

5 Considerações Finais

Ao buscar um quadro teórico-metodológico com o qual pudesse ler o espaço geográfico de Campo Grande em suas interações foi satisfatório perceber que os processos aparentemente díspares, como segregação sócio-espacial e centralização/descentralização, ocorrem no bojo de um processo mais abrangente, qual seja o de acumulação de capital. Conforme observado pela teoria do desenvolvimento geográfico desigual, é através de processos sociais que se espacializam que as áreas da cidade capitalista de acordo com estratégias de apropriação, consumo e especulação são diferenciadas quando não, equalizadas ao passo que se tem a necessidade de ampliar as formas de produção (SMITH, 1998). Percebeu-se com respeito ao bairro de Campo Grande que, em relação à cidade do Rio de Janeiro, este se encontra espacialmente segregado, fato observado através dos dados quanto à renda e grau de instrução. De modo que, as distribuições de equipamentos de lazer e infra-estrutura de transporte são recorrentes a este quadro. Porém, esta realidade não impossibilitou, ao invés disso, de acordo com momentos de ampliação da acumulação do capital através da descentralização, houve a emergência de Campo Grande como importante subcentro carioca ainda que diferenciado, hierarquizado e homogeneizado em relação aos demais que foram comparados, como se tentou demonstrar através dos dados quanto ao comércio e serviços na cidade carioca.

Conforme salientado no capítulo dois, podemos depreender a relação entre o transporte disponibilizado como um dos elementos estruturadores do ambiente urbano e sua participação nos processos trabalhados na pesquisa. Ao passo que os sistemas de transporte sobre trilhos, num determinado momento com contexto de acumulação capitalista de cunho industrial, possibilitou a expansão da cidade e uma divisão social do espaço na forma de segregação, também promoveu a descentralização das atividades de comércio e serviços. O momento subsequente com a utilização do transporte sobre rodas proporcionou maior flexibilidade, como uma superposição ao momento anterior, promovendo ainda mais a explosão de centralidades (DUARTE, 2001). Conforme salientaram Silva (2008) e Lefebvre (2008), o transporte público tem uma participação na dinâmica da reprodução espacial por que integra e articula as diversas áreas funcionais,

propicia a ação conjunta das diversas atividades urbanas para a reprodução do processo como um todo, e permite que a condição de fragmentação, aspecto constituinte na reprodução do capital, seja perpetuada. Ainda, através das categorias de acessibilidade, condição promovida ou não pelo transporte público como este é disponibilizado, e mobilidade, condição individual de fazer uso da acessibilidade, percebemos como o transporte ratifica a estrutura segregada. Sendo assim, percebemos a relação da infra-estrutura de transporte público relacionada aos processos de segregação sócio-espacial e descentralização das atividades de comércio e serviços como momentos do desenvolvimento geográfico desigual, inerentes à acumulação capitalista e à produção social do espaço que ora diferencia e ora igualiza.

Compreendendo, de acordo com Gomes (2002), o espaço como meio das práticas sociais, condição para que elas existam e se reproduzam e quadro que as delimita, foi oportuno apreender, diante de informações coletadas no Armazém de Dados da Prefeitura do Rio de Janeiro, bem como em trabalhos acadêmicos como o de Macedo (2002) uma estrutura da urbe carioca e do recorte espacial trabalhado no qual se percebe a segregação sócio-espacial vigente tanto de acordo como o padrão centro-periferia como com o padrão fragmentado/excludente. Esta segregação interfere na maneira como são espacializadas as centralidades no Rio de Janeiro e condicionam as atuais mudanças percebidas internas e externas ao bairro em estudo de acordo com o incremento da construção civil visando à habitação. Sendo assim, novos estudos são suscitados no sentido de como esta estrutura pretérita tanto de segregação como de descentralização das atividades de comércio e serviços denotadas no município do Rio de Janeiro e internas ao bairro de Campo Grande influenciam na reestruturação da cidade e do referido recorte espacial de acordo com as mudanças comentadas no setor imobiliário.

