

RIO DE JANEIRO:

Professor Orientador: Arquitecto Luís Viegas

RIO DE JANEIRO:

À Cassie pela sorridente companhia ao longo deste percurso,
Aos meus irmãos e sobrinhos pelo agradável distúrbio inspirador de motivação,
Ao Professor Luís Viegas pelo acompanhamento neste desafio,
Aos meus vizinhos pela paciência e apoio incondicional,
Aos meus amigos que me ouviram e contrariaram,
Aos que do outro lado do mundo, me enviaram material indispensável para a
elaboração deste estudo e para a minha aprendizagem,
A todos os que discutiram este tema comigo e a todos os que contribuíram para a
minha formação, pois auxiliaram na concepção deste trabalho.

E em especial aos meus Pais por estarem sempre presentes de uma forma
impossível de descrever numa pequena linha como esta.

Abstract

The aim of this work is to study the contribution of Urbanism/Architecture concerning social segregation in the city of Rio de Janeiro. In that way, several parts of the city, where you can feel segregation, were studied and the big question is in how urbanism and architecture are a factor in the fragmentation that features the Brazilian urban fabric.

As a bottom line, the urban evolution of Rio de Janeiro is studied in order to understand the nowadays situation and the two different realities of urban development that coexist: the formal and the informal city.

To understand this uneven development, are considered the numerous components of the urban space that contributed for the segregation: the imbalance of mobility and supply network access, the classes' division that you can see in the residential distribution and the inequity in the distribution and treatment of public spaces and equipments.

The case studies are Baixa do Sapateiro and Barra da Tijuca, since are examples that symbolize both extremes in social segregation; one is the result of willingly caused segregation and the other is consequence of the social disparity and urban discrimination.

With this thesis I intend to demonstrate that in the social segregation problem, urbanism and architecture are essentially connected and nowadays this correlation is an urgent need to face social problems that haunt the actual *wonderful city*.

Resumo

Este trabalho pretende estudar o contributo do Urbanismo/Arquitectura no fenómeno de segregação social presente na cidade do Rio de Janeiro. Nesse sentido, analisam-se várias partes da cidade onde a segregação se expressa, e questiona-se de que forma o urbanismo e a arquitectura contribuem para a fragmentação, que hoje marca o tecido da urbe brasileira

Estuda-se a evolução urbana do Rio de Janeiro como ponto de partida para entender a situação actual e as duas diferentes realidades de desenvolvimento urbano que coexistem: a cidade formal e a cidade informal.

Para compreender este desenvolvimento desequilibrado consideram-se as várias componentes do espaço urbano que contribuíram para a segregação: a desigualdade de acesso às redes de acessibilidades e de abastecimento, a divisão de classes, que se expressa na distribuição residencial, e a desigualdade na distribuição e tratamento de espaços públicos e equipamentos.

Os casos de estudo usados são a Baixa do Sapateiro e a Barra da Tijuca, por serem exemplos que manifestam dois extremos da segregação social; um é o resultado de uma segregação provocada voluntariamente e o outro é originado pela desigualdade social e pela discriminação urbana.

Com esta dissertação pretende-se demonstrar que no problema da segregação social, o urbanismo e a arquitectura estão intrinsecamente ligados e que, hoje, entender esta ligação é uma necessidade urgente para enfrentar os problemas sociais que assolam a actual *cidade maravilhosa*.

Índice

Abstract	6
Resumo	7
1.Introdução	10
2.Contexto do Objecto	16
2.1. Situação Brasil; Identidade, influências e tempos	17
2.2. Rio de Janeiro; apontamentos históricos e actualidade	23
3.Problemática actual: Rio de Janeiro Caracterizado Pela Segregação Social	30
3.1. A Contribuição do Urbanismo/Arquitectura no Fenómeno de Segregação Social	31
3.2. O Rio de Janeiro Caracterizado pela Segregação Urbana	33
3.2.1. Fragmentação Residencial por Classe Social	37
3.2.2. Ruptura da Mobilidade Urbana	47
3.2.3. Desigualdade de Redes de Abastecimento	55
3.2.4. Diferenciação no Tratamento do Espaço Público/Equipamentos	59
3.3. Cidade formal /Cidade informal	62
3.3.1 A Origem da Cidade Informal; do Cortiço à Favela	67
3.3.2 Favela – Cidade	71
3.3.3 Limites, Itinerários, Tecidos e Conexões	77
4.Abordagem a dois casos de estudo: Baixa do Sapateiro e Barra da Tijuca	80
4.1 Introdução aos casos de estudo	81

4.2 Baixa do Sapateiro_ Contexto e Localização	83
4.2.1 Morfologia e Isolamento Social	93
4.3 Barra da Tijuca _ Contexto e Localização	99
4.3.1 Morfologia no Atomismo da Barra	105
4.4 Síntese dos Elementos Estudados	110
5. Considerações Finais: Da “Mixidade” Social Como Premissa Fulcral no Planeamento Urbano ao Papel Social do Arquitecto	114
Bibliografia	120
Índice de Imagens	126

cap.1

INTRODUÇÃO

Objecto, Objectivo e Metodologia

Objecto

O estudo desenvolvido concentra-se na cidade do Rio de Janeiro, e pretende salientar, especificamente, a relação entre o seu urbanismo e a segregação social.

Esta metrópole Sul-Americana caracteriza-se pelos seus grandes contrastes urbanos resultantes/causadores de uma grande disparidade na condição social.

“ (...) o alto grau de estratificação social do espaço metropolitano do Rio de Janeiro, na actualidade, é apenas a expressão mais acabada de um processo de segregação das classes populares que se vem desenvolvendo no Rio há bastante tempo.”¹

Assim, interessa no meu estudo entender como evoluiu a cidade, como se efectuou a segregação nos espaços urbanos cariocas, e qual a influência do urbanismo neste processo.

O Rio, lugar “maravilhoso”², território fragmentado, onde vivi durante um ano e que me despertou para o tema escolhido, tem como característica o confronto diário dos seus habitantes com as antíteses sociais e urbanas. Na cidade, a opulência de determinadas zonas contrasta com a extrema pobreza e as miseráveis condições de vida de outras. A urbe segmentou-se em “cidades distintas”, cada uma com a sua respectiva classe social, quase permitindo a classificação sócio-económica por bairros residenciais. Por este motivo, a escolha desta cidade baseia-se na minha experiência de vida absorvida no local, mas também nas especificidades que contém, como as favelas e os grandes condomínios (temas que irão ser desenvolvidos mais adiante).

A morfologia, o desenho, a forma ou a escala “da mais velha metrópole brasileira”³ são elementos em consideração que auxiliam no entendimento de como se desenvolveram as áreas excluídas, bem como as excludentes, e quais as suas particularidades físicas. Surge neste contexto a necessidade de questionar de que modo, a Arquitectura e o Urbanismo podem contribuir para reduzir a segregação no espaço urbano, ou seja, contribuir para a “unificação” territorial ao invés da sua fragmentação. A cidade não funciona como um “todo”, pois não permite a mobilidade de todos os cidadãos por todo espaço “urbanizado”.

¹ ABREU, Maurício, (1987), pág. 11

² Lembremos a música “Cidade Maravilhosa”, composta em 1934 por André FILHO.

³ VILLAÇA, Flávio, (2001), pág. 159

A análise urbana que se vai desenvolver pretende explorar as situações urbanas em que a segregação seja evidente e permita identificar as causas físicas que levam à desintegração das “partes” do “todo”. Assim, a relação entre o urbanismo carioca e a segregação social é a temática sobre o qual este estudo vai incidir.

Objectivo

“As próprias desigualdades são mais variadas, mesmo se «o nível de vida médio» aumentou, porque a distância entre os extremos aumentou consideravelmente. Os mais ricos são relativamente cada vez mais ricos e os mais pobres são relativamente cada vez mais pobres. Situações de grande pobreza reaparecem também de forma significativa e perdurável.”⁴

A expressão acima referida de François Ascher denuncia as mutações da sociedade actual, mais propriamente a de acumulação do capital e o consequente aumento das desigualdades económicas. Estas transformações provocam alterações socioculturais e comportamentais, que por sua vez influenciam directamente o espaço urbano. Assim sendo, o distanciamento económico entre as classes sociais traduz-se também na cidade, na sua morfologia e funcionalidade.

“Toda a cidade, por mais pequena que seja, está com efeito dividida em duas, uma é a cidade dos pobres, a outra é a dos ricos: elas estão em guerra uma contra a outra, e em cada uma delas existem divisões mais pequenas, e passareis completamente ao lado da questão, se as tratares todas como um único Estado.”⁵

A falta de equilíbrio sócio-económico conduz ao crescimento dos conflitos entre os grupos sociais, com repercussões como o aumento da violência, do medo, da corrupção e da pobreza. Assim, a estratificação dos diferentes grupos sociais acentua-se e o desenho das cidades pode acompanhar este processo, tendendo à separação entre áreas pobres e ricas no espaço urbano. Inicia-se um processo de selecção dos cidadãos que se reúnem em grupos semelhantes, cultural e economicamente, evitando o confronto social com os “outros”. A troca social e a solidariedade abandonam progressivamente a urbe, já que as aspirações, os

⁴ ASCHER, François, (2010), pág. 102

⁵ PLATÃO, *República IV*, cit. por GUERRA, Paula, (2003), pág. 92

valores, os problemas, os conhecimentos deixam de ser partilhadas entre classes distintas. O “desconhecido” deixa de ser um indivíduo “semelhante”, para passar a ser o “outro”, um possível representante do mal da sociedade, uma ameaça indefinida mas sem dúvida negativa, causando problemas de estigmatização e estimulando o preconceito social.

Assim, o objectivo do trabalho passa pela análise da forma urbana do Rio de Janeiro, com vista a entender como se manifesta a segregação social nas cidades e qual a influência do urbanismo nesta matéria. Pretende-se entender quais os factores urbanos que contribuem para o isolamento de certos grupos sociais e quais as lógicas urbanas que o provocam.

A análise focar-se-á, também, nas infra-estruturas, nas acessibilidades, na questão habitacional, bem como nos respectivos espaços públicos/colectivos e é através deste estudo que se pretende questionar qual o papel da Arquitectura/Urbanismo; isto é, saber se é causadora, colaboradora ou resultante dos problemas de segregação social. Assim, o modo como se formaliza essa segregação passa pelo entendimento da relação entre os espaços urbanos e a sociedade nos seus aspectos sócio-económicos e culturais.

Assim, o objectivo passa por questionar o modo de intervenção urbana e a importância da existência de diversidade social na metrópole. A procura dos meios de actuação possíveis para estimular a “mixidade”⁶ social são equacionados, tal como a forma para “democratizar” a cidade, nas suas diferentes áreas de uma forma equitativa.

Por último, um outro objectivo a atingir consiste em repensar o papel do arquitecto numa realidade conturbada como a que se identifica na cidade do Rio de Janeiro.

Metodologia

Inicialmente, a estratégia consiste em construir uma panorâmica que permita enquadrar no contexto alargado do Brasil, o Rio de Janeiro e o seu desenvolvimento ao longo do tempo. A contextualização do objecto é fulcral pois visa melhorar a compreensão entre o problema da segregação social e a cidade.

Numa fase seguinte expor-se-á como se manifesta a segregação social na cidade. Assim, a fragmentação da cidade é estudada, com base em parâmetros urbanos distintos: habitação, mobilidade/transportes, redes de abastecimento e espaço público, descrevendo as

⁶ ASCHER, François, (2010), pág.157

desigualdades espaciais do Rio de Janeiro. Algumas políticas urbanas utilizadas pelo poder local serão analisadas de forma a entender quais as condicionantes que influenciaram o estado actual da cidade.

Para uma melhor compreensão do problema foram seleccionados dois bairros: a Baixa do Sapateiro e a Barra da Tijuca. O facto de ambos possuírem internamente homogeneidade socio-económica, apesar de representados por classes sociais opostas, determinou a escolha dos mesmos. Deste modo, caracterizados por serem “enclaves” urbanos, numa cidade em que estes são a maioria, a favela contrasta com os condomínios de luxo. O estudo mais aprofundado destas zonas, visa entender quais os problemas e as características morfológicas destes dois “bairros” isolados desintegrados da vida urbana da “restante” cidade.

Assim, após o estudo dos dois exemplos escolhidos, o problema da segregação social na urbe será repensado, equacionando-se de que forma será possível aumentar a “miscegenação”⁷ social. Neste último capítulo, questiona-se igualmente, quais as vantagens de um urbanismo que beneficie a diversidade social e a heterogeneidade urbana.

O estudo que vai ser apresentado resulta da experiência e conhecimento adquiridos “*in locus*”, mas também do estudo *à posteriori* efectuado de forma a obter uma coerência sobre a especificidade que o tema requer.

⁷ ASCHER, François, (1995), pág. 166



Fig. 1_ Vista panorâmica do Rio de Janeiro desde o Pão de Açucar

Fig. 2_Vista da Baía de Guanabara desde Santa Teresa

cap.2

CONTEXTO DO OBJECTO

Identidade Brasil e Apontamentos Sobre o Rio de Janeiro

2.1

Identidade Brasil

Situação Brasil; identidade, influências e tempos

A peculiaridade da identidade brasileira, bem como a forma como esta se expressa, tornam o país atractivo e singular. Assim, com uma população aproximada de 184 milhões de habitantes,⁸ o Brasil é o “resultado” de várias raças e culturas que se foram misturando ao longo de cinco séculos. As suas diversificadas expressões culturais são reconhecidas mundialmente e a identidade brasileira passa além fronteiras, através da Bossa Nova, do Samba, do Pélé e descendentes, da gastronomia e do Carnaval, da desconstracção brasileira e da sua colorida heterogeneidade.

As sucessivas vagas contínuas de imigração, desde 1500, ano em que os Portugueses oficialmente avistaram o novo mundo, criaram um povo único e original cuja força resulta da sua diversidade e não da sua homogeneidade. A sua tradição provém não da história da Terra de Vera Cruz, mas sim da mistura cultural dos seus indígenas primitivos, com europeus, africanos e asiáticos que foram chegando ao longo dos séculos. Deste modo, a tradição brasileira é também a *tupi*, a africana, a europeia e a asiática, e pelo facto de podermos na cidade Itacoatiara (cidade de nome Tupi-Guarani), comer uns bolinhos de bacalhau, *panettone* ou *sushi*, enquanto ouvimos samba ou forró.

Pré-descobrimientos o território brasileiro era ocupado vastamente pelos *Tupis* e outras tribos indígenas cuja principal característica era o nomadismo e a grande capacidade de deslocação, desconhecendo o sedentarismo, a domesticação e a agricultura. O contacto das tribos com os colonizadores foi habitualmente amistosa e os livros de bordo dos navegadores portugueses relatam a recepção de centenas de *tupis* a correram em direcção as caravelas e a efectuaram trocas de mercadorias.

Os Aymores, por sua vez, eram um povo agressivo, inimigo dos *Tupis*, cuja violência amedrontava os ocidentais. Este facto incitou a coroa portuguesa a proibir a escravização dos índios excepto “aqueles que costumam saltar os portugueses ou a outro gentio, pêra os comerem, assi como o sam os que se chamão Aymures e outros semelhantes”⁹.

“Foram terras possuídas pelos conquistadores portugueses em nome de Jesus Cristo. A Terra Brasilis recebeu seu nome do pau de cor vermelha, cor do diabo, que abundava nessa terra. Terra que devia ser conquistada para a

⁸ Fonte IBGE, contagem população 2007

⁹ SALGADO, Plínio, (1946), pág. 30

crisandade, para a cruz santa, com a qual foi baptizada: Terra de Vera Cruz, Terra de Santa Cruz. Cruz notem pintada nas velas das caravelas...”.¹⁰

Assim, como afirma Kujawsky, “ (...) no Brasil dos três primeiros séculos a força dominante, o princípio director da nossa sociedade, não provinha do Estado Português, mas da Igreja Católica Apostólica Romana. Esta penetrava directamente nas almas, fazia cabeças e os corações, tanto na vida privada como na vida pública”¹¹. O país... ”era uma província da Santa Fé.”¹²

A Igreja assumiu a sua força com a ligação aos Tupis graças à adopção da sua língua mãe em vez da imposição do Português. Deste modo, através da introdução da Fé Cristã, os indígenas sentiam a necessidade de conhecer a língua do “homem branco” e tomavam a iniciativa de aprender. O facto de lhes dar a conhecer a religião Cristã transmitia, em simultâneo, a cultura e os valores europeus.

Os portugueses imigraram então para o Brasil com a dupla missão de colonizar e expandir a fé e, nos seus assentamentos, começaram a explorar os recursos existentes, como a cana-de-açúcar e o café, e criaram os primeiros engenhos e as zonas agrícolas-industriais. Para isso, houve a necessidade de importação de mão-de-obra e iniciou-se o processo de transporte de escravos africanos para os engenhos brasileiros através de navios negreiros superlotados.

“Negros, índios (tapuias e tupis) e portugueses e as mestiçagens das três raças constituíam a população brasileira no período da cana de açúcar. A sociedade brasileira começava a formar-se, a tomar feição no convívio das cidades, que cresciam reproduzindo os aspectos arquitectónicos de Portugal.”¹³

A população brasileira actual deriva, então, de três grandes agentes: os portugueses, os escravos e os nativos. A mescla destas três raças distintas efectuou-se como em nenhum outro lado, originando uma mistura cultural diversificada e original.

Em 1850, após da abolição da escravatura, fruto da pressão da coroa Britânica ao Brasil, houve uma recessão operária, e procurou-se então mão-de-obra qualificada europeia, portugueses e italianos, que ocupariam cargos superiores aos ex-escravos. Deste modo,

¹⁰ SENDIK, Fernando, (2000), pág. 10

¹¹ KUJAWSKY, Gilberto de Mello, (2001), pág.13

¹² IDEM, Ibidem, pág. 13

¹³ SALGADO, Plínio, (1946), pág. 85

negros e pardos foram libertados e refugiaram-se na ruralidade, conseguindo através da agricultura desenvolver modos de subsistência. Assim, ao contrário de se cultivar e ensinar os ex-escravos preferiu-se importar brancos cuja adaptação ao urbano já lhes estava intrínseca.

Sofria o país nessa época, de teorias de “branqueamento” da população inspiradas em pensamentos científicos, Darwin e a eugenia racial, que consideravam que a falta de desenvolvimento provinha da excessiva presença de raça negra e mestiços.

A segregação foi então gigante pois os cargos operários mais elevados eram reservados aos imigrantes adaptados à urbanidade que facilmente ultrapassavam os analfabetos brasileiros saídos das senzalas e das roças. Acentuou-se a estratificação da sociedade, apesar da proibição da escravatura, e os negros e mestiços continuaram na base da pirâmide social.

Assim, no final do século XIX e inícios do século XX, acentuou-se a vaga de emigração italiana, alemã, espanhola e portuguesa, promovida de forma a aumentar a predominância de europeus no território, que coincidiu com o crescimento da indústria cafeeira. Simultaneamente, iniciou-se a imigração nipónica que aumentou com o início da Primeira Grande Guerra.

A paleta de cores e tintas brasileira é de facto uma mais-valia única e singular mas, tal como defende Kujawsky, ainda não foi totalmente assimilada pelo povo brasileiro. O orgulho em ser brasileiro não é geral e varia consoante os estados e indivíduos, o que se evidencia nas procuras de origem nos imigrantes europeus ou puros africanos em função da assimilação como povo mestiço.

A “ilegitimidade” do mestiço, que advém dos cruzamentos entre muitos colonizadores, escravos e índios, originou os bastardos e os filhos renegados, cuja aceitação social foi negada.

Existe, assim, uma tendência à equiparação a outras nações, bem como a falta de patriotismo unitário e aceitação da “multidiversidade”.

Em função destas incertezas, confusão de valores e comportamentos, surge o mimetismo por assimilação indirecta, causado pela globalização e pela inserção da cultura norte-americana. Assim, os Estados Unidos assumem-se como o principal exemplo de progresso a seguir, devido à proximidade geográfica (continente Americano), bem como pelo seu grande desenvolvimento tecnológico e científico.

A relação com os seus vizinhos geográficos (os restantes países Sul-Americanos) apesar de parecer distante é pelo contrário bastante próxima, pois partilham traços comuns, tais como: as origens semelhantes, a instabilidade política, os problemas de mestiçagem e de auto-estima, e as desigualdades sociais. A valorização do tempo é outro ponto comum na América Hispânica, pois valoriza-se o tempo de lazer e de convívio, ao contrário do “tempo utilitário” que existe nos países do Norte da Europa. Assim, este “tempo Hispânico” é o regulador da vida social e as ambições e necessidades condicionam o tempo e não o inverso¹⁴.

Segundo Kujawsky, existem três formas predominantes na afirmação como brasileiro; o Nacionalismo patriótico de rejeição, que nega certas influências externas e afirma outras em função da história pessoal do indivíduo; o Mimetismo automático, através da adopção de comportamentos externos fortemente influenciados pelo fenómeno da globalização; e o Nacionalismo de inclusão, que consiste no aproveitamento das inovações, valores e ideais estrangeiros e na sua adaptação à realidade nacional, através da sua integração consoante valores próprios.

Podemos concordar com este autor e, concluir que, “Em suma, a mestiçagem não é uma questão de mistura de raças, nem da cor da pele, e sim certa forma de instalação social. Posso ser branco, mas, se estou instalado num meio social mestiço, sou mestiço, queira ou não queira.”¹⁵

¹⁴ KUJAWSKY, Gilberto de Mello, (2001), pág. 74

¹⁵ IDEM, Ibidem, pág. 74



Fig. 3_A diversidade racial e cultural da população Brasileira



Fig. 4_Cartoon da revista "Caretta" de 1937, caricaturando "a cidade maravilhosa" repleta de favelas

2.2

Rio de Janeiro

Apontamentos históricos e actualidade

“Cidade maravilhosa
Cheia de encantos mil
Cidade maravilhosa
Coração do meu Brasil
Cidade maravilhosa
Cheia de encantos mil
Cidade maravilhosa
Coração do meu Brasil

Berço do samba e das lindas canções
Que vivem n'alma da gente
És o altar dos nossos corações
Que cantam alegremente

Jardim florido de amor e saudade
Terra que a todos seduz
Que Deus te cubra de felicidade
Ninho de sonho e de luz”¹⁶

¹⁶ FILHO, André – Música “Cidade Maravilhosa”, composta em 1934

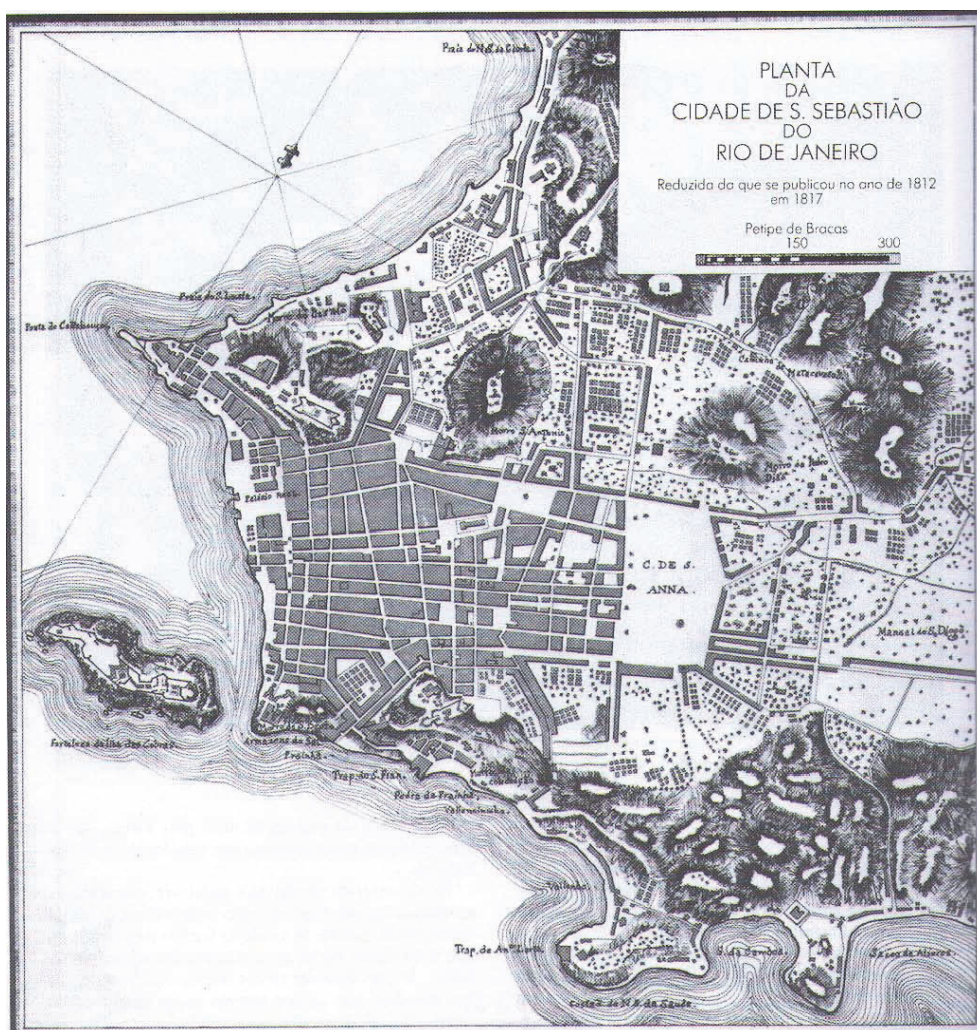
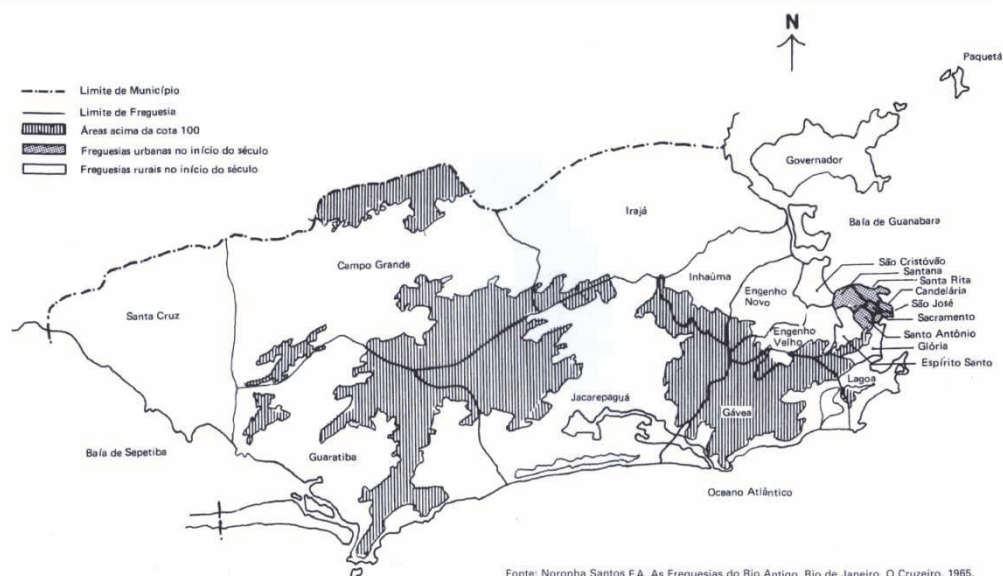


Fig. 5_A cidade do Rio de Janeiro no início do Século XIX



Fonte: Noronha Santos F.A. As Freguesias do Rio Antigo, Rio de Janeiro, O Cruzeiro, 1965.

Fig. 6 _As Freguesias do Município do Rio de Janeiro no Século XIX

São Sebastião do Rio de Janeiro, ex-capital do Brasil, fundada por Estácio Sá em 1567¹⁷, é hoje uma cidade efervescente, mais propriamente a segunda maior metrópole brasileira com uma população aproximada de 12 milhões de habitantes¹⁸, com diferentes origens e etnias que se misturam no território¹⁹.

Inicialmente no período colonial, a cidade possuía um carácter estratégico e defensivo do território colonial português, ao situar-se entre o Rio de La Plata e Salvador da Bahia. A cidade-fortaleza desenvolveu-se na margem Este da baía de Guanabara, um local protegido, graças ao estreito canal de ligação com o mar, e adaptou-se entre os morros; Castelo, São Bento, Santo António e Conceição. A cidade era um pequeno núcleo, denso e coeso, que concentrava quase toda a população. (fig. 5 e 6)

Em 1763, o Rio torna-se a capital do Estado do Brasil, retirando o protagonismo da Cidade de Todos Os Santos, graças ao crescimento demográfico da área meridional do País e ao início das exportações de ouro do estado de Minas Gerais. O porto da cidade torna-se fulcral para a actividade mercantil, estimulando o início do crescimento urbano mas, somente no século XIX com a introdução dos transportes, com o crescimento industrial e com a vinda da corte portuguesa para o Brasil é que a cidade se expande realmente.

A chegada de D. João IV, em 1808, e a nomeação de capital do Reino de Portugal, causou profundas alterações no campo social, geográfico e político. Uma nova classe social surge e com ela novas necessidades materiais, industriais e culturais. A economia e o fluxo migratório crescem e as oportunidades proliferam. Duas outras datas, necessitam de ser referidas pela sua importância histórica e urbana: 1822, independência do Brasil e nomeação do Rio de Janeiro como capital do Império; e 1834, data da obtenção do estatuto de município neutro, afastando-se das disputas regionais de forma a permitir comandar mais eficazmente o rumo do País.

“Com efeito, pouco a pouco, a cidade passa a ser movida por duas lógicas distintas (escravista e capitalista), e os conflitos gerados por esse movimento irão se refletir claramente no seu espaço urbano.”²⁰

¹⁷ A primeira ocupação deve-se aos franceses que ocuparam a região em 1555, mas foram expulsos por Estácio Sá in SEGRE, Roberto, (2008), pág. 11.

