



Universidade Federal do Rio de Janeiro
Escola Politécnica
Programa de Engenharia Urbana

RAQUEL DE LUCENA OLIVEIRA

**CENTRALIDADE NA PERIFERIA: a Centralidade de Campo
Grande na Zona Oeste da MetrÓpole Carioca**

Rio de Janeiro
2014



UFRJ

RAQUEL DE LUCENA OLIVEIRA

**CENTRALIDADE NA PERIFERIA: a Centralidade de Campo Grande na
Zona Oeste da Metr pole Carioca**

Disserta o de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários   obten o de título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Rodrigues Lima.

Rio de Janeiro
2014

Oliveira, Raquel de Lucena

Centralidade na Periferia: a Centralidade de Campo Grande na Zona Oeste da Metrópole Carioca / Raquel de Lucena Oliveira. – 2014. 138f.: 52 il.; 30 cm.

Dissertação (Mestrado em Engenharia Urbana) –
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica,
Programa de Engenharia Urbana, Rio de Janeiro, 2014

Orientador: Fernando Rodrigues Lima

1. Centralidade. 2. Periferia. 3. Segregação. 4. Índice de Bem-Estar Urbano. I. Lima, Fernando Rodrigues. II. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Escola Politécnica. III. Título.



UFRJ

Raquel de Lucena Oliveira

CENTRALIDADE NA PERIFERIA: a centralidade de Campo Grande na Zona
Oeste da Metrópole Carioca

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica da Universidade Federal do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos necessários à obtenção de título de Mestre em Engenharia Urbana.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Rodrigues Lima.

Aprovada pela Banca:

Presidente: Prof. Fernando Rodrigues Lima, D. Sc., UFRJ

Prof. Ângela Maria Gabriela Rossi, D. Sc., UFRJ

Dr. Juciano Martins Rodrigues, IPPUR/ UFRJ

Rio de Janeiro
2014

DEDICATÓRIA

“Sri Gurubhyo Namaha”

Minha saudação e meus
agradecimentos a todos os mestres
que já cruzaram o meu caminho.

AGRADECIMENTOS

Ao Professor Dr. Fernando Rodrigues Lima pela dedicação, orientação e incentivo de sempre.

A toda minha família, em especial aos meus pais, pelo apoio incondicional e incansável.

Ao Felipe, meu namorado, pelo companheirismo, incentivo e, sobretudo, paciência.

A grande amiga, Juliana Romeiro, pelas palavras de incentivo e sempre oportunas nos momentos mais críticos deste processo.

Aos amigos do Observatório das Metrôpoles, pelas críticas, correções e sugestões de grande valia.

RESUMO

OLIVEIRA, Raquel de Lucena. **Centralidade na Periferia: a Centralidade de Campo Grande na Zona Oeste da Metr pole Carioca**. Rio de Janeiro, 2014. Disserta o (Mestrado) - Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2014.

Campo Grande exerce uma centralidade na periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A natureza dessa centralidade muda ao longo do tempo com a introdu o de novos atores e de novos elementos espaciais. Tais mudanças, por sua vez, implicam em transforma es na própria organiza o interna do bairro e de sua área de influência, com mudanças no perfil da popula o e uma tendência   segrega o residencial. O objetivo deste trabalho   analisar a trajetória das mudanças que formam e consolidam a centralidade do bairro na periferia da metrópole carioca, etapa importante para o entendimento da inser o ambígua do bairro nesta região da metrópole. Para tanto vamos apresentar elementos que, ao longo dos anos, vem reforçando essa centralidade na região, da mesma forma que apresentaremos fatores que revelam sua inser o periférica na metrópole carioca. Fazem parte deste estudo autores cujas obras se relacionam com a temática da produ o do espaço urbano e a investiga o sobre a forma o de centralidades, como: Corrêa, Villaça, Duarte, Salgueiro, Mello, entre outros. Também foram utilizados informa es de jornais, fotos, dados extraídos de órgãos oficiais, como IPP e IBGE, além da produ o de mapas temáticos diversos contendo o  ndice de Bem-Estar Urbano para a RMRJ produzido no INCT Observatório das Metr poles -IPPUR/UFRJ.

Palavras-Chave: Centralidade. Periferia. Segrega o.  ndice de Bem-Estar Urbano.