A reflexão quanto ao espaço relacional segundo as concepções de Lefebvre, Harvey, Thrift, Soja, proporcionam a apreensão de que existem interações das mais diversas e em escalas ocorrendo ao mesmo tempo sendo intermediadas por condições espacializadas formadas em tempos pretéritos e presentes de acordo com o contexto político e econômico e as iniciativas dos agentes do espaço. Desta feita, Campo Grande possui suas diversidades e especificidades ocasionadas por momentos subsequentes que condicionam o presente e o devir. Se anteriormente mostrou-se integrado à cidade do Rio de

Janeiro como uma área rural, produtora de gêneros alimentícios, em ocasiões posteriores tornou-se interessante para o setor imobiliário visando determinada classe social. Esta configuração deu ao bairro uma condição sócio-econômica bastante diferenciada em relação aos que foram comparados e que, os principais investimentos se encontram em áreas cujo capital imobiliário especula há mais tempo e orientados a favor de classe social melhor remunerada, utilizando-se para isso, tanto dos recursos da imagem quanto do discurso para tornar áreas, como da Zona Sul e da Zona Norte do Rio de Janeiro, mais atraentes. Este quadro teve a participação do capital e do Estado em oferecer serviços como de transporte e lazer em maior quantidade e variedade nestas áreas eleitas para uma especulação mais rentável.

Conforme se tentou evidenciar, Campo Grande, enquanto espaço absoluto, abarca diferenciações que foram temporalmente construídas e especializadas no contexto de suas interações internas e externas, ou seja, no contexto do espaço relativo, resultando em um bairro com a especificidade de interessar a intensa especulação imobiliária do momento. Sua localização ao passo que promoveu uma segregação em relação ao restante da cidade do Rio de Janeiro, ao mesmo tempo, lhe possibilitou a formação de um centro comercial e de serviços bastante expressivo que, confere para alguns setores locais, força no jogo de interesses políticos evidenciadas em algumas ações no que diz respeito às melhorias urbanísticas na sua área central. Por exemplo, percebe-se força do setor de comerciários chamando a atenção de políticos em busca de ações que favoreçam os seus interesses, percebemos assim, o espaço relacional no jogo político de interações. Este fato pode ser observado pelas reuniões promovidas pela ACICG com os seguintes representantes governamentais: Deputado Federal Otávio Leite, no dia 04 de setembro de 2009, na sede da referida associação com o intuito de se fazer ouvir quanto às necessidades relacionadas ao trânsito, telecomunicações locais e possibilidades de atividades de turismo, a palavra é tentar atrair investimentos nos setores mencionados; no dia 3 de setembro de 2009, a reunião foi com o Deputado Federal Alexandre Cardoso que acumula a função de Secretário de Ciência e Tecnologia do Governo do Estado do Rio de Janeiro com o objetivo de discutir o desenvolvimento da educação na Zona Oeste do Rio de Janeiro com a criação de Centros Vocacionais Tecnológicos, para a formação de mão-de-obra especializada; no dia 25 de agosto de 2009, estiveram reunidos no

auditório do Centro Universitário Moacyr Bastos com o secretário especial de Ordem Pública, Rodrigo Bethlem; ainda, a visita do Deputado Estadual Luiz Paulo na segunda 24 de Agosto de 2009, na sede da ACICG para estreitar laços com a entidade de classe dos empresários de Campo Grande e discutir assuntos relacionados à infra-estrutura necessárias no bairro; finalizando, no dia 26 de Maio de 2009 a ACICG recebeu o prefeito Eduardo Paes como oportunidade de demonstrar a força da região e mobilizar cobranças por melhorias. Embora nesta pesquisa fosse possível perceber a existência de várias associações de moradores, não foi pesquisado como tais agem, buscam representação política, possuem força ou não na busca e na conquista por interesses locais, ficando esta particularidade como tema instigante para próximas investigações. O que se tem em mente, segundo Thrift (2007) é que tais ações ou faltas destas nos diversos setores de uma sociedade, são as diferentes maneiras de vivenciar os fluxos e interações ou, “diversos fluxos vividos diferencialmente em diversas escalas e situações”. Diferenças condicionadas pelas dimensões temporais, econômicas, políticas, imaginárias dos diversos espaços de representação. Desta feita, notamos o espaço da cidade do Rio de Janeiro, e o espaço relacional de Campo Grande em relação com as suas articulações, uma área de luta, conflitos, interesses, intencionalidades e política através dos agentes sociais do espaço trabalhados nesta pesquisa: os comerciantes, os empresários de transporte, os “interstícios” demonstrados pelos que trabalham no transporte alternativo, a população em geral etc.