¹⁸ Dados IBGE, contagem da população 2007

¹⁹ Segundo dados do IBGE que analisam a constituição racial da urbe carioca, a população é caracterizada em: 53,6 % de raça branca; 33,6% de raça parda/mulata; 12,3% de raça negra; 0,5% de raça asiática ou ameríndia

²⁰ ABREU, Maurício, (1987), pág. 36

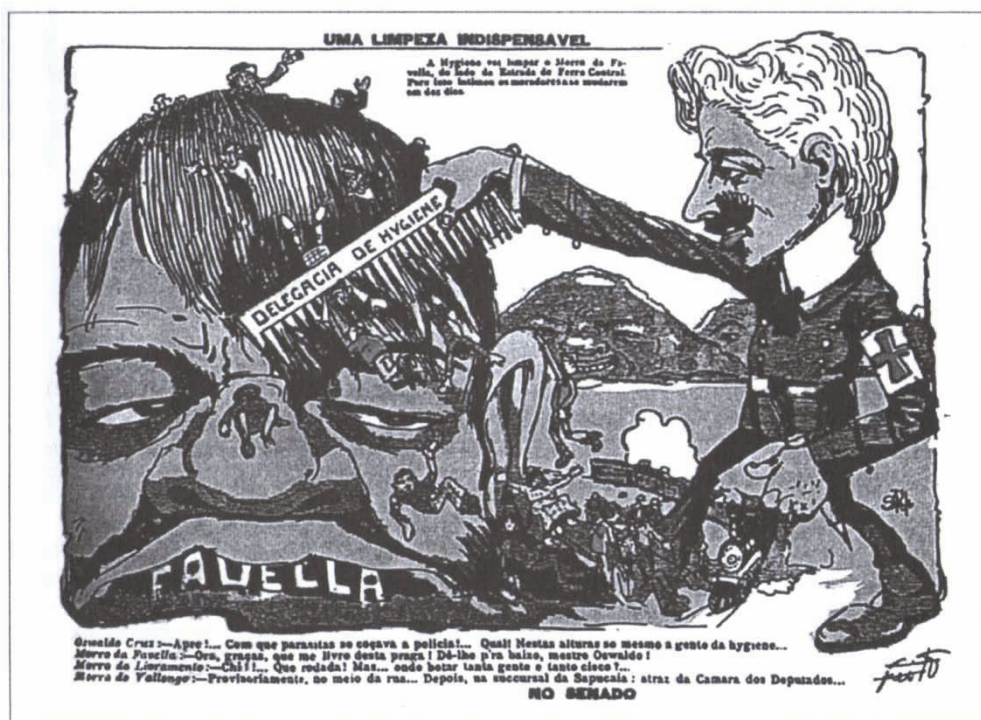


Fig. 7_Oswaldo Cruz saneando o Morro da Favela, caricatura no *Jornal do Brasil* de 1907



Fig. 8_Caricatura representativa da agudização dos contrastes sociais dos inícios do séc. XX, em *O Gato* de 1913

No culminar das grandes alterações do século XIX, em 1889, dá-se a queda da Monarquia e a sua substituição pela República, constituindo os “Estados Unidos do Brasil”, cuja capital se transformou em Distrito Federal, pela Constituição de 1891.

“A cidade era também de importância capital, por ser um pólo de irradiação, para todo o extenso território nacional, dos ideais da civilização....No Rio, vivia-se um tempo social distinto: mais «moderno», «adiantado» e «veloz», contrastando com o tempo mais «lento» e «atrasado», quase ainda colonial, das províncias.”²¹

Assim, associado a estas múltiplas transformações políticas²², a cidade modificou-se morfológicamente e as relações entre os seus cidadãos acompanharam os processos urbanos. A cidade fortificada, mercantil, constituída maioritariamente por escravos e por uma pequena elite administrativa/militar/comercial, onde coexistiam classes distintas no mesmo espaço urbano desapareceu, e deu lugar a uma “outra” cidade que se expandiu em múltiplas direcções, com elevada estratificação espacial. Iniciou-se a separação dos espaços residenciais ocupados pela burguesia e classes altas, dos espaços destinados à habitação do proletariado e dos ex-escravos

“Só a partir do século XIX é que a cidade do Rio de Janeiro começa a transformar radicalmente a sua forma urbana e a apresentar verdadeiramente uma estrutura espacial estratificada em termos de classes sociais.”²³

No início do século XX a cidade volta-se para o futuro e nega a cidade colonial tradicional, correspondendo a uma visão de metrópole internacional que se projecta como um “verdadeiro símbolo do «novo Brasil»”²⁴, incorporando a mobilidade, a salubridade (fig.7), a racionalidade e a arquitectura como referência de *status*, inicialmente com Pereira Passos, e depois com Carlos Sampaio, o incentivador do arrasamento do Morro do Castelo²⁵.

²¹ SENDIK, Fernando, (2000), pág. 13

²² A abolição da escravatura assumiu-se como uma das leis políticas mais marcantes na maioria das cidades brasileiras.

²³ ABREU, Maurício, (1987), pág. 139

²⁴ IDEM, Ibidem, pág. 141

²⁵ SEGRE, Roberto, (2008), pág.14

“A preferência é clara: o Brasil passa a ter no Rio de Janeiro - ou melhor na Rua do Ouvidor - seu espelho, e a estar mais próximo da Europa que dos Sertões”²⁶

Na década de 20, surge o plano urbano de Agache que, apesar de não ter sido posto em prática, oficializava a separação de classes no espaço, pobres para um lado e ricos para o outro. (fig. 8)

O período entre 1930-1945 ficou marcado pela era Vargas, período populista, seguido de uma fase democrática que se estendeu até 1964, em que se realizaram muitas das obras mais emblemáticas do Rio de Janeiro e que a cidade passa a “apresentar características menos segregadoras, ou segundo alguns mais «democráticas» ”²⁷. A falta de soluções para a habitação, devido ao fluxo migratório elevado, bem como a necessidade de mão-de-obra nas áreas centrais e periféricas, acentuou o crescimento das favelas. A necessidade da participação do subproletariado no desenvolvimento económico contribuiu para a aceitação das favelas, que aproveitaram para organizar comissões de moradores que exigiam direitos e faziam reivindicações. As favelas proliferaram por todo o Rio, associadas às fontes de emprego, indústrias ou prestação de serviços.

Em 1960, o Rio perdeu a função de capital para a “recém-construída” Brasília e sofreu as consequências económicas da perda do poder e das benesses de abrigar os órgãos do Estado. Poucos anos depois, em 1964, instalou-se no País uma ditadura militar que condicionou em muitos factores a evolução urbana do Rio de Janeiro. O desenvolvimento urbano apoiou-se em grandes obras infra-estruturais, como vias rápidas, o traçado do metro, a criação do aeroporto na Ilha do Governador e a expansão da cidade para a Barra da Tijuca, mas todas estas obras se relacionaram com os interesses do capital, investindo-se prioritariamente nas áreas com mais retorno económico, ou seja, nos bairros abastados. Nesta época, a cidade consentiu o “remocionismo autoritário” dos aglomerados informais, paralelamente à desintegração das comissões de moradores da favela, de forma a beneficiar os promotores imobiliários dispostos a investir em determinadas regiões “desparasitadas”. A favela era um entrave à urbanização, pois, ora ocupava valiosos lotes para construção ora a sua proximidade desvalorizava zonas consideradas nobres.

A partir da restituição da democracia, em 1984, os problemas resultantes da exclusão das favelas já se faziam sentir na cidade com grande intensidade (violência, tráfico de estupefacientes, corrupção, etc.) e por esses motivos, implementaram-se algumas políticas

²⁶ SENDIK, Fernando, (2000), pág. 13

²⁷ ABREU, Maurício, (1987), pág. 144

urbanas procurando melhorar e urbanizar as áreas segregadas da cidade. Nasceram assim, os programas, Rio-Cidade e Favela-Bairro, que visavam redesenhar espaços públicos e prover de infra-estruturas áreas esquecidas da cidade. Contudo estas políticas de carácter interventivo social, necessárias no urbanismo, foram “sol-de-pouca-dura” e insuficientes perante a dimensão problemática que a cidade apresentava.

cap.3

PROBLEMÁTICA ACTUAL:

Rio de Janeiro

Caracterizado pela Segregação Social

3.1

A Contribuição do Urbanismo/Arquitectura no Fenómeno de Segregação Social

A segregação social consiste na separação de grupos urbanos consoante determinados factores no espaço, impedindo-os de usufruir de determinados benefícios, vantagens ou oportunidades.²⁸ Assim sendo, é no espaço, ou seja nos seus elementos constituintes e estruturais, que se manifesta este fenómeno e é através do seu desenho, da sua forma e da sua estrutura, que se compreende a divisão dos grupos sociais.

A segregação reflecte-se em várias escalas e em diferentes dimensões espaciais, compreendendo pequenas escalas (micro-escala), ou seja o desenho espacial de um local particular, mas também se relaciona com grandes escalas (macro-escala), como um problema único que engloba várias áreas da cidade.

“(...) devemos ter em conta que o crescimento das urbes foi modificando progressivamente a natureza e a escala a que se efectivam as segregações, combinando especializações espaciais, funcionais e sociais...”²⁹

Ao abordarmos as manifestações da segregação social, pretende-se por um lado, o afastamento efectivamente da questão das causas, ambíguas e de natureza vária, como social, religiosa, política ou económica e, por outro lado, a aproximação ao modo como estas ocorrem no espaço, mais precisamente, na cidade do Rio de Janeiro, no seu espaço físico urbano.

A forma, o desenho, a escala, a morfologia e a estrutura do Rio reflectem características da segregação urbana existente, ou seja, contribuem para a separação em zonas e bairros qualitativa e socialmente desiguais. A morfologia e o desenho urbano podem potenciar zonas privilegiadas ou zonas “deprimidas”. Deste modo, o urbanismo da cidade do Rio colabora para acentuar a disparidade social, transformando os problemas sociais em problemas “sócio-espaciais”.

²⁸ “Separação geográfica de grupos em razão da sua raça, etnia, religião ou qualquer outra categoria que arbitrariamente e utilizada como motivo de discriminação espacial dos seus membros”. Definição de segregação (sociologia) *In* Infopédia [Em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2010. [Consulta 2010-07-05].

²⁹ GUERRA, Paula, (2003), pág. 72

Numa visão panorâmica a importância do urbanismo na cidade não se resume a questões geográficas, como ao bom funcionamento e estruturação do “todo” físico, mas também desempenha um papel fulcral como integrador social. Desta forma, um urbanismo “desvirtuoso” pode incentivar a diferenciação, a exclusão e a estigmatização, pelo que são consideradas as opções urbanísticas e arquitectónicas que, propositadamente, foram utilizadas como utensílios de divisão de grupos, raças ou classes.

O muro de Berlim é um exemplo sobejamente conhecido que demonstra a capacidade do poder de intervenção social da arquitectura/urbanismo. O muro, como elemento arquitectónico, foi a arma política de “segregação maciça” que condicionou, separou e excluiu os habitantes de Berlim³⁰.

Contudo não podemos afirmar que o urbanismo é o causador da segregação, mas sim um instrumento que a pode incentivar ou atenuar, tal como afirma Flávio Villaça: “Não há planeamento imune à desigualdade social.”³¹

Quer isto dizer que: “Não se trata de eleger e explorar uma das vertentes sumarizadas, mas de reconhecer que não há espaço não hierarquizado em uma sociedade, que o espaço é um lugar de exercício de poder, da violência simbólica (por isso) despercebida.”³²

³⁰ O *apartheid* na África do Sul, as políticas Norte-americanas da época da escravatura e mesmo, a situação actual em Israel, onde se circunscreveu a faixa de Gaza com muros, são outras políticas urbanas de segregação

³¹ VILLAÇA, Flávio *in* entrevista de TEIXEIRA, Denise, (Novembro 2005)

³² RUBINO, Silvana, *in* SCHICCHI e BENFATTI, Maria Cristina e Dênio (orgs.), (2003), Pág.290

3.2

O Rio de Janeiro Caracterizado pela Segregação Social

“(…)Justamente, o Rio de Janeiro convalesce agora da sua ultima crise. Não foi propriamente uma doença, - aquillo que tão fundamente abalou a cidade, há poucos dias; foi uma crise, - crise de idade, crise de desenvolvimento nacional. Um povo não se forma de uma só vez, por milagre: não é com meia dúzia de decretos que se civiliza uma agglomeração de homens, dando-lhe cohesão e consciência. (...)”

No Rio de Janeiro, e em todo Brasil, os analphabetos são legião. E não há “povo”, onde os analphabetos estão em maioria. Quem não sabe ler, não vê, não raciocina, não vive: não é homem, é um instrumento passivo e triste, que todos os expertos podem manejar sem receio.

A revolta de agora não foi apenas obra dos desordeiros de profissão: foi também obra dos ignorantes, explorados criminosamente pelos astutos.

E não sei bem para que servirá dar avenidas, árvores, jardins, palácios a esta cidade, - se não derem aos homens rudes os meios de saber o que é a civilização, o que é hygiene, o que é dignidade humana. (...)”

O que urge é comprehender essa crise, e é aproveitar a lição dos factos. Nós não temos unicamente, diante de nós, o problema do saneamento e do povoamento. Com o saneamento apenas, - livrar-nos-emos das epidemias que os mosquitos, os ratos, os micróbios transmittem de corpo em corpo, - mas deixaremos, intacta e tremenda, pairando sobre nós, a ameaça das epidemias Moraes, que depauperam o organismo social, e o conduzem à indisciplina, à inconsciência e à escravidão. Tratando apenas do povoamento feito ao acaso das levas de immigração, sem fundar uma escola em cada novo núcleo de povoadores, - conseguiremos somente augmentar e dilatar o império da ignorância e da irresponsabilidade.

O problema que tem de ser resolvido, juntamente com esses dois, é o da instrucção. E o que doe, o que desespera, o que toda gente culta do Brasil tem a consciência d’isto, e que, há mais de um século, essa verdade annunciada, proclamada, escripta, em todas as tribunas, em todos os livros, em todos os jornaes, ainda não achou o governo que a servisse em terreno prático.

O Brasil está cheio de Escolas Superiores, de Faculdades e de Gymnasios; ainda há quem queira plantar no seu seio não sei quantas dúzias de Universidades; eleva-se, no Rio de Janeiro, um palácio, para abrigar o pedantismo das Academias, que copiam os estatutos da Academia Franceza; quebram-se lanças em favor da criação de um Theatro Normal; grita-se que não há, em toda a America, Sciencia como a nossa Sciencia nem Arte como a nossa Arte; - e todos esquecem que, para a civilização de um povo, pouco importa que nelle se contem alguns milhares de poetas, de pintores e de scientistas, quando a sua maioria, a sua grande massa de milhões e milhões de indivíduos é uma turba-multa irresponsável de analphabetos...

Ah! Quando chegará o dia em que possamos ter menos academias e mais escolas primarias, - menos apparencia e mais fundo, menos rethorica e mais cartas de abc!”³³

³³ BILAC, Olavo, *Chronica*, Kosmos, Novembro de 1904 in DEL BRENNA (Org.), Giovanna Rosso, (1985), pág. 280/281

Passado mais de um século, os problemas referidos no texto de Olavo Bilac são os mesmos da actualidade do Rio de Janeiro. As disparidades, a pobreza, a violência e a ignorância caracterizam uma sociedade fragmentada, que o factor tempo modernizou em vários ramos profissionais incluindo a arquitectura e urbanismo, mas que nunca solucionou problemas fulcrais, ao nível da cidadania. Para estes problemas, não atribuindo a culpa pelo “cartório” mas simultaneamente não a negando, a organização espacial da cidade contribuiu bastante. Deste modo, a conjugação entre características históricas da sociedade carioca, a ocupação territorial e o planeamento da cidade, contribuíram para o crescimento desequilibrado da cidade. A urbe cresceu e teve como característica principal a segregação urbana, valorizando o capital privado e os investimentos burgueses e afastando as camadas mais pobres das áreas com potencial diverso.

A exclusão urbana não é mensurável mas exprime-se em indicadores como a pobreza, a ilegalidade, a desigualdade, a escolaridade e o analfabetismo, a criminalidade, a ausência de cidadania, entre outros factores³⁴. Associa-se, também, ao racismo, à discriminação, à marginalidade, ao medo e à miséria.

A nível urbanístico/arquitectónico a segregação urbana também não é mensurável mas está implícita em opções de planeamento que prejudicam áreas urbanas em função do benefício de outras. Se considerarmos que os planos urbanos seguem as opções privadas de desenvolvimento do território, então a segregação urbana torna-se explícita nas áreas economicamente mais debilitadas do Rio.

Quando se questiona a origem da segregação social no Brasil, remete-se ao período colonial e mais precisamente ao período escravagista. A escravatura assume-se, sem dúvida, como um exemplo claro de superioridade e separação (neste caso racial) entre povos. O domínio de um grupo social sobre outro, exercendo controlo através do poder e do conhecimento, negando-lhe direitos é, claramente, um processo de exclusão que ao se reflectir no espaço físico se transforma em segregação espacial. Na teoria, esta prática foi proibida legalmente no Brasil em 1850, por pressão da coroa inglesa, contudo, só passado 30 anos é que a escravatura acabou realmente. Este final tardio, não alterou o pensamento colonial e racista, já que as desigualdades e diferenças sociais se mantiveram, tal como, a exclusão da raça negra e mestiça. Assim, a impossibilidade de acesso ao ensino e à formação da população africana contribuiu para a continuidade destas raças na base da pirâmide social, rapidamente ultrapassadas pelos imigrantes europeus. O ex-escravo continuava no fundo da hierarquia

³⁴ MARICATO, Ermínia, (Junho 2003), pág. 153

social, preterido nos trabalhos mais especializados, e continuava a ser a fonte de mão-de-obra do desenvolvimento brasileiro.

Este facto condicionou e marcou toda a evolução do Rio de Janeiro, pois foi um factor com grande relevância no espaço urbano, que ainda evidencia estes paradigmas sociais. O texto da “revolta” de Bilac está datado de 1904, um período de grandes transformações urbanas coordenadas pelo Prefeito Pereira Passos, que incentivaram a expansão da cidade e combateram o problema da insalubridade do Centro. A distribuição residencial por classes sofreu alterações e determinados processos aumentaram a fragmentação do espaço urbano. A higienização do centro expulsou o proletariado e a classe baixa do núcleo e, deste modo, acentuou a barreira física entre pobres e ricos. As diferenciações sociais e culturais sempre estiveram presentes, contudo, no espaço urbano as classes conviviam com proximidade, já que os palácios e casas nobres estavam integrados no tecido urbano, que também compreendiam cortiços e casas de cómodos. A rua possuía grande mistura residencial e funcional, tornando-se num espaço comum e unitário propício ao encontro dos vários estratos da sociedade. Com a reestruturação urbana, a valorização do território e o embelezamento da cidade aumentou o custo de vida e o custo residencial, culminando na refutação da existência de habitações pobres em contacto com as zonas nobres. A melhoria de condições de habitação implicava o aumento espacial e o aumento da qualidade de vida a um ritmo acelerado, bem como, um aumento da crescente tentação comercial em obter elevados lucros por parte dos privados. A segregação urbana, apoiada em motivos económicos, políticos e sociais, separou então a cidade em zonas classificadas pela classe sociais que a ocupam

As relações do espaço com entidades privadas empreendedoras e o planeamento público da distribuição dos serviços públicos, vias públicas, espaços públicos de lazer, equipamentos e redes infra-estruturais, tiveram um papel fundamental na modernização carioca mas, contudo, nem sempre se sustentaram numa lógica que se direccionasse para a resolução dos problemas sociais.

“Nenhum – repito – nenhum, problema social (portanto os problemas urbanos) do Brasil pode ser entendido sem que se considere a enorme

desigualdade na distribuição de riqueza³⁵ e de poder político que assola nosso país.”³⁶

O Rio de Janeiro sofreu de “modernização com desenvolvimento do atraso”³⁷, o que nos leva a considerar que a cidade foi palco de um desenvolvimento rápido em determinadas áreas e uma estagnação em outros aspectos urbanos. A equidade no planeamento urbano não alcançou toda cidade, apenas se restringindo às partes com potencial económico de crescimento mais elevado.

Este facto é entendido pela compreensão da prevalência, actual, de muitos dos problemas descritos por Bilac ou pela afirmação de Ermínia Maricato; “No final do século XX, (...), a imagem das cidades brasileiras parece estar associada à violência, poluição das águas e do ar, criança desamparada, tráfego caótico, enchentes, entre outros inúmeros males.”³⁸

De forma a entendermos a fragmentação (física e social) do Rio de Janeiro e as suas variadíssimas formas e desenhos como ela se pode manifestar, consideramos quatro tipos de problemas verificados em quatro componentes principais da urbe: a fragmentação residencial da população urbana; a ruptura na mobilidade; a desigualdade nas redes de abastecimento; e o tratamento diferenciado dos espaços públicos/equipamentos pelo território. Qualquer um destes problemas tem repercussões distintas, apesar de todos causarem a segmentação da cidade em partes, não contribuindo para a noção de cidade unificada. Estas opções não são as únicas causas urbanas de segregação, e não podem ser generalizadas às cidades do globo, mas focalizam-se especificamente no caso da cidade carioca.

³⁵ O Brasil apresenta o décimo pior índice de Gini Mundial, com o valor de 0,58 in <http://www.pnud.org.br/arquivos/rdh/rdh2006/rdh2006_desig.pdf>

³⁶ VILLAÇA, Flávio, (2010)

³⁷ MARICATO, Ermínia, (Junho 2003), pág. 151

³⁸ IDEM, Ibidem, pág. 152

3.2.1

Fragmentação Residencial por Classe Social

Hoje em dia, as lógicas de mercado alteraram a concepção das cidades, bem como o seu planeamento. As cidades desenvolvem-se numa lógica económica feroz³⁹, que sobrepe muitas vezes os interesses individuais ao geral.

Após o desenvolvimento industrial, a ascensão da burguesia, o aparecimento da questão do direito à propriedade e a valorização comercial do território, o urbanismo das cidades alterou-se. O território transformou-se a num investimento e a forma de actuação no espaço passou a ser fulcral para o desenvolvimento económico e social. O valor de um terreno dependia do potencial que poderia ter, bem como do interesse que poderia despertar na sociedade. O urbanismo projectava o desenvolvimento da cidade e os lucros dos terrenos estavam associados directamente às suas opções.

A forma como o Estado se comporta em relação ao mercado imobiliário e em relação economia/território, transforma a cidade e a sua arquitectura - a actuação que exercer sobre as lógicas económicas urbanas condiciona a arquitectura/urbanismo e define como se estrutura a cidade e os seus espaços. A inexistência de medidas e coações que controlem o crescimento urbano torna a arquitectura refém da economia e acentua a “lei do mais forte”. A falta de intervenção no mercado liberal, conduz, segundo defende Nuno Teotónio Pereira, a que os processos de transformação sejam “comandados por interesses particulares imediatistas, contrários a uma gestão organizada do território e da cidade”⁴⁰

“O chamado «mercado», é o principal instrumento de dominação e exclusão económica e quase sempre apresenta uma manifestação espacial. É portanto um instrumento de segregação.”⁴¹

O Rio de Janeiro não escapa à influência do mercado na configuração urbana da cidade. A especulação imobiliária carioca, relacionada com as práticas neoliberais de gestão da economia, levou a um urbanismo competitivo, em que as zonas são disputadas ou abandonadas em função do seu valor para a economia. Assim, o abandono do urbanismo em

³⁹ Economia Neoliberal

⁴⁰ PEREIRA, Nuno Teotónio, (1996), pág. 28

⁴¹ VILLAÇA, Flávio, (Julho/Setembro 2003), págs. 341/346

zonas mais pobres e o desenvolvimento e investimentos nas zonas ricas tornaram-se um “Hábito”.

Este facto conduziu a um processo de definição de zonas residenciais em “boas ou más”, que “estranhamente” sofreram de diferenciados investimentos públicos consoante a sua classificação.

O “zoneamento por classes” foi resultante do mercado imobiliário, da disparidade económica e da falta de interesse em criar diversidade social. Assim sendo, o zonamento urbano, além de separar a cidade em áreas consoante a sua função, também a separou socialmente em vários estratos distintos. Desta forma, o facto de o local de moradia corresponder imediatamente a uma “suposta” hierarquia social, contraria o facto de a cidade ser pensada de uma forma equitativa e democrática e, “coloca rótulos” nos moradores questionando o seu grau de sucesso na sociedade consoante a implantação da sua residência.

“O seu principal produto, o apartheid social, corre o risco de ter o destino que teve o apartheid racial em outros lugares.” ⁴²

Com a reforma de Pereira Passos, iniciou-se o zoneamento por estratos sociais, graças à expansão da cidade e aos processos de higienização (fig.9 e 10). O negócio da exploração residencial das classes desfavorecidas⁴³ foi substituído pelos empreendimentos rentáveis para a classe média-alta, de forma maximizar os lucros no espaço.

Com o embelezamento da marginal da baía, a integração de transportes públicos, os Bairros a Sul do Centro, Glória, Flamengo, Catete e Botafogo, tornaram-se os principais centros residenciais da classe média-alta, impedindo a localização das camadas mais baixas expulsas do centro⁴⁴. O Rio foi, assim, crescendo em direcção Sul através de um processo aditivo de novas áreas de elite, cada uma mais “vantajosa” e mais “exclusiva” que as anteriores. A proximidade com a orla, associada aos benefícios proclamados pelos higienistas, mais propriamente à ventilação (reduzia a propagação das doenças), e a beleza natural da paisagem, valorizou as zonas costeiras tornando-as nas áreas preferidas das camadas mais altas.

⁴² VENTURA, Zuenir, (1994), pág. 13

⁴³ Referimo-nos à exploração dos cortiços.

⁴⁴ Numa fase seguinte corresponderam aos bairros de Copacabana, Ipanema, Lagoa, Leblon e por último Barra da Tijuca.



Fig. 9_ Criação da Avenida Beira Mar em Botafogo, uma das obras de embelezamento do Rio de Janeiro de Pereira Passos

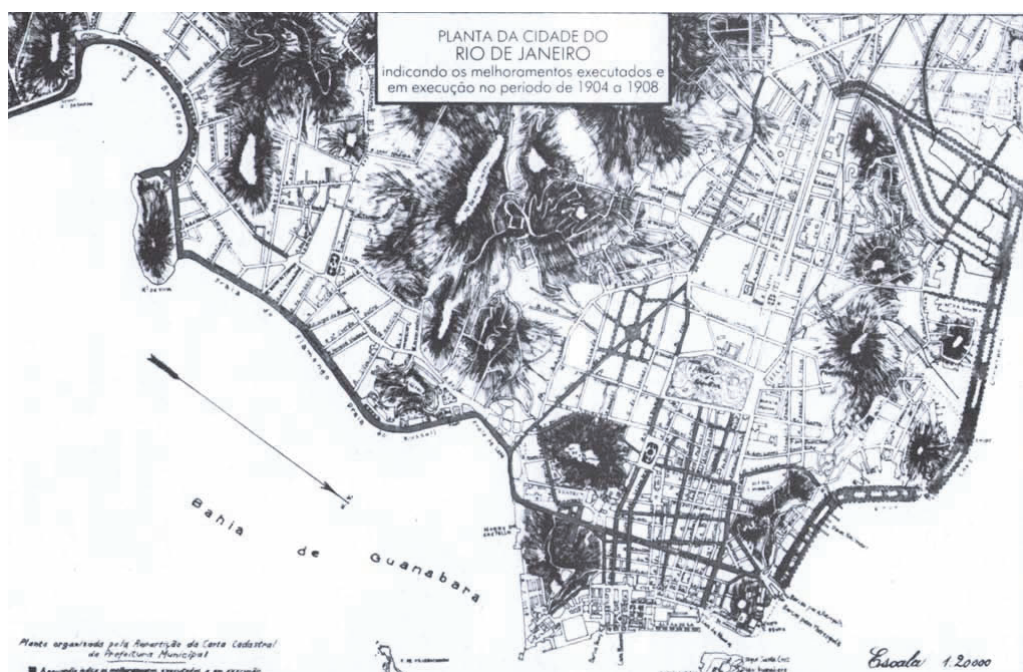


Fig. 10 _ Planta da Cidade do Rio de Janeiro pós reforma de Pereira Passos

Com a expulsão das camadas baixas do centro e o custo elevado das áreas onde o mercado imobiliário actuava, a população de baixa renda ficou “refém” das propostas do estado ou das suas próprias alternativas. Os empreendimentos privados não possuíam interesse em investimentos habitacionais para as camadas baixas e o Estado também não oferecia muitas soluções para abrigar a população cada vez mais numerosa que imigrava para urbe deixando-a ao abandono. As soluções propostas pelo governo situavam-se em zonas periféricas isoladas e com fracas acessibilidades (fig. 11 e 12), o que ajudou a promover o nascimento de soluções ilegais em terrenos inexplorados e não planeados, fruto das necessidades de subsistência.

Paralelamente, a indústria sofreu um grande crescimento e pela necessidade de aproveitamento de territórios extensos, aliada à necessidade de relação com as conexões urbanas, iniciou a sua sedimentação na zona Norte da cidade que possuía um preço fundiário mais baixo (fig. 13). Proporcionava o aumento do emprego, que era aproveitado pelos migrantes do mundo rural e pelas classes proletárias, que asseguravam através da indústria a sua fonte de rendimentos. A rede de transportes públicos, direccionada inicialmente apenas para os bairros burgueses detentores do poder económico (e inclusive o seu custo), levou os trabalhadores da indústria à ocupação das zonas periféricas fabris. A falta de controlo urbanístico e o valor baixo da propriedade contribuíram também para esse facto.

A concentração das classes de baixa renda ocorreu na relação de proximidade com os seus núcleos de emprego o que originou o aparecimento de favelas na Zona Sul, aproveitando a demanda de emprego nos serviços e a propagação de zonas pobres na zona Norte, associadas predominantemente à indústria.