ABSTRACT

OLIVEIRA, Raquel de Lucena. **Centrality in the Periphery: the centrality of Campo Grande in the Western Zone of the Metropolis Carioca.** Rio de Janeiro, 2014. Dissertação (Mestrado) - Programa de Engenharia Urbana, Escola Politécnica, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 2014.

Campo Grande exercises a centrality at the periphery of Metropolitan Region of Rio de Janeiro. The nature of that centrality changes over time with the introduction of new actors and new spatial elements. Such changes imply transformations in the internal organization of the district and its area of influence, with changes in the profile of the population and a tendency to residential segregation. The objective of this paper is to analyze the trajectory of changes that form and consolidate the centrality of the Campo Grande on the periphery of Rio Metropolis, important step for understanding the ambiguous inclusion of this district of the metropolis region. For this, we introduce elements that, over the years, has reinforced that centrality in the region, the same way we present factors that reveal its peripheral insertion in Rio Metropolis. We used in this study authors whose papers relate to the theme of the production of urban space and research on the formation of centralities, as Correa, Villaça, Duarte, Salgueiro, Mello, among others. Information from newspapers, photographs, data extracted from official bodies such as IPP and IBGE, besides the production of various thematic maps containing the Index of Urban Wellness for RMRJ, produced in INCT Metropolis Observatory -IPPUR/UFRJ.

Kew-words: Centralization. Periphery. Segregation. Index Urban Wellness

SUMÁRIO

1	INTRODUÇÃO	16
2	DINÂMICA DE CRESCIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS: UM OLHAR SOBRE RIO DE JANEIRO, SUAS CARACTERÍSTICAS E FORMAS ESPACIAIS	21
	2.1 DINÂMICA DE CRESCIMENTO DAS ÁREAS DE PLANEJAMENTO (APS) DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO	24
	2.2 EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO	31
	2.3 PROCESSOS E FORMAS ESPACIAIS: A CENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL	41
	2.4 O SURGIMENTO DA ÁREA CENTRAL	42
	2.5 O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS SECUNDÁRIOS	46
	2.6 CENTRALIDADE E DESCENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: UMA ABORDAGEM CONCEITUAL NECESSÁRIA	50
3	O “SERTÃO PONTILHADO”: A GRANDE REGIÃO DE CAMPO GRANDE E SEU ENTORNO	57
	3.1 A HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DE CAMPO GRANDE E SEU ENTORNO	62
4	A CENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE NA PERIFERIA METROPOLITANA	68
	4.1 O CENTRO COMERCIAL DE CAMPO GRANDE	74
	4.2 O DINAMISMO IMOBILIÁRIO RECENTE E A EXPANSÃO DO BAIRRO DE CAMPO GRANDE	77
	4.3 MOBILIDADE OU IMOBILIDADE URBANA NO BAIRRO DE CAMPO GRANDE? UM QUESTIONAMENTO NECESSÁRIO.	91
5	ÍNDICE DE BEM-ESTAR URBANO – IBEU	104
	5.1 O QUE É BEM-ESTAR URBANO?	105

5.2 METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DO ÍNDICE DE BEM-ESTAR URBANO – IBEU	110
5.2.1 As Bases de Dados	111
5.2.2 As Dimensões do IBEU	112
5.2.3 Os Indicadores das Dimensões do IBEU	113
5.2.4 Operacionalização do IBEU	117
5.3 IBEU LOCAL DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)	120
5.4 AS DIMENSÕES DO BEM-ESTAR URBANO NA METRÓPOLE CARIOCA: UM OLHAR SOBRE CAMPO GRANDE	123
6 CONSIDERAÇÕES FINAIS	133
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	138

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1:	Mapa: Distribuição da população residente por Região Administrativa do Município do Rio de Janeiro no ano de 2010.	27
Figura 2:	Mapa: Área Total Licenciada por Bairro e Principais Eixos Viários de Transportes – 2011.	30
Figura 3:	Mapa: Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1970.	36
Figura 4:	Mapa: Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1980.	37
Figura 5:	Mapa: Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1990.	37
Figura 6:	Mapa: Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 2000.	38
Figura 7:	Mapa: Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro com destaque para a Grande Região de Campo Grande.	58
Figura 8:	Mapa: Contendo os Municípios e Bairros que Integram a Área de Atração do Subcentro de Campo Grande.	69
Figura 9:	Distâncias entre Campo Grande, os Distritos Industriais e o Porto de Itaguaí	71
Figura 10:	Trajeto do BRT TransOeste	72
Figura 11:	Trajeto do Arco Metropolitano e Localização do Bairro de Campo Grande	73
Figura 12:	West Shopping	79
Figura 13:	Plaza Office da CHL	81
Figura 14:	<i>CampoGrande Office & Mall</i>	81
Figura 15:	West Medical Center da Delta Incorporações	81