Ao refletir nas teorizações feitas por Harvey (2006) quanto ao espaço relacional, precisamos entender Campo Grande tendo nele mesmo, relação com outros espaços. O próprio autor declara que este modo de examinar o espaço geográfico é um terreno extremamente desafiador e difícil de trabalhar. Porém, o que foi possível apreender é que o movimento de pessoas, bens e serviços fazem lugares em espaços relativos por superar a fricção da distância, além disso, podem realçar o espaço absoluto através dos acessos e posição relativa que são construídas desencadeando num valor de troca diferenciado. Parcelas de terras também conquistam benefícios porque contém relação com outras parcelas na forma de abertura, como se tentou demonstrar através da força da atividade de comércio que inclusive causa centralidade à Campo Grande. Conforme indicado pelas reflexões teóricas, a intenção foi manter os três tipos de espaço traçados por Harvey (2006) em tensão dialética e pensar através da interação entre eles.

Observando o mosaico (HARVEY, 2004) que expressa diferenças geográficas que são reproduzidas, sustentadas, reconfiguradas por meio de processos político-econômicos, percebeu-se que a expansão urbana da cidade do Rio de Janeiro configurou uma área fragmentada e segregada, porém, articulada. E, a cada momento de acumulação capitalista, a expansão da cidade caracterizou-se também pela descentralização das atividades econômicas e de serviços. Assim, ainda apreende-se segundo Villaça (2001), o padrão mais conhecido de segregação metropolitana brasileira centro x periferia, na qual, o que se considera é a tendência para a concentração de certa camada da sociedade mais do que outra em determinadas áreas. Este também contribui para a hierarquização dos subcentros da cidade do Rio de Janeiro de acordo com suas necessidades de consumo e poder de compra.

Percebemos Campo Grande enquanto espaço absoluto seu ambiente construído com diversas temporalidades, um espaço de consumo tanto por causa do seu centro dinâmico como pelo consumo do espaço via especulação imobiliária. Ainda, neste mesmo espaço absoluto, o notamos enquanto um mosaico desigual do desenvolvimento capitalista materializado na forma de segregação sócio-espacial, condição utilizada pelo capital para acumulação diferenciada. Como espaço relativo, o compreendemos repleto de fluxos e interações de pessoas, o intenso comércio, movimentos propiciados pelos transportes disponibilizados. Sendo diferenciado, ratificam as condições pretéritas ao mesmo tempo em que mantém relações hegemônicas com as demais centralidades do Rio de Janeiro.

Quanto ao espaço relacional considerando Campo Grande em suas interações transescalares, o percebemos repleto de conflitos de interesses e ações políticas destacando setores hegemônicos locais, como o comércio, e ações de setores marginais como comércio e transporte alternativo legal e ilegal. Conforme Soja (1999) trabalhou a dialética lefebvriana, podemos apreender nos interstícios das interpenetrações do “percebido”, “concebido” e “vivido” representações de espaços marginais, que escapam do poder, deixados a margem do discurso hegemônico. Também Thrift (2007) quanto ao “espaço lugar”, como um processo de percepção espacial no qual, na vida diária, as pessoas abrem possibilidades de interações.

Quanto ao planejamento, interessante compreender as ações políticas neste respeito como “representações do espaço”, como força que tende a ser homogeneizante do que é contraditório, conflituoso, disjunto, fragmentado. Em suas instâncias nos diversos níveis de governo e nas formas como são praticadas preconiza qualidade de vida e justiça social, porém, este fato é refutado diante da reprodução da sociedade ocorrer de maneira tão desigual. Este instrumento como representação do espaço não leva em conta os espaços de representação, uma vez que, como indicado por Randolph (2007), “a maioria das concepções e realizações do planejamento (dito) participativo” possui uma racionalidade instrumental já que, devido as desigualdades de classe de nossa sociedade, são levadas em conta esferas da sociedade dominantes em detrimento das demais.