“São os impulsos da iniciativa e do capital – grande, médio ou pequeno – que efectivamente modelam uma paisagem e constroem ou destroem o rosto de uma cidade, recorrendo (ou não) à mediação de técnicas e profissionais e variadas disciplinas e mesteres. Tais agentes, movimentando-se no seio de uma economia de mercado e transportando interesses particulares, fazem do território e da cidade uma vasta arena de conflitos.”⁴⁵

⁴⁵ PEREIRA, Nuno Teotónio, (1996), pág. 27

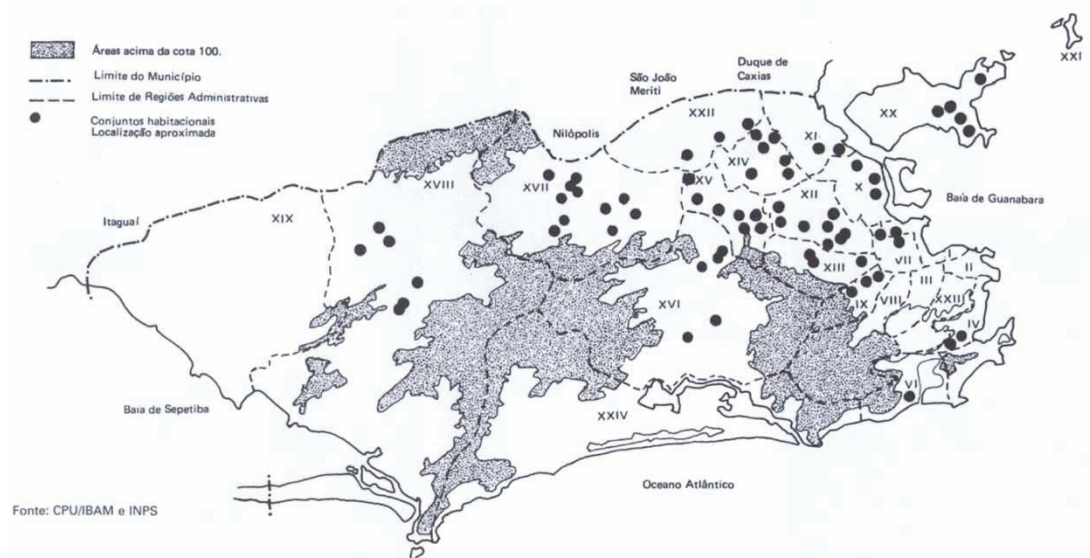


Fig. 11_ Conjuntos habitacionais construídos pelos institutos providência no Município do Rio de Janeiro



Fig. 12_ Vila Kennedy, conjunto habitacional na zona Noroeste da Cidade, apartada do mercado de trabalho e do centro, que nasceu na década de 60 com o objectivo de realojar os habitantes de algumas favelas demolidas no centro

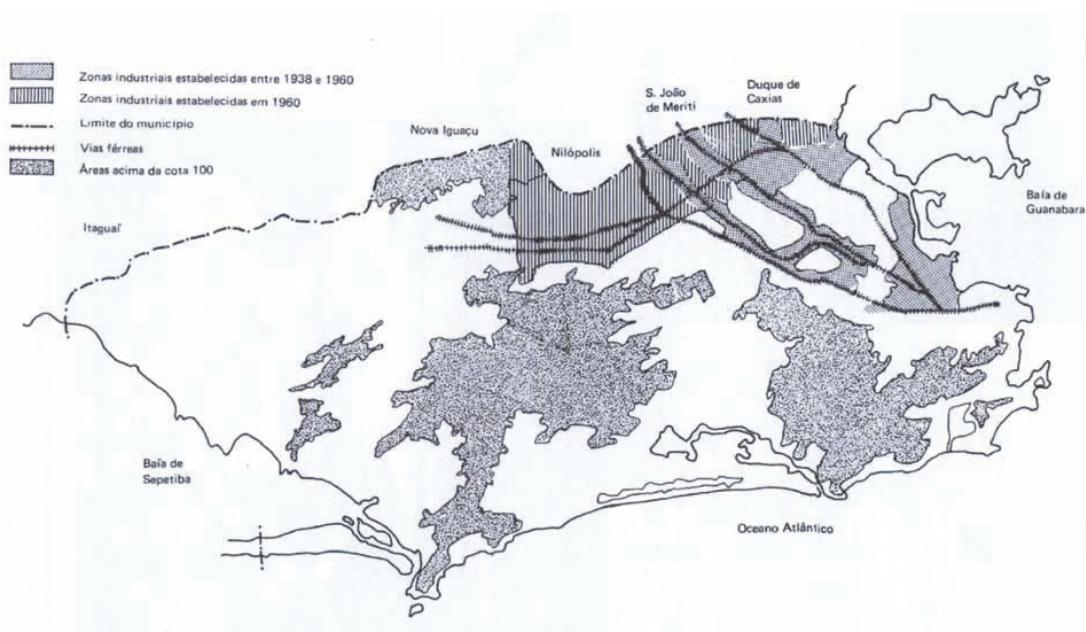


Fig. 13_Zonamento industrial no Município do Rio de Janeiro em 1969

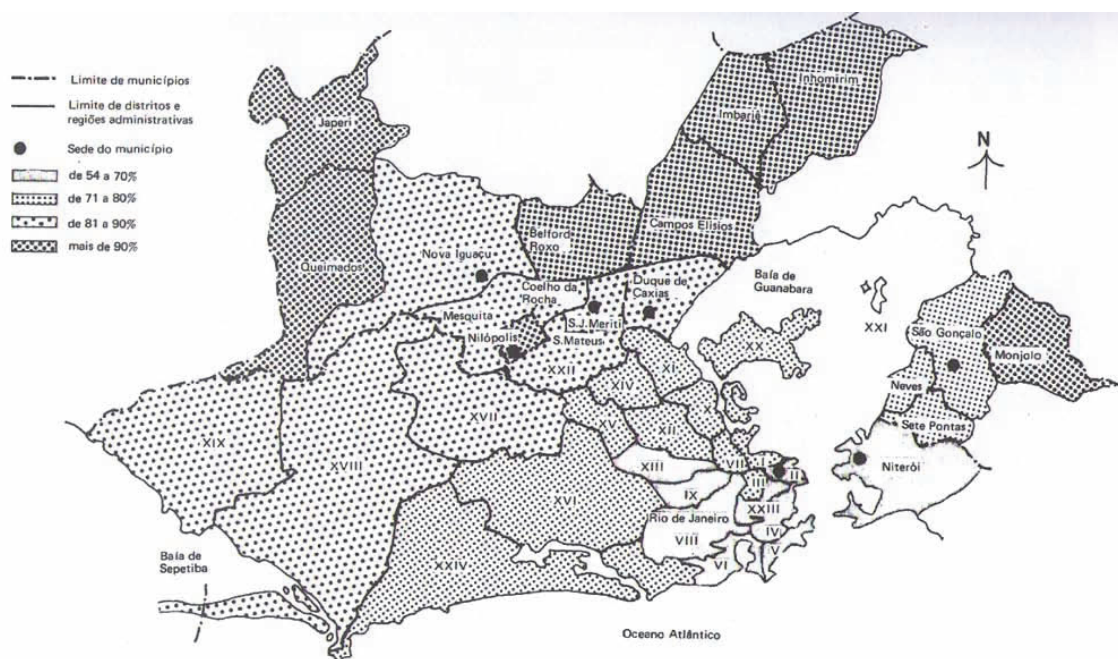


Fig. 14_Percentagem da população activa com renda inferior a 3 salários mínimos na área metropolitana do Rio de Janeiro em 1970

“Mientras que la cultura urbanística hizo innegables progresos en los últimos quince años en la mayoría del territorio, la especulación inmobiliaria o el individualismo de los constructores han sido la regla general, con las conocidas consecuencias de malversación medioambiental, o de formación de nuevas áreas sin calidad, características de los períodos de expansión de las zonas desarrolladas.”⁴⁶

Segundo a análise a São Paulo efectuada por Flávio Villaça, ocorreu a diferenciação da área urbana em duas cidades, que não correspondeu à tradicional distinção entre “centro” e “periferia”, mas sim a uma diferença urbana e económica em “quadrante sudoeste” e o “restante”. Esta perspectiva é também aplicável à “zona Sul” e ao “restante Rio de Janeiro”⁴⁷.

Ao observarmos as figuras 15 e 16, compreende-se a relação destas concentrações com o centro e a sua distribuição no território. A imagem 1 corresponde à aplicação de um modelo gráfico em sectores circulares desenvolvido por Hoyt (1959), no Rio de Janeiro, em que se considera o centro (que corresponde ao centro do círculo), e analisam-se a concentração residencial das classes com renda superior, as zonas industriais e as outras áreas residenciais. A ocupação de apenas um quarto de círculo está relacionada com a geografia da cidade, que é limitada a Este pela Baía de Guanabara e a Sul pelo Oceano Atlântico, bem como, pelo facto do centro do Rio ser a zona portuária (figura 16). Este gráfico demonstra a predominância da segregação residencial da classe alta na proximidade com a orla costeira, (embora se considere outra área de classe de renda mais alta, que corresponde à Tijuca, São Cristóvão e Rio Comprido, uma área de classe média mas que desde a década de 50 perde a concentração das classes mais elevadas⁴⁸) e a predominância industrial na zona Norte⁴⁹.

Villaça também refere que “(...) o centro segue o mercado (...)”⁵⁰, o que pressupõem o entendimento de que grande parte das actividades económicas principais, se deslocam na urbe conforme se deslocam as camadas com mais poder aquisitivo, ou seja, conforme fixam as suas áreas residenciais no território. A aglomeração residencial das classes altas “absorve” as actividades comerciais e de lazer, que pretendem explorar os mercados mais lucrativos e mais activos. Ao concentrar estas actividades das zonas residenciais “nobres”, os núcleos empresariais também se deslocaram para a mesma zona de modo a proporcionarem aos seus trabalhadores um aumento de “bem-estar”, graças a variedade de serviços disponíveis.

⁴⁶ PORTAS, Nuno, *Vertigo Urbano* in Quaderns 213, (1996), pág. 45

⁴⁷ VILLAÇA, Flávio, (Julho/Setembro 2003), págs. 341/346

⁴⁸ Na imagem 2, estas áreas de classe de renda alta desaparecem

⁴⁹ VILLAÇA, Flávio, (2001), págs. 113 a 115

⁵⁰ VILLAÇA, Flávio, (Julho/Setembro 2003), págs. 345

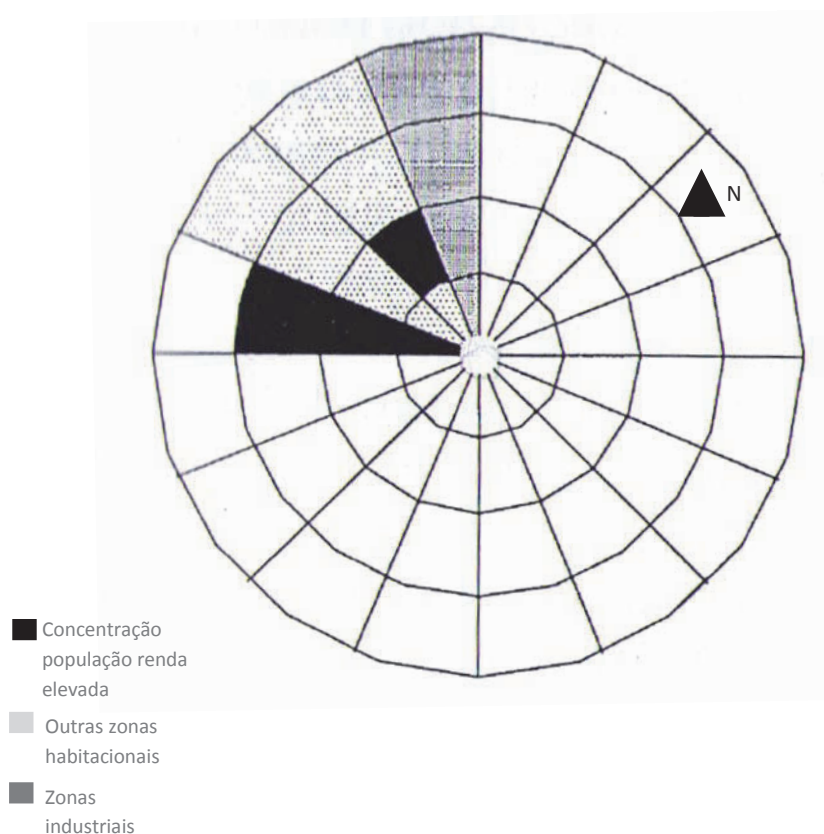


Fig. 15_Aplicação do esquema de Hoyt ao Rio de Janeiro (exclusive Niterói)

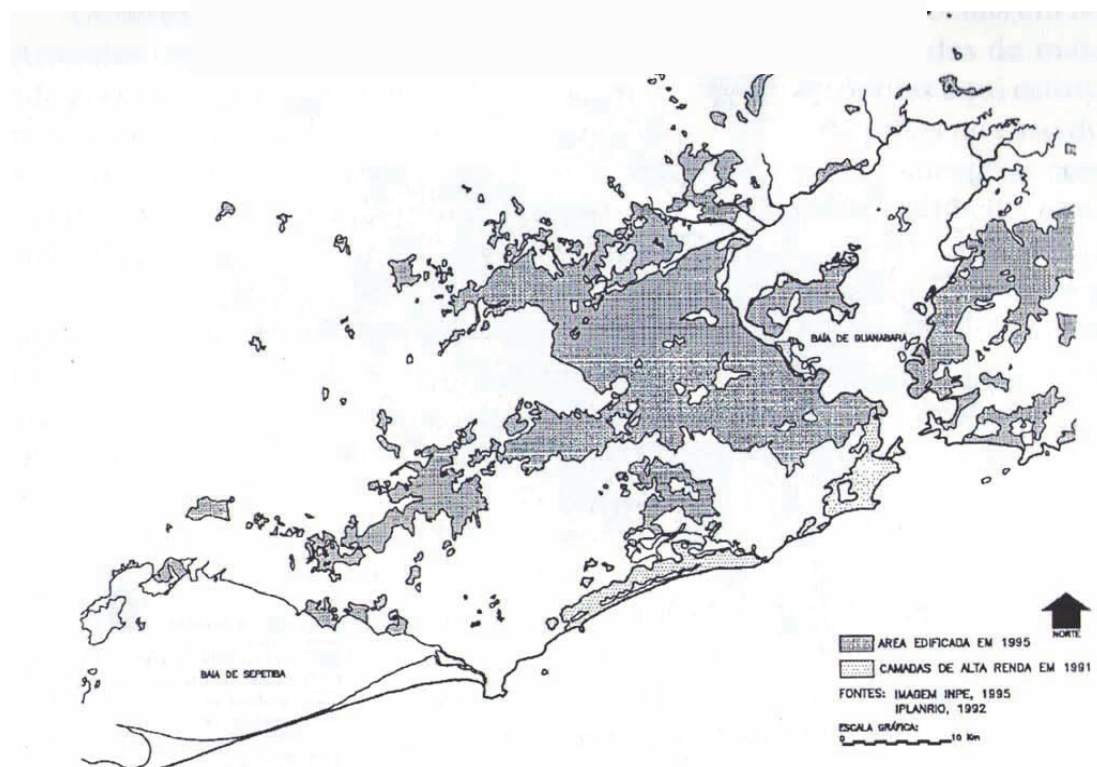


Fig. 16_Áreas de grande concentração das camadas de renda alta na area metropolitana do Rio de Janeiro (1995)

As classes altas tem dificuldade em trabalhar nas áreas pobres pois não podem, no intervalo de almoço, ir buscar o filho a escola, ir aos parques, tomar uns *chopps*, deslocarem-se ao dentista ou exercitarem-se na academia, pois estas estruturas não existem nessas áreas.⁵¹

A concentração de áreas residenciais “caras” homogêneas provoca uma centrifugação do mercado, logo de emprego, lazer e comércio, traduzindo-se na concentração do capital da cidade nestas áreas, o que reduz o estímulo no desenvolvimento do “restante”. A zona Norte e Oeste⁵² sofre por este motivo, um aumento de debilidade já que, além dos seus moradores possuírem renda baixas, a própria economia da área é vulnerável e insuficiente. A cidade polariza as zonas de interesse e as áreas não abrangidas são dormitórios ou simplesmente zonas do tecido que não despoletam o interesse colectivo pois não dispõem de actividades que proporcionem a interacção.

“Em contrapartida, a mais baixa capacidade de escolha residencial das famílias com rendimentos modestos e precários tem duas grandes consequências: converte as estruturas espaciais da metápole num dispositivo que reforça a desigualdades perante o emprego e reforça os mecanismos de especialização social dos espaços e as segregações.”⁵³

A nível turístico, por exemplo, com a excepção da zona Sul/Centro, somente o Maracanã possui realmente interesse para os visitantes, e mesmo assim, a visita resume-se ao monumento em si, já que a cidade que o rodeia não é “O RIO DE JANEIRO”.⁵⁴

Se abordarmos uma escala mais pequena, a concentração de renda alta na zona Sul e Sudoeste, não significa que não exista a presença de classes inferiores nestes contextos⁵⁵. Apenas não possuem influência urbana maioritária, embora por vezes também possuam alta densidade. A presença de favelas na zona Sul é o caso mais evidente, pois estas contrastam com os bairros em que se integram, a nível social mas também a nível morfológico, já que possuem tipologias residenciais distintas, escalas de vias distintas, mobilidade diferenciada,

⁵¹ IDEM, *Ibidem*, págs. 341/346

⁵² Exceptuando as áreas litorais.

⁵³ ASCHER, François, (1995), pág. 93

⁵⁴ FISCHER, Sylvia, refere “Fazendo o raciocínio oposto, vamos pensar em uma cidade como se fosse um prédio: não é possível ter a prumada de escada e os elevadores em um bairro e os escritórios em outro e a garagem em mais outro bairro. Não posso separar as coisas umas das outras, não posso separar Brasília de suas cidades, de suas partes. É como querer estudar o Rio de Janeiro e eliminar suas favelas, dizer que não são o Rio de Janeiro, a Zona Norte não é o Rio, que somente o Leblon e Copacabana são o Rio, ora.” In TAVARES, Carlos, 2010

⁵⁵ Por sua vez se considerarmos o inverso, nas zonas de miséria é altamente improvável a existência da presença de classes mais abastadas.

infra-estruturas e espaços públicos diferenciados. Assumem-se ao nível do desenho urbano como intrusos urbanos, ou seja, como organismos não predefinidos que se associaram ao plano geral. A relação cidade formal/informal segrega de um modo residencial o espaço urbano, contudo, vai ser explorada numa fase posterior.

Relembrando a questão do “rosto” da cidade (citado por Nuno Teotónio Pereira) observa-se a segregação urbana residencial, através da exposta antítese riqueza/miséria e facilmente associável à dicotomia paz/guerra.

3.2.2

Ruptura da Mobilidade Urbana

“Dizendo de outra forma, o “direito à cidade” passa pela sua acessibilidade e a mobilidade das pessoas e dos bens constitui um elemento-chave desse direito (...) Com efeito, tendo as cidades mudado de escala e de modalidades de funcionamento, um dos principais desafios consiste em que os recursos que elas oferecem sejam “acessíveis” a todos.”⁵⁶

A mobilidade urbana e o modo como esta se processa condicionam a vida urbana e a sua sociedade. As relações sociais, comerciais e profissionais estão dependentes dos movimentos urbanos, e são estes que estimulam o desenvolvimento das cidades. A forma como os cidadãos se movimentam produz hábitos urbanos e caracteriza a sociedade. O “direito à cidade” pressupõe que a cidade seja de todos os seus habitantes, logo, o direito à circulação deve abranger todos os espaços públicos urbanos.

Contudo, a ruptura de mobilidade causa problemas de segregação espacial já que, os acessos tornam-se complicados em várias áreas da cidade o que estimula um crescente isolamento físico-social. Desta forma, uma área da cidade que não possua acessos públicos, desconecta-se da rede urbana criando uma barreira à permeabilidade. A cidade habitualmente caracterizada por “unidade na diversidade”⁵⁷ pode tornar-se fragmentada, reduzindo as interações sociais e culturais no espaço urbano.

A falta de mobilidade, associada à distribuição residencial estratificada, é um dos factores que mais evidencia a exclusão social e a desequilíbrio social.

Quando observamos as condições de mobilidade no Rio de Janeiro é fácil concluir que as acessibilidades representam um dos elementos mais complexos e problemáticos da cidade. A permeabilidade da cidade está condicionada por inúmeros factores, inclusive naturais, que tornam a cidade descontínua na sua morfologia, o que dificulta imediatamente os movimentos urbanos. A extensão das áreas construídas é outro aspecto que torna a mobilidade fulcral pois, a locomoção a pé, é insignificante à escala da cidade, obrigando à necessidade de múltiplas opções de transporte que possibilitem a deslocação.

⁵⁶ ASCHER, François, (2010), pág. 133

⁵⁷ Considera-se que a cidade é habitualmente um território marcado pela grande diversidade de habitantes, que com aspirações e valores distintos, que se confrontam e coexistem diariamente usufruindo dos mesmos espaços

A relação entre as acessibilidades e a localização residencial da população alterou-se ao longo do tempo graças aos desenvolvimentos dos transportes e das redes de conexão viárias ou férreas. Inicialmente, no período da pré-revolução industrial, a proximidade do centro era fulcral para todos os cidadãos, pois não existiam transportes mecânicos que reduzissem a distância/tempo, logo, a relação trabalho/casa tinha que ser assegurada pela proximidade. O centro era o núcleo comercial, gerador de emprego, que necessitava desde trabalho especializado e com alta formação, até à mão-de-obra operária. A cidade aglomerava-se em redor do seu núcleo económico e político.

Com a introdução dos transportes públicos iniciou-se o processo de distanciamento do “rebuliço” do centro, por parte das camadas com mais possibilidades⁵⁸ que procuravam zonas mais calmas para habitar. As camadas mais pobres tiveram de apropriar-se de áreas próximas aos seus locais de emprego devido à falta de possibilidades nos meios de deslocação públicos.

Assim, apareceram aglomerados habitacionais próximos de áreas nobres residenciais, ligados profissionalmente aos serviços, e aglomerados distanciados do centro, associados a construções públicas e zonas industriais. Podemos então afirmar que a mobilidade se traduziu num auto-afastamento por parte da classe de alta renda e que as classes baixas continuaram dependentes da proximidade para sobreviverem.

Após o aparecimento do transporte individual privado, esta forma de locomoção foi a prioridade e, de um modo geral, as acessibilidades melhoraram. Contudo, a dependência de uma boa rede pública manteve-se devido ao facto de grande parte da população não dispor de possibilidades de adquirirem o seu “bicho mecânico”. Se observarmos a localização da residência das classes altas compreende-se que (pré-transportes públicos) as áreas urbanas valorizadas estavam associadas ao centro e que, gradualmente, com a aparição dos transportes foram-se isolando no território e desinteressando pelas áreas nucleares. Ou seja, inicialmente, as áreas distantes do centro eram segregadas voluntariamente devido à falta de mobilidade e, actualmente, as classes altas segregam-se para áreas de difícil acesso sem automóvel.

⁵⁸ Inicialmente os transportes públicos eram elitistas, e serviam maioritariamente as camadas altas devido ao seu custo.

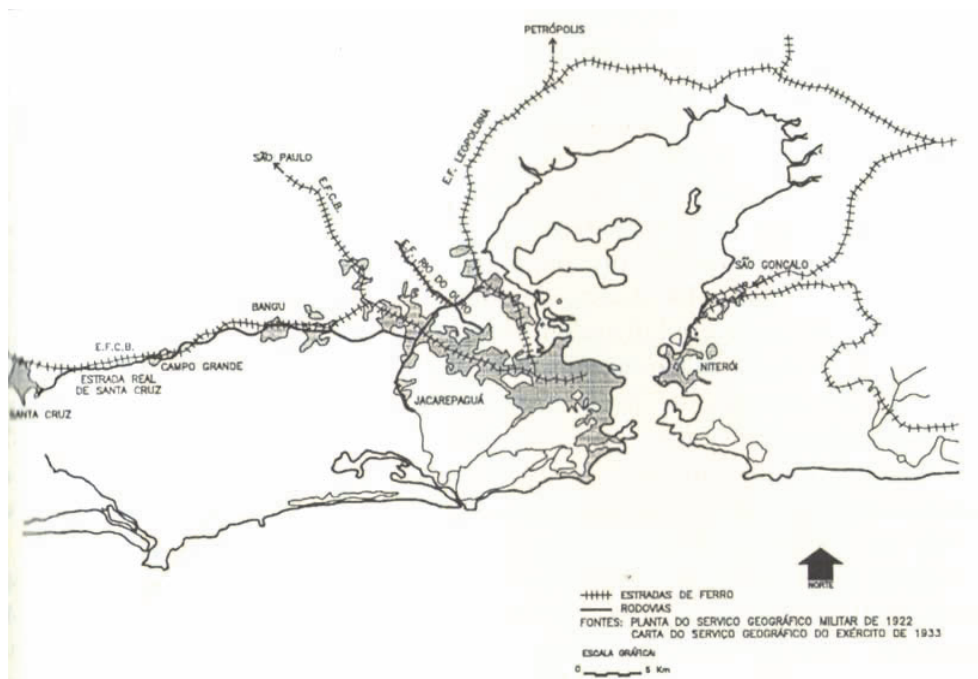


Fig.17_Área metropolitana do Rio de Janeiro; área edificada em 1922

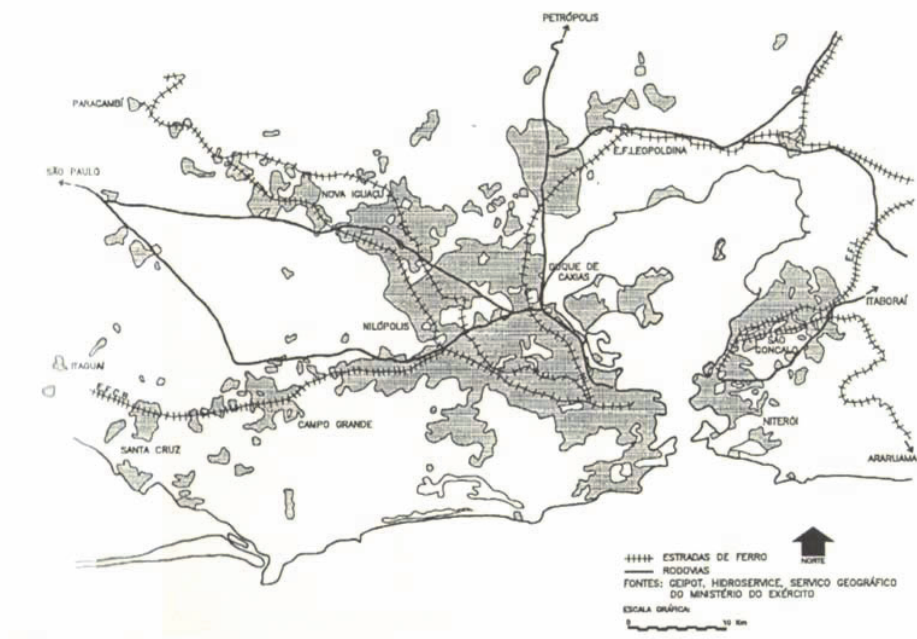


Fig. 18_Influencia dos transportes no crescimento da área metropolitana do Rio de Janeiro; área edificada em 1958

Ou seja, pré-revolução industrial maciça e pré-era automóvel as áreas distantes do centro correspondiam às áreas segregadas pois não existiam transportes eficazes e o centro era o núcleo gerador de emprego e a localização principal do comércio, serviços e edifícios administrativos. Na era do automóvel, o transporte privado foi uma prioridade e as classes média-alta segregaram-se para áreas de difícil acesso aos transportes públicos. Esta inversão demonstra a estreita ligação entre segregação e acessibilidade. Neste cenário, com a relevância dada ao transporte individual existe um consequente desinteresse das classes altas em se localizarem na proximidade das zonas nucleares de emprego, onde as diferentes classes se confrontam diariamente. A implementação de uma plataforma de acesso a um meio de transporte colectivo perto da residência pode ser considerado benéfico para as classes baixas pois facilita a mobilidade essencial no quotidiano, ao passo que, numa área dominada por classes elevadas representa um factor prejudicial devido aos distúrbios ao nível do ruído e ao aumento da probabilidade do surgimento de “intrusos indesejáveis”.

Neste contexto, François Ascher considera que: “(...) as políticas em favor dos transportes colectivos e o urbanismo podem eventualmente influenciar a localização, ou travar, por vezes o prolongamento das distâncias (é o tema da cidade compacta), polarizando ou axializando a urbanização, ...”⁵⁹ (figs. 17 e 18)

De forma a entender melhor como se processa a falta de mobilidade no Rio de Janeiro, observou-se uma comunidade na zona Norte do Rio de Janeiro, a comunidade de Marcílio Dias. Esta área, pertencente à região administrativa da Maré, distingue-se pela sua implantação no tecido urbano. A comunidade está nas margens da baía de Guanabara, e caracteriza-se por ser uma comunidade piscatória e simultaneamente industrial. Está isolada da cidade, pois é a única área residencial “enclausurada”, entre áreas de armazéns, zona militar e por “água” (figs. 19 e 20). A sua localização revela um funcionamento semelhante ao de uma “aldeia” dentro da cidade, pois as barreiras criadas tornam-na uma área à parte. Os transportes públicos localizam-se na Avenida Brasil e possibilitam a deslocação para quase qualquer ponto da cidade. Contudo, relações de proximidade com áreas vizinhas simplesmente não existem. As próprias entradas para o bairro são desconexas, pois são meros pequenos acessos à via expressa, não constituindo uma ligação viária ao outro lado da via, apenas proporcionada por passagens aéreas sobre as doze faixas de rodagem.

⁵⁹ ASCHER, François, (1995), pág. 88



Fig. 19_ A Comunidade de Marquês de Pombal, sua conexão à envolvente



Área Industrial
Área Militar

Fig. 20_ Barreiras à mobilidade da Comunidade Marquês de Pombal; a zona industrial e a área militar

A questão da falta de proximidade de vizinhança com outras áreas residenciais e de lazer torna as ligações pedonais praticamente impossíveis e obriga ao uso de viaturas privadas ou transportes públicos nas deslocações. Se associarmos a sua localização à baixa renda da população torna-se evidente que a dificuldade económica condiciona a sua mobilidade.

Como destaca François Ascher:

“(...) a mobilidade comercial e de lazer das camadas marginalizadas, que habitam os grandes conjuntos “encravados”, é muito baixa.”⁶⁰

Outro exemplo claro de segregação urbana remete para o carácter de uma estação de metro na zona do Maracanã. Aqui, o desenho deste local particular, que possuía uma escala muito reduzida no contexto do Rio de Janeiro, influenciava todas as relações envolventes, criando espaços beneficiados em prol de outros. A plataforma de acesso do metro à superfície só possibilitava o acesso à margem Sul da linha, correspondendo à ligação ao Estádio e à UERJ (Universidade Estadual do Rio de Janeiro), e negava a conexão à margem Norte da linha. O impedimento do estabelecimento de ligação está relacionado com a existência da favela da Mangueira na zona Norte. Este facto, obriga à deslocação dos habitantes quase 1,2km para aceder à plataforma, ao passo que, caso se permitisse a ligação directa, a distância correspondia a 150m de distância (fig.21 e 22). A construção desta estação, ao invés de criar condições de mobilidade e de conforto a todos os utilizadores deste tipo de transporte, negou aos habitantes da favela o seu direito de aceder facilmente ao Metro. A proximidade entre a favela e a universidade criava insegurança social pois, obviamente, a abertura do metro à zona Norte iria provocar conflitos entre dois meios sócio-culturais e assim, visando aumentar o controlo de segurança, impediu-se a criação da passagem pedonal para o “morro”. Esta medida urbana revela um preconceito social em relação aos moradores da Mangueira traduzido numa opção urbanística clara de exclusão social. Assim, além de serem débeis, económica e socialmente, prejudicou-se o fácil acesso aos transportes com base na estigmatização da população, procurando evitar a interacção entre os alunos da UERJ e os “favelados”⁶¹. Consegue-se assim a transformação de um elemento que deveria melhorar a acessibilidade e potenciar a mobilidade num elemento de segregação.