Figura 16:	MontBlanc Tower	83
Figura 17:	Atlantis Park	83
Figura 18:	Visão Aérea do Park Shopping Campo Grande	84
Figura 19:	Ecoway	86
Figura 20:	Mapa: Localização dos Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha vida na Cidade do Rio de Janeiro.	89
Figura 21:	Mapa: Interação do Bairro de Campo Grande com outros bairros da cidade do Rio de Janeiro através do Transporte Rodoviário - 2009.	92
Figura 22:	Mapa: Integração Intermunicipal e Interestadual através do Transporte Rodoviário no Bairro de Campo Grande - Rio de Janeiro, 2009	93
Figura 23:	As dimensões do índice de Bem-Estar Urbano	112
Figura 24:	Peso dos Indicadores na Dimensão e no Índice	119
Figura 25:	Mapa: Índice de Bem-Estar Urbano - IBEU Local	123
Figura 26:	Mapa: Dimensão Mobilidade Urbana (D1 - Local)	125
Figura 27:	Mapa: Dimensão Condições Ambientais Urbanas (D2 - Local)	127
Figura 28:	Mapa: Dimensão Condições Habitacionais Urbanas (D3 - Local)	128
Figura 29:	Mapa: Dimensão Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos (D4 - Local)	130
Figura 30:	Mapa: Dimensão Infraestrutura Urbana (D5 - Local)	131

ÍNDICE DE FOTOS

Foto 1:	Esculturas que fazem referência a laranja, localizada no centro de Campo Grande, próxima ao calçadão e à rodoviária.	65
Foto 2:	Esculturas que fazem referência a laranja	65
Foto 3:	Pontos Finais na Rua Campo Grande	68
Foto 4:	Terminal Rodoviário de Campo Grande	68
Foto 5:	Consumidores Caminhando pelo Movimentado Calçadão de Campo Grande.	76

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1:	Taxa média geométrica anual de crescimento segundo as Regiões Administrativas - 2000/1991	25
Tabela 2:	Área total licenciada, por Área de Planejamento - 2006 /2011	28
Tabela 3:	Anos das Imagens Seleccionadas para o Mapeamento da Mancha Urbana da Metrópole do Rio de Janeiro.	35
Tabela 4:	Mancha Urbana da Metrópole do Rio de Janeiro nas Décadas - Km ²	38
Tabela 5:	Crescimento da Mancha Urbana da Metrópole do Rio de Janeiro nas Décadas	39
Tabela 6:	Unidades de Salas Comerciais por Bairro - 2008 (Bairros que totalizam 80% do total)	76
Tabela 7:	Unidades de lojas por Bairro - 2008 (Bairros que totalizam 50% do total)	77
Tabela 8:	Localização dos Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha vida - Maio de 2011	87
Tabela 9:	População, Frota de ônibus e Extensão Territorial Segundo as Regiões Administrativas - 2010	94
Tabela 10:	Distribuição de Empregos em Campo Grande por Faixa Salarial - 2006	100
Tabela 11:	Distribuição de Empregos em Campo Grande por Nível de Formação - 2006	101

LISTA DE SIGLAS

AC	Acre
ADEMI	Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário
AP	Área de Planejamento
AutoCAD	<i>computer aided design</i>
BRT	<i>Bus Rapid Transit</i>
CSA	Companhia Siderúrgica do Atlântico
CODERTE	Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro
COMPERJ	Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes
DRACO	Delegacia de Repressão às Ações Criminosas Organizadas
IBAM	Instituto Brasileiro de Administração Municipal
IBEU	Índice de Bem-Estar Urbano
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCT	Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia
IPP	Instituto Pereira Passos
IPPUR	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional
PMCMV	Programa Minha Casa Minha vida
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
RMSP	Região Metropolitana de São Paulo
SIG	Sistema de Informação Geográfica
SISPLAMTE	Sistema de Informação para Planejamento Territorial
UEZO	Universidade Estadual da Zona Oeste
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UPA	Unidade de Pronto Atendimento

1 INTRODUÇÃO

As áreas centrais das cidades e o surgimento de centralidades têm sido objeto de estudos de diversos pesquisadores, pertencentes a diferentes campos científicos. Dentre estes podemos apontar estudos desenvolvidos pela Geografia, pela Economia, pela Arquitetura e pelas Engenharias, campos diversos e interessados em compreender a dinâmica de locais que verificam a existência de diferentes níveis de atividades, equipamentos, serviços e atração de pessoas.

