar dados secundários como aporte à pesquisa foram feitas visitas a órgãos como: IPP, XVIII Região Administrativa de Campo Grande, CODERTE, GFL (Gerência de Fiscalização e Loteamentos) etc., além de consultas ao site da prefeitura do Rio de Janeiro. Estas visitas constituíram-se em pesquisa de campo com entrevistas ao Coordenador da Secretaria Municipal de Transporte que atua na XVIII Região Administrativa, Sr. José Antonio; Sr. Emanuel, Coordenador dos Terminais Rodoviários da CODERTE; Sr. Guilherme, presidente da Associação Comercial e Industrial de Campo Grande. Foram feitos trabalho de campo no referido bairro com o intuito de quantificar as linhas de ônibus e vans e as suas direções, tanto na rodoviária que se localiza ao sul da linha férrea, como nos terminais de ônibus que ficam no lado norte e nas “garagens” dos transportes alternativos em ambos os lados.

Tendo por orientação o estudo do espaço, em especial do urbano, de acordo com a lógica capitalista e as desigualdades que ela explicita sendo necessária, neste momento, uma atenção a demais considerações que darão o arcabouço teórico a pesquisa. Para isto, foram considerados os seguintes autores: Soja (1993, 1999) Lefébvre (1994), Harvey (1994), Corrêa (2001), Santos (2004) e Thrift (2007) quanto à produção do espaço através das relações sociais de produção, reprodução e reprodução da produção. De acordo com Harvey (1980, p.5) é através das práticas sociais que se pode apreender “a natureza do espaço e as relações entre processo social e formas espaciais”, entre estas práticas sociais, podemos citar a seletividade. Na atualidade, esta se acha “governada pela lógica de mercado, (...) cada vez mais especializada e fragmentária do espaço (...)”, existindo em função de uma divisão territorial do trabalho (MOREIRA, 2007, p. 86). Ao passo que a cidade do Rio de Janeiro se inseriu na lógica capitalista, houve vários momentos de seletividade de acordo com os interesses dos diversos agentes sociais do espaço, em especial, dos especuladores imobiliários, configurando no decorrer do tempo, um espaço segregado e fragmentado. Isto pode ser observado tanto na escala da cidade como ao examinar o espaço interno de Campo Grande.

Segundo Corrêa (2001, p. 25) o espaço não deve ser entendido como espaço absoluto, um vazio puro nem como apenas um produto da sociedade, um conjunto de coisas, “nem o ponto de partida (...) nem o ponto de chegada” como um resultado, entendido como espaço social mantém estreita relação com a prática social. Citando Lefébvre, advoga que o espaço além de ser um instrumento político, engloba as concepções anteriores e as ultrapassa, sendo “*locus* da reprodução das relações sociais de produção”. Sendo assim, uma sociedade de classes produz e reproduz um espaço que expressa esta condição que pode ser reafirmada e ratificada de acordo com políticas, ações e interesses das diversas camadas sociais e agentes produtores do espaço conforme seu poder político e econômico para influenciar e intervir nas possíveis mudanças.

Na busca por uma teoria social crítica que desse conta da totalidade do espaço, ou seja, que relacionasse sua parte física, social e mental, Lefebvre (1994) destaca o espaço como uma produção social. Sendo assim, este contém as relações sociais: produção, reprodução e reprodução das relações de produção, estes três aspectos estando imbricados. As relações sociais de produção referem-se às necessidades materiais sendo satisfeitas através do trabalho social. As relações de reprodução, de acordo com o autor, correspondem à reprodução biológica que dá continuidade a sociedade. E, no caso da sociedade capitalista, as relações de reprodução da produção referem-se a toda reprodução de materialidades e simbolismos que possam dar continuidade a esta sociedade enquanto uma sociedade de classes. Nosso interesse é demonstrar esta reprodução da produção em classes espacializadas de forma desigual, ao mesmo tempo segregada e homogeneizada e com suas contradições e conflitos.

Santos (2004), assim como Harvey (1994, p.197), apregoa que as práticas sociais são espacializadas em vez de apenas se localizarem. Ao se espacializar, a forma refletirá a sociedade que a desenvolveu conforme Lefébvre (1994, p.26) destacou, cada sociedade produz, molda um espaço de acordo com o seu modo de produção e relações sociais de reprodução.

Lefébvre (1994, p.31,32) apresenta assim a imbricação de três dimensões com respeito à produção social do espaço, que além de imbricadas se interdeterminam: 1) A prática espacial que engloba a produção e a reprodução social considerada por este autor como o percebido. 2) A representação do espaço,

relacionada às relações de poder que utiliza o conhecimento dos signos, dos códigos, das relações, apresentado como o concebido. Pode-se sugerir nesta dimensão, o planejamento urbano, inclusive o de transporte, como uma representação do espaço, porém, como será observado, o objetivo deste texto é considerar as contradições entre a formulação deste e a prática, entre a necessidade local e o poder, ou a falta deste, no que diz respeito a gerir o próprio espaço. Por último, 3) os espaços de representação, relacionado ao simbolismo, à vida social, à arte, apresentado como o vivido, é neste que se revela a proximidade, a contigüidade física onde se vive intensamente interrelações, intercâmbios, trocas simbólicas, noção de co-presença, vizinhança, a prática da interdependência (SANTOS, 2004, p. 318-320).