⁶⁰ ASCHER, François, (1995), pág. 91

⁶¹ Denominação em parte com conotação pejorativa para os habitantes das favelas



Fig. 21_Imagem da Estação de Metro do Maracanã, e percurso de ligação a Mangueira

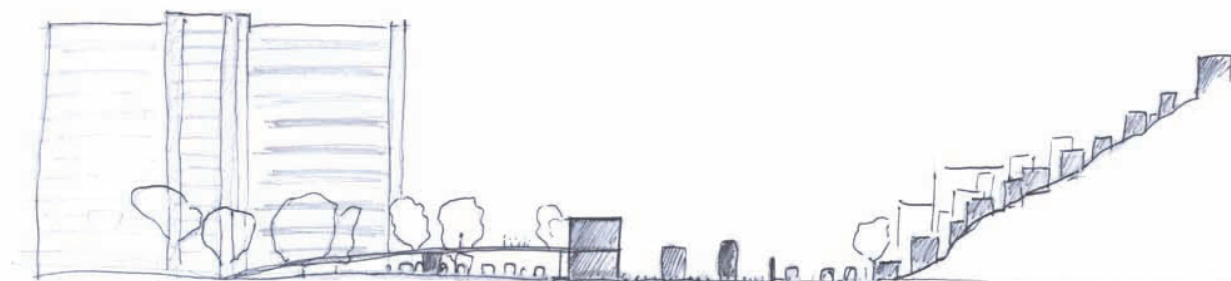


Fig. 22_Corte esquemático da relação da estação com as suas margens

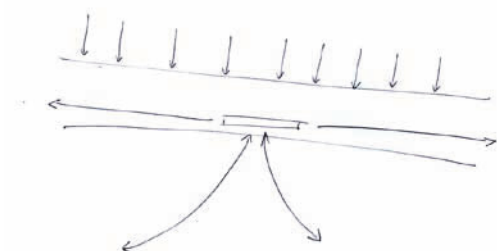


Fig. 23_Esquema dos fluxos gerados pela estação

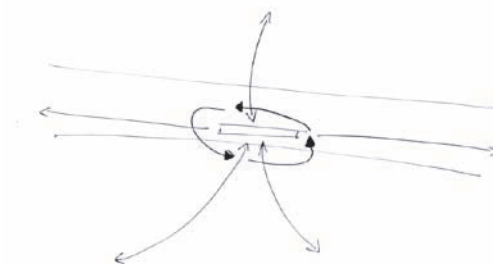


Fig. 24_Esquema dos fluxos gerados pela estação caso conectasse as duas margens

Como refere Jane Jacobs: “Certas fronteiras impedem a interacção de usos de ambos os lados. Linhas férreas ou vias expressas ou cursos d`água são exemplos comuns. (...) Empregar uma força contrária às fronteiras urbanas necessárias quer dizer o seguinte: o máximo possível de elementos urbanos deve ser usado para constituir um território misto, vivo, e o mínimo possível deve ser usado para a criação desnecessária de barreiras”⁶²

Provavelmente caso a zona Norte correspondesse a uma área de classe média, existiria a passagem, pois com o desenho que apresenta funciona como limite da cidade. O problema está na opção urbana desenvolvida, mas é através da forma construída que ele se expressa.

“A segregação espacial urbana atua através da acessibilidade, ou seja, através das facilidades ou dificuldades de locomoção no espaço urbano.”⁶³

⁶² JACOBS, Jane, (1961), pág. 290, 298

⁶³ VILLAÇA, Flávio, (Julho/Setembro 2003), págs. 342

3.2.3

Desigualdades nas Redes de Abastecimento

As infra-estruturas de abastecimento têm também um papel preponderante nas cidades ao fornecerem a base das mínimas condições de vida, segundo os parâmetros modernos de civilização. Assim, o abastecimento de água, a electricidade, o saneamento, as redes de comunicações e gás, são estruturas da urbanização, que contribuem para o aumento da qualidade de vida e transformaram os hábitos urbanos pré-industriais. O desenvolvimento tecnológico permitiu o aumento da esperança média de vida, bem como acelerou o desenvolvimento cultural e transfigurou o quotidiano social. Novos hábitos foram promovidos e a salubridade aumentou pois o acesso à água canalizada e ao saneamento aumentaram a higiene dos espaços urbanos e, simultaneamente, da população. A electricidade tornou possível ao ser humano “viver de noite”, e alterou o ritmo biológico dos homens, além de possibilitar o aparecimento das máquinas que coordenam a vida interna e externa da habitação. Em suma, todas estas vantagens foram obtidas graças a implementação de redes de infra-estruturas que alteraram as cidades de todo mundo.

A instalação das redes de abastecimento urbanas obriga à definição das fórmulas, métodos e processos da sua distribuição e estrutura. Assim, planear a colocação destas infra-estruturas na cidade, implica a intervenção no espaço público - ou seja, em vias, ruas, praças, – através de elementos aéreos ou subterrâneos que possibilitem o suporte das diversas conexões. Desta forma, a responsabilidade de instalação das redes urbanas cabe ao poder público pois, além do dever de disponibilizar serviços urbanos que visam o bem-estar e o desenvolvimento geral, interfere directamente com os espaços sobre os quais asseguram a manutenção, os espaços públicos.

Contudo, apesar da sua importância, as infra-estruturas nem sempre estão distribuídas de um modo equilibrado pelas diferentes áreas das cidades e, este facto, conduz a uma deterioração do nível de vida nas zonas não abrangidas por estes serviços. As áreas afectadas sofrem uma grande redução dos índices de qualidade de vida e um aumento dos problemas de higiene e de saúde pública. Habitualmente, estas zonas urbanas mais afectadas correspondem a áreas mais antigas das cidades, cuja implementação estrutural pode possuir algumas dificuldades e áreas “construídas sem urbanização”, ou então com “urbanização des-infra-estruturada”⁶⁴,

⁶⁴ Mauro Kleiman refere “*urbanização sem construção*”, contudo parece-me mais apropriado o inverso, dado que a urbanização pressupõe infra-estruturas e construção, ao passo que, construção não implica urbanização. Contudo, podemos ter regras de urbanização, como implantações, alinhamentos, cércas, profundidade de lotes, usos de rés-do-chão, sem ter algumas infra-estruturas planeadas, daí o uso de “urbanização des-infra-estruturada”.

ou seja, sem a intervenção do planeamento municipal. Podemos afirmar, que maioritariamente correspondem às zonas mais pobres, mais propriamente, às “cidades informais”.

O processo de ocupação do Rio de Janeiro adiantou-se ao processo de desenvolvimento infra-estrutural da cidade, ou seja, a construção da cidade foi mais rápida que a estruturação das redes de abastecimento. Assim, o crescimento urbano acelerado não integrou no seu processo o projecto de abastecimento e saneamento, provocando uma “modernização incompleta”, em que novos bairros proliferaram no território sem possuírem condições de habitabilidade adequadas à actualidade.

Observe-se a este respeito o pensamento de Mauro Kleiman onde o autor afirma que: “A cidade depende da técnica que engendra as redes que engendram a cidade.”⁶⁵

Assim, as infra-estruturas de abastecimento não serviram de base para a urbanização, mas pelo contrário, surgiram depois da construção. Este facto é apenas compreensível nas áreas históricas, devido ao facto de grandes inovações na distribuição deste tipo de estruturas, serem posteriores à cidade consolidada. Contudo, isto não se verifica na maior parte do Rio de Janeiro, onde apesar de já existir tecnologia de distribuição das redes, a expansão continuou o seu crescimento sem introdução das mesmas.

“Observamos, contudo, e esse é o ponto central do nosso trabalho, que essa passagem não acontece de forma equânime, fazendo-se apenas em algumas partes do Rio. A modernização não alcança todos os recantos, atinge determinadas classes sociais mas exclui outras.”⁶⁶

Segundo Mauro Kleiman, o Rio de Janeiro apresenta um “Desenvolvimento das redes num movimento tentacular – atingindo diferentes zonas da cidade – mas com pesos diferenciados deixando “buracos” no território, isto é, apresentando descontinuidades.”⁶⁷

Este facto, além de influenciar o valor territorial, aprofunda as desigualdades sociais, pois condiciona directamente os hábitos dos cidadãos. Os espaços desvalorizam-se pois não fornecem as mesmas condições de habitabilidade que outras áreas da cidade.

⁶⁵ KLEIMAN, Mauro, *in* MACHADO, Denise, 1996, pág. 761

⁶⁶ IDEM, *Ibidem*, pág. 761

⁶⁷ IDEM, *Ibidem*, pág. 761

O Rio de Janeiro a nível infra-estrutural básico divide-se em “Cidade-das-Redes” e “Cidade-Fora-das-Redes”⁶⁸, cujas características distintas se assemelham a realidades urbanas em diferentes locais do globo e não a um único local que compreende as duas “cidades”. A “Cidade-Das-Redes” é comparável às cidades ocidentais, possuindo eficácia de fornecimento de gás, luz, água, esgoto, o que melhora os padrões de vida urbanos. No extremo oposto, as áreas “Fora-Das-Redes” correspondem maioritariamente a comunidades “informais”, em que não existem redes públicas ou, caso existam, são insuficientes, conduzindo à criação de alternativas pelos moradores. Surgem assim ligações clandestinas que substituem a estrutura legal por uma improvisada.

As lutas dos moradores das favelas manifestam a importância e a necessidade da infra-estrutura básica de abastecimento, pois as reclamações e os protestos incidem precisamente na precariedade destes factores. Usualmente, a electricidade e as telecomunicações penetram facilmente nos aglomerados informais, embora de forma ilegal e com pouca qualidade, traduzindo-se na falta de iluminação pública ou de baixa potência. Por sua vez, as questões da drenagem de águas pluviais e do saneamento são deveras deficientes, existindo uma poluição de todo ambiente envolvente, essencialmente linhas de água e bacias hidrográficas.

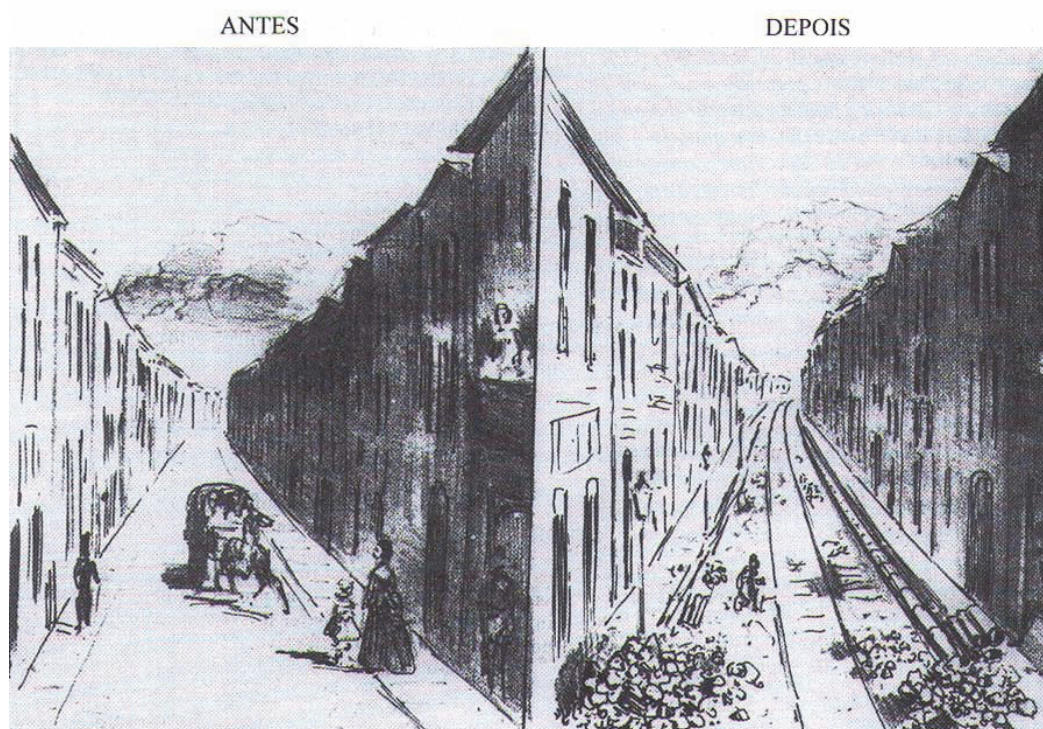


Fig. 25_ Imagem representativa da colocação de redes infra-estruturais nas freguesias centrais da cidade em “Semana Ilustrada” 1868

⁶⁸ IDEM, Ibidem, pág. 761

Compreende-se, assim, que a qualidade, a potência e a regularidade no provimento destes elementos básicos é essencial para a satisfação dos moradores da urbe, pois melhora o habitat interno dos indivíduos, ou seja, a casa. As cidades necessitam de fornecer as infra-estruturas aos seus habitantes, antes mesmo de lhes oferecer espaço habitável.

Quando comparamos as duas situações antagônicas, presentes no Rio de Janeiro, avivam-se as diferenças na qualidade de vida das duas realidades, provocada em parte pelo facto de o poder municipal não assegurar de um modo equilibrado a distribuição das redes básicas de abastecimento. A falta de equidade dos investimentos públicos que asseguram muitas das condições mínimas de habitabilidade impede o acesso a determinados padrões de vida por parte dos moradores da “Cidade Fora-Das-Redes”, acentuando as disparidades sociais e a segregação.

Assim sendo, estes investimentos públicos devem ser, devido a sua enorme influência na vida urbana, sempre alargados a todo território edificado, evitando diferenças parciais na cidade e promovendo a igualdade.

3.2.4

Diferenciação no Tratamento do Espaço Público/Equipamentos no Território

“Pero, si los espacios públicos son la imagen social de la ciudad y las casa privadas el privilegio del ciudadano individual, donde aparece la urbanidad contemporánea en su grado máximo es en los que definimos como “espacios colectivos”, espacios híbridos, a la vez públicos y privados, donde la fuerza de lo urbano como mecanismo mediador en lo espacial de las diferencias de lo social se hace concreta, material, conflictiva a menudo.”⁶⁹

A cidade absorve os seus habitantes, em múltiplas lógicas espaciais e sociais que vão direccionando os indivíduos para os seus objectivos, consoante vontades e tempos. Os espaços colectivos, independente dos seus proprietários, privilegiam as interações sociais e fornecem serviços que visam melhorar as condições de vida na cidade. Existem, por este motivo, determinados parâmetros indispensáveis à condição do bem-estar do homem, como a necessidade ao lazer, à saúde, à educação, à cultura, à segurança e à justiça, e que necessitam de ser disponibilizados em espaços exteriores e edifícios.

Assim, a qualidade de vida não está dependente somente do espaço interno residencial, mas também dos espaços que servem a sociedade. Estes locais fulcrais são essencialmente de duas tipologias; espaço exterior colectivo/público e equipamentos urbanos de prestação de serviços. Os espaços exteriores colectivos/públicos, ou seja, as ruas, os parques urbanos, as praças, os jardins, os largos, os *boulevards*, que são por excelência os locais de convívio, desporto, cerimónias, reuniões, passeios ou descanso. Como equipamentos urbanos de prestação de serviços compreendem-se os edifícios com um carácter colectivo como os hospitais, bibliotecas, museus, escolas, pavilhões multiusos, universidade, *shoppings*, centros culturais, tribunais ou outros edifícios administrativos.

Desta forma, são ambos essenciais para potenciar a vida urbana colectiva e individual, aumentando os índices de qualidade de vida e a relação dos mesmos com a cidade necessita de ser tida em consideração. A localização destes elementos transforma e influencia as zonas envolventes, devido ao que podem proporcionar à população.

Os espaços exteriores colectivos, bem como os equipamentos urbanos de prestação de serviços, devem estar dispersos pelo território construído de modo a permitirem facilmente o seu uso pelos cidadãos. Pelo facto de serem fulcrais para o “convívio no âmbito da esfera da

⁶⁹ SOLA-MORALES I RUBIO, Manuel de, (2008), pág. 149

vida pública”, sendo locais da manifestação da “vida na sociedade urbana”, necessitam de ser distribuídos de forma equitativa evitando que determinadas áreas possuam melhor qualidade de vida em relação às outras.

Nas cidades ao longo da sua história nem sempre estes elementos foram assumidos como necessidades gerais pois, agindo com uma lógica de segregação, destinaram-se a um grupo reduzido de elementos da sociedade, mais propriamente às classes altas.

“A lei do crescimento urbano, ditada pela economia capitalista, significou a inexorável destruição de todas as características naturais que deleitam e fortificam a alma humana em suas actividades diárias. Os rios eram transformados em esgotos..., as zonas portuárias podiam ser tornadas inacessíveis para o transeunte, árvores antigas podiam ser sacrificadas e edifícios veneráveis postos abaixo em favor da velocidade do tráfego; mas, enquanto as classes superiores pudessem ir de carruagem passear no Central Park ou dar uma galopada matinal em Rotten Row, a falta de espaço para a recreação e beleza recreativa na cidade em geral não chegou a ser percebida.”⁷⁰

Estes processos aconteceram a nível global, e repercutiram-se no Rio de Janeiro, dos quais, a reformulação da Praça XV, durante o mandato de Pereira Passos, foi um desses exemplos: “...até ser remodelado pelo Prefeito Pereira Passos, que a transformou numa praça de cidade moderna com iluminação, arborização, esculturas, etc; tão moderna que a policia proibia o seu uso sem sapatos.”⁷¹

A segregação urbana não pode ser avaliada porém apenas na distribuição pelo território destas estruturas públicas, pois a qualidade arquitectónica dos espaços em si também é deveras relevante. Ou seja, mesmo que os espaços colectivos/equipamentos estejam homogeneamente repartidos na cidade, não significa que não exista diferenciação qualitativa ou de investimentos. O tratamento do espaço a nível de materiais, desenho urbano e forma é relevante quer no que diz respeito à sua qualidade, quer em relação ao custo de obra.⁷²

⁷⁰ MUMFORD, Lewis, (1961), pág. 462

⁷¹ ANDREATTA, Verena, (2006), pág 29

⁷² Não se pretende afirmar que o custo da obra condiciona directamente a sua qualidade, pois os melhores projectos não correspondem aos mais caros. Ou seja, existem óptimos projectos com custos baixos contudo, caso os investimentos sejam desiguais, derivado do tipo de população a quem a se destinam as obras, as opções urbanas tendem a acentuar as desigualdades.

“No programa Rio Cidade, é lamentável observar como a maioria das soluções mais baratas dos projectos foi as dos bairros mais pobres e mais distantes do centro, e a maioria das soluções mais caras e projectualmente mais elaboradas ficou para os bairros da rica zona Sul carioca. É como se os pobres não merecessem os mesmos materiais das calçadas dos ricos, a mesma qualidade de materiais e de desenho do mobiliário urbano realizado para os espaços públicos dos ricos. Assim, em linhas gerais, o Programa Rio Cidade, de forma preconceituosa, consciente ou não, reforça as desigualdades no direito à cidade, exactamente naquilo em que poderiam buscar outra atitude, de equidade social, no trato dos espaços públicos.”⁷³

Este facto referido por Eugénio Queiroga é facilmente perceptível ao percorrer a cidade, já que, as praças da zona Sul são providas de múltiplo mobiliário urbano, materiais nobres e vegetação/arborização, ao passo que na zona Norte, existem múltiplas praças secas, embora com cores “vivas e refrescantes” que pretendem transmitir a “harmonia inexistente”, com um aspecto decadente e sem manutenção. A própria localização das praças é muitas vezes motivo de contestação, já que muitas se localizam debaixo de viadutos e áreas impróprias para o seu uso. Outro aspecto a referir, é o facto de que as praças, tanto nas zonas ricas como nas pobres, tendem a ser gradeadas para fornecer segurança ao espaço e que, durante a noite se encerram (este facto só acontece por norma nas zonas de classe alta) evitando servir de área de descanso dos sem-abrigo e dos marginais. Assim, as políticas de repressão já estão presentes no espaço público ao condicionarem o seu uso em prol do controlo.

Assim, realça-se a importância de se promover a equidade social através dos espaços colectivos/equipamentos, de forma a garantir as mesmas oportunidades, vantagens e benefícios aos cidadãos de qualquer parte da urbe.

⁷³ QUEIROGA, Eugénio Fernandes *in* SCHICCHI e BENFATTI, Maria Cristina e Dênio (Orgs.), (2003), pág. 246

3.3

Cidade Formal / Cidade informal

Após a compreensão dos diferentes parâmetros em que a segregação se evidencia, reflectimos sobre uma característica do Rio de Janeiro, marcada pela presença de todos os problemas anteriormente referidos, em simultâneo, o binómio cidade formal/cidade informal.

As “múltiplas cidades” existentes na cidade do Rio de Janeiro podem ser divididas em duas grandes tipologias que se confrontam; a cidade formal e a cidade informal. Assim, a cidade legalizada contrasta com a cidade ilegal, ambas com regras, lógicas e programas mas cujo planeamento e crescimento diferem desde as suas origens.

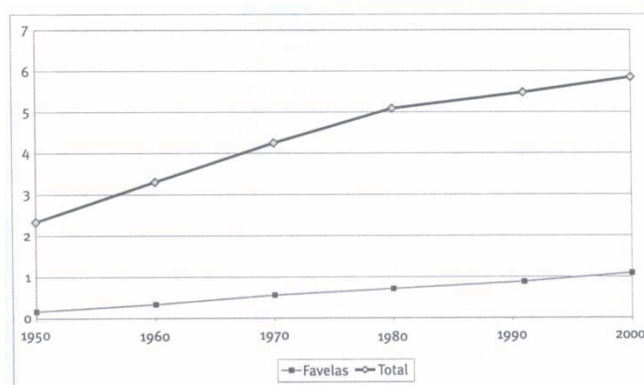
A cidade formal foi-se desenvolvendo ao longo do tempo, respondendo às necessidades dos seus habitantes e obedecendo a um planeamento municipal, com normas pré-definidas e parâmetros a ser cumpridos. A sua forma é programada, e corresponde às necessidades ou objectivos que é importante adicionar à cidade. O seu desenho corresponde a lógicas racionais de ocupação do espaço, de modo a potenciar o maior aproveitamento espacial promovendo o desenvolvimento económico e habitacional da cidade. As questões da necessidade habitacional, laboral, industrial, cultural, mobilidade e de lazer são elementos que influenciam o modo como o território vai ser gerido. A questão infra-estrutural é da responsabilidade do Estado e, deste modo, é o próprio que os disponibiliza. Existem taxas e impostos sobre os bens dos habitantes que auxiliam os investimentos públicos, além da cobrança pela manutenção de alguns serviços. Assim, as redes de electricidade, gás, saneamento, viárias e de transportes são asseguradas pelo poder local, bem como os equipamentos que permitem o acesso à cultura, à educação, à saúde e à segurança.

O Estado assegura a manutenção do espaço público, e cabe-lhe assegurar o “bem-estar” dos seus habitantes. Limpeza, salubridade, segurança e funcionamento da via pública fazem parte das responsabilidades do poder local. Por sua vez os edifícios e todos os seus espaços privados são da responsabilidade dos seus donos, logo, a manutenção está dependente destes.

A cidade informal é a cidade ilegal, corresponde às áreas ocupadas sem legalização e com pouca, ou nenhuma interferência do poder local. As aglomerações habitacionais ocupam terrenos vazios ou “baldios”, e são resultantes das vagas intensivas de imigrações maciças opondo-se assim, à ordem e à regra existente no urbanismo da cidade “plana”.

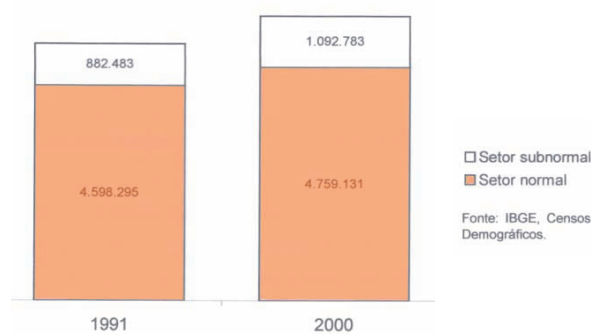


Fig. 26_A cidade informal, neste caso a favela do Humaitá, em 1958, pouco antes da sua remoção



Fonte: Censos do IBGE.

Fig. 27_A evolução da população do Rio de Janeiro. Município e Favelas (milhões)



Fonte: IBGE, Censos Demográficos.

Fig. 28_A população residente pertencente ao sector formal (normal) e informal (subnormal)

Estes assentamentos informais, que se apropriaram indevidamente do espaço (já que a propriedade não lhes pertence), nasceram da necessidade básica de abrigo, de forma assegurar a sobrevivência dos seus habitantes. Resultam de um processo de exclusão social e de desinteresse pelas necessidades destes novos migrantes, que os levou à invasão de propriedades esquecidas e à criação de assentamentos irregulares. A informalidade caracteriza-se então, pela ausência de interferência de planeamento e “ordenamento formal”, o que conduz a um ordenamento espontâneo, baseado em lógicas desenvolvidas pelos seus habitantes, resultantes de necessidades básicas. A ocupação destas zonas é habitualmente hiper-densa, constituída por aglomerados habitacionais com aspecto precário, que procuram associar-se à cidade formal, permitindo aos seus habitantes o acesso às fontes de trabalho.

As infra-estruturas não existem, as vias públicas são os espaços que não foram ocupados, que não possuem manutenção, o saneamento mal existe, e a electricidade entra no bairro informal através de “gatos”⁷⁴ feitos pelos seus habitantes. Assim, fogem aos impostos e aos pagamentos de água, luz e manutenção urbana. A segurança existe através da justiça e lei própria do bairro, controlada por máfias que asseguram a paz entre os seus habitantes e os serviços de segurança pública dificilmente entram nas cidades informais.

A ilegalidade tende a tornar a informação sobre as cidades informais mais dúbia e incoerente, já que torna difícil a contagem populacional (em muitas áreas não existe pagamento de impostos) e o controle real dos seus moradores e o número de habitações ilegais. Os usos sofrem as mesmas consequências e o mercado imobiliário funciona à margem da lei, baseando-se nos materiais gastos na edificação. É normal a venda de imóveis ou de “lajes”⁷⁵ para construção, sempre de forma irregular e sem controlo oficial. Apesar disso, existem dados censitários do IBGE⁷⁶, (figs. 27 e 28), que demonstram a evolução do sector informal em relação à cidade. Estes dados, demonstram que durante o período intercensitário a taxa de crescimento do sector informal foi de 2,4% ao ano, sendo bastante superior ao sector formal que regista 0,38% ao ano.

Estes dados levam Paulo Bastos Cezar a considerar que: “Isso quer dizer que as «favelas» crescem em um ano o que o “asfalto” leva mais de seis anos para crescer, no conjunto.”⁷⁷

Os residentes do sector informal correspondem a 18,7% do total do Rio de Janeiro.

⁷⁴ Nome comum nas favelas para as instalações eléctricas ilegais, caracterizadas por serem uma amálgama de fios embrulhados.

⁷⁵ Venda da laje de cobertura para construção de novo apartamento

⁷⁶ Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

⁷⁷ CEZAR, Paulo Bastos, (Fevereiro 2002), pág. 2

“La concentración progresiva de riqueza en los centros de negocio y comercio y con el desarrollo de las tecnologías del transporte, ha provocado un crecimiento de escala inhumana y de proporciones monstruosas en ciudades y edificios. En estas ciudades-monstruo la mayoría pobres de la ciudad se han apañado para hacerse con un techo, como siempre ha sido, desarrollando métodos y formas propias de edificación y confiando en los recursos locales dentro de la comunidad para la financiación, las habilidades técnicas y los materiales de construcción. Pero la calidad de sus viviendas ha bajado progresivamente a medida que la modernización ha destruido la base preexistente del saber popular y métodos tradicionales de edificación, particularmente los que proporcionaban lo necesario para la construcción del hábitat de os pobres de la ciudad.

Los pobres han desarrollado sus propios sistemas de ahorro y financiación basados en la comunidad.

Al no poder permitir-se la adquisición de materiales de producción industrial han desarrollado sus propias empresas sumergidas y sus propios servicios de construcción.

Al seles denegado el acceso al terreno urbano oficialmente urbanizados, han ocupado ilegalmente los terrenos baldíos dentro de las ciudades y a su alrededor, bajo el paraguas protector de una red-organizada de agentes y operadores que a menudo están suficientemente organizados como para conseguir servicios públicos, tales como agua y electricidad, de las autoridades locales. Asimismo, al no tener acceso a la educación pública y a los sistemas de enseñanza del estado han montado sus propias escuelas de barrio y sus servicios de asistencia médica.”⁷⁸

Um dos contrastes entre a cidade formal e a informal consiste na existência, ou não, de legislação pública. Ao passo que a primeira segue as leis da Constituição, que implicam regulamentos das construções, normas de cidadania e obedecem a uma estrutura legal em todo o seu processo de desenvolvimento, o segundo tipo de cidade, não cumpre nenhuma regra estipulada pela Constituição. Deste modo, o terreno onde estas comunidades se implantam, não lhes pertence, a construção das casas não é autorizada, nem tem direito à propriedade que ocuparam. Não têm “direito à cidade”, apenas arranjam uma forma de subsistência alternativa às normas da cidade.

A falta de lei torna as cidades informais numa “quase anarquia-construtiva”, pois a “liberdade construtiva” é quase total e, na ausência de legislação, a norma reguladora é o bem-estar do vizinho, ou seja, a aceitação da comunidade. Assim, o facto de toda a favela

⁷⁸ROGERS, Richard, *Processos de autoorganización: Guetos de marginación/Guetos de Lujo*, Quaderns 213, 1996, pág. 52

desrespeitar a “lei da cidade”, pois ocupam áreas que não são para esse fim nem lhes pertencem, torna a única regra construtiva (necessária) o respeito pela mínima harmonia dentro da comunidade. O bem-estar geral (vizinhos) é o elemento que mais pauta a “lei” construtiva.

No caso do Rio de Janeiro as duas realidades urbanas coexistem com grande proximidade; a “cidade do asfalto” ou “cidade plana”, contrasta com a “favela” e o “morro”, e as duas interligadas por necessidades comuns, económicas e profissionais como mão-de-obra e emprego, mas separadas por condições de vida muito distintas. A relação entre elas é de mutualismo, já que uma não sobrevive sem a outra pois ambas se “ajudam”.



Fig. 29 _Carácter rural da favela da Rocinha em 1931

3.3.1

A Origem da Cidade Informal; do Cortiço à Favela

No Rio a cidade informal corresponde maioritariamente às áreas denominadas como favela. O número de habitantes nas favelas do município do Rio de Janeiro é controverso, mas considera-se pelos dados IBGE, cerca de um milhão. A cidade ilegal é praticamente autónoma em relação ao poder exercido pela Prefeitura e foi ignorada ou rejeitada durante muitos anos - “transparente ao olhar sobre a cidade”.

Ao analisarmos a favela temos que ter em consideração a sua origem, que se situa entre final do século XIX e início século XX, directamente relacionada com a tipologia de habitação popular do século XIX, o cortiço. Esta é a génese da favela, e as políticas urbanas que caracterizaram o seu desaparecimento foram a base para o desenvolvimento destes bairros informais.