No caso do Rio de Janeiro, pôde-se observar que, desde o início do século XX, seu centro e entorno sofreram um processo de urbanização bastante intenso, diferente de suas áreas periféricas, sobretudo na Zona Oeste, a qual possuía características rurais até mesmo por volta da década de 1970. Contudo, a expansão da malha viária, o crescimento demográfico e a descentralização da atividade produtiva, permitiram uma progressiva expansão da cidade em direção as suas áreas periféricas.

Assim, o intenso crescimento demográfico na cidade foi empurrando as classes menos abastadas para as áreas mais distantes da Área Central, indo se instalar próximo às estações ferroviárias. O incremento populacional, nestas áreas distantes, possibilitou pouco a pouco o aparecimento de rede de serviços em diferentes pontos da cidade, permitindo, assim, a origem dos subcentros.

É, portanto, neste contexto, que se insere o desenvolvimento do subcentro de Campo Grande; um centro comercial abastado localizado na Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro, cuja notoriedade já vem sendo apontada desde a década de 1970 em estudos urbanos.

Em épocas mais recentes, este subcentro tem reforçado seu potencial de atração em bairros da região e municípios vizinhos, localizados na região metropolitana. As novas centralidades surgidas nesta parte da cidade, como os *shoppings Centers* e os condomínios fechados para moradia de alta-renda, também têm contribuído para reforçar tal centralidade na região.

Campo Grande, entretanto, ao mesmo tempo que possui um centro de relevância capaz de atrair grande parte da Zona Oeste do Rio de Janeiro, se insere na periferia da metrópole carioca, região cujo crescimento acelerado não foi acompanhado por planejamento adequado, resultando, assim, em problemas sociais e de mobilidade urbana, configurando uma acessibilidade precária em direção a outras partes da cidade, tornando sua integração, de certa forma, limitada.

O objetivo deste trabalho é analisar a trajetória das mudanças que formam e consolidam a centralidade do bairro na periferia da metrópole carioca, etapa importante para o entendimento da inserção ambígua do bairro de Campo Grande nesta região da metrópole. Para tanto vamos apresentar elementos que, ao longo dos anos, vem reforçando essa centralidade na região, da mesma forma que apresentaremos fatores que revelam sua inserção periférica na metrópole carioca. Uma inserção que revela seu caráter opulento e simultaneamente precário, capaz de ser visualizado a partir dos resultados do IBEU Local da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, apresentado no último capítulo.

A abordagem desse tema contribuiu para um melhor entendimento das transformações recentes em Campo Grande, bairro localizado em uma das

regiões que mais crescem na cidade do Rio de Janeiro e que pouco é tratada em estudos acadêmicos. Além disso, cabe acrescentar que, embora o bairro já tenha sua centralidade reconhecida em pesquisas acadêmicas anteriores, ele é geralmente abordado apenas como um espaço urbano segregado da periferia metropolitana, percepção, na visão da autora, incompleta.

Compõem esse estudo autores cujas obras se relacionam com a temática da produção do espaço urbano e a investigação sobre a formação de centralidades, como: Corrêa, Villaça, Duarte, Salgueiro, Mello, entre outros. Além disso, foram utilizadas informações de jornais, fotos, dados extraídos de órgãos oficiais, como IPP e IBGE. O estudo também apresenta a produção de mapas temáticos diversos, além de análises a partir dos dados estatísticos do IBEU - Índice de Bem-Estar Urbano, produzido no âmbito do INCT Observatório das Metrôpoles - IPPUR/UFRJ.

Campo Grande exerce uma centralidade na periferia da RMRJ e uma subcentralidade na escala metropolitana. A natureza dessa centralidade muda ao longo do tempo com a introdução de novos atores e de novos elementos espaciais. Tais mudanças, por sua vez, implicam em transformações na própria organização interna do bairro e de sua área de influência, com mudanças no perfil de sua população e uma tendência à segregação residencial.