Dialogando com Lefebvre (1994), Soja (1999) trabalha com a dialética da espacialidade com o intuito de romper com o dualismo no qual a ciência geográfica achava-se confinada: objetividade x subjetividade, material x mental, real x imaginado, pensar em espaço x pensar através do espaço e assim por diante. Similar a tríade lefebvriana, explica o “firstspace” como o “espaço percebido”, a espacialidade materializada, empiricidade passível de mensurações e fenômenos mapeáveis. O “secondspace” ou “espaço concebido” é subjetivo e imaginado com suas imagens e representações da espacialidade, explora o cognitivo, o conceitual e simbólico. Segundo o autor, na geografia humana, é mais o ideal ou discursos ideológicos, os modos como pensamos e escrevemos a respeito dos textos geográficos e a respeito da geografia (literalmente geo-grafar). O que domina todo modo de pensar a respeito, análise, explanação, experiência e ação ou ‘prática’ da espacialidade humana. Quanto ao “thirdspace”, o autor revela que este não seria mais um termo, mas uma maneira diferente de conceber a espacialidade humana ou produção do espaço, pela possibilidade de trabalhar com a simultaneidade, a busca por outros espaços, o que chamou de “thirding-as-othering” locado na produção social do “espaço vivido”, ou seja, o cotidiano, as vivências, a produção do espaço como um todo. (p. 264 – 277).

Da mesma forma, Thrift (2007) elabora uma concepção do espaço com o intuito de abandonar a idéia do espaço pré-existente por um em que há contínua construção através de agências encadeadas e organizadas em uma circulação dialética, ou seja, uma via relacional do espaço como co-produtor, visto que,

segundo Santos (1997) este interfere no devir. Ressalvando que, o espaço não deve ser entendido como ser autônomo, mas é através da prática social, com suas intencionalidades, simbolismos, políticas que o espaço interfere como co-produtor. Assim, o referido autor discorre sobre quatro maneiras de pensar o espaço, artificialmente separadas, que devem ser pensadas juntas em combinação que promovam novas maneiras de pensar o espaço. O primeiro, descrito como das construções empíricas, ressalta a materialização de diversos conhecimentos e trabalhos árduos, bem como políticas, idéias, intenções, técnicas materializadas que culmina em coisas usadas corriqueiramente sem nos darmos conta deste aspecto. Lembrando Santos (2004) quanto ao espaço expressar um sistema de ações e sistemas de objetos mediados por um sistema técnico. Estas construções empíricas são “resultados e resultantes” por serem intervenientes na contínua construção do espaço.

A segunda maneira de pensar o espaço descrito por Thrift (2007) é quanto aos fluxos diversos, simultâneos, em diversas escalas, vividos diferencialmente pelas pessoas no cotidiano. Tais fluxos são possíveis diante do que foi considerado na maneira anterior de se pensar o espaço. Neste respeito, as conclusões do autor são pertinentes à pesquisa uma vez que, poderão ser observados como o espaço de fluxos com os seus movimentos diversos e diferentes, todos ao mesmo tempo, antigos e novos, internos e externos (Santos, 1997) possibilitam entender a diversidade interna ao bairro de Campo Grande bem como ao comparar este com outros na cidade carioca.

A terceira forma, considerando o espaço da imagem e da informação tornado possível também diante das maneiras acima apresentadas. O que se observa é um uso intenso da imagem ao ponto de banalizá-la ou elevá-la a uma posição superior até mesmo do que é representado por ela. Porém, pode ser utilizada como ferramenta para entender como espaços são construídos.

Quanto ao quarto modo de se pensar o espaço como lugar, está relacionado à “vida diária”, aos ritmos diários dos fluxos diversos promovendo interações, rotinas e improvisações. Segundo Thrift (2007), “em sentido real, os lugares são partes das interações” (p. 102). Estas envolvem o corpo em um jogo espacial complexo com outros, coisas, lugar, reagindo numa consciência individual e construção em conjunto. Envolve ainda, os sentidos e as relações de afeto que

podem gerar fortalecimento e potencial criativo. Interessante o autor ressaltar, assim como Lefebvre (2008), que este tem sido trabalhado junto com a idéia de política na qual existem intencionalidades inclusive de liberar as potencialidades.

Sendo assim, foram propostos novos modos de imaginar o espaço através da reformulação das tecnologias, dos atos de imaginação que são profundamente políticos, dos fluxos de contínuas transformações, do lugar que propicia lacunas entre os ritmos possibilitando novas apresentações. Entre estas podemos considerar os arranjos de trabalho informal, algumas vezes legal, outras ilegal, observados em cidades brasileiras como a do Rio de Janeiro e também, mais localmente, no bairro de Campo Grande.