Desta forma, a urbanista Lilian Vaz refere “o carácter excludente da modernização carioca”⁷⁹ e relaciona-o com a história do cortiço e com as políticas urbanas que actuaram no Rio de Janeiro pois, são altamente influenciadoras para a compreensão da dicotomia formal/informal da realidade carioca actual.

O cortiço surgiu com o aumento da intensidade do fluxo migratório, provenientes de dois locais em simultâneo, Europa e mundo rural, com a dificuldade de construção e com a falta de áreas residenciais para abrigar esta “amalgama” de migrantes que chegavam à cidade em busca de uma vida melhor. A sociedade brasileira estava em plena transformação devido aos inúmeros acontecimentos que agitavam o País, como a proclamação da independência, a primeira república, a decadência da indústria cafeeira, a abolição da escravatura, mas que por sua vez incitaram o desenvolvimento das urbes. Assim, entre 1870 e 1890 a população do Rio de Janeiro duplicou para 522 000 habitantes, fruto dos êxodos migratórios internos e externos⁸⁰. O sector secundário e terciário obtiveram desenvolvimentos exponenciais, em simultâneo com a mercantilização de bens e terrenos. A modernização da cidade introduziu modernos serviços públicos⁸¹ apoiando-se essencialmente na mão-de-obra africana, que foi sendo substituída ao longo do tempo por trabalhadores mais especializados.

A cidade era nuclear e as actividades urbanas concentravam-se no porto e no centro histórico. A necessidade de albergar os ex-escravos, bem como a migração europeia

⁷⁹ VAZ, Lilian Fessler, in SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.), (1998), págs. 39/40

⁸⁰ VAZ, Lilian Fessler, in SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.), (1998), págs. 39/40

⁸¹ O aparecimento dos primeiros sistemas de transporte público, abastecimento de água, telefone, energia eléctrica, iluminação a gás e telégrafo

conduziu ao aparecimento de edifícios de habitação colectiva que se integravam na malha urbana e social da cidade cujas rendas proporcionavam bons lucros aos seus exploradores. Segundo Lilian Fessler Vaz existiam duas tipologias de habitação popular; as estalagens e as casas-de-alugar-comodos. As estalagens eram casas térreas de reduzidas dimensões que se agrupavam em linha, constituindo cada parcela uma residência. As casas-de-alugar-comodos eram sobrados⁸², subdivididos em várias divisões. Ambas as tipologias albergavam um número elevado de moradores que partilhavam áreas comuns como; as instalações sanitárias, a cozinha, o tanque e os acessos, corredor ou pátios. Espaços como quintais, logradouros e caves tornaram-se propícios ao negócio, mais especificamente, ao aluguer à classe operária. A criação destas habitações colectivas tornou-se uma solução rápida, além de rentável e lucrativa, pois através das rendas dos múltiplos espaços mínimos, os capitais cresciam aceleradamente. A relação renda/qualidade espacial era contrastante já que a renda era altíssima para a precariedade habitacional e por sua vez, o proletariado sentia dificuldade no pagamento da “mini-casa”. Multiplicaram-se os cortiços no centro do Rio de Janeiro, reduzindo as parcelas ao mínimo espaço possível, possibilitando a ocupação do maior número de famílias, tal como Lilian Vaz afirma: “lotes e casas eram encortiçados e transformados em estalagens e casa de cómodos”⁸³

A sobrelotação do espaço, associada a falta de ventilação, privacidade, salubridade tornou os cortiços num perigo público devido à expansão de pestes e doenças⁸⁴, mas também pela existência de problemas criticados pela alta sociedade da época como a depravação moral e a promiscuidade.

No início do século XX as críticas aumentaram e, então, durante o mandato de Pereira Passos⁸⁵ tomaram-se medidas que visavam higienizar a cidade. A criação de novos cortiços foi proibida e incentivou-se a construção de novas habitações colectivas, com melhorias ao nível sanitário, da ventilação, da privacidade e com um número de ocupantes controlado. O Estado favorecia a construção destas unidades, concedendo o direito de desapropriação, facilitando concessões e reduzindo impostos alfandegários sobre os materiais necessários. Apesar das vantagens concedidas, foram construídas poucas habitações populares e, estas apresentaram escassas melhorias em relação aos antigos cortiços. O custo da construção ampliava muito o valor das rendas que depois não era suportada pelos operários.

⁸² Sobrado, uma das tipologias de casa urbana brasileira do século XIX

⁸³ VAZ, Lilian Fessler, in SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.), (1998), págs. 40

⁸⁴ A cólera, a varíola, a tuberculose e a febre-amarela eram epidemias comuns no Rio de Janeiro

⁸⁵ 1902-1906, mandato Pereira Passos

Por sua vez os velhos cortiços necessitaram de regularizar a sua situação, responder às novas normas através do melhoramento da salubridade e ventilação o que, todavia, levou à expulsão dos seus moradores impedidos de pagar as rendas inflacionadas com o aumento da qualidade habitacional. “Iniciava-se o processo de melhoramento das moradias com substituição dos seus moradores.”⁸⁶, ou seja, as normas impostas para solucionar os problemas gerados pelos cortiços, significaram a exclusão dos seus destinatários, sem oferta de soluções realmente viáveis para esta classe social.

Numa segunda fase, iniciou-se o processo de desmantelamento dos cortiços no centro da cidade. Assim, fecharam-se cortiços e expulsaram-se os seus habitantes para cortiços nas periferias da cidade. A reforma urbana promoveu a expansão da cidade através da abertura de grandes novas vias, criação de transportes públicos, higienização das vias e destruição dos cortiços. O centro foi alvo de projectos urbanos que visavam o embelezamento da cidade, o que aumentou o valor fundiário dos terrenos. Os edifícios existentes valorizaram-se e surgiu a necessidade de criação de áreas empresariais.

“Com a melhoria das condições de salubridade e o desaparecimento gradual dos cortiços do cenário urbano a preocupação governamental com a habitação popular arrefeceu. Os empresários da construção civil abandonaram os projectos de casas para os “desfavorecidos da fortuna” e dispensaram os subsídios do governo. A partir de então foram raros os construtores que se preocuparam com a questão da moradia e o moderno sector imobiliário pode crescer, esquecendo-se que havia nascido em função da habitação popular.”⁸⁷

Houve desta forma uma aceleração entre os processos de localização das funções económicas e a separação dos bairros centrais residenciais. Os sectores ligados com os serviços localizaram-se nas zonas centrais ao passo que o crescimento da indústria ocorreu em simultâneo mas sem subsídios, procurando áreas menos valorizadas. Iniciou-se, assim, o processo de segregação espacial consoante os níveis de renda das populações. As classes mais ricas isolaram-se gradualmente em direcção a Sul, pois a oferta de transportes também surgiu na mesma época, a classe média ocupou bairros centrais e a classe mais baixa foi excluída dos núcleos urbanos deslocando-se para as periferias relacionando-se com a oferta de emprego gerado pelas indústrias.

⁸⁶ VAZ, Lilian Fessler in SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.), (1998), págs. 43

⁸⁷ IDEM, Ibidem, pág. 44

Com o início da ocupação das áreas pelos grupos mais pobres o poder local também pretendeu controlar todos os edifícios construídos sob ponto de vista técnico e arquitectónico, impossibilitando as construções devido ao encarecimento das obras. A única solução possível assentou nos processos e técnicas de auto-construção, que inicialmente se reduziam a pequenos casebres isolados, cuja pequena escala não preocupava a prefeitura. Deste modo, entende-se que o aumento de legislação e imposição de normas, levou à impossibilidade de afirmação dos grupos com menos poder económico, e reduziu as oportunidades de ascensão social e até promoveu a ilegalidade. A interacção social existente antes da reforma Pereira Passos desapareceu à medida que as classes sociais se agrupavam ao se distribuírem na cidade.

Em síntese: “Expulsos do centro e impedidos de se assentar até nos locais mais distantes e mais económicos, os pobres encontraram outra opção na ocupação de morros vazios nas proximidades do centro. A favela começava a se fazer notar na paisagem da cidade.”⁸⁸



Fig.30_ Imagem actual da Rocinha

⁸⁸ IDEM, Ibidem, pág. 45

3.3.2

Favela - Cidade

“Há soluções que se transformam em problemas e problemas que se podem transformar em soluções”⁸⁹

A favela foi uma solução, antes de ser um problema. Assim, a sua origem está directamente relacionada com as opções urbanas que levaram ao desaparecimento dos cortiços e, desta forma, condicionados por uma sociedade excludente, a população com baixa renda refugia-se progressivamente em áreas que não interessam nem ao mercado nem ao poder público e inicia o processo gradual de instalação de barracos formando comunidades. O problema da insalubridade, que foi tão combatida pela sociedade, deixa de ser particular (habitação/cortiço) e torna-se um problema por zona (bairro/favela).

“Falar de favela é falar da história do Brasil desde a virada do século passado”⁹⁰

As primeiras favelas apareceram no final do séc. XIX e começaram como pequenos casebres agrupados em escarpas de difícil acesso. O morro Providencia é considerado a primeira favela do Rio, aliás foi apelidado de morro da “Favella”⁹¹, e originou a aplicação do termo a situações urbanas semelhantes. Assim, o uso do termo favela passou-se a aplicar às ocupações ilegais de morros com casebres provisórios e frágeis, com falta de condições de habitabilidade e sem urbanismo. Nesta época, as favelas iniciaram um processo de proliferação no Rio de Janeiro, directamente relacionado com o binómio emprego/casa. As ocupações próximas dos bairros Centro e Sul ocorreram devido à relação com a oferta de emprego gerada na prestação de serviços associados às zonas residenciais (empregadas domestica, porteiros, empregados de mesa, etc.), ao passo que a Norte as favelas acomodavam o proletariado industrial.

⁸⁹ PORTAS, Nuno, (2005), pág. 489

⁹⁰ ZALUAR e ALVITO, Alba e Marcos, (1998), pág. 7

⁹¹ O morro da Providencia foi a primeira favela, pelo facto, de ser a primeira ocupação ilegal à qual foi atribuído este nome. Deste modo, existiram ocupações ilegais semelhantes anteriores ao morro Providencia, como a Quinta do Caju ou a Mangueira. Consultar VALLADARES, Licia do Prado, (2005), pág. 26

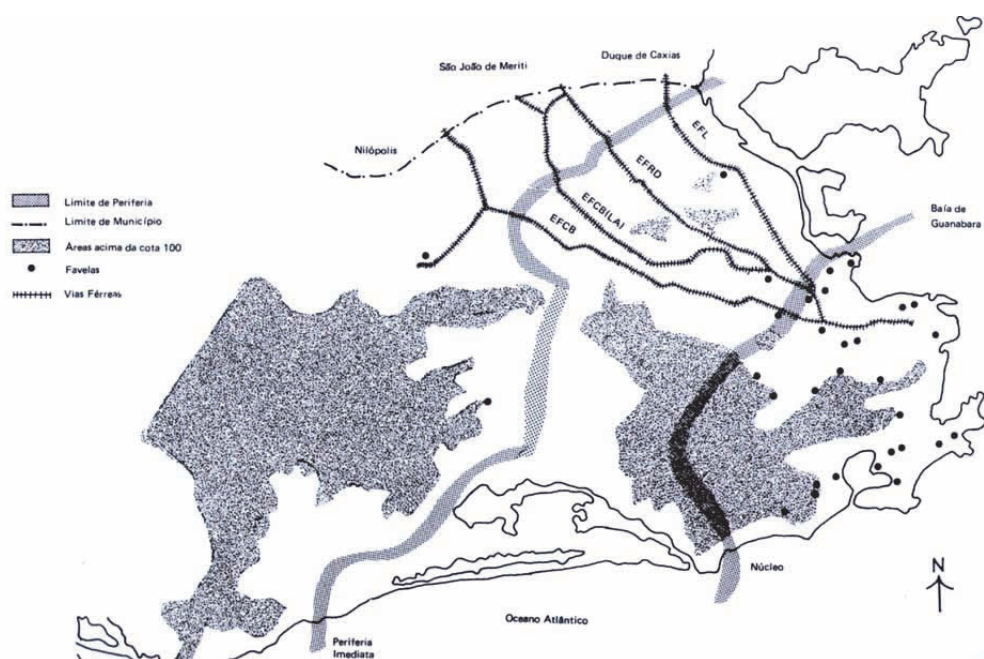


Fig. 31_A distribuição das favelas no Município do Rio em 1942

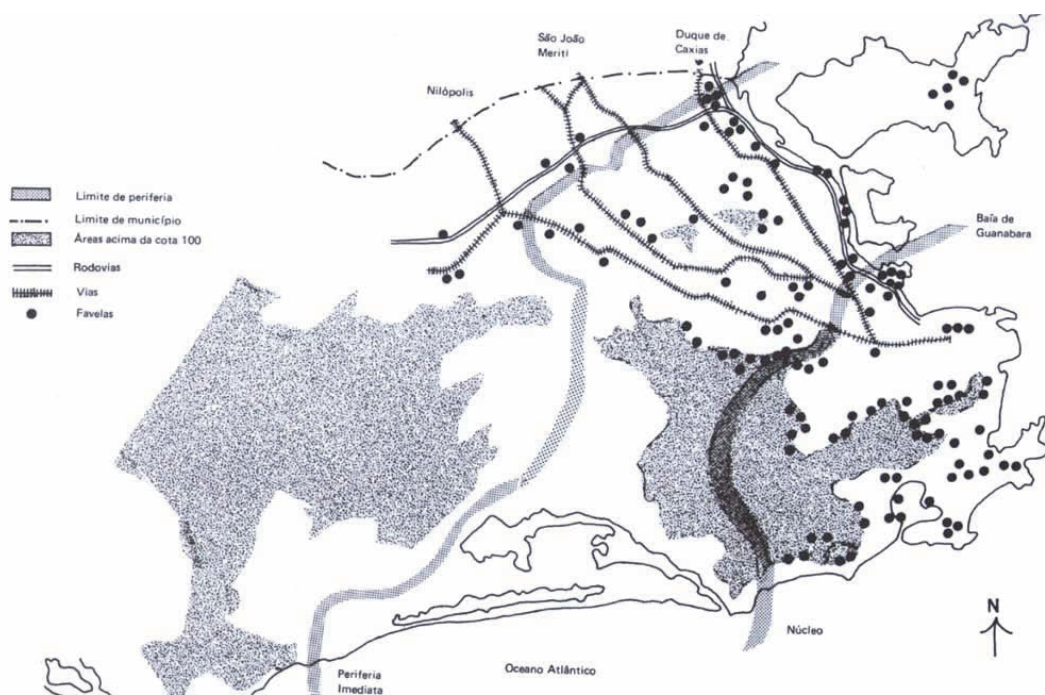


Fig.32_A distribuição das favelas no Município do Rio em 1960

Os aglomerados habitacionais ocupavam áreas desinteressantes para o mercado imobiliário, caracterizadas ora por possuírem uma pendente excessiva que não permitia o acesso de infra-estruturas, ora por serem terrenos alagadiços, geograficamente sem um solo propício para a construção. Hoje em dia estes assentamentos irregulares, além de ocuparem estas áreas, também se apropriaram de áreas desprezadas pelo seu carácter desagradável como encostados a linhas férreas, nós viários ou mesmo debaixo de viadutos. Habitualmente, os terrenos absorvidos são propriedade estadual, municipal ou federal e, só por vezes, propriedades privadas.

O crescimento acentuado das favelas iniciou-se em 1930 e, até hoje, a maioria das favelas do Rio continuam a sua expansão gradual. O pico do seu crescimento registou-se nos anos 50 e 60 incentivado pelo populismo⁹². (figs. 31 e 32)

Inicialmente, existiu um desinteresse pelo fenómeno, pois a sua escala era reduzida e não oferecia problemas à cidade formal. Na legislação esse facto ficou bem evidente “A construção de «barracões toscos» também era proibida, com uma excepção: «...salvo nos morros que ainda não tiveram habitações...»”⁹³. A favela era por este motivo incentivada, já que era ilegal dentro da legalidade, e a legislação do poder público revela um desinteresse ao nível da habitação social, bem como pelas desigualdades económicas e culturais dos diferentes *layers* sociais.

“Uma parte da cidade oculta já tinha ocupado os morros, mas as favelas de então, mais do que uma ameaça ou problema eram vistas de longe como um acidente pitoresco. «Quem mora lá no morro já vive pertinho do céu» constata a famosa música de Herivelto Martins, em 1942.”⁹⁴

A habitação na favela corresponde essencialmente à noção básica de abrigo. A sua edificação assenta na auto-construção, embora possua a ambição de atingir os parâmetros habitacionais da cidade formal⁹⁵. A sua precariedade inicial, derivada do tipo de construção frágil, em madeira e chapa, foi-se transformando e, hoje, as favelas são mais sedimentadas graças às melhorias efectuadas pelos seus moradores. As habitações sofrem múltiplos *plugins* e a “homogeneidade aparente” corresponde a uma diversidade própria, já que, cada casa é constantemente alterada pelo seu morador à medida que o rendimento familiar aumenta,

⁹² VALLADARES, Licia do Prado, (2005), pág. 23

⁹³ VAZ, Lilian Fessler, in SAMPAIO, Maria Ruth Amaral (org.), (1998), pág. 125

⁹⁴ VENTURA, Zuenir, (1994), pág. 18

⁹⁵ SAMPAIO, Maria Ruth Amaral (org.), (1998), pág. 125

vai adicionando múltiplos elementos como revestimentos, caixilhos, impermeabilizações, telhados, etc. Mas nem só o espaço interior/privado sofre melhorias ao longo do tempo, o espaço exterior também se modifica graças à ajuda mútua e organização da comunidade em prol do colectivo. A solidariedade na favela é um dos elementos que permite a evolução da comunidade, já que os problemas semelhantes estimulam a entreaajuda e o apoio social, o que se constata ao serem os próprios vizinhos a auxiliarem na construção das casas.

O desenvolvimento da favela não possui um planeamento urbano, contudo o seu crescimento possui determinadas regras condicionadas pela população. A organização e o parcelamento dos lotes advém de quem “chegou primeiro” e implantou a sua habitação.

“Os lotes vão sendo definidos, e, devido a exiguidade do espaço, as habitações vão sendo construídas lado a lado. À medida que o núcleo cresce, as casas vão se acomodando, se espremendo parede a parede, não deixando nenhum espaço livre entre elas. A geminação que não foi procurada intencionalmente acaba acontecendo, resultando em situações precárias de habitabilidade, tanto em relação à iluminação e ventilação como a impossibilidade de abertura de janelas.”⁹⁶

A casa na favela sofre um processo evolutivo de expansão espacial provocado pelo crescimento do agregado familiar ou pela necessidade solidária em abrigar um parente ou amigo que sofre dos mesmos problemas que os conduziram a ocupação de terreno “alheio”. Assim, a criação de “puxadinhos” (nova divisória na casa) é um processo natural que acentua as más condições de salubridade nas casas ao estendê-la para as traseiras. Há por estes motivos inúmeros “quartos-cegos” e divisões que concentram a humidade pela falta de ventilação. A procura de espaço na habitação incentivou a progressiva verticalização dos edifícios, conduzindo ao aumento da densidade e das cérceas, mas também dos problemas infra-estruturais.

O espaço construído é muito denso sem áreas livres “respiráveis”, e os logradouros são aproveitados para habitações cujo acesso se realiza através de outras casas ou vielas de dimensão muito reduzida.

A tipologia dos canais de circulação é diversificada, alterando-se consoante a ocupação, pois a localização e a história têm influência na morfologia. Existem favelas regulares e irregulares, asfaltadas ou em lama, com e sem automóveis, com ruas ou vielas, verticais e

⁹⁶ SAMPAIO, Maria Ruth Amaral, (1998), pág. 125

planas, sendo por isso difícil estipular um padrão morfológico base para as identificar. Verifica-se todavia que a característica mais evidente é a precariedade dos acessos, qualquer que seja a sua dimensão. Assim, a qualidade dos espaços/vias públicas das comunidades é muito baixo e o seu estado de conservação é péssimo. É normal desta forma, a existência de ruas esburacadas, a ausência de praças, a ausência de verdes⁹⁷, a falta de limpeza “anual”, a má qualidade de materiais e o pouco investimento municipal. Os habitantes das favelas têm pouca possibilidade de obterem veículo privado, logo utilizam maioritariamente transportes públicos e deslocam-se a pé. A proximidade torna-se, assim, um factor fundamental para os seus habitantes.

Em relação aos usos, algumas favelas dispõem de vários serviços⁹⁸ fornecidos, essencialmente, por habitantes locais que descobrem nos vizinhos a sua fonte de subsistência. Deste modo, existe o aproveitamento de inúmeros rés-do-chão, que misturam o uso residência/loja, vitalizando a comunidade e criando pontos de reunião e convívio que conduzem à apropriação da rua. Na ausência de outros espaços públicos a rua torna-se o espaço colectivo por excelência.



Fig. 33_Imagem do topo da Rocinha

⁹⁷ Este facto verifica-se essencialmente nas favelas na Zona Norte, já que algumas favelas da zona Sul fundem-se em parte com a natureza do morro, como por exemplo a favela do Leme.

⁹⁸ A Rocinha já possui um estabelecimento bancário e um restaurante de uma cadeia de *fast-food* brasileira

O maior problema da comunidade reside na ausência da intervenção do poder público que rejeita, argumentando a ilegalidade dos bairros, actuar de forma equitativa em relação às outras áreas da cidade formal, escapando às suas obrigações do mesmo modo que a população residente escapou às suas, a legalidade. Compreendemos a dificuldade de intervir no campo das habitações, já que a população “favelada” representa quase 1/5 da urbe mas, no que respeita às infra-estruturas, à segurança, à mobilidade e ao espaço público deveria haver uma atitude que permitisse o aumento da qualidade de vida urbana.

A morfologia da favela, associada ao factor discriminação, insegurança e isolamento, manifestam a segregação interurbana, conduzindo à falta de inserção na cidade que a envolve. O ponto de contacto com as zonas onde se inserem acaba por ser o campo laboral, ou seja, as profissões subalternas que exercem, pois mesmo, a nível económico, cultural e educativo são rejeitados pela sociedade.

Tal como afirma Ruth Amaral Sampaio: “A favela, desde o seu início, já é lugar sujeito a preconceito, a discriminação, é símbolo da segregação.”⁹⁹

⁹⁹SAMPAIO, Maria Ruth Amaral, (1998), pág. 124

3.3.2

Limites, Itinerários, Tecidos e Conexões

O confronto das duas realidades formal/informal não se limita ao campo social e, como já foi referido, abrange o campo físico, mais propriamente, a morfologia espacial. A ruptura entre os dois tecidos, a barreira que separa os dois “universos” urbanos é um dos mecanismos de segregação espacial mais marcante desta dicotomia.

A forma como se transpõem estes dois tipos de espaço (que na realidade inserem-se num só, a cidade do Rio de Janeiro) necessita de ser entendido. A favela é uma barreira, pois não se interliga com os restantes tecidos da cidade, existindo desse modo uma quebra urbana na ligação entre ambas as estruturas. A cidade formal inclusive nega a informal já que, à medida que se aproxima da conexão dos dois tecidos, sofre uma desvalorização do seu território, isto é, os edifícios e os espaços mais próximos dos acessos à favela são imediatamente menos valiosos do que os que não têm esse contacto no seu espaço de vizinhança. Do ponto de vista oposto, as comunidades em contacto com as áreas edificadas de renda alta também são muito mais valorizadas pois a proximidade aos serviços e emprego tende a ser maior. Os valores de aluguer na Rocinha e Vidigal, situadas na zona Sul, são muito mais altos que no Complexo do Alemão, na zona Norte.

As favelas por norma têm o mínimo de entradas possíveis, resultando de factores externos e internos. Do ponto de vista externo, a favela sempre constituiu uma ameaça logo, interessava aos habitantes da cidade formal que o número de entradas/saídas fosse o menor possível, causando por sua vez a redução da sua área de influência “negativa” e aumentando o controlo dos seus habitantes. Por outro lado, o numero reduzido de entradas dificulta a entrada da polícia, (logo, da legislação) funcionando como um mecanismo de defesa interno.

As favelas situadas nos morros, pela configuração topográfica, assemelham-se a “castelos” e beneficiam das vantagens do declive como mecanismo de controlo interno. Com a entrada do tráfico de droga nas favelas, esta condicionante transformou-se num problema de segurança enorme, pois a dificuldade de levar a paz ao “morro” confronta-se com inimigos posicionados estrategicamente em vantagem.

Por outro lado, a sua condição dificulta a permeabilidade, pois é um enorme “beco sem saída”, desintegrado dos sistemas de mobilidade e transporte.



Fig.34 _Imagem do contraste entre a morfologia de Ipanema/Copacabana e o Morro do Cantagalo



Fig.35_Imagem do Morro do Cantagalo



Fig.36_Zoom da conexão de tecidos de Ipanema e Cantagalo

Assim, em comparação com os bairros do “asfalto”, que são por norma permeáveis permitindo o seu atravessamento para aceder a outro bairro (caso alguém se desloque de Copacabana ao Leblon, atravessa Ipanema), a favela é um bloqueio na transposição dos espaços. A favela é por norma um “fim”, ao invés, de ser um “espaço entre espaços distintos”.

A questão da diferença de escala é outro aspecto a ser observado. As imagens 34, 35 e 36 traduzem a dicotomia formal e informal, presente na relação entre os bairros de Ipanema e de Copacabana com as favelas do Pavão e do Pavãozinho, situadas no Morro do Cantagalo. O “asfalto” distingue-se claramente da favela, por vários factos já enunciados como pela forma do seu tecido. O primeiro apresenta uma malha ortogonal e regular, ao passo que o segundo apresenta irregularidade e sinuosidade, que advém também em parte da sua topografia. O Pavão e o Pavãozinho adaptam-se as escarpas íngremes do morro. Os edifícios das duas áreas urbanas possuem proporções distintas, pois o morro é composto principalmente por pequenas casinhas coladas umas às outras, com uma cércea inferior a 4 pisos, o que se traduz numa mancha densa, ao passo que os bairros formais, são constituídos por edifícios de elevada altura, tendencialmente alinhados pela rua e subsistindo alguns espaços livres no interior dos quarteirões.

O limite das favelas de “morros” é, em muitos casos, o espaço natural, com ou sem vegetação, que vai constantemente sendo substituído por mais habitações. Este facto, foi o motivo que levou em 2009, o município do Rio de Janeiro a adoptar a política urbana de rodear as favelas de muros, impedindo a sua expansão. Esta opção revela a dificuldade de se lidar com o problema da cidade informal e a constante inovação de processos promotores da segregação. Assim, ao invés de se intervir realmente com possíveis melhorias, através da integração das favelas no panorama urbano da cidade cria-se, para além da já existente muralha social, uma nova muralha física que acentua a distância entre a comunidade e a sua envolvente.

Como consideração a reter é importante entender que é normal um “favelado” descer ao asfalto, contudo, o inverso raramente acontece.

cap.4

ABORDAGEM A DOIS CASOS DE ESTUDO:

Baixa do Sapateiro vs Barra da Tijuca

4.1

Introdução aos Casos de Estudo

Para ilustrar mais especificamente como se manifesta a segregação social no Rio de Janeiro foram escolhidas duas zonas da cidade isoladas do resto da urbe, situadas nos opostos hierárquicos sociais. Assim, os exemplos representam os extremos da sociedade carioca, os mais poderosos e os mais oprimidos, e a falta de diálogo que ambos possuem com a cidade, evidenciam a disparidade social.

A escolha da Favela da Baixa do Sapateiro, propicia-se graças ao conhecimento adquirido do local, e por se inserir no problema que se pretende estudar: a segregação urbana. Inserida num complexo de favelas associadas, separadas do resto da cidade, sem legislação e ilegal, a Baixa do Sapateiro corresponde a um enclave do Rio de Janeiro, ocupado pelo estrato social mais pobre e com menos acesso a cultura e educação.

A Barra da Tijuca corresponde a uma das áreas mais valorizadas da cidade, em que a especulação atinge níveis elevados e transforma o bairro num “condomínio fechado”, praticamente restrito e exclusivo aos seus moradores de classe alta. A auto-segregação de uma classe social, e o que este processo representa para o bairro, para a cidade e para a sociedade, torna a zona apropriada como caso de estudo.

A antítese entre pobreza/riqueza é representada nos casos em estudo e pretende-se entender, como a segregação urbana se manifesta nos diferentes tipos de bairro. A questão de ambas as zonas serem controladas por milícias, com características diferentes mas que promovem a violência e o culto do medo, também se assume como um ponto comum a explorar. Assim, a falta de integração na cidade, ou seja, a fragmentação urbana nestes duas áreas de características económico-sociais opostas, contribuiu para a escolha dos casos de estudo.

O facto de as áreas estudadas serem ocupadas por classes sociais de grandes contrastes, não implica que a segregação não seja sentida nos bairros maioritariamente ocupados pela classe média, contudo a exposição do problema não é tão evidente.