Sendo assim, a hipótese que pretendemos levantar, a partir da observação de Campo Grande, é que a sua distância do Centro, a infraestrutura de transporte local e a condição social precária de grande parte dos habitantes da região são fortes elementos que podem ter contribuído para a formação e o fortalecimento da sua condição de subcentro na periferia

metropolitana. E, além disso, as recentes obras de infraestrutura próximas a região de Campo Grande, como: o Arco Rodoviário Metropolitano; a expansão do Porto de Itaguaí e a implantação do BRT TransOeste podem estar servindo como reforço a essa centralidade, tornando a região mais atrativa para investimentos, tanto públicos quanto privados.

O trabalho está organizado em cinco capítulos. O primeiro capítulo corresponde à introdução. No segundo capítulo tratamos da dinâmica de crescimento da cidade do Rio de Janeiro e levantamos alguns elementos que sinalizam esse crescimento na direção da Zona Oeste da Cidade, bem como apresentamos uma discussão conceitual fundamental a cerca do estudo da Área Central e da formação de centralidades no espaço urbano. Neste sentido, fizemos um resgate de autores importantes cujas obras estão relacionadas à produção do espaço urbano, as quais serviram de base para a construção de nossa hipótese, a cerca do surgimento e fortalecimento da centralidade do bairro de Campo Grande na Zona Oeste da periferia metropolitana.

No terceiro capítulo apresentamos a descrição da Região de Campo Grande – nossa área de estudos –, sua formação histórica e alguns fatos históricos relevantes para a compreensão de sua configuração social e territorial. No quarto capítulo tratamos especificamente da centralidade de Campo Grande na periferia da RMRJ, apresentando elementos capazes de comprovar a hipótese levantada.

Por fim, no último capítulo, apresentamos os resultados do Índice de Bem-Estar Urbano – IBEU, com objetivo de ilustrar o papel de destaque que

algumas áreas de Campo Grande possuem em relação ao seu entorno. Áreas que apresentam condições de Bem-Estar Urbano melhores, mais elevadas que o seu entorno, contribuindo, desta forma, com mais um elemento para o debate da centralidade da região.

2 DINÂMICA DE CRESCIMENTO DAS CIDADES BRASILEIRAS: UM OLHAR SOBRE O RIO DE JANEIRO, SUAS CARACTERÍSTICAS E FORMAS ESPACIAIS.

Por dinâmicas socioespaciais bem semelhantes passam as cidades brasileiras e suas respectivas regiões metropolitanas. Nos últimos anos, houve queda das taxas de crescimento populacional e um aumento populacional bastante desigual entre os bairros dessas cidades e dos municípios de suas regiões metropolitanas. Assim, enquanto os bairros das áreas centrais, providos de infraestrutura, perdiam população, os bairros e municípios periféricos recebiam um incremento considerável em áreas precárias e ambientalmente vulneráveis.

Nos últimos vinte anos municípios periféricos e bairros afastados dos centros cresceram a taxas de aproximadamente 10% ao ano na RMRJ (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009). Foi considerável a contribuição do poder público nesse processo, sobretudo através da construção de conjuntos habitacionais em áreas periféricas, carentes de infraestrutura.

Neste contexto, observa-se que os centros urbanos das cidades permanecem como lugar de referência cultural, de trabalho e de consumo, concentrando a maior parte dos empregos em escala metropolitana. Contudo, apresentam um número bastante expressivo de imóveis e domicílios vazios e subutilizados (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

A dinâmica urbana e a distribuição da população no território municipal são influenciadas por vários fatores. Dentre esses fatores podemos citar as ações do poder público com políticas, programas e projetos; as características

de uso e ocupação do solo; a regulação urbanística na definição de gabaritos; a lógica da produção imobiliária; a relação entre densidade demográfica e taxa média geométrica anual de crescimento populacional e a realização de investimentos. Esses são alguns elementos capazes de impor, com certa força, condicionantes que podem tanto limitar quanto aumentar as possibilidades de crescimento populacional.