Assim, na produção social do espaço, há uma influência mútua num processo contínuo e dialético entre sociedade e espaço através das relações sociais. Corroborando este pensamento, nota-se que o espaço é ativo e condicionante das ações, conforme Gomes acrescenta: “O espaço geográfico é simultaneamente, o terreno onde as práticas sociais se exercem, a condição necessária para que elas existam e o quadro que as delimita e lhes dá sentido” (op. cit. 2002, p 172).

Um espaço segregado, como será exemplificado com a cidade do Rio de Janeiro em especial, o bairro de Campo Grande, condiciona a sociedade na reprodução desta realidade e de outras, como as centralidades. Este texto propõe a apreensão das contradições e conflitos que emergem no espaço como reflexão para se galgar mudanças.

Sendo assim, nota-se outro aspecto importante nesta relação entre sociedade e espaço, a recursividade entre estes termos numa co-influência. Continuando nesta perspectiva, a apreensão do espaço ocorrerá pela consideração das três dimensões citadas numa coexistência, conciliação e interferência mútua e dialética. Adicionando a estas considerações, Harvey (1994, p. 202) elenca mais quatro aspectos importantes para a compreensão do espaço, relacionados com as dimensões citadas: 1) A acessibilidade e distanciamento, referindo-se a “fricção da distância” como uma barreira ou defesa para interações humanas, impondo custos às transações do sistema de produção e de reprodução. Neste trabalho será exemplificada a infra-estrutura de transporte público como necessário a reprodução da produção influenciando assim na ratificação dos processos engendrados

na acumulação capitalista. Ao passo que a precariedade da acessibilidade e o distanciamento podem ter contribuído para a segregação, também podem ter influenciado para a centralidade de Campo Grande; 2) A apropriação do espaço de acordo com a sua ocupação para atividades, por indivíduos, classes ou grupos sociais. Podemos observar pela cidade do Rio de Janeiro e em Campo Grande, os diversos usos seletivos ocasionando assim, um espaço fragmentado e segregado; 3) O domínio do espaço que revela as relações de poder por grupos através da organização e produção do espaço utilizando recursos legais ou extraleais, interferindo nos demais aspectos e dimensões apresentadas. As relações de poder são condicionadas pela força política e econômica das camadas sociais, como se tentará evidenciar no decorrer da pesquisa, demonstrando assim, relações hegemônicas que através das diferenciações espaciais ratificam os processos em estudo nesta pesquisa; 4) A produção do espaço relacionado ao uso da terra, a criação de sistemas de transporte e de comunicação que são criados e de acordo com seu uso formam novas modalidades de representação do espaço. Entre as representações, talvez possamos sugerir o planejamento urbano como será discutido mais adiante, uma verticalidade que também tem servido para ratificar diferenciações e não equacioná-las. Em um encadeamento (p. 203), as três dimensões e os quatro aspectos citados são apresentados com o objetivo de compreender, de forma generalizada, o espaço como um produto social, estando as dimensões e os aspectos imbricados e em co-determinação.

Para continuidade do trabalho que ora se inicia cabe então salientar que o espaço é uma produção da sociedade, portanto além de espelhá-la, está em contínuo movimento, processo de formação. Superando este aspecto, não é apenas um conteúdo, mais um objeto na dinâmica social, ou ainda, um quadro que contém objetos, uma vez que o processo de sua formação revela a interdeterminação entre sociedade e espaço. Sendo um produto das relações sociais, apresenta aspectos que revelam as relações de poder no seio da sociedade, bem como, suas materialidades, simbolismos para que possa se reproduzir, manter as condições existentes ou desenvolver outras. Ao considerar o espaço geográfico sobre a ótica apresentada, percebem-se as noções de relação, processo (que envolve a noção de tempo), recursividade, estrutura, sistema, parte/todo.

Neste momento, será ressaltado o espaço urbano na tentativa de apreender sua estruturação como uma produção social com suas dimensões e aspectos. Destacando as relações de poder, a sua configuração atual como uma resultante histórica e as possíveis criatividades que o local, nosso próximo (SANTOS, 2004, p. 322), pode revelar, no caso, o espaço urbano da cidade carioca e interna ao bairro de Campo Grande.

De acordo com Harvey (1980, p. 34), deve-se considerar “a cidade como um sistema dinâmico complexo no qual a forma espacial e o processo social estão em contínua interação”. Portanto, deve-se prestar atenção para os “relacionamentos funcionais” e “as feições independentes no processo social e na forma espacial” que podem modificar sua estrutura inicial. Estas observações serão melhor trabalhadas adiante ao considerar os processos dinâmicos observados na cidade do Rio de Janeiro, segregação sócio-espacial e descentralização das atividade de comércio e serviços.