Para um planejamento realmente democrático, seria necessário considerar o “espaço social” como um todo, a “prática social” que media entre a “representação do espaço” e o “espaço da representação”. Conforme o autor, os espaços construídos no cotidiano que deveriam ser considerados e constituintes de um planejamento que almeja ser democrático, em suas palavras, “subversivo”. Percebemos o poder público como supervisor e regulador em fornecer infraestrutura de transporte, utilizando o instrumento de planejamento numa lógica que serve para a manutenção dos interesses dominantes. Por isso, a necessidade de continuar os estudos através das ações, ou faltas destas, no que diz respeito às associações de moradores que existem na cidade do Rio de Janeiro, inclusive em Campo Grande. Como então, as camadas mais populares dos habitantes de uma cidade, como o Rio de Janeiro, poderiam se fazer ouvir para terem seus espaços de representação considerados num planejamento com o tipo de racionalidade subversiva? Que espaços de representações as associações individualmente possuem capacitando a algumas a força e ações, enquanto outras não? Como a interação entre o percebido, concebido e vivido podem nos ajudar a entender as ações destas associações ou promovê-las neste sentido através das especificidades e potencialidades locais?

Tendo como uma das questões do presente trabalho: o mapeamento das articulações de Campo Grande pôde ser evidenciado pelo transporte público. Porém, cabe novamente mencionar que, devido ao momento de intensos conflitos gerados pela revisão do Plano Diretor e a reestruturação dos transportes, fato noticiado pelos meios públicos, não foi possível ter informações desmembradas

quanto a horários e direções de maior movimento de saídas e chegadas de passageiros solicitadas sem sucesso tanto no sistema ferroviário como no rodoviário legal e ilegal, necessitando de pesquisas futuras na qual estas informações terão que ser buscadas em outros modos de trabalho de campo.

Sendo assim, a presente pesquisa respondeu aos questionamentos feitos inicialmente tendo a necessidade de focar nos processos sócio-espaciais que são dinâmicos e, portanto, já apresentam necessidade de novas averiguações, demandando novas buscas. Entre estas podemos mencionar os projetos de construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro, remodelação do porto de Itaguaí e a construção em andamento da Companhia Siderúrgica do Atlântico S/A.

A construção da CSA em Santa Cruz, bairro vizinho a Campo Grande na Zona Oeste do Rio de Janeiro, entre a Base Aérea e o Canal São Francisco, tem como acionistas a alemã ThyssenKrupp (90% do total das ações) e a mineradora Vale do Brasil (10% das ações). São mais de US\$ 3 bilhões em investimentos com o intuito de reforçar a presença internacional da empresa alemã que irá produzir em solo brasileiro placas (semi-acabado) de aço para suprimento de instalações de alta qualidade na Europa e nos Estados Unidos. A escolha de sua localização no referido bairro ocorreu devido às vantagens logísticas com a proximidade de ferrovias e a abertura para o Atlântico através do porto de Itaguaí, além da demanda por subprodutos que a usina irá produzir, como cimento e energia através da termelétrica instalada com capacidade para 490 megawatts, sendo que, metade será ofertada ao mercado.

Além disto, existe o programa de construção do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro com investimentos do governo federal e estadual passando por oito municípios do Rio de Janeiro, de Itaboraí até o porto de Itaguaí, passando por: Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica. As principais funções apontadas para a sua construção são: acesso ao porto de Itaguaí a toda malha rodoviária do país através de cinco eixos que são conectados pelo projeto, BR-101/RJ sul (Rio – Santos), BR-116/RJ sul (Rio – São Paulo), BR-040/RJ (Rio Juiz de Fora), BR-101/RJ norte (Rio – Vitória), BR-116/RJ norte (Rio – Bahia); permitirá que esta ligação entre os eixos rodoviários convirjam para o Rio de Janeiro sem utilizar a Avenida Brasil e Ponte Presidente Costa e Silva (Rio – Niterói), vias saturadas em horários de pico; e aumentar a acessibilidade entre os municípios lindeiros ao arco. Interessante que, segundo o