A produção imobiliária no Rio de Janeiro e, por conseguinte, a dinâmica de distribuição de sua população pelo seu território seguiu uma lógica mercadológica vinculada a uma restrita demanda solvável, capaz de ocupar os espaços mais caros e valorizados da cidade como, a Zona Sul e posteriormente a Barra da Tijuca, ocupadas pelas faixas de alta renda. As áreas próximas ao centro e a Zona Norte receberam a população de renda média, enquanto as faixas de renda inferiores foram se instalando ao longo dos eixos ferroviários, a norte e oeste da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Segundo dados do IBGE dos Censos de 2000 e 2010, é possível observar um crescimento mais acentuado da população em áreas cada vez mais periféricas da cidade do Rio de Janeiro, avançando em direção a Região Metropolitana. Assim, pode-se dizer que o Rio de Janeiro, nas últimas décadas, vem passando por um processo de dispersão populacional, com a saída de grande parte de seus moradores da Área Central da cidade.

Nas últimas três décadas, mesmo com uma considerável diminuição das taxas de crescimento populacional, os loteamentos clandestinos e favelas se expandiram na zona oeste da cidade, em ambientes precários no que diz respeito à existência de saneamento básico e serviços urbanos.

Segundo Rolnik (2006), esses assentamentos irregulares se expandem em terrenos bastante frágeis como encostas íngremes e áreas passíveis de inundação. Boa parte deles vai compor vastas franjas de expansão na periferia das cidades, em áreas desprovidas de infraestrutura, equipamentos e serviços de qualidade. Embora em muitos casos estejam ausentes nos cadastros das prefeituras, e inexistam nos registros de propriedade dos cartórios, representam a forma predominante de moradia dos pobres nas cidades brasileiras, configurando assim "*uma inserção no mínimo ambígua nas cidades onde se localizam*" (ROLNIK, 2006, p. 199 e 200).

Segundo dados do Instituto Pereira Passos - IPP, entre as décadas de 1980 e 2000 a população do Município cresceu cerca de 7%, enquanto a população das favelas cresceu aproximadamente 19%, representando um aumento de mais 375 mil moradores, o que já no ano 2000 elevava o número de pessoas residentes nesses núcleos irregulares para um milhão de pessoas. Segundo o Censo de 2010 esse número chega a 1.393.314 habitantes.

Deste modo, é possível inferir que a reprodução dos espaços de habitação precária evidencia que o processo de urbanização no Rio de Janeiro segue perpetuando a exclusão social de uma parcela considerável da população, garantindo um padrão de desenvolvimento urbano cada vez mais vinculado à informalidade, tanto no que diz respeito às relações de acesso a moradia, quanto nas relações de trabalho.

2.1 DINÂMICA DE CRESCIMENTO DAS ÁREAS DE PLANEJAMENTO (APS) DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

A despeito da falsa ideia de estagnação em virtude da desaceleração do crescimento populacional das últimas décadas, é possível perceber como a cidade do Rio de Janeiro vem se alterando no curso desses anos. Essas mudanças podem ser facilmente percebidas observando as cinco áreas de planejamento (APs) delimitadas pela Prefeitura (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

A AP1 - Área de Planejamento 1 está dividida em seis Regiões Administrativas - RA: Portuária, Centro, Rio Comprido, São Cristóvão, Paquetá e Santa Tereza, possuindo ao todo 14 bairros. Foi a área que mais perdeu população nos últimos anos. Segundo dados consultados no IPP através do Armazém de Dados, esses bairros tinham 310 mil habitantes em 1991. Em 2000 cerca de 268 mil moradores, representando assim uma perda de 15,6% de sua População (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

Por dinâmica semelhante vem passando a AP2 – Área de Planejamento 2, que abrange os bairros da zona sul do Rio de Janeiro. De todos os bairros, o único que ganhou população foi a Rocinha. Todos os outros perderam em média 3% de sua população. Esta perda está associada, dentre outros elementos, à expansão da Barra da Tijuca, que atraiu boa parte da classe média da cidade (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

A AP3 – Área de Planejamento 3, onde residem mais ou menos 42% dos habitantes do município e cerca de 50% do total dos residentes de favelas, é a área de maior concentração de favelas do município e possui uma taxa

geométrica de crescimento anual de 1,27% entre os anos de 1990 e 2000. É uma taxa consideravelmente baixa, se comparada às taxas apresentadas pelos bairros da Barra da Tijuca, Jacarepaguá e Campo Grande, na zona oeste da cidade, no mesmo período (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

Abaixo, na Tabela 1, seguem as taxas médias geométricas de crescimento anual para todas as Regiões Administrativas neste mesmo período em ordem crescente. Observa-se que as menores taxas, em sua maioria, estão nas Regiões Administrativas localizadas na AP1 e AP2 e as maiores na AP4 e AP5.