Visto como uma expressão concreta de processos sociais na forma de um ambiente físico construído, o espaço urbano reflete as características da sociedade, acha-se estratificado assim como a sociedade que lhe produz. Os processos sociais engendrados produzem forma, conteúdo, função e movimento, propiciando recortes internos que, considerando uma área metropolitana, pode-se descrever em: a área central, áreas industriais e comerciais, áreas residenciais diversas etc. Deve-se levar em conta ainda as interações feitas por fluxos materiais e imateriais que integram as diferentes partes (CORRÊA, 2001, p. 121). Neste contexto serão destacados os fluxos de pessoas através do transporte público como meios articuladores dos fragmentos funcionais da cidade.

Neste espaço urbano encontram-se atores que através de suas ações promovem processos sócio-espaciais que remodelam o espaço urbano. Corrêa identificou estes como “(...) agentes que produzem e consomem (o) espaço urbano: proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais, proprietários fundiários, promotores imobiliários, Estado e grupos sociais excluídos” (2001, p. 146).

A inter-relação destes agentes resulta para o espaço em aspectos como os apresentados a seguir: o espaço urbano é fragmentado e articulado, reflexo e condição social, campo simbólico e de lutas (op. cit. p. 145). Sendo assim, como o autor salienta, a cidade capitalista se apresenta como um “mosaico urbano” exemplificado pelas partes de uma dada área metropolitana como mencionadas

acima. Porém, estes fragmentos estão articulados através de fluxos como deslocamentos de consumidores, jornada de trabalho, interações interindustriais etc (p. 148), campo de interesse do planejamento urbano, visto que, estes deslocamentos demandam oferta de transporte que viabilize estas interrelações. Sendo assim, uma pesquisa que aborde transporte público, como esta que se inicia, tem de fazer considerações a respeito do planejamento tentando dar um panorama das contradições e conflitos implícitos ao espaço.

Ao considerar o espaço urbano carioca, o percebemos socialmente fragmentado e segregado. Tais aspectos podem ser compreendidos através da teoria do desenvolvimento geográfico desigual cujo movimento apresenta, como já mencionado, a tendência contraditória de diferenciação e equalização no contexto capitalista (SMITH, 1998). Assim, ao passo que Campo Grande, bairro distante da área central carioca, passou por vários processos de inserção na lógica capitalista em sua interação, relação intraescalar e interescalar com a cidade do Rio de Janeiro, tem em sua espacialidade diferenças tanto internas, como em comparação com outras áreas desta cidade. Estas diferenciações são resultantes de processos próprios ao processo de acumulação capitalista, que em alguns momentos foi mais proeminente a diferenciação e noutros a igualização.

A relação dialética entre processos mais gerais de acumulação capitalista e particularidades locais deve ser levada em consideração para entender as diferenciações espaciais (HARVEY, 2004). Entre as particularidades do bairro em questão pode-se citar a distância que levou a princípio, até a década de 80, o interesse de especulação imobiliária por parte tanto do Estado como de promotores irregulares ou clandestinos para uma população que não podia arcar com os custos das modalidades de aquisição da casa própria dos setores imobiliários formais, formas mercantis nas palavras de Lago (2007a). Após a década de 90, em Campo Grande, pôde ser observada a especulação imobiliária para outros setores da sociedade com maior capacidade de se inserir no financiamento da casa própria, ocasionando as citadas diferenciações espaciais.

A “fricção da distância” é citada por Harvey (1994) como barreira a interações impondo custos nas transações do sistema de produção e reprodução. Considerando o sistema de transporte como um requisito para a mobilidade

espacial e acessibilidade³, ao levarmos em conta o desenvolvimento desigual do espaço, percebemos no caso da cidade do Rio de Janeiro que, dentro do processo de acumulação capitalista, novos investimentos em transportes públicos tendem a se concentrar onde já existem infra-estruturas, formando assim, uma concentração destas e de capitais, reproduzindo a diferenciação espacial. Como será evidenciado mais adiante quanto à distribuição e planejamento de transporte público na urbe carioca, o bairro de Campo Grande apresenta baixa mobilidade não só por sua distância, mas também por outros fatores relacionados ao processo de acumulação capitalista interferir na oferta diferenciada deste serviço, como por exemplo, o poder político que uma população tem ou não de atrair investimentos públicos ou privados e, em contrapartida, os interesses de determinados grupos sociais em investir, especular, se apropriar de determinadas áreas da cidade com intuito da acumulação de capital, gerando assim, conflitos de interesses que são espacializados.