Fig.37_Localização do Complexo da Mare no Rio de Janeiro

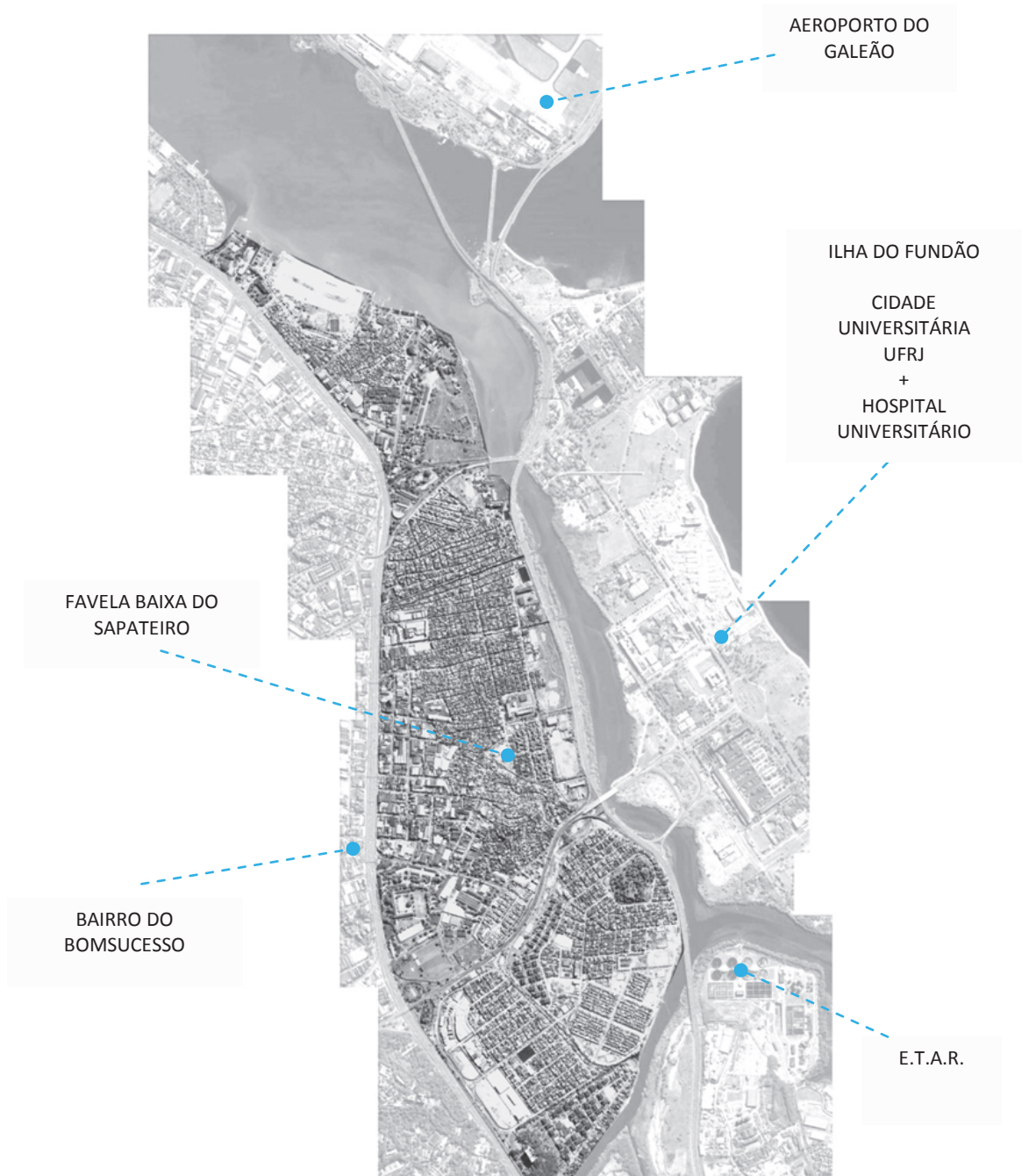


Fig.38_Complexo da Maré (excepto comunidade Marcílio Dias)

4.2

Estudo do caso Baixa do Sapateiro**Contexto e Localização**

A Baixa do Sapateiro é uma comunidade (favela) situada na zona Norte do Rio de Janeiro. O seu aparecimento data de 1947¹⁰⁰, quando se iniciaram os primeiros assentamentos irregulares no local. Para o entendimento da Baixa é necessário a compreensão da sua localização na cidade.

A Baixa pertence à região administrativa da Maré¹⁰¹, ou Complexo da Maré, área constituída por 16 comunidades, que no total possuem 132 176¹⁰² habitantes, constituindo 2,26% da população total do município do Rio de Janeiro¹⁰³. A Maré localiza-se na Zona Norte da cidade, na margem da baía da Guanabara, próxima da ilha do Fundão e da Ilha do Governador. A nível geográfico é constituída por planícies pantanosas e alagadiças, que foram sendo aterradas à medida que iam sendo “urbanizadas”. A nível social as 16 comunidades possuem origens distintas mas, apesar disso, partilham problemas e assemelham-se economicamente. Os estratos sociais que ocupam a Maré pertencem ao proletariado, predominantemente de origem nordestina e negra, em condições sociais e profissionais subalternas com baixa escolaridade, representando a classe social mais carente a nível económico na cidade. Desta forma é uma das regiões mais pobres do Rio de Janeiro, constituída praticamente por várias favelas associadas, uma “quase-cidade informal”¹⁰⁴, morfologicamente e formalmente distintas mas, economicamente semelhantes. Constitui uma das áreas mais estigmatizadas da urbe, frequentemente associada à miséria, *bandidagem* e narcotráfico.

Inicialmente, as primeiras ocupações da região estão associadas a tribos que habitavam em torno da baía e, numa fase seguinte, relacionam-se com o meio rural e com o pequeno porto de Inhaúma¹⁰⁵. As ocupações informais iniciais surgiram graças ao desinteresse urbanístico pelo local e a inexistência de alternativas habitacionais. A região da maré possuía um aglomerado industrial em expansão, aumentando a necessidade de emprego de mão-de-obra operária. Com a abertura da Avenida Brasil, em 1946, a via de fluxo rápido que conectou a cidade às zonas suburbanas e a outras cidades brasileiras, o interesse migratório na zona

¹⁰⁰ JUNG, Taiana Santos, (2006), 21

¹⁰¹ A criação da XXXª Região administrativa do Rio de Janeiro, a Maré data de 1988

¹⁰² Este valor pertence ao Censo CEASM 2000, o censo que se considera mais fidedigno devido a ter sido efectuado por um grupo de estudo da Maré. No mesmo ano o Censo IBGE, considera a população da Maré apenas 113.817 moradores.

¹⁰³ Censo CEASM 2000

¹⁰⁴ VAZ e JACQUES, Lilian Fessler e Paola B. , (Julho 2003), pág. 2

¹⁰⁵ JUNG, Taiana Santos, (2006), 11

cresceu. Este novo eixo facilitou as entradas e saídas do Rio e gerou a implantação de novas áreas industriais que, por sua vez, atraíram os operários que se instalavam em áreas adjacentes. A necessidade residencial e a falta de oferta levou à “permissão” da autoconstrução, uma solução precária e sem “danos aparentes”, na perspectiva do poder municipal. Mais tarde, a construção da cidade universitária, na ilha do Fundão¹⁰⁶, e do novo aeroporto internacional do Galeão, na ilha do Governador, mobilizaram operários da construção civil que também optaram por se instalar perto dos locais de trabalho. O binómio trabalho/casa valorizou a “especulação informal” e, deste modo, revelou-se fulcral para o aparecimento das comunidades iniciais.

A ocupação da actual área da Maré corresponde a um processo aditivo, ao longo de várias décadas, evidenciando um crescimento faseado de todo o complexo (fig. 39). As várias comunidades são resultado de duas formas de ocupação distinta: as primeiras são espontâneas e resultam de fluxos migratórios intensos, que colidem com a falta de possibilidade de alojamento na cidade formal, pelo que se refugiam em vazios urbanos próximos de fontes de emprego o que evidencia a importância da relação trabalho/casa; o segundo tipo de ocupação deve-se aos realojamentos de populações removidas de favelas existentes noutras localidades do Rio, promovidas pelos órgãos do poder. A diversidade morfológica entre as comunidades está relacionada com a origem, a topografia e os seus habitantes.

O núcleo inicial da Maré era constituído por seis comunidades; a do Morro do Timbau (1940), a Baixa do Sapateiro (1947), Parque Maré (1953), Parque Rubens Vaz (1954), Parque União (1961) e Nova Holanda (1962)¹⁰⁷. O Morro do Timbau, a primeira comunidade, distingue-se do resto da maré por se localizar no único local de topografia elevada, sem problemas de alagamentos. A sua origem é espontânea e a sua afirmação foi difícil pelo facto de estar numa zona inicialmente controlada pelo exército que condicionava a organização do espaço, impedindo a construção de novas habitações e aplicando normas comportamentais e taxas de ocupação.

Por sua vez, a Baixa do Sapateiro data de 1947, quando se começou a invadir os terrenos pantanosos adjacentes ao Morro do Timbau. A área de implantação era alagadiça e o solo arenoso, o que levou à construção sobre a água em palafitas de madeira ou em materiais trazidos pelas marés da Baía de Guanabara. Este aglomerado habitacional era precário e frágil, nem dispunha de mínimas condições higiénicas ou de salubridade.

¹⁰⁶ A ilha do Fundão resulta do aterro de várias ilhas separadas, que dariam origem a UFRJ

¹⁰⁷ JUNG, Taiana Santos, (2006), 21



Fig. 39_ Esquemas de representação da evolução urbana do Complexo da Maré entre os anos 50 e 80



Fig. 40_Imagem das extintas construções em palafitas do Complexo da Maré



Fig. 41_Vista aérea do Morro do Timbau a comunidade adjacente à Baixa do Sapateiro

A sua organização era definida pela construção das casas que estavam dependentes das condições do solo, pois procuravam-se solos mais firmes e menos profundos, e estavam unidas por pontes que permitiam a circulação. As questões infra-estruturais do saneamento, do abastecimento de água, da electricidade, do gás ou do telefone, simplesmente não existia.

A história da denominação da Baixa do Sapateiro possui várias versões, embora as mais comuns estejam relacionadas com a vegetação¹⁰⁸ ou com a forte migração nordestina¹⁰⁹.

Hoje em dia, a Baixa do Sapateiro apresenta uma população de 11 467¹¹⁰ e as palafitas desapareceram e deram lugar a uma comunidade consolidada. A morfologia denota a influência da sua organização original, embora a área tenha sido totalmente aterrada desde o projecto Rio. A associação de moradores teve um papel fundamental na luta pelos direitos dos cidadãos e na obtenção do direito a moradia, bem como às infra-estruturas, equipamentos e serviços. Contudo, a comunidade permaneceu informal.

As comunidades que apareceram depois de 1962 foram criadas pelo estado como bairros populares ou realojamentos temporários. Constituem uma das maiores áreas de experiências habitacionais populares do Rio de Janeiro, e possuem morfologias completamente distintas, pois são o resultado de diferentes projectos urbanos.

Ao analisarmos a localização da Maré, no seu contexto actual, é notório que se encontra “encurralada” entre dois eixos importantíssimos para a cidade do Rio de Janeiro; a Avenida Brasil e a Linha Vermelha e, perpendicularmente, é atravessada pela Linha Amarela (fig. 42). A Avenida Brasil conecta a periferia ao Rio, além de iniciar o percurso de ligação com São Paulo, ao passo que a linha Vermelha conecta a cidade universitária, a ilha do governador e o aeroporto internacional do Galeão, pontos fulcrais para a cidade. A linha Amarela é uma via rápida interna que conecta a Barra da Tijuca e Jacarepaguá com a Zona Norte até a ilha do Fundão. A proximidade das três vias com o complexo é evidente, contudo, essa proximidade nem sempre significa facilidade de acesso. A linha vermelha é exemplo desse facto, pois apesar de acompanhar o complexo da maré em toda a sua extensão, não possui uma ligação directa com nenhuma comunidade, apenas uma intercepção com a linha amarela. Desta forma, a via rápida funciona como barreira entre a Baía e a região administrativa.

¹⁰⁸ Existe uma planta apelidada popularmente como “sapateiro” que habita nos pântanos brasileiros. A origem de Baixa do Sapateiro, provinha então da área ser baixa (topografia) e ter sapateiros (plantas)

¹⁰⁹ A Baixa do Sapateiro é o nome de área da cidade de Salvador da Bahia, logo o nome pode ter surgido derivado das intensas migrações.

¹¹⁰ Dados Censo CEASM 2000

Os transportes públicos próximos são as linhas de *onibus*¹¹¹ e localizam-se, essencialmente, na Av. Brasil e na Av. Bento Ribeiro Dantas (linha amarela) permitindo a deslocação para praticamente todos os pontos da cidade. Existe também uma linha interna na Maré, mas com fluxo reduzido e horários muito limitados. As vias-férreas situam-se a cerca de 1 km de distância da Av. Brasil, podendo ser uma solução viável embora um pouco distante. A falta de transportes públicos internos, que percorram os bairros do complexo, aumenta a oferta de transportes privados e ilegais, como *vans*¹¹² e *motos-taxi*¹¹³. Existe, por isso, uma oferta pública inferior à necessária, mas considera-se que o principal problema de mobilidade está relacionado com a falta de condições económicas para uso de transportes públicos. O afastamento geográfico do centro da cidade impossibilita a deslocação pedonal e a debilidade financeira isola a região.

O quadro IV apresenta o valor das rendas dos habitantes da maré consoante a sua comunidade, e observa-se o fraco poder económico na generalidade. Se observarmos a maioria dos habitantes, quase 2/3, situa-se entre 1 a 2 salários mínimos. Comparativamente a outros bairros do Rio de Janeiro, como o Leblon cujo rendimento nominal *per capita* era de 2800R\$, a maré possui um rendimento de 214R\$, ou seja 10 vezes menor.

A intervenção do poder público em questões de segurança no Complexo da Maré é reduzida e quase inexistente, por esse mesmo motivo, as milícias narcotraficantes dominam o território, organizadas em facções diferentes que competem pela distribuição de estupefacientes e pelo controle das favelas. Assim, ao integrarem-se nas favelas associam-se a estas, integram cidadãos nas suas guerrilhas e estabelecem a ordem segundo os seus próprios parâmetros. Este facto assegura a ordem interna na favela pois as milícias proíbem assaltos dentro da comunidade, em troca do apoio e conivência da população. Contudo, a disputa territorial dos comandos do narcotráfico pelas “bocas de fumo”¹¹⁴, torna o território num palco de guerra, onde os conflitos armados entre milícias (e mesmo com as forças de segurança públicas) são constantes¹¹⁵. A distribuição das milícias cria áreas de elevado risco de conflito e separa as comunidades, e naturalmente, os seus moradores. A permeabilidade natural entre as favelas desaparece pois o medo apropria-se dos moradores que temem pelo facto de serem vistos como inimigos pelas comunidades adjacentes. Assim, os moradores tendem a permanecer confinados a sua própria comunidade e a interacção com as áreas vizinhas é bastante reduzida. (fig. 44)

¹¹¹ Termo brasileiro utilizado para autocarro

¹¹² Termo popular para ligeiro de transporte de passageiros

¹¹³ Termo popular para motos com serviço de taxi

¹¹⁴ Termo comum brasileiro utilizado para local de venda de droga na favela.

¹¹⁵ A distribuição das facções é mutável, pois estão constantemente em disputas territoriais, logo as transformações são rápidas e as ocupações transitórias.

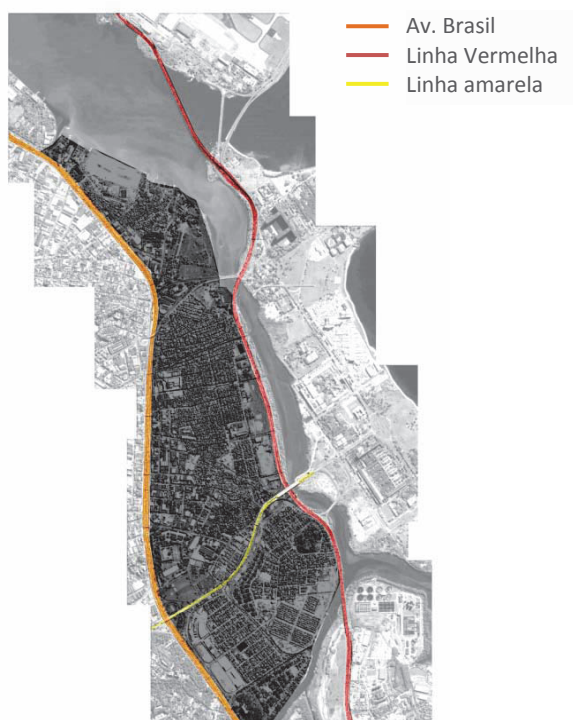


Fig. 42_Localização Complexo da Maré e acessos



Fig. 43_Localização das 16 Comunidades inseridas no Complexo da Maré

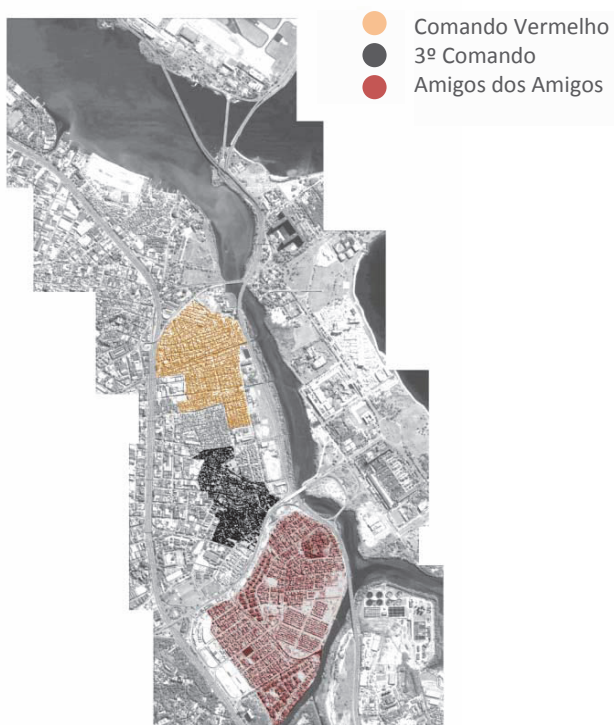


Fig. 44_Distribuição do poder narcotráfico na Maré, em 2009.



Fig. 45_Localização caso de estudo Baixa do Sapateiro

Quadro I;

Circulação dos habitantes da Maré por outras comunidades que não a sua

Comunidade	Nunca	Raramente	Às vezes	Freqüentemente
Vila do João	40,7	18,2	24,0	17,1
Salsa e Merengue	35,9	19,1	24,3	20,7
Conjunto Pinheiros	42,1	18,6	23,0	16,3
Vila Pinheiros	45,9	19,0	23,4	11,7
Conjunto Esperança	42,2	16,4	22,4	19,0
Bento Ribeiro Dantas	39,1	20,1	23,1	17,8
Nova Holanda	46,2	17,0	19,9	17,0
Nova Maré	39,2	20,8	20,8	19,1
Marcílio Dias	61,6	14,9	17,2	6,3
Ramos	61,8	12,7	13,6	11,8
Parque União	57,9	15,5	17,0	9,5
Rubens Vaz	58,3	12,9	14,7	14,0
Parque Maré	59,7	14,3	16,6	9,4
Morro do Timbau	57,5	17,6	14,0	10,9
Baixa do Sapateiro	55,2	16,5	15,6	12,7
Roquete Pinto	60,7	14,5	19,7	5,2
Maré	49,0	17,1	19,6	14,2

Fonte: Censo 2000, CEASM

Quadro II;

Circulação dos habitantes da Maré pela Zona Sul ou da Barra da Tijuca

Comunidade	Freqüentemente	Somente no verão	Raramente	Nunca
Vila do João	27,8	14,4	14,4	23,0
Salsa e Merengue	19,8	15,7	15,7	29,6
Conjunto Pinheiros	31,6	22,7	22,7	13,9
Vila Pinheiros	21,4	16,9	16,9	27,3
Conjunto Esperança	34,8	14,9	14,9	19,3
Bento Ribeiro Dantas	22,1	17,8	17,8	30,1
Nova Holanda	20,5	17,9	17,9	29,0
Nova Maré	18,6	17,8	17,8	30,5
Marcílio Dias	10,6	16,6	16,6	38,1
Ramos	14,2	17,5	17,5	39,6
Parque União	26,1	13,5	13,5	29,1
Rubens Vaz	21,6	11,5	11,5	33,8
Parque Maré	12,3	20,6	20,6	33,7
Morro do Timbau	16,7	18,7	18,7	33,6
Baixa do Sapateiro	14,5	17,1	17,1	39,0
Roquete Pinto	15,0	16,8	16,8	42,8
Maré	20,8	17,0	32,2	30,0

Fonte: Censo 2000, CEASM

Quadro III;

Porcentagem de moradores que faria um curso em outra comunidade que não a sua

Comunidade	Evitaria fazer o curso	Faria o curso tendo cuidados com segurança	Faria o curso sem temor quanto à segurança
Vila do João	48,2	29,4	22,3
Salsa e Merengue	44,3	31,9	23,8
Conjunto Pinheiros	46,3	28,0	25,8
Vila Pinheiros	45,7	35,3	19,0
Conjunto Esperança	48,7	33,7	17,6
Bento Ribeiro Dantas	46,1	32,3	21,6
Nova Holanda	48,2	33,5	18,3
Nova Maré	40,5	35,0	24,4
Marcílio Dias	56,3	27,2	16,6
Ramos	50,1	28,8	21,1
Parque União	50,6	30,8	18,5
Rubens Vaz	46,4	35,6	18,0
Parque Maré	49,6	33,0	17,4
Morro do Timbau	56,6	30,7	12,7
Baixa do Sapateiro	49,4	30,9	19,7
Roquete Pinto	56,1	23,7	20,2
Maré	48,5	31,6	19,9

Fonte: Censo 2000, CEASM

Quadro IV;

Renda dos moradores segundo a comunidade

Comunidade	0 a 1 SM	1 a 2 SM	3 a 6 SM	7 ou mais SM
Vila do João	5,72	63,6	28,20	2,45
Salsa e Merengue	6,65	64,6	27,95	0,76
Conjunto Pinheiros	4,09	57,5	34,11	4,29
Vila Pinheiros	8,32	63,7	25,43	2,51
Conjunto Esperança	5,33	55,4	35,31	3,94
Bento Ribeiro Dantas	5,59	63,3	28,32	2,80
Nova Holanda	3,71	69,3	24,91	2,12
Nova Maré	10,21	65,7	21,52	2,62
Marcílio Dias/Mandacaru	9,03	62,1	25,96	2,93
Ramos	5,97	60,4	31,34	2,24
Parque União	3,24	56,9	35,31	4,58
Rubens Vaz	4,30	64,6	29,11	2,03
Parque Maré	5,60	68,5	23,44	2,49
Morro do Timbau	1,58	60,9	31,75	5,79
Baixa do Sapateiro	2,80	65,3	28,45	3,45
Média da Maré	5,60	63,1	28,31	3,03

Fonte: Censo 2000, CEASM

O quadro I e III reflectem exactamente esse facto. Assim a percentagem de moradores que não circulam pelas outras comunidades é 49,0%, ao passo que os que transitam frequentemente entre as comunidades corresponde a 14.2%. No quadro III, fica claro que 48,5% dos moradores recusava fazer um curso profissional numa comunidade dominada por uma facção rival e, somente 19,9%, afirmaram não temer pela sua segurança¹¹⁶. Estes dados, exprimem a influência do fenómeno do narcotráfico na sociedade carioca e, principalmente, a nível urbano, pois condiciona a distribuição e a mobilidade dos cidadãos.

A nível de espaços públicos/colectivo existe uma enorme carência de espaços qualificados ao longo de toda a extensão da Maré, sendo de realçar apenas o Piscinão de Ramos, praia artificial com áreas de lazer associadas e os jardins da fundação Fiocruz.

Em relação aos equipamentos, há que referir a existência de várias escolas na região além da Universidade Federal do Rio de Janeiro e do Instituto Fiocruz cuja proximidade é “relativa”. Os serviços de saúde são suportados por dois hospitais próximos, o Hospital do Bomsucesso e o Hospital Universitário.

O problema do isolamento do Complexo da Maré está associado não só à distância que a separa do centro da cidade, mas também ao isolamento interno entre comunidades devido à falta de intervenção dos órgãos de segurança pública. A segregação espacial imposta que sofre esta área acentua a miséria e a diferenciação social da cidade. A Maré ressent-se do efeito *ghetto*, que a condiciona a nível económico e social.

¹¹⁶ Dados do Censo CEASM 2000

4.2.2

Morfologia e Isolamento Social

A Baixa do Sapateiro, localizada no centro da Maré, é limitada a Norte pelo Parque Maré, a Sul pelo Timbau, a Este pela Nova Maré e a Oeste pela Zona Industrial da Av. Brasil. A sua morfologia está relacionada com a sua história e com as características socioeconómicas da sua população. A organização das suas vias e eixos caracteriza-se por ser descontínua e muito irregular, embora a topografia da área seja maioritariamente plana. A sua forma actual está directamente relacionada com a sua origem histórica, mais especificamente, com as construções sobre palafitas. Assim, inicialmente é difícil entender como uma área plana possui uma morfologia urbana semelhante à encontrada nas favelas dos morros, isto é, descontinuidade, ruas sinuosas, com constantes alterações na sua escala e na sua largura, quebras, curvas e muitos becos¹¹⁷. Este facto deve-se à localização das casas primitivas de palafitas de madeira, que correspondem à actual implantação das casas sob solo firme e, da mesma forma, as passagens aéreas sobre a água deram origem às ruas. O facto de as implantações originais se terem mantido provocou a continuidade da desorganização inicial.

As ruas da Baixa caracterizam-se então por serem descontínuas e irregulares, sem corresponderem a uma lógica geométrica concreta. Ao nível de escala, a rua possui uma largura pequena, oscilando entre os três e os seis metros, possibilitando o tráfego automóvel mas de uma forma limitada.

“A Baixa do Sapateiro, parte do Morro do Timbau e do Parque Maré são as áreas onde as características típicas das favelas cariocas – arquitetura fragmentaria, tecido urbano labiríntico, desenvolvimento territorial orgânico – se apresentam de forma mais evidente dentro do Complexo da Maré.”¹¹⁸

A densidade edificada da Baixa é elevada, pois possui 3.302 domicílios e não existe espaço possível para expansão (logo para a construção de novos edifícios) o que conduz à verticalização progressiva da favela. A percentagem do número de habitantes por domicílio é de 3,47%, o que se assemelha ao valor existente para o Rio de Janeiro 3,4%, porém, a pequena dimensão dos domicílios, bem como a alta densidade edificada torna a concentração populacional grande. Os edifícios possuem entre 2 a 5 pisos, o que demonstra a

¹¹⁷ VAZ e JACQUES, Lilian Fessler e Paola B., (Julho 2003), pág. 6

¹¹⁸ IDEM, Ibidem, pág. 6

sedimentação dos edifícios nas favelas. Ao longo do tempo, as construções precárias e frágeis foram substituídas por edifícios resistentes com estrutura pilar/viga e lajes mista (tijolo e betão), possibilitando o crescimento vertical. A Baixa, tal como a maioria das favelas, é mutável estando em constante transformação quer ao nível interno/privado, quer ao nível externo/público.

As infra-estruturas são precárias e fracas, existindo já um “fraco” esgoto que provavelmente é conduzido para os canais fluviais existentes no bairro, terrivelmente poluídos, constituindo um perigo público, e para baía de Guanabara (também extremamente poluída naquele local). Existe alguma iluminação pública, mas em condições más e as instalações eléctricas possuem inúmeros “gatos” (fig. 46). A nível de gás os números não são conhecidos e o acesso à internet existe em inúmeros cafés.



Fig. 46_Vista de uma rua da Baixa do Sapateiro

A nível de mobilidade, os acessos que permitem a interacção entre interior/exterior da favela, efectuem-se por qualquer uma das áreas vizinhas, embora a conexão privilegiada seja a zona industrial, graças à ligação com a Avenida Brasil, o principal local de convergência dos transportes públicos. Por outro lado, o problema já referido do controle territorial pelo narcotráfico reduz os deslocamentos dos moradores pelas comunidades vizinhas. Deste modo, a zona industrial é o acesso principal para favela, apesar de constituir uma barreira na continuidade urbana. O seu carácter produtivo torna a área intensa durante o dia mas a sua monofuncionalidade desertifica-a no horário nocturno e, assim, apesar de proporcionar emprego para os habitantes da Maré, provoca um vazio social com a restante cidade. A absorção dos espaços das duas margens da Av. Brasil por parte da indústria causou a desintegração entre o complexo da Maré e a restante cidade, mais especificamente com o Bairro do Bonsucesso.

Ao analisarmos, de um modo geral, as relações da Baixa do Sapateiro com a cidade que a envolve, concluímos que: existem trocas sociais internas dentro da própria favela; existe uma relação de proximidade com outras comunidades, mas devido à insegurança a interacção torna-se reduzida; e existe uma via externa à comunidade que permite a mobilidade para múltiplos locais da cidade, mas que não estimula a permanência nem a troca cultural. As trocas sociais reduzem-se, essencialmente, ao interior da comunidade, já que esta se encontra isolada dentro do Complexo. A falta de inserção no “organismo cidade”, apesar da proximidade à cidade formal¹¹⁹, torna a Baixa do Sapateiro uma área desconhecida do Rio de Janeiro, sem mistura social. As entradas e circulação de indivíduos na comunidade apenas se resume aos residentes e a alguns trabalhadores externos (não residentes) ao bairro¹²⁰, pois as entradas e saídas de estranhos simplesmente não existem. Estes factos caracterizam-na como “enclave urbano”, ou seja, uma área apartada, social e geograficamente, da sua envolvente.

O espaço público da favela, onde existe contacto entre os moradores é essencialmente a rua. A rua é o principal espaço de convívio da baixa pois reúne os moradores idosos, adultos e crianças, em torno das suas casas, das mercearias, dos cafés e de outros espaços comerciais que ocupam o rés-do-chão. A pequena escala da rua permite o controlo do espaço, pois moradores e comerciantes assumem-se como vigilantes, aumentando a segurança da rua. O tráfego automóvel é reduzido e os peões dominam o espaço. Os próprios moradores

¹¹⁹ Existem ligações com a cidade formal, no sentido de cidade legalizada, pois a zona industrial possui um carácter legal, contudo os elementos urbanos que caracterizam a urbe carioca (usos mistos, habitação, serviços, espaços culturais e de lazer) não existem. Deste modo, queremos realçar o factor da cidade como organismo e não o seu carácter legal ou ilegal.

¹²⁰ Em 2008, 3 turistas entraram acidentalmente de automóvel na Baixa do Sapateiro, e foram recebidos com fogo cerrado in <http://oglobo.globo.com/rio/mat/2008/11/22/turista_noruegues_baleado_no_complexo_da_mare-586516356.asp>

apropriam-se dele, agindo como se a rua fosse uma extensão da habitação, cozinha-se, conversa-se, as crianças brincam e descansa-se nestas salas exteriores. Locais como pequenos alargamentos das vias, cruzamentos ou espaços próximos a cafés tornam-se espaços de intensa vida social.



Figs. 47, 48 e 49_Panorâmicas de diversas ruas da Baixa do Sapateiro

A praça da comunidade tem um uso bastante reduzido, e sendo um espaço de grande escala, com pouca vigilância por parte dos seus moradores, torna-se inseguro e exposto aos conflitos armados. Deste modo, apesar de possuir uma área bastante ampla descaracteriza-se em relação ao tipo de uso habitual na cidade informal. A falta de manutenção, quer seja falta de limpeza ou a degradação natural do mobiliário urbano, transformaram a praça num ermo urbano, apenas utilizado por poucas crianças que persistem no campo de futebol. Os vários espaços da praça ficaram remetidos ao esquecimento; os quiosques estão vazios e perfurados, as quadras com balizas enferrujadas, os bancos e as mesas partidas, a vegetação escassa e seca, e todo o espaço possui a marca dos disparos das guerras do narcotráfico. A dimensão da área é inapropriada para o contexto onde se insere, principalmente devido a dois

motivos: por um lado a questão da segurança, impossível de obter a menos que o poder público intervenha, pois a praça faz fronteiras e separa comunidades diferentes, tornando-se um campo de combate; e, por outro, a impossibilidade de apropriação espacial por parte dos moradores dos espaços circundantes devido à sua grande dimensão, sendo que este facto cria insegurança (falta de vigilância), bem como, a falta de estima pelo lugar (lugar-de-ninguém¹²¹, provocando o acentuar da degradação).