relatório do projeto da Secretaria do Tesouro Nacional (STN), a construção desta via é apontada como demanda das lideranças empresariais do Estado com o objetivo de ampliar a competitividade da região, possibilitando assim, o acesso rodoviário melhor ao porto e reduzindo assim os custos de exportação de várias indústrias de Minas Gerais, Bahia e Espírito Santo. Será uma alternativa ao porto do Rio de Janeiro sem atravessar a Zona Oeste pelas suas rodovias. Os custos pagos com verbas públicas federais e estaduais poderão ser recuperados com as concessões do serviço público a empresas que farão a manutenção e cobranças de pedágios.

Existe ainda, o projeto de remodelação do porto de Itaguaí que é de águas profundas, comportando embarcações com calado superior a 15 metros, com boas ligações ferroviárias, porém, acesso rodoviário precário apontando assim, a necessidade da execução do projeto do arco rodoviário. Este porto na verdade, denomina-se porto de Itaguaí desde 2006 de acordo com projeto de lei sancionado pelo presidente Luís Inácio Lula da Silva. O acesso principal é feito através da BR-101, além de ligações com outras rodovias como: BR-116, BR-040, BR-465, RJ-099 e RJ-105. A construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro permitirá descongestionamentos destas vias para o referido porto que se acha ligado por malha ferroviária com os estados de São Paulo, Minas Gerais, Bahia, Goiás e Distrito Federal através da MRS – Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal– Logística S/A, da FCA - Ferrovia Centro – Atlântica S/A e a FEPASA – Ferrovia Paulista S/A. O porto apresenta condições de receber, simultaneamente, dois navios de 90.000 tdw e dois de 45.000 tdw. Assim, já se encontram neste os seguintes terminais portuários: Terminal de Carvão da Companhia Siderúrgica Nacional S/A, Terminal de Contêineres da Sepetiba Tecon S/A, Terminal de Minérios da Companhia Portuária Baía de Sepetiba S/A, Terminal de Alumina da Valesul Alumínio S/A, Terminal das Minerações Brasileiras Reunidas S/A.

Este quadro, junto com a proximidade das eleições para governador e deputado estadual, é mencionado finalizando o trabalho porque existem novas perspectivas e desdobramentos a partir destes momentos que irão reconfigurar todo o jogo político espacial dos processos de segregação e centralidades conforme desenvolvidos nesta pesquisa, necessitando assim, de novas averiguações de suas espacialidades.

Além disso, podemos suscitar as seguintes questões: quais e como são os espaços de representação desenvolvidos pelas associações de moradores que existem em Campo Grande e no restante da cidade do Rio de Janeiro promovendo a ação expressiva destas em algumas localidades e em outras não? Como o entendimento da dialética espacial em Lefebvre nos ajuda a entender esta dinâmica e promover ações destas associações de acordo com as especificidades de potencialidades locais diante das novas dinâmicas acima apresentadas?

Outra: com a possibilidade de utilizar as informações do próximo censo e demonstrar diferenças nos dados trabalhados até aqui e as intensas mudanças já percebidas no bairro de Campo Grande por causa do atual momento de especulação imobiliária, como a estrutura pretérita na cidade do Rio de Janeiro e internas ao bairro em estudo influenciam na reestruturação do espaço enquanto uma produção social?

Ainda: no que diz respeito às vias de acesso em Campo Grande: Estrada do Monteiro, Estrada do Rio do A, Estrada do Campinho, Estrada do Mendanha, Estrada da Caroba, Estrada da Cachamorra etc., percebe-se um adensamento no tráfego e intenso comércio, bem como ocupação residencial com construções visando à classe social mais abastada. Como estas vias, enquanto elemento constituinte de um espaço absoluto, promovendo a ocupação e interações com outros espaços denotando assim o espaço relativo, promove não só o adensamento populacional, mas um tipo de mobilidade que interferirá diretamente no espaço relacional enfraquecendo as relações de luta e conflito por melhorias coletivas?