Sendo assim, são relevantes as abordagens quanto à organização espacial e espaço urbano como condição para “reprodução social” e reflexo da sociedade capitalista de classes que ora se apresenta (CORRÊA, 2002). Portanto, esse espaço se encontra fragmentado como consequência da lógica de acumulação capitalista através da reprodução das classes sociais e da ação dos agentes modeladores nele intervenientes. A segregação espacial manifesta-se, principalmente, nos diferentes usos do espaço, seja para a localização da produção (indústria, comércio e serviços), seja para a localização da reprodução (moradia e consumo). Sendo assim, esse espaço fragmentado precisa estar articulado. Esta articulação é propiciada pelos fluxos materiais (circulação de mercadorias e de pessoas) e imateriais (compras, negócios, política, cultura).

A fragmentação do espaço na cidade do Rio de Janeiro se desenvolveu a partir de sua inserção na lógica capitalista de acumulação do final do século XIX, em que houve investimentos de capital nacional e estrangeiro em infra-estrutura nas áreas que pudessem conferir retornos aos investimentos. A exemplo disso, temos a introdução do transporte por trilhos, que possibilitaram não só a expansão da cidade carioca como também a localização mais distante de indústrias que então podiam contar com esse transporte para a circulação de suas mercadorias.

³ Este tema será trabalhado mais adiante relacionando acessibilidade e mobilidade no que diz respeito a oferta e capacidade individual de uso deste serviço público segundo os seguintes autores: Barat (1975) e Lemos, Santos e Portugal (2004).

Além disso, novas tecnologias em infra-estrutura de transportes possibilitaram que as pessoas pudessem também morar cada vez mais longe do seu local de trabalho.

Porém, as configurações sócio-espaciais esboçadas antes da utilização destes novos meios de transporte somados ao uso destas novas tecnologias ocasionaram uma estrutura em que o núcleo urbano mais dinâmico e associado às classes mais altas tornou-se melhor servido de infra-estrutura, enquanto que, a periferia que se formou encontrava-se mal atendida de equipamentos essenciais para a qualidade de vida (ABREU, 2006). Estas configurações espacializadas tornaram-se condições interferentes em processos e momentos subsequentes.

No contexto de reprodução das classes sociais, inclui-se a necessidade de circulação seja a trabalho, consumo ou lazer. Diante disto, o transporte de pessoas torna-se relevante ao estudar o espaço urbano por este elemento estrutural propiciar circulação e articulação entre as partes funcionais. Deve-se destacar ainda que, este pode interferir não só na localização de atividades de produção como também no valor do solo, portanto, é estratégico. Percebe-se que, o transporte está relacionado ao uso e valor do solo de acordo com sua oferta e qualidade por influenciar a posição relativa dos subespaços citadinos e contribuir ou não para as interações sócio-espaciais. Em contrapartida, o uso do solo – se é para residência de classes mais abastadas ou menos favorecidas, dos setores alto, médio ou popular, se de atividades industriais etc. – interfere reciprocamente também na oferta e na qualidade do sistema de transporte.

Ressaltando a influência desta infra-estrutura e sua relação com a produção e reprodução de uma espacialidade segregada bem como de centralidades, Lago (2007a, p. 286) considera que a intensidade de circulação diária

(...) resulta da articulação entre a hierarquia espacial de centros e subcentros econômicos, as condições de transportes coletivos (os itinerários, a periodicidade e as tarifas) e a dinâmica imobiliária, responsável pela localização dos diferentes setores sociais no território.

Numa consideração mais abrangente sobre o assunto pode-se apreender que a segregação sócio-espacial é um processo em que se acham associados à dinâmica de desenvolvimento capitalista em diversos momentos, a ação de agentes modeladores do espaço (inclusive o Estado e os investidores imobiliários), com a cultura e o simbolismo que envolve a sociedade e sua necessidade de se reproduzir. Sendo um processo, está em constante

transformação de acordo com o contexto vigente e apresenta novas configurações, como serão observadas mais adiante.

A respeito das diferenciações espaciais (SMITH, 1998) como um processo que ocorre de acordo com o desenvolvimento desigual capitalista, este tem como um de seus elementos a escala. Podemos correlacionar com as observações de Imbroisi (2007), ao discorrer a respeito de diversos autores marxistas, destaca a necessidade do entendimento das interações interescares para a compreensão da produção capitalista do lugar, “a conjunção entre singularidade e universalidade”. Leva em conta aspectos como o “modo de produção, a formação sócio-espacial e a escala do lugar” na compreensão de um bairro. Nesta pesquisa em desenvolvimento pretende-se relacionar estes aspectos em suas relações interescares e intraescares, além dos momentos pretéritos e presentes, as dimensões não só econômicas como também políticas e históricas na dinâmica da produção e reprodução do espaço. Neste sentido, o referido autor cita Lefébvre ao abordar a dialética entre a ordem próxima e a ordem distante ao compreender o jogo de interesses na produção social do espaço. No caso do espaço urbano, cabe ressaltar esta dialética de acordo com os ditames capitalistas visto conter um aspecto específico, constitui ao mesmo tempo em valor de uso e valor de troca (HARVEY, 1980). Esta contradição se exemplifica no presente na constituição do espaço do Rio de Janeiro, como será visto mais adiante, ao observar diferenciação e segregação sócio-espacial que são empiricizadas.