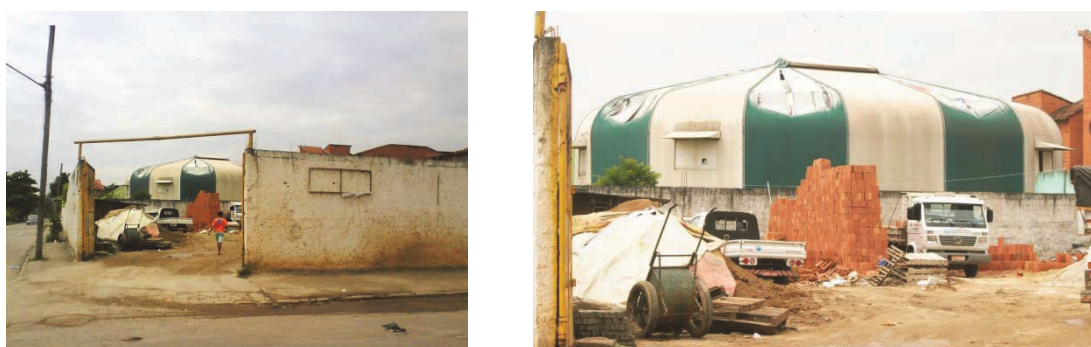


Figs.50 e 51_Panorâmica da praça central da Baixa do Sapateiro

A nível dos equipamentos a Baixa do Sapateiro possui três fundamentais muito próximos; o CIEP Elis Regina (Centro Integrado de Educação Pública), a lona cultural e o complexo da vila olímpica. Possuem todos um carácter de dinamizadores culturais e sociais mas, devido à instabilidade da região, não são devidamente aproveitados. A escola situa-se numa área sem tratamento urbano deixada ao abandono e a sua localização se por um lado é positiva, pois situa-se na fronteira de duas comunidades diferentes estimulando o contacto entre bairros, por outro, devido à presença do tráfico naquela divisão torna a área extremamente perigosa e as famílias das crianças preferem coloca-las noutras escolas em áreas menos conflituosas.

¹²¹ O facto de a favela ser ilegal, torna o espaço público da favela “ilegal”, logo o estado não assume a responsabilidade pelo mesmo, e por vezes os moradores também não. A rua, a entrada e o largo por vezes são melhorados pelo morador, como se de um prolongamento da casa se tratasse, contudo escalas superiores tornam-se desertas, abandonadas e degradadas, frequentemente transformadas em depósitos improvisados de lixo.

A vila olímpica, graças à sua extensão sofre do mesmo problema (campo de guerra) mas é sem dúvida o elemento mais positivo de união entre elementos de diferentes favelas já que estimula o desporto e o convívio. A lona cultural¹²² é, digamos assim, uma tentativa por parte do Estado de fornecer cultura à comunidade mas, de uma forma muito desproporcional para as necessidades. Este espaço destina-se à criação de eventos, como teatros, concertos entre outras possíveis apropriações, e também possui uma pequena biblioteca de apoio à comunidade. O facto de a lona cultural ser uma instalação precária (desde a sua inauguração já esteve encerrada durante bastante tempo) direccionada para uma população de 130 000 habitantes é deveras insuficiente e enganadora.



Figs. 52 e 53_ Vistas da Lona Cultural

Por último, existe um centro de armazenamento de lixo com vista à reciclagem mesmo no centro das áreas habitacionais. Os terrenos com este uso ocupam, por norma, espaços afastados das zonas residenciais devido ao perigo público que representam mas, neste caso, isso não sucede e coexistem as zonas de recolha de lixo (causadoras de mau cheiro e outros problemas) com o aglomerado residencial.

¹²² Criada em 2005, Secretaria Municipal da Cultura do RJ

4.3

Estudo do Caso Barra da Tijuca**Contexto e Localização**

A Barra da Tijuca localiza-se na parte Sudoeste do Município do Rio de Janeiro e possui uma envolvente paisagística de muita beleza proporcionada pela orla marítima a Sul, o maciço da Tijuca a Este, o maciço da Pedra Branca a Oeste, além da existência de duas lagoas e uma complexa rede hidrográfica.

A sua grande área, 82 km², corresponde a 10% da superfície da cidade do Rio de Janeiro e a 20% da aérea possível de urbanizar¹²³. Assim, associadas às potencialidades geográficas do local, a relação com mar, lagoas e montanhas, bem como a proximidade à Zona Sul, onde se concentravam grande parte dos serviços, comércio e áreas de lazer, e à Zona Norte, de carácter industrial, tornaram a Barra na principal zona de expansão da cidade.

Deste modo, após o *boom* imobiliário dos anos 40 e 50, em que os bairros da Zona Sul e do Centro ficaram lotados, existiu a necessidade de estimular o mercado imobiliário e revitalizar a cidade através de uma nova área que satisfizesse as necessidades de expansão territorial e económica. Desta forma, apesar da dificuldade de acesso e da falta de infra-estruturas, a urbanização da Barra tornou-se um objectivo económico e político da cidade.

Assim, em 1969, Lúcio Costa foi convidado para elaborar o Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, incrementando a matriz que ordenaria a expansão da cidade segundo funções, tipologias, normas e regras. O facto de o território ser privado e não do Estado como aconteceu em Brasília teve enorme influência no plano, pois os proprietários exerceram pressão com o intuito de obter a maior valorização possível dos terrenos. Deste modo, as cêrceas, os usos, as vias e as tipologias dos edifícios estipulados no plano eram questionados pelo mercado. Perante este contexto conturbado, a escolha de Lúcio Costa para urbanista do novo território de expansão do Rio de Janeiro, teve um carácter político, pois a elaboração do plano piloto de Brasília (1957) proporcionava-lhe enorme credibilidade e induzia confiança aos proprietários. Aliás, Brasília, com as inovações propostas foi uma referência do urbanista na elaboração do Plano da Barra da Tijuca, principalmente no que se refere aos propósitos modernistas da cidade.

Deste propósito pode-se destacar uma resposta de Sylvia Fischer à pergunta: “(...) Brasília é uma criação perigosamente moderna?”

¹²³ Este facto diz respeito a toda a área administrativa da Barra da Tijuca, já que o bairro em si possui cerca de 48 km². Consultar REZENDE, Vera, (2003), pág. 1



Fig. 54_Vista da Barra da Tijuca a partir do Maciço da Tijuca



Fig. 55_Localização da Barra da Tijuca no Rio de Janeiro



Fig.56_Vista aérea da Barra da Tijuca

“Podemos dizer que sim, que está no fio da navalha. Ela foi concebida na década de 50 e o ideário urbanístico modernista então dominante, que prefiro chamar urbanismo funcionalista, tinha vícios em sua concepção de cidade porque partia de princípios errôneos e contrários à lógica urbana. Brasília foi pensada como algo que em nada se parecesse com uma cidade tradicional. Foi um esforço de conceber algo oposto àquilo que a humanidade fez ao longo da história: a rua-corredor, os prédios alinhados às suas margens, o cruzamento de duas ruas, o parcelamento do solo, os quarteirões, os lotes. Esses são os elementos constituintes de uma cidade desde quando ouvimos falar da urbe. Mas, na primeira metade do século XX, aqueles que pensavam o urbanismo estavam exactamente preocupados em evitar tais elementos. Este é o aspecto que define o status de “perigosamente moderna”¹²⁴

A crítica de Sylvia Fischer também se pode aplicar ao Plano da Baixada de Jacarepaguá, pois ambos refutam a cidade tradicional e, baseando-se nos princípios modernistas, crêem que a qualidade de vida iria ser potenciada pela “máquina”. O futuro das cidades passaria pela racionalização e funcionalismo, potenciando fluxos e o zonamento funcional. Comparando os dois planos pilotos e, principalmente apoiando-nos em Sylvia Fischer e nos paradigmas urbanísticos de Brasília, podemos encontrar muitas semelhanças entre os dois planos. A cidade em que o automóvel e o peão coexistiam em proximidade, foi abandonada em função das redes viárias de fluxos rápidos que negam a permanência dos peões.

“Existe no urbanismo essa relação, esse confronto onde o branco é a massa edificada; o verde, área livre. É esse jogo do verde com o branco que comanda toda a concepção urbanística.”¹²⁵

A relação do espaço construído com o espaço natural é essencial para compreender a importância que o urbanista atribuía ao potencial natural e inexplorado da Barra, pois foi esta relação que definiu a estruturação do plano urbano. A criação de núcleos concentrados de edifícios verticais contrastava com grandes vazios horizontais “verdes”, limitava a possibilidade de expansão edificada contínua no território optando, assim, pela concentração do construído e pela protecção da paisagem natural.

¹²⁴ FISCHER, Sylvia in TAVARES, Carlos, 2010, pág. 2

¹²⁵ COSTA, Lúcio, (1984) cit. por REZENDE, Vera, (2003), pág. 1

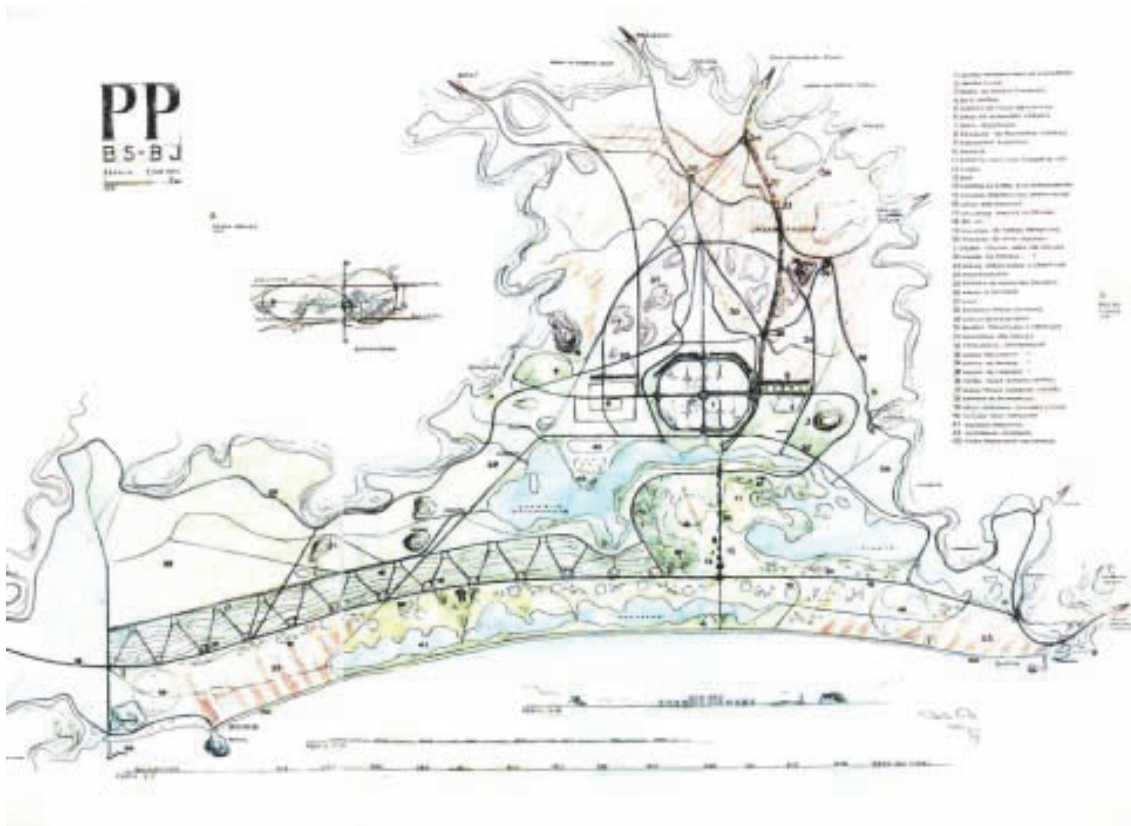


Fig. 57_Plano Pormenor de Lúcio Costa

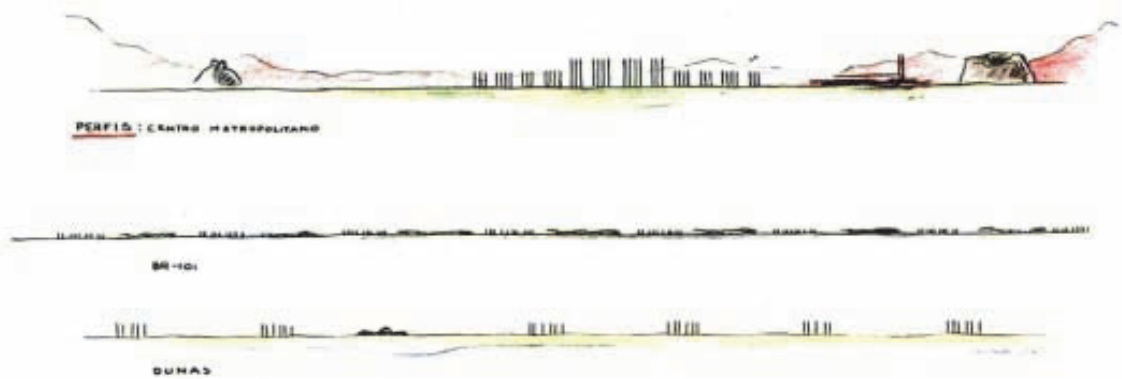


Fig. 58_Cortes esquemáticos de Lúcio Costa

O Plano piloto estruturava-se através de duas linhas fulcrais que se cruzavam a Avenida das Américas (paralela ao mar) e a Avenida Alvorada (perpendicular ao mar, actual Avenida Ayrton Senna), que potenciavam os fluxos rápidos sendo prioritariamente projectadas para automóveis e não para pedestres. A marginal iria manter-se como uma estrada de carácter rural sem edificação contínua de modo a preservar a praia e o seu carácter natural.

A questão residencial era respondida através de núcleos de habitação colectiva concentrados e verticais (8 a 10, ou, 18 a 30 pisos), intercalados por grandes áreas de habitações unifamiliares, com uma ocupação do solo apenas de 10% ou 20%, consoante a cêrcea dos mesmos (1 ou 2 pisos). Os conjuntos de edifícios multifamiliares verticais deviam por isso distanciar-se cerca de 1 km entre si e concentravam nos seus pisos térreos outros usos de apoio a habitação como escolas, lojas e comércio. As residências unifamiliares concentravam-se em áreas circulares e defendia-se utilização de *pilotis* e cercas-vivas¹²⁶ de modo a prevalecer o verde.

O plano defendia que o futuro da urbe carioca passava pela emancipação da Baixada de Jacarepaguá, em detrimento do velho Centro histórico. Deste modo, “a questão principal para Lúcio Costa era a criação de um novo CBD (Central Business District) que fizesse um contraponto ao CBD original situado no Centro da cidade, o que permitiria, na visão do urbanista, a estruturação definitiva da (então) cidade-estado”¹²⁷. A Barra da Tijuca iria assumir-se como o novo “centro”, substituindo o centro histórico, caracterizado pela sua “negativa” confusão, misturas de usos e confronto de pessoas com automóveis. A Barra caracteriza-se pela fuga a saturação metropolitana e a prevalência do natural sobre o construído.

A conexão urbana da Barra da Tijuca ao tecido da cidade consolidada era conseguida através de duas ligações principais: a ligação à Zona Sul, pelo elevado do Joa, e à Zona Norte efectuado pela Linha Amarela. Os transportes públicos passariam pelos actuais autocarros, mas também por transporte sobre trilhos, o metro e o monotrilho, que possibilitariam o acesso em massa à região da população da zona Norte do Rio.

O plano pretendeu ser uma directriz base, de modo que à medida que as propostas para a zona iam surgindo o plano ia-se detalhando e reorganizando. Este tipo de planeamento visava controlar os excessos promovidos pelos especuladores imobiliários mas sem deixar de permitir a adaptação ao factor tempo e sem limitar a cidade ao desenho original.

¹²⁶ Refutava a utilização de muros

¹²⁷ REZENDE e LEITÃO, Vera e Gerônimo, (2003), pág. 4

A configuração actual da Barra da Tijuca, não corresponde ao plano director pois foi alterada pela pressão do mercado imobiliário transformando muitas das premissas base de Lúcio Costa. A densificação de toda a área com altos índices de ocupação do espaço¹²⁸, superiores ao plano original, tanto a nível horizontal como vertical e a consequente privatização dos espaços “verdes”, apagou a natureza do contacto com os transeuntes ao bairro. As cercas, o parcelamento do território, a caracterização de espaços públicos e os usos, foram alterados levando ao quase irreconhecimento do projecto inicial pelo próprio autor.

De uma forma gradual, os investimentos privados e públicos transformaram a “relação do verde com branco” pretendida pelo urbanista, numa “espécie de contracidade”¹²⁹, em que os espaços públicos/colectivos desapareceram, a rua virou um autódromo, o comércio amontoou-se em caixotes com dezenas de hectares “que-imitam-a-rua-tradicional” e o lugar das pessoas passou a ser o interior das prisões verticais.



Fig. 59_Vista aérea do canal da Barra da Tijuca

¹²⁸ A avenida costeira foi uma das áreas, onde se verificou essas alterações, pois apesar de Lucio Costa pretender manter o seu carácter rural, as faixas de rodagem duplicaram, e os edifícios localizados junto à avenida foram verticalizados e o seu uso alterado, existindo alguns hotéis não previstos para aquela localização.

¹²⁹ PORTAS, Nuno, (2005), pág. 291

4.2.2

Morfologia no Atomismo da Barra

A Barra da Tijuca é caracterizada pela sua concentração populacional de indivíduos da classe alta. Assim, a própria arquitectura também evidencia este factor, não propriamente pela qualidade dos edifícios mas, pelo estilo de vida que eles promovem. A proximidade à praia, o valor fundiário do território e a especulação imobiliária promoveram um determinado estilo de vida elitista que assentava na autonomia dos conjuntos multifamiliares, os condomínios de luxo.

O Plano Piloto de Lúcio Costa e o seu desenho, acabou por beneficiar a nova tipologia urbana da região. A negação do quarteirão em função da torre vertical isolada no meio do “verde”, bem como a falta de desenho de espaços públicos, mais especificamente praças e parques, levou os agentes imobiliários a apropriarem-se dos espaços circundantes aos edifícios para potenciarem o valor dos imóveis. Deste modo, graças à privatização do espaço “verde” criaram-se campos de jogos, piscinas, ginásios e mesmo áreas comerciais que se destinavam exclusivamente aos moradores, negando-se à cidade. Os condomínios fechados passaram a ser a lógica residencial mais utilizada, promovendo-se a individualização dos seus moradores, a privacidade e a segurança. Os espaços verdes públicos desapareceram e deram lugar a espaços vedados e privados, desconectados da rua. Surgiram assim grandes complexos habitacionais fechados à cidade, que provocaram barreiras à mobilidade e à permeabilidade. O espaço privado passava a dispor de tudo o necessário para a vida, fornecendo serviços, lazer, comércio e evitando os confrontos sociais dos espaços públicos.

A distribuição do comércio alterou-se neste novo contexto urbano, pois abandonou a sua forma tradicional associado à rua, e assim parte do pequeno comércio foi inserido nos condomínios privados, e fomentou-se o agrupamento de vários estabelecimentos com características diferentes em grandes edifícios de função exclusivamente comercial, os *shoppings*. Estes últimos monopolizaram o comércio local e, graças a grandes investimentos, privilegiaram o “grande comércio” e os *franchisings*, diluindo a função existente na rua tradicional e dificultando o pequeno comércio.

O zoneamento conduziu a uma mudança no modo de vida e isolou os indivíduos em espaços privados; o condomínio, o *shopping* e o local de emprego reduzindo as relações sociais com a cidade e com os diversos tipos de habitantes e classes sociais¹³⁰.

¹³⁰ Chegou-se a promover o Homeoffice (habitação e escritório no mesmo espaço, associado a modernas tecnologias de comunicação)

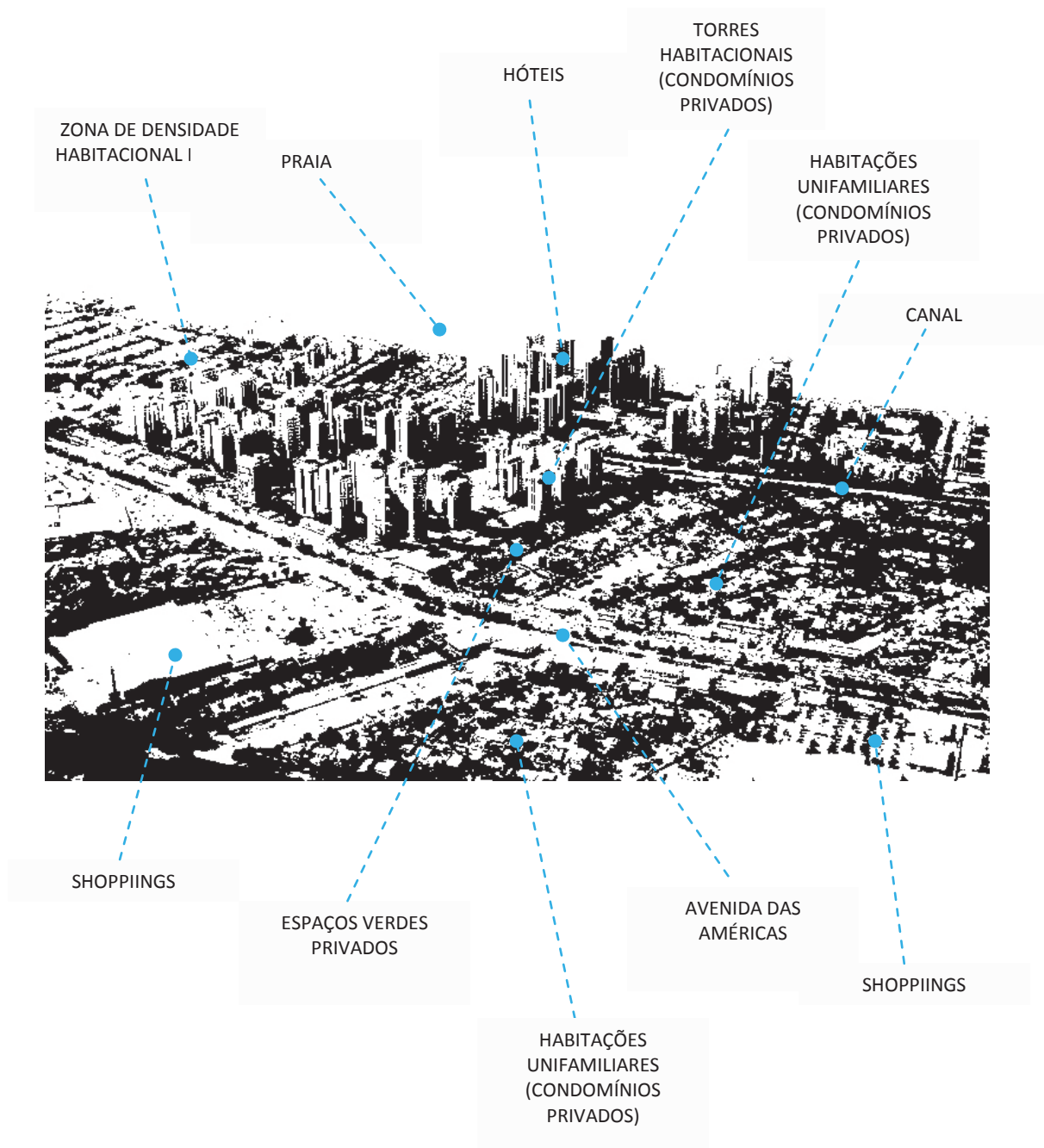


Fig. 60_Esquema gráfico da morfologia da Barra da Tijuca

O indivíduo vive no seu “covil”, sai no seu automóvel para o trabalho, vai ao *shopping* e volta - tudo numa lógica de “atomismo” social.

Referimos anteriormente às propostas de transporte sobre trilhos que estavam propostas no Plano Piloto, mas a sua realização ainda não se comprovou e apenas se verificou uma intensificação na construção de *highways* que incentivam o transporte individual em detrimento do transporte colectivo.

Paralelamente à progressiva reestruturação viária, as ruas tornaram-se “canalizadas” e a sua função reduziu-se à conexão entre espaços, perdendo a função de interveniente social, ou seja, devido à inexistência de comércio, restauração, empregos, zonas de lazer¹³¹, não existe atracção de pessoas e não se promovem as relações sociais. A noção de “rua-canal” não desaparece mas altera-se muito em relação a definição tradicional - rua definida por edifícios - pois passa a ser limitada por muros e cercas de dimensão menor, mas que não permitem a permeabilidade transversal. Esta questão é importante para se entender a negação ao “caminhar” porque a sensação criada ao percorrer a pé áreas extensas, entre seis faixas de rodagem e um limite vertical “silencioso”, sem a presença de olhos vigilantes ou actividade colectiva é tudo menos agradável. O facto de a cidade e as próprias ruas negarem a escala humana e assumirem o carácter rodoviário torna-as desadequadas, impraticáveis e hostis para o peão e, assim, repelem os indivíduos que não têm possibilidade para obterem transporte individual.

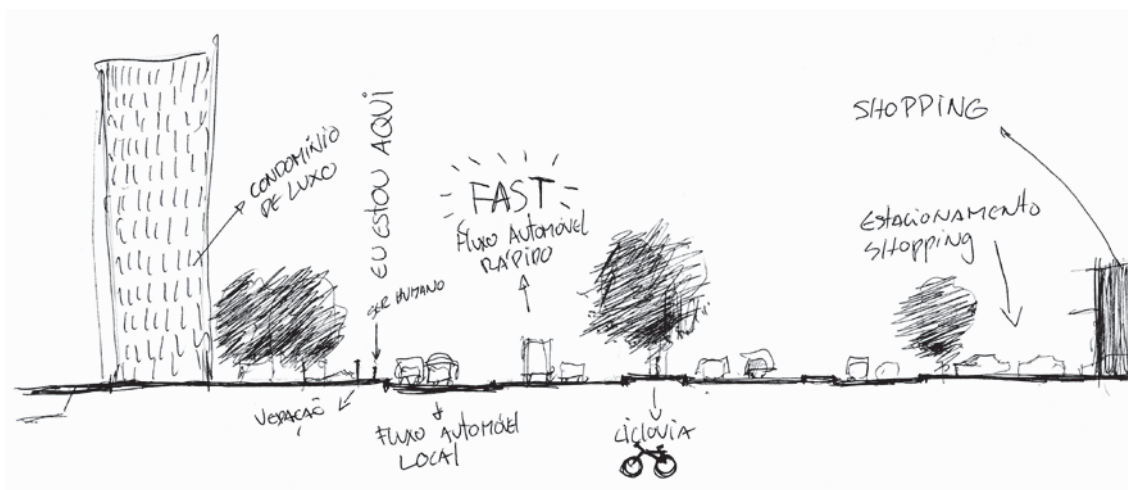


Fig. 61_ Corte transversal esquemático mostrando da Av. das Américas da Barra da Tijuca

¹³¹ Existe a excepção da zona Este da Barra, cuja ocupação se assemelha mais à morfologia de Ipanema e Leblon, conjugando uso residencial com usos comerciais no rés-do-chão, possuindo restaurantes, lojas, quiosques, entre outros serviços.

Assim, ao nível da mobilidade existe um fraco investimento na acessibilidade em transportes colectivos e limitações na locomoção a pé, contribuindo para o aumento da necessidade de deslocação com veículos privados.

Relativamente às redes de abastecimento, as residências da Barra praticamente restritas às camadas altas, não possuem problemas “gritantes”, possuindo um fornecimento normal às necessidades básicas. Se considerarmos que esta área é recente no tecido urbano e que é constituída por uma extensão enorme não se entende por que motivo já está totalmente provida de redes e infra-estruturas, ao passo que as zonas Norte, a área de Jacarepaguá¹³², ou o Complexo da Maré ainda não possuem este tipo de elemento fulcral para o desenvolvimento.

“Silently, sheltered from indiscreet eyes, a new model of urban apartheid has spread on a world-wide scale. From North to South, from Los Angeles to Rio de Janeiro or Lagos, cities inhabited only by the rich and their private militias have grown up on the edges of society. They are closed worlds, characterized by private schools, private police, even private drains. They have security patrols, walled perimeters, internal rules and regulations.

Private cities conceived as uniform blocks, as easy to defend as a medieval city, but now, as modern as high-technology centre.

Is this then twilight of the ideal city, the twilight of our common dreams?...”¹³³

Ao nível de equipamentos colectivos a Barra dispõe de inúmeros serviços embora sejam em grande parte privados. Sobressaem do global os *shoppings*, multiplicados por todo bairro sob inúmeras formas e funções distintas, reproduzindo o mundo real e os parques temáticos. A última polémica urbana referente aos equipamentos deve-se à implantação da Cidade da Música, a sede da Orquestra Sinfónica Brasileira da Cidade do Rio de Janeiro, que exerce o papel de dinamizador cultural da região incentivando a música e os espectáculos. Este equipamento, da autoria do arquitecto Christian de Portzamparc, possui um carácter de monumento e abriga uma das maiores salas de concertos do Brasil. A sua realização só foi posta em causa por diversos arquitectos cariocas pelo facto de se localizar precisamente na Barra da Tijuca, uma área longínqua do centro da cidade e das áreas de maior concentração

¹³² KLEIMAN, Mauro, in MACHADO, Denise(org), 1996, pág. 762

¹³³ MOULINE, Said, *Processos de autoorganización: Guetos de Marginación/Guetos de Lujo* in Quaderns nº213, (1996), pág. 52

populacional. Assim, pretendia-se estimular a centralidade da região que, apesar de na realidade não dispor de monumentos deste carácter cultural, já possui um desenvolvimento económico e infra-estrutural superior à maior parte do Rio de Janeiro e revela uma morfologia urbana que repele as trocas culturais entre classes distintas graças ao desaparecimento da “vida” dos espaços urbanos. A densidade populacional da Barra, cerca de 174 000 habitantes é, também, inferior aos bairros da zona Norte, como por exemplo Madureira (373 000 hab.), Tijuca e Vila Isabel (255 000 hab.), Méier (355 000 hab.)¹³⁴, cuja proximidade ao Centro, à zona Sul e à periferia metropolitana é superior não só em termos de distancia mas também no que respeita à facilidade de acesso à rede de transportes colectivos, metro e comboios. A nova Cidade da Música beneficia sem dúvida a Barra, o Recreio e Jacarepaguá, mas vira costas à maior parte da população de renda baixa, concentrada na “restante” cidade e na área metropolitana.



fig. Vista do complexo da Cidade da Música com a Barra da Tijuca ao fundo

RIO DE JANEIRO:

4.4 Síntese dos elementos estudados

Ao avaliarmos os dois casos de estudo em confronto é perceptível as diferenças urbanas entre as duas realidades, mas também é notório que ambas estão marcadas pela segregação espacial. A observação dos dois exemplos colabora para o entendimento dos problemas urbanos de segregação referidos no terceiro capítulo.