Tabela 1 - Taxa média geométrica anual de crescimento segundo as Regiões Administrativas - 2000/1991

Região Administrativa - RA	Taxa de Crescimento	AP - Área de Planejamento
II Centro	-2,51	AP1
VII São Cristóvão	-1,87	AP1
XXVIII Jacarezinho	-1,33	AP3
III Rio Comprido	-1,23	AP1
I Portuária	-1,09	AP1
XXIII Santa Teresa	-0,86	AP1
VIII Tijuca	-0,81	AP2
IX Vila Isabel	-0,74	AP2
XII Inhaúma	-0,67	AP3
IV Botafogo	-0,59	AP2
V Copacabana	-0,57	AP2
XIII Méier	-0,57	AP3
XIV Irajá	-0,43	AP3
VI Lagoa	-0,19	AP2
XXXIV Cidade de Deus	-0,06	AP4
XV Madureira	0,01	AP3
XI Penha	0,12	AP3
XXIX Complexo do Alemão	0,33	AP3
X Ramos	0,40	AP3
XXI Paqueta	0,55	AP1
XXXIII Realengo	0,70	AP5
XX Ilha do Governador	0,79	AP3
XXII Anchieta	0,99	AP3

XXV Pavuna	1,07	AP3
XVII Bangu	1,41	AP5
XXX Maré	2,02	AP3
XVI Jacarepaguá	2,13	AP4
XIX Santa Cruz	2,28	AP5
XVIII Campo Grande	2,73	AP5
XXVII Rocinha	3,11	AP2
XXVI Guaratiba	5,89	AP5
XXIV Barra da Tijuca	6,58	AP4

Fonte: Armazém de Dados - IPP

As AP4 e a AP5, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro, composta pelos bairros de Bangu, Campo Grande, Santa Cruz, Realengo, Barra da Tijuca Jacarepaguá, entre outros, teve um aumento populacional superior ao aumento populacional médio de todo o município, segundo informações extraídas do IPP. Assim, pode-se dizer que é no sentido da Zona Oeste que vem se direcionando o crescimento populacional da cidade, com destaque para as Regiões Administrativas da Barra da Tijuca, Guaratiba, Campo Grande, Santa Cruz, Jacarepaguá e Bangu.

A figura 1 apresenta, em forma de mapa, a distribuição da população residente segundo as Regiões Administrativas do Município do Rio de Janeiro no ano de 2010, e aponta para a grande concentração populacional na Zona Oeste da cidade.