As observações de Ferreira (2003) quanto à Teoria da Complexidade e ao Paradigma Holográfico são pertinentes ao considerar a necessidade de reconhecer a interação entre o todo e as partes. Citando autores como Edgard Morin e Pablo Navarro, considera que “não só a parte está no todo, mas também, o todo está na parte”, e, “as diferentes partes que compõem uma determinada realidade social, contém informações acerca da totalidade da mesma”. Estas considerações são importantes para esta pesquisa que pretende avaliar a inter-relação do bairro de Campo Grande com demais áreas da cidade do Rio de Janeiro através do transporte público como um de seus elementos estruturadores.

Com base no considerado, a importância de se entender o processo de segregação sócio-espacial através da distribuição desigual de transporte se faz presente na tentativa de compreender a situação da Zona Oeste, periferia da cidade, em especial do bairro de Campo Grande. Posto isto, será considerado o

conceito de segregação sócio-espacial exemplificado através da distribuição da população pela urbe carioca quanto à renda e ao grau de instrução, bem como a distribuição de equipamentos de cultura e lazer. Estas informações são relevantes ao compor a idéia de geração de fluxo e circulação intra-urbana.

Diante de uma avaliação empírica da configuração de diversas partes da cidade do Rio de Janeiro, principalmente no que concerne à distribuição de infra-estruturas que interferem diretamente na qualidade de vida da população, uma vez que, a atual pesquisa pretende destacar a infra-estrutura de transportes públicos, é necessário esclarecer o conceito de segregação urbana através do que tem sido considerado por diversos autores. Cabe ressaltar a necessidade de relativizar as observações feitas quanto aos padrões de segregação espacial apresentados de acordo com as escalas estudadas.

Concomitante ao processo de segregação sócio-espacial engendrado principalmente pela especulação imobiliária – não somente por esta visto que se requer todo um contexto político e econômico para tal e a ação dos vários agentes espaciais – houve os processos de centralização e descentralização do comércio e de serviços por causa dos interesses de acumulação do capital nos seus diversos setores. Podemos mencionar Smith (1998), ao discorrer que existe momento em que a equalização predomina sobre a diferenciação. Quanto à primeira, existe no bojo do desenvolvimento do capital a necessidade de expandir constantemente seu mercado, seus produtos em escalas geográficas cada vez maiores, ou seja, este processo pode ser observado em várias escalas, inclusive na intra-urbana. Segundo o autor, esta igualização é na verdade a generalização de determinado modo capitalista. Podemos afirmar que quando houve a descentralização do comércio e de serviços, processo observado também na urbe carioca, provocando a emergência do que Kossmann e Ribeiro (1984) observaram como subcentros, na verdade houve novos momentos de processos inseridos na acumulação progressiva do capital e conseqüentemente na produção social do espaço, criando novas centralidades ou subcentros.

Podemos falar em subcentros porque as centralidades não são iguais, este processo de igualização deste setor também ocorreu de modo diferenciado, porque no bojo da acumulação do capital, quando houve a necessidade da descentralização do comércio e de serviços, devido a condições existentes, como por exemplo, na cidade do Rio de Janeiro em seus mosaicos, na segregação