Regista-se então, que o problema da fragmentação residencial em classes está patente na diferença da arquitectura dos bairros, e no estatuto social dos seus moradores. Os condomínios de luxo e os barracos possuem arquitecturas tão distintas, tal como desiguais formas de apropriação do espaço, que revelam a condição social dos ocupantes.

Os planos de estruturação da mobilidade urbana afastaram-se ao longo do tempo da colectividade, assentando particularmente na questão dos problemas dos automóveis, o que é evidente tanto no Complexo da Maré, que se encontra totalmente cercado de vias rápidas, sem que na realidade se obtenha uma utilização intensa por parte dos seus habitantes sem dinheiro para obterem veículos, como na Barra da Tijuca caracterizada pela multiplicação de rodovias de fluxos rápidos sem escala humana.

A distribuição de boas redes de abastecimento “teve dois pesos e duas medidas” consoante a caracterização da população local, apostando nas áreas disputadas pelo mercado imobiliário e esquecendo-se das sujas, populosas, densas e poluídas zonas informais.

Por último, o MONUMENTO contrasta com a “tenda de campismo” cultural, como se as necessidades culturais da população da Barra fossem diferentes da residente no Complexo da Maré.

Ao colocarmos em evidencia a relação entre a população residente e a área total dos dois casos abordados, o Complexo da Maré com uma população de 132 000 habitantes e uma área de 4,26 km².¹³⁵, ao passo que a Barra da Tijuca, 92 000 habitantes e uma área de 48,15 km².¹³⁶, compreende-se que numa área muito inferior concentram-se mais habitantes sujeitos a condições de vida muito inferiores. Se porventura pudéssemos comparar os valores investidos pelo estado nos dois domínios, ainda se expunha mais a desigualdade entre os dois bairros.

¹³⁵ Dados fornecidos pelo <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairroscariocas/index_bairro.htm>

¹³⁶ Ibidem

Maurício Abreu quando se iniciou o processo de urbanização da Barra referiu: “Note-se, entretanto, que embora essa área da cidade ainda esteja esparsamente habitada, o Estado – em associação com o capital privado – já vem investindo grandes somas na sua “preparação” (abertura de estradas e ruas pavimentadas, iluminação pública, instalação de infra-estruturas, etc.), em detrimento de investimentos mais urgentes e mais necessários que poderiam ser realizados nas zonas suburbanas da cidade, ou na periferia metropolitana.”¹³⁷

Através desta comparação podemos porventura equacionar o tipo de segregação em que os dois exemplos se inserem: um classificado de voluntário ou de auto-segregação como no caso da Barra da Tijuca, uma vez que, esta área pretende distanciar-se e autonomizar-se da restante cidade, promovendo o agrupamento de uma classe semelhante; o outro seria de carácter involuntário, como no caso da Baixa do Sapateiro, já que a cidade tende a isolar propositadamente os seus habitantes e residências, excluindo o potencial desenvolvimento da região e a integração dos moradores na sociedade. Contudo, concorda-se com Villaça ao afirmar:

“Na verdade, não há dois tipos de segregação, mas um só. A segregação é um processo dialéctico, em que a segregação de uns provoca ao mesmo tempo e pelo mesmo processo, a segregação de outros.”¹³⁸



Fig. 65_A Lona Cultural ao lado da Cidade da Música, o “Monumento”

¹³⁷ ABREU, Maurício (1987), pág. 145

¹³⁸ VILLAÇA, Flávio, (2001), pág. 148

cap.5

CONSIDERAÇÕES FINAIS

*Da “Mixidade” como premissa fulcral no Planeamento Urbano
ao Papel Social do Arquitecto*

“Olhada como conceito interpretativo, a cidade refere-se sobretudo à existência de uma grande imbricação entre apropriação do espaço e a emergência de uma dinâmica colectiva, isto é, a cidade é privilegiadamente o lugar onde os vários grupos, embora permanecendo distintos uns dos outros, encontram entre si possibilidades múltiplas de coexistência e de trocas mediante a partilha do mesmo território, o que não só facilita os contactos programados, mas principalmente multiplica as hipóteses de encontros aleatórios e favorece o jogo das estimulações recíprocas.”¹³⁹

A cidade é um “palco” interactivo entre intervenientes individuais e colectivos, obedecendo a diferentes dinâmicas, intensidades, durabilidades e estímulos. “A cidade, (...), foi sempre um referencial incontestado nas relações que manteve ao longo dos tempos com a sociedade no seu todo, já que desde os primórdios se assumiu como centro da vida humana por excelência.”¹⁴⁰

A presença de fortes conexões sociais na cidade é inegável, independentemente da forma e organização, todavia, a propensão do espaço colectivo/público a ser “socializável”¹⁴¹ e equilibrado, pode ser condicionado, refutado ou incentivado consoante a sua forma, desenho ou função. Conforme observado no Rio de Janeiro, a segregação social está presente nas mais variadas formas, condicionada urbanisticamente por quatro factores/problemas¹⁴² que possuem múltiplos exemplos de opções urbanas excludentes em diferentes escalas.

Assim, a necessidade de um diálogo urbano que vise a integração das diferentes hierarquias sociais num espaço público unificado, embora marcado pela diversidade individual, ganha relevo. A fragmentação do tecido urbano coopera com a fragmentação social e a unificação urbana não altera por si só as desigualdades do sistema económico e político carioca, mas poderá influenciar a aceitação e a adaptação entre classes, reduzindo preconceitos e estigmas.

A “Mixidade social”¹⁴³ deve ser uma premissa base do planeamento urbano, como tentativa de aumentar os confrontos de aspirações, valores, crenças, objectivos e comportamentos dos indivíduos no espaço. Assim, de forma a combater o aumento da concentração de classes semelhantes no espaço (logo a segregação social) a procura de mistura de indivíduos num

¹³⁹ GUERRA, Paula, (2003), pág. 84

¹⁴⁰ GUERRA, Paula, (2003), pág. 85

¹⁴¹ No sentido em que estimula a realização da socialização (diálogo) no espaço

¹⁴² A fragmentação residencial por classe social, ruptura na mobilidade urbana, desigualdade de redes de abastecimento e a diferenciação no tratamento do espaço público/equipamentos

¹⁴³ ASCHER, François, (2010), pág. 157.

ambiente comum é importante para o desenvolvimento da cidade de um modo mais equilibrado entre os factores de homogeneidade e as qualidades da heterogeneidade.

François Ascher refere ainda, que a concentração da população mais rica num determinado lugar ocorre em simultâneo com o aumento da concentração localizada da população mais pobre e que, mesmo as classes médias tendem a agrupar-se. Esta estratificação das zonas das urbes por classe é, como afirma o autor, “a própria negação da cidade porque esta só existe e só se desenvolve graças a sua diversidade.”¹⁴⁴

Para José R. Fernandes: “Parece existir uma relação entre os problemas das cidades e a forma geográfica como se distribuem pessoas, ou seja, parece ser uma má opção concentrar pessoas de um determinado estatuto social, étnico, o que seja, em territórios restritos.”¹⁴⁵

Deste modo, urge procurar “ (...) la diversidad, la densidad cualitativa, más que la cuantitativa. La densidad cualitativa que alude a la variedad y el número de referencias superpuestas en un lugar, edificio o zona. No cualquier densificación garantiza una intensidad mejor, sino, a veces, simplemente congestión o confusión. En la coexistencia de diferencias es donde surge la energía cualitativa urbana. La mixity más que la density puede caracterizar la urbanidad contemporánea...”¹⁴⁶

“ (...) se a urbanização tem na sua essência a necessidade de interacção, as cidades afiguram-se dentro deste processo como uma espécie de «comutadores sociais» ”¹⁴⁷

Assim, o problema “crónico” com que se debate a cidade do Rio de Janeiro - a segregação social – pode ser alargado a muitas outras cidades e surge, por este motivo, a necessidade da busca pela “mixidade” no sentido de se potenciar através do espaço o diálogo entre os seus habitantes. Assim, ao conceber o espaço convém lembrar que já em “Arquitectura da Cidade” Aldo Rossi referia que: “(...) não há transformação urbana que não signifique também transformação da vida dos seus habitantes.”¹⁴⁸

Como foi observado ao longo deste estudo a segregação social pode ser condicionada pelo Urbanismo e pela Arquitectura, evidenciando-se pelo aparecimento de problemas em diversos componentes estruturais da cidade – na mobilidade, na habitação, nas redes de

¹⁴⁴ ASCHER, François, (2010), pág. 158.

¹⁴⁵ FERNANDES, José Rio, in JPN, 14.08.2008

¹⁴⁶ SOLA-MORALES, (2008), pág. 148

¹⁴⁷ GUERRA, Paula, (2003), pág. 90

¹⁴⁸ ROSSI, Aldo, (1966), pág. 242

abastecimento e nos espaços/equipamentos colectivos – e que por sua vez surgem em diferentes *zooms* – as várias escalas. A cidade informal consegue reunir todos esses problemas em simultâneo, o que realça a urgência de intervenção de políticas urbanas que promovam a integração adequada das favelas na urbe.

Segundo Claude Lévi-Strauss:

“É possível que o urbanismo tenha já conseguido resolver o problema, mas em 1935, no Rio, o lugar que cada um ocupava na hierarquia social podia medir-se com um altímetro: era tanto mais baixo quanto mais alto era o domicílio. Os miseráveis viviam encarrapitados nos morros, nas favelas, em que uma população de negros vestidos de andrajos bem lavados compunham nos seus violões essas melodias vivas que, na época do carnaval, desceriam dos cumes e invadiriam com eles a cidade.

A cidade transforma-se tanto no sentido da distância como no da altura. Quando nos embrenhamos numa dessas pistas urbanas que fazem penetrar os seus meandros por entre colinas, o seu aspecto torna-se rapidamente de arrabalde.”¹⁴⁹

A observação deste autor, em 1935, manifesta a crença na capacidade do urbanismo em provocar alterações sócio-espaciais na cidade. Porém constata-se, hoje, que o Rio continua a apresentar os mesmos sintomas e problemas que o autor identificou, tornando evidente a necessidade de repensar urbanisticamente a metrópole carioca.

Por estes motivos, os problemas de segregação social são também problemas urbanos, e o arquitecto é, em parte, responsável ao reconhecer-se como um dos agentes principais na produção do espaço. Então, cabe também à disciplina de Arquitectura e da Urbanística como intervenientes na concepção dos espaços, traçar as directrizes que possam qualificar a relação entre a ordem e o caos, entre o emaranhado de tramas urbanas umbilicalmente conectadas aos contextos sociais. Os nossos “desenhos” reflectem e constroem o espaço, a base física onde o homem interage, partilha, dialoga, movimenta-se e, em suma, “vive”.

“O urbanismo é chamado a conceber as regras necessárias para assegurar aos habitantes das cidades as condições de vida salvaguardando não somente a

¹⁴⁹ LÉVI-STRAUSS, Claude, (1955), pág. 79

sua saúde física mas ainda, a sua saúde moral e a alegria de viver que daí deriva.”¹⁵⁰

A prática do urbanismo passa, então, pelo entendimento das necessidades espaciais que o ser humano carece nas suas rotinas diárias na urbe. A importância da cidade como “comutador” de relações não pode ser esquecida, nem metabolizada no seu inverso, num “disjuntor social”, prorrogando a segregação inter-cidadãos. Para isso, o arquitecto não se pode afastar do carácter de interveniente social que possui, e deverá assimilar a “mixidade” como uma directriz que possa potenciar a inserção dos habitantes no “espírito de cidadania”.

“Young architects who confront social issues often abandon both architecture and urban design, frustrated by their irrelevance – as practiced by many professionals – to real urban problems. They embrace instead social or systems planning, or projects which demand social and communal concern than Professional service. This is wasteful and should be necessary. For the best thing an architect or urban designer can offer a new society, apart from a good heart, is his own skill, used for the society, to develop a respectful understanding of its cultural artefacts and loving strategy for the development to suit needs and way of life of its people.”¹⁵¹

Por último, constata-se que o Rio de Janeiro carece de intervenções que promovam o desenvolvimento “do restante”, através de uma aposta num planeamento que desenvolva equitativamente a cidade, procurando contrariar a segregação. Num momento em que a economia brasileira se assume como emergente, ostentando um dos maiores níveis de desenvolvimento mundial – e lembrando que o Rio vai receber dois eventos desportivos internacionais que irão promover o desenvolvimento urbano, a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016 - surge uma nova oportunidade para que os arquitectos utilizem as suas capacidades profissionais em prol dos problemas urbanos de complexidade social, aliando a inegável importância da “imagem” arquitectónica à, não menos importante, integração dos tecidos “sociais” da cidade.

¹⁵⁰ Carta de Atenas, (1942), Preposição 32

¹⁵¹ SCOTT BROWN, Denise, (1969), “On Pop Art, Permissiveness And Planning”, SCOTT BROWN, Denise, (2009) pág. 59

Bibliografia

ABREU, Maurício. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro, 2008, (ed. original 1987)

ANDREATTA, Verena. *Cidades Quadradas Paraísos Circulares. Os Planos Urbanísticos do Rio de Janeiro no Século XIX*, Mauad Editora, 2006

ASCHER, François. *Metapolis: Acerca do futuro da cidade*, trad. Álvaro Domingues, Celta, Oeiras, 1996. (ed. original, *Métapolis ou l'avenir des villes*, 1995).

ASCHER, François. *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos : um léxico*, Livros Horizonte, Lisboa, 2010 (ed.original *Les Nouveaux Principes de l'urbanisme. La fin des villes n'est pas à l'ordre du jour*, , 2001 e *Les Nouveaux Compromis urbains : Lexique de la vie plurielle*, 2008)

AUGÉ, Marc. *Não-Lugares: Introdução a uma antropologia da sobremodernidade*, Coleção últimas Letras, Bertrand Editora. Venda Nova, 1994 (ed original, em 1992).

BERMAN, Marshall. *Tudo o que é sólido se dissolve no ar*, Coleção Signos, nº 49, Edições 70, Lisboa, 1989 (ed.original, *All that is solid melts into air*, 1982).

BOERI, Stefano, *Mutations: Rem Koolhaas, Harvard ; project on the city*, Actar, Barcelona, 2001

CORRÊA, Roberto Lobato. *A Rede Urbana*, Editora Ática, São Paulo, 1989

CARVALHO, Benjamin de A. *Duas Arquiteturas no Brasil*, Editora Civilização Brasileira S.A, Rio de Janeiro, 1961

DEL BRENNA (Org.), Giovanna Rosso. *O Rio de Janeiro de Pereira Passos. Uma Cidade Em Questão II*, Editora Index, Rio de Janeiro, 1985.

FILHO, Nestor Goulart Reis. *Evolução Urbana do Brasil*, Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo, 1968

FIX, Mariana. *Parceiros da Exclusão*, Editorial Boitempo, São Paulo, 2001

JACOBS, Jane - *Morte e Vida de Grandes Cidades*, trad. Carlos S. Mendes Rosa. - 1ª ed. - São Paulo : Martins Fontes, 2000 (ed. original. *Death and Life of Great American Cities*, 1962).

KOOLHAAS, Rem. *Small, Medium, Large, Extra-Large : Office for Metropolitan Architecture* / Rem Koolhaas and Bruce Mau. - 2ª ed. - New York : The Monacelli Press, 1998.

KUJAWSKY, Gilberto de Mello. *Idéia do Brasil; A arquitetura imperfeita*, Editora SENAC, São Paulo, 2001

LÉVI-STRAUSS, Claude. *Tristes Trópicos*, Edições 70, L.da, Lisboa, 1993 (ed. original *Tristes Tropiques*, 1955)

LYNCH, Kevin. *La imagen de la ciudad*, Gustavo Gili S.A. ed, México, 1984 (ed. original, Massachusetts, 1960)

LOURDES, Maria e RODRIGUES, F. Castro trad. *A Carta de Atenas/ C.I.A.M.* , 1941 (ed. original *La Charte d'Athenes*, 1933).

MACHADO, Denise B. Pinheiro (org.). *Anais do IV Seminário De História Da Cidade e do Urbanismo*, UFRJ – PROURB, Volume I, Rio de Janeiro, 1996

MACHADO, Denise B. Pinheiro (org.). *Anais do IV Seminário De História Da Cidade e do Urbanismo*, UFRJ – PROURB, Volume II, Rio de Janeiro, 1996

MUMFORD, Lewis. *A cidade na história : suas origens, desenvolvimento e perspectivas*, Martins Fontes, São Paulo, 1982 (ed. original *The city in History*, Harmondsworth, Middlesex, 1961).

NESBITT, Kate (org.). *Uma nova agenda para a Arquitectura. Antologia teórica 1965-1995*, Cosac Naify, São Paulo, 2008

PEREIRA, Luiz (org.), *Urbanização e Subdesenvolvimento*, Zahar Editores, Rio de Janeiro, 1976

PEREIRA, Nuno Teotónio. *Escritos : 1947-1996 selecção*, Faup Publicações, Porto, 1996

PORTAS, Nuno. *Os Tempos das Formas: a cidade feita e refeita*, DAAUM, Guimarães, 2005.

PORTAS, Nuno. *Arquitectura(s), Teoria e Desenho, Investigação e Projecto*, Faup Publicações, Porto, 2005

ROSSI, Aldo. *A Arquitectura da Cidade*, Edições Cosmos, Lisboa, 2001, (ed. original *L'Architettura della città*, Marsilio, Roma, 1966).

SALGADO, Plínio. *Como Nasceram as Cidades no Brasil*, Edições Ática, Lisboa, 1946

SANTOS, Carlos Nelson F. dos. *A cidade como um jogo de cartas*, Editora Universidade Federal Fluminense: EDUFF, Niterói, 1988

SANTOS, Carlos Nelson F. dos (coord.), VOGEL e MELLO, Arno e Marco Silva, *Quando A Rua Vira Casa: a apropriação de espaços de uso colectivo em um centro de Bairro*, 3ª Edição Projeto Editores, São Paulo, 1985 (ed. original Rio de Janeiro, 1980)

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (orgs.). *Habitação e Cidade*, FAUUSP, São Paulo, 1998

SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Dênio (orgs.). *Urbanismo: Dossiê São Paulo – Rio de Janeiro*, Edição Especial Oculum Ensaios, PUCCAMP/PROURB, 2003

SCOTT BROWN, Denise. *Having Words*, AA Publications Editor, London, 2009

SECRETARIA MUNICIPAL DE CULTURA, TURISMO E ESPORTES, *Rio de Janeiro: uma cidade no tempo*, Prefeitura da Cidade Do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1992

SEGRE, Roberto. *América Latina Fim de Milênio; Raízes e Perspectivas De Sua Arquitectura*, Editorial Studio Nobel, São Paulo, 1991

SEGRE, Roberto. *Guías de Arquitectura LatinoAmericana; Rio de Janeiro*, Clarin, Buenos Aires, 2008

SENDIK, Fernando. *Do cosmógrafo ao satélite: mapas da cidade do Rio de Janeiro*, Editor CAURJ, Rio de Janeiro, 2000

SOLA MORALES I RUBIO, Manuel de. *De cosas urbanas*. Editora Gustavi Gili, SA, Barcelona, 2008

VALLADARES, Licia do Prado. *A invenção da favela. Do mito de origem a favela.com*, FGV Editora, Rio de Janeiro, 2005

VENTURA, Zuenir. *Cidade Partida*, Editora Companhia das Letras, 7ª edição, Rio de Janeiro, 1997 (ed. original 1994)

VENTURI, Robert. *Complejidad y contradicción en la Arquitectura*, Editorial Gustavo Gili, SA, 2003 (primeira edição em 1972)

VILLAÇA, Flávio. *Espaço Intra-Urbano No Brasil*, Studio Nobel, São Paulo, 2001

ZALUAR e ALVITO, Alba e Marcos (orgs.). *Um século de favela*, Editora FGV, Rio de Janeiro, 1998

Artigos:

CEZAR, Paulo Bastos. *Evolução da população de favelas na cidade do Rio de Janeiro: uma reflexão sobre os dados mais recentes*, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro Coleção Estudos Cariocas, Fevereiro 2002, < http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/2403_evolu%C3%A7%C3%A3o%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20de%20favelas%20na%20cidade%20do%20rio%20de%20janeiro.PDF>, consultado em 15/08/2010

COSTA, Lucio. *Plano Piloto para a urbanização da Baixada compreendida entra a Barra da Tijuca, o Portal de Sernambetiba e Jacarepaguá*, Arqitextos, São Paulo, 10.116. Vitruvius, Janeiro 2010, <<http://www.vitruvius.br/revistas/read/arqitextos/10.116/3375>> consultado em 11/09/2010

DIAS, Tiago. *Bairro do Aleixo: A solução do problema pode voltar a ser um problema*, JPN, 14.08.2008, < http://jpn.icicom.up.pt/2008/08/14/bairro_do_aleixo_a_solucao_do_problema_pode_voltar_a_ser_um_problema.html> consultado em 28/08/2010

GUERRA, Paula, *A cidade na encruzilhada do urbano: elementos para uma abordagem de um objecto complexo*, 2003, <<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo8432.pdf>> consultado em 23/05/2010

JUNG, Taiana Santos. *Considerações históricas da organização espacial da Cidade do Rio de Janeiro: Um enfoque no Complexo da Maré*, 2006 <<http://www.abep.nepo.unicamp.br/docs/anais/outros/4EncNacSobreMigracao/SCII-8.pdf>> consultado 12/06/2010

MARICATO, Ermínia. *Metrópole, legislação e desigualdade*, 2003, <<http://www.scielo.br/pdf/ea/v17n48/v17n48a13.pdf>>, consultado em 6/05/2010

MAIA, Rosemere Santos. *A Produção do Espaço em Áreas de Auto-Segregação: O Caso da Barra da Tijuca*, Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ, volume 21, 1998, <http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1998/vol21_39_75.pdf> consultado em 10/08/2010

PRETECEILLE e QUEIRÔZ RIBEIRO, Edmond e Luiz Cesar. *Tendências da Segregação Social em Metrôpoles Globais e Desiguais: Paris e Rio de Janeiro no anos 80*, 1998, <<http://www.scielo.br/pdf/rbcsoc/v14n40/1713.pdf>> consultado em 4/04/2010

QUADERNS 213, *De la métropole a la Metapolis*, Editora COAC, Catalunya, 1996

REZENDE, Vera F. *O jogo de verde com branco, Lúcio Costa em defesa do Plano Piloto da Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá*, 2003, <<http://www.docomomo.org.br/seminario%206%20pdfs/Vera%20Rezende.pdf>> consultado em 5/6/2010

REZENDE e LEITÃO, Vera e Gerônimo, *Plano Piloto para a Barra da Tijuca e Baixada de Jacarepaguá, a Avaliação dos Ideais Modernistas Após Três Décadas*, do.co,momo_5, 2003, <<http://www.docomomo.org.br/seminario%205%20pdfs/148R.pdf>> consultado em 24/05/2010

TAVARES, Carlos, *Entrevista Sylvia Fischer*, 2010, <<http://www.revistaau.com.br/arquitetura-urbanismo/192/imprime163569.asp>> consultado em 24/05/2010

TEIXEIRA, Denise. *Ideologização do Plano Director*. Resenhas online, nº 132. São Paulo, Portal Vitruvius, Novembro 2005, <www.vitruvius.com.br/resenhas/textos/resenha132.asp> consultado em 12/08/2010

VAZ e JACQUES, Lilian Fessler e Paola B. *Formas Urbanas de Favelas Cariocas*, in Simpósio *A Cidade nas Américas. Perspectivas da forma urbanística no século XXI*, 51º Congresso Internacional de Americanistas, Julho 2003, <http://www.pgau-cidade.ufsc.br/ica/trabalhos/vaz_lilian/vaz_lilian.htm> consultado em 19/05/2010

VILLAÇA, Flávio. *A Segregação Urbana e a Justiça*, Revista Brasileira de Ciências Criminais, ano 11, nº 44, Julho/Setembro 2003, págs. 341/346, <www.flaviovillaca.arq.br> consultado em 23/08/2010

VILLAÇA, Flávio. *A distribuição da riqueza e os problemas urbanos*, 2010, <www.flaviovillaca.arq.br> consultado em 23/08/2010

VILLAÇA, Flávio. *A OSB E A CIDADE DO RIO DE JANEIRO*, in Revista Concerto, ano IX, nº 90, Novembro 2003, pág. 20, <www.flaviovillaca.arq.br> consultado em 23/08/2010

VILLAÇA, Flávio. *A Responsabilidade Das Elites e a Decadência Dos Centros Do Rio e De São Paulo*, < www.flaviovillaca.arq.br > consultado em 23/08/2010

Endereços electrónicos

WWW <URL: <http://www.ibge.gov.br/home/>>

WWW <URL: <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/portalgeo/index.asp>>

WWW <URL: <http://www.riodemocracia.org.br>>

WWW <URL: <http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/>>

WWW <URL: <http://www.observatoriodefavelas.org.br>>

WWW <URL: <http://www.vitruvius.com.br>>

Teses e Provas Finais

ABREU, Clara. *Do direito à habitação; ao direito à cidade*, Porto – FAUP, 2006

DURÂES, Cristiana Esteves de Aguiar. *Zona portuária do Rio de Janeiro: uma proposta de revitalização*, Porto – FAUP, 2006

EIRA, Julião Soares da. *Favela parque mundial: proposta de urbanização*, Porto – FAUP, 2008

MARGARIDO, Andreia Santana. *A contribuição de Lúcio Costa para a cidade do Rio de Janeiro*, Porto – FAUP, 2007

NETO, Pedro. *Bairro de lata: inspiração em tempos de crise?*, Porto – FAUP, 2009

PORTUGAL, Catarina. *A urbanização da pobreza: como integrar uma favela na cidade do Rio de Janeiro*, Porto – FAUP, 2007

Índice Imagens

Fig. 1- Artigo Pessoal

Fig. 2- Artigo Pessoal

Fig. 3- Montagem produzida pelo autor deste trabalho com múltiplas fontes de imagens

Fig. 4 – VALLADARES, Licia Prado, A invenção da favela. Do mito de origem a favela.com, FGV Editora, Rio de Janeiro, 2005, pág. 54

Fig. 5 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 36

Fig. 6 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 38

Fig. 7 – VALLADARES, Licia Prado, A invenção da favela. Do mito de origem a favela.com, FGV Editora, Rio de Janeiro, 2005, pág. 27

Fig. 8 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 72

Fig. 9 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 64

Fig. 10 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 62

Fig. 11 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 120

Fig. 12 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 135

Fig. 13 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 102

Fig. 14 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 29

Fig. 15 - VILLAÇA, Flávio, Espaço Intra-Urbano No Brasil, Studio Nobel, São Paulo, 2001, pág. 115

Fig. 16 - VILLAÇA, Flávio, Espaço Intra-Urbano No Brasil, Studio Nobel, São Paulo, 2001, pág. 109

Fig. 17 - VILLAÇA, Flávio, Espaço Intra-Urbano No Brasil, Studio Nobel, São Paulo, 2001, pág. 109

Fig. 18 - VILLAÇA, Flávio, Espaço Intra-Urbano No Brasil, Studio Nobel, São Paulo, 2001, pág. 144

Fig. 19 – Arquivo pessoal

Fig. 20 – Arquivo pessoal

Fig. 21 – Arquivo pessoal

Fig. 22 – Arquivo pessoal

Fig. 23 – Arquivo pessoal

Fig. 24 – Arquivo pessoal

Fig. 25 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 42

Fig. 26 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP-Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 106

Fig. 27 – VALLADARES, Licia Prado, A invenção da favela. Do mito de origem a favela.com, FGV Editora, Rio de Janeiro, 2005, pág. 101

Fig. 28 – Disponível em < http://www.armazemdedados.rio.rj.gov.br/arquivos/2403_evolu%C3%A7%C3%A3o%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20de%20favelas%20na%20cidade%20do%20rio%20de%20janeiro.PDF>, consultado em 15/08/2010

Fig. 29 - ABREU, Maurício, Evolução Urbana do Rio de Janeiro, IPP - Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 90

Fig. 30 – Arquivo pessoal

Fig. 31 - ABREU, Maurício, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPP - Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 108

Fig. 32 - ABREU, Maurício, *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*, IPP - Instituto Pereira Passos, 4ª Edição, Rio de Janeiro (2008), ed. Original (1987), pág. 128

Fig. 33 – Arquivo pessoal

Fig. 34 – Arquivo pessoal

Fig. 35 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/7930414.jpg>>, consultado em 15/09/2010

Fig. 36 – Arquivo pessoal

Fig. 37 – Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairroscariocas/zoom.php?arq=bairro_barra_tijuca.jpg>, acedido em 05/09/ 2010

Fig. 38 – Arquivo pessoal

Fig. 39 – Imagem alterada no âmbito de um trabalho para a UFRJ, retirada de VARELLA, Drauzio. *Maré: Vida na Favela*, Casa da Palavra, Rio de Janeiro, 2002

Fig. 40 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/19218988.jpg>>, acedido em 10/08/2010

Fig. 41 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/34085778.jpg>> , acedido em 10/08/2010

Fig. 42 – Arquivo pessoal

Fig. 43 – Arquivo pessoal

Fig. 44 – Arquivo pessoal

Fig. 45 – Arquivo pessoal

Quadro I, II, III e IV – Censo Maré 2000

Fig. 46 – Arquivo pessoal

Fig. 47 – Fotografia cedida por Danielle Senna

Fig. 48 – Fotografia cedida por Danielle Senna

Fig. 49 – Fotografia cedida por Danielle Senna

Fig. 50 – Fotografia cedida por Danielle Senna

Fig. 51 – Fotografia cedida por Danielle Senna

Fig. 52 – Arquivo pessoal

Fig. 53 – Arquivo pessoal

Fig. 54 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/26276842.jpg>>, acessado em 22/09/2010

Fig. 55 – Disponível em <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/bairroscariocas/zoom.php?arq=bairro_mare.jpg>, consultado em 05/09/2010

Fig. 56 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/16182121.jpg>>, acessado em 22/09/2010

Fig. 57 – Disponível em <http://teturaarqui.files.wordpress.com/2010/02/arq116_00_01.jpg>, acessado em 26/08/2010

Fig. 58 – Disponível em <http://teturaarqui.files.wordpress.com/2010/02/arq116_00_03.jpg>, acessado em 26/08/2010

Fig. 59 – Disponível em <<http://commondatastorage.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/29876415.jpg>>, acessado em 22/09/2010

Fig. 60 - Arquivo pessoal

Fig. 61 - Arquivo pessoal

Fig. 62 – Disponível em <http://www.biologo.com.br/MOSCATELLI/abril2009/fotos_abril_2009.html>, acessado em 15/09/2010

Fig. 63 - Arquivo pessoal

Fig. 64 - Arquivo pessoal

Fig. 64 – Montagem de uma foto do arquivo e pessoal e de outra disponível em <<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1157031>>, consultado a 20/09/2010