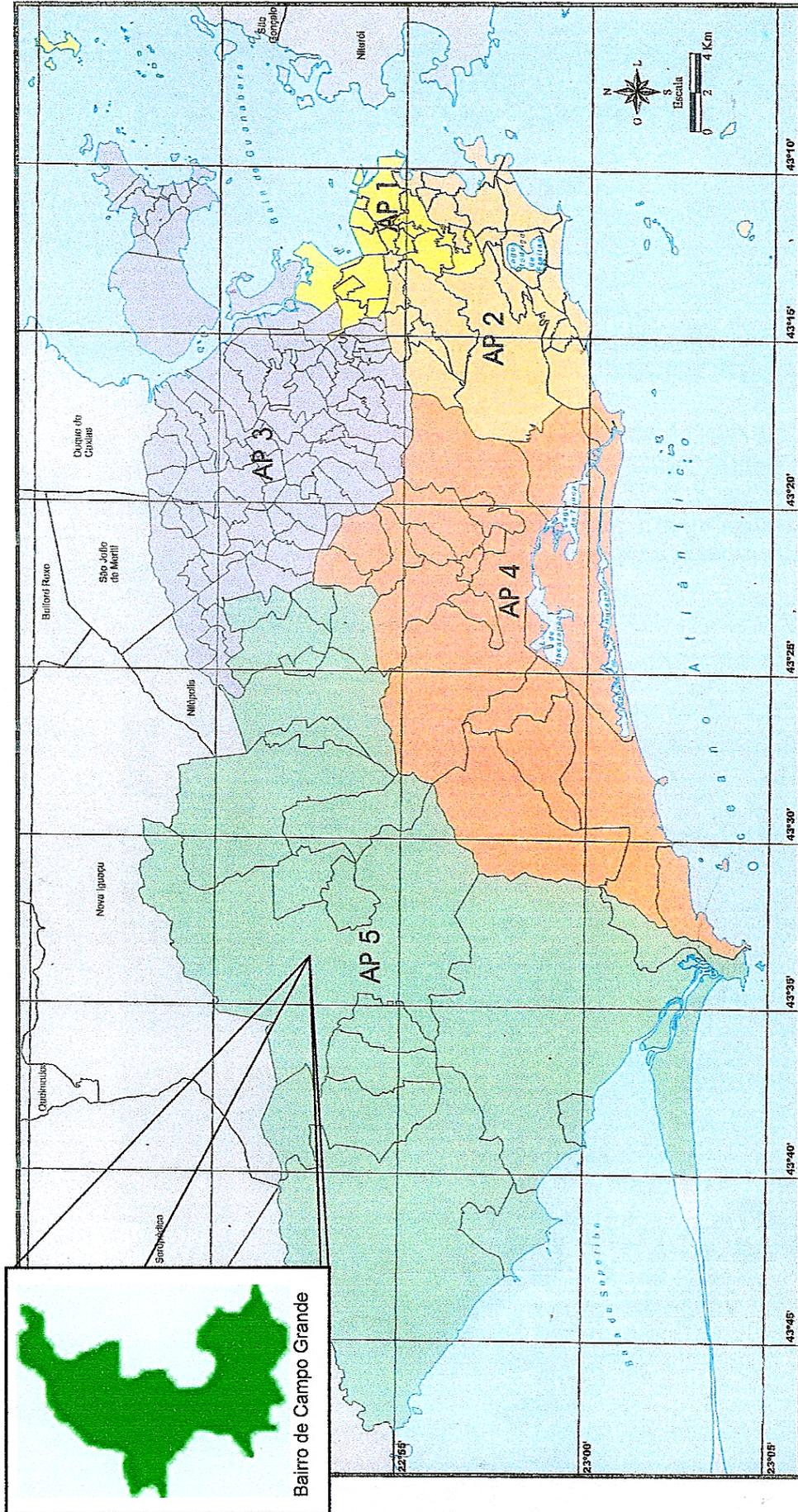
especializada, houve a relação de forças entre estes mosaicos atraindo ou não os diferenciados serviços destes setores, podemos dizer mais, condicionando estes, de modo que, o que se observa é uma hierarquia, nas palavras de Kossmann e Ribeiro (1984), porém, ao se considerar o espaço relacional (HARVEY, 2006), podemos dizer que se formaram hegemonias. De acordo com condições pretéritas e como ocorreu a descentralização equalizando ao mesmo tempo em que diferenciando, há uma hegemonia entre as centralidades na cidade do Rio de Janeiro, tornando cada centro uma especificidade.

Diante do processo contraditório de centralização e dispersão da produção capitalista, que compõe o desenvolvimento geográfico desigual no contínuo processo de acumulação em curso, pode-se destacar não somente a produção de mercadoria terra enquanto valor de troca, mas também a descentralização do setor terciário percebido em cidades como o Rio de Janeiro, constituindo Campo Grande um dos importantes subcentros carioca. Portanto, será feita uma comparação entre Áreas de Planejamento (AP's) da cidade do Rio de Janeiro (Mapa 1.1); a XVIII Região Administrativa (RA de Campo Grande) com outras RA's (Mapa 1.2); e o bairro de Campo Grande com outros que configuram também importantes subcentros carioca, com o intuito de confirmar a importância da sua centralidade e a segregação urbana como um fato sócio-espacial vigente.

Assim como para outros moradores das áreas adjacentes à Campo Grande, são instigantes a percepção e vivências de que o espaço que compõe a urbe carioca é bastante heterogêneo em sua configuração. Percebe-se nitidamente a diferença em oferta dos transportes públicos, entre outros serviços importantes, para a qualidade de vida dos indivíduos. É necessário buscar a gênese das diferenças espacializadas ao considerar a posição relativa da área de estudo com as outras que compõem a estrutura da cidade do Rio de Janeiro, bem como a atuação dos agentes sociais no espaço, responsáveis por essas diferenças, expressa em desigualdades integradas a uma série de indicadores de segregação. Não deixando de considerar que este recorte se constitui um subcentro de referência para muitos moradores, fato que poderá ser observado a partir do exame da sua área de influência.

Além do exposto, cabe fazer outras considerações bibliográficas quanto à estruturação urbana e as demais abordagens da presente pesquisa. A contribuição dos seguintes autores será imprescindível, além dos que foram trabalhados até aqui: Villaça (2001), Souza (2003), Abreu (2006).

Mapa 1.1 – Áreas de Planejamento (AP's) do município do Rio de Janeiro e localização do bairro de Campo Grande



- Área de Planejamento 1 - Centro - (I R A - Portuária, II R A - Centro, III R A - Rio Comprido, VII R A - São Cristóvão, XXI R A - Ilha de Paqueta e XXIII R A - Santa Theresa)
- Área de Planejamento 2 - Sul - (IV R A - Botafogo, V R A - Copacabana, VI R A - Laga, XXVII R A - Rocinha, VIII R A - Tijuca e IX R A - Vila Isabel)
- Área de Planejamento 3 - Norte - (X R A - Ramos, XI R A - Penha, XII R A - Inhaúma, XIII R A - Méier, XIV R A - Irajá, XV R A - Madureira, XX R A - Ilha do Governador, XXII R A - Anchieta, XXV R A - Pavuna, XXVIII R A - Jacarezinho, XXIX R A - Complexo do Alemão e XXX R A - Complexo da Maré)
- Área de Planejamento 4 - Barra da Tijuca - (XVI R A - Jacarepaguá, XXIV R A - Barra da Tijuca e XXXIV R A - Cidade de Deus)
- Área de Planejamento 5 - Oeste - (XVII R A - Bangu, XVIII R A - Campo Grande, XIX R A - Santa Cruz, XXVI R A - Guaratiba e XXXIII R A - Realengo)

Fonte: IPP - 1999

Relacionada à estruturação do espaço urbano, a segregação espacial pode ser investigada por diversos aspectos denotando assim a diferenciação do espaço intra-urbano. Cabe avaliar o que alguns autores têm discorrido sobre os padrões de segregação vigentes no atual contexto sócio-econômico lembrando que, esta temática deve ser considerada como um processo, portanto, perpassa por vários contextos sócio-econômicos, que devem ser considerados, apresentando a cada momento uma configuração. Sobre tais abordagens serão de relevância as considerações de Vetter et al. (1979,1981), Harvey (1980, 2004), Smith (1998), Lago (2000, 2007, 2007a), Corrêa (2001), Villaça (2001), Macedo (2002), e Souza (2003).

Para justificar a emergência da área de estudo e sua comparação com outras áreas na cidade, pretende-se observar as interações espaciais entre estas e no interior do bairro em estudo. A respeito da temática de hierarquias entre subcentros e descentralização das atividades terciárias serão de grande valia as abordagens de: Duarte (1974), Kossmann e Ribeiro (1984).

Realçando a relevância dos transportes públicos como elementos estruturadores no espaço urbano serão avaliadas as abordagens de: Corrêa (2001), Villaça (2001), Vasconcellos (2001), Duarte (2001, 2003), Martín (2003), Souza (2003), Ferraz & Torres (2004), Lemos, Santos & Portugal (2004), Lemos (2004), Krüger (2004) e Heide (2005).

Quanto ao planejamento urbano, espera-se que este seja um instrumento de intervenção de acordo com suas propostas e objetivos que são: qualidade de vida e justiça social. Portanto, pretende-se avaliar a legislação vigente, alguns planos de acordo com esta, em especial aqueles para o transporte público. Também, serão consideradas as críticas e propostas de remodelação do ato de planejar. Sendo assim, serão consideradas as postulações de: Vasconcellos (2001), Macedo (2002), Souza (2003, 2004), Lemos (2004), Krüger (2004), Heide (2005), PDTU para a cidade do Rio de Janeiro (2006), Randolph (2007), e as seguintes leis: Lei Complementar nº 16 de 04/06/1992 e Lei 10257 de 10/07/2001.

Posto isto, o trabalho encontra-se estruturado da seguinte forma: o primeiro capítulo que tem por tema: Segregação sócio-espacial – o exemplo de Campo Grande, contextualiza o bairro de acordo com a dinâmica de produção espacial capitalista considerando o padrão de desenvolvimento desigual expresso no espaço como resultante das contradições deste modo de produção, além disso,

nesta parte da pesquisa será abordado o conceito de segregação na perspectiva de diversos autores. Procura exemplificar o bairro de Campo Grande em relação à cidade do Rio de Janeiro de acordo com dados coletados.

O segundo capítulo aborda: Transporte público e sua contribuição para a estruturação segregada da urbe carioca. Considera algumas abordagens quanto a pertinência deste elemento de circulação intraurbana e exemplifica a oferta em relação a demanda como um dos fatores de manutenção da segregação sócio-espacial. Traz à baila conceitos que apóiam nesta discussão, a saber: acessibilidade, mobilidade e desenvolvimento econômico de acordo com o sistema de transporte. Além disso, esboça uma crítica ao planejamento urbano, em especial, de transporte público.

O terceiro capítulo: A descentralização e múltiplas centralidades na cidade carioca: Campo Grande – RJ e suas articulações através do transporte público, aborda o conceito de centro e centralidade em diversas acepções. Sugere a perspectiva relacional para considerar o processo de descentralização em concomitância com o de segregação. Examina a composição diversificada do bairro em estudo e o transporte disponibilizado evidenciando assim, a sua área de influência.