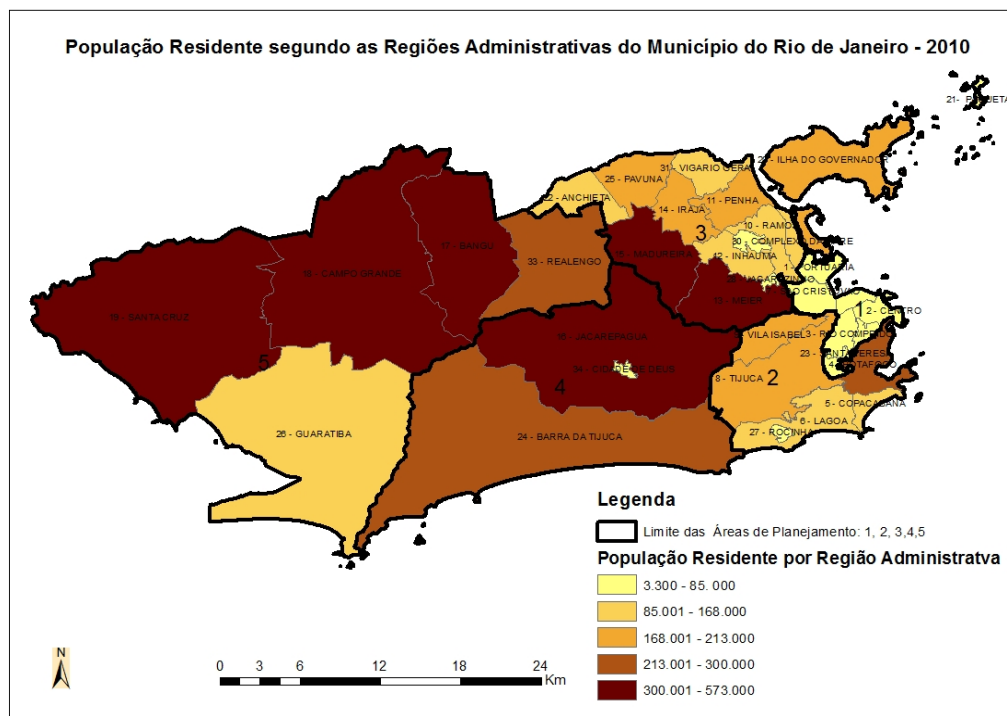


Figura 1 - Mapa – Distribuição da população residente por Região Administrativa do Município do Rio de Janeiro no ano de 2010.

Fonte: Armazém de dados - IPP, (elaboração da autora)

Contudo, é importante ressaltar que mesmo observando uma redução de crescimento populacional em áreas da cidade como Centro e Zona Sul, respectivamente as AP1 e AP2, é possível constatar um crescimento populacional em espaços de favelas e loteamentos irregulares nessas regiões, bem como nas cinco áreas de planejamento da cidade. Em outras palavras, mesmo o Centro e a Zona Sul, que experimentaram taxas negativas de crescimento populacional nos últimos anos, tiveram um aumento populacional nas áreas de favelas. Na AP1, por exemplo, as favelas foram os únicos espaços onde as taxas de crescimento foram positivas (INSTITUTO POLIS e OXFAM GB, 2009).

Outro elemento interessante para analisar a dinâmica de crescimento das cidades, no que diz respeito à incorporação de novos espaços, além da

dinâmica populacional, são as edificações; o espaço construído propriamente dito. E é nesse sentido que vamos caminhar de agora em diante.

Observando os últimos seis anos a partir de dados disponibilizados pelo Armazém de Dados do IPP, constatou-se que é na AP4 onde se encontra a maior contribuição em termos absolutos no conjunto de áreas licenciadas para novas construções, quase 13 milhões de m², seguida pela AP5 que atinge cerca de 5,3 milhões de m², conforme ilustra a tabela a seguir.

Tabela 2 - Área total licenciada, por Área de Planejamento – 2006 / 2011.

Ano	Áreas de Planejamento (Área licenciada em m ²)				
	AP1	AP2	AP3	AP4	AP5
2006	295.186	250.589	756.282	2.317.336	323.593
2007	214.574	419.726	448.260	1.946.086	482.490
2008	193.375	307.866	956.931	2.481.168	772.596
2009	482.856	302.377	909.058	1.870.561	1.500.358
2010	158.222	507.062	983.820	1.900.811	1.350.308
2011	527.880	501.663	978.705	2.478.387	815.071
Total	1.872.093	2.289.283	5.033.056	12.994.349	5.244.416

Fonte: Armazém de Dados - IPP

Segundo dados divulgados em relatório pela Coordenadoria Geral de Planejamento Urbano da Prefeitura do Rio de Janeiro em Junho de 2011, os bairros de Jacarepaguá, Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca, Freguesia, Cidade de Deus, Pechincha, Vargem Pequena e Taquara, todos localizados na AP4, são os que lideram em termos de área total licenciada no município. Na AP5, têm destaque os bairros de Campo Grande e Santa Cruz, e na Área Central; Cidade Nova e Centro.

Segundo análise feita pela Prefeitura, neste mesmo ano, a AP3 tem o maior crescimento de áreas licenciadas para uso não residencial, com destaque especial para os bairros de Del Castilho, Guadalupe, Cachambi, Todos os Santos e Madureira. Nessa área também é importante mencionar os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV, já a partir do primeiro semestre de 2011, em Tomás Coelho com 440 unidades.

Na AP5 o quantitativo de áreas licenciadas está bastante relacionado à participação dos licenciamentos referentes ao programa Minha Casa Minha Vida – PMCMV. No primeiro semestre de 2012 registrou-se o licenciamento de cerca de 1.500 unidades, sendo 1.025 multifamiliar. Como destaque é possível apontar um empreendimento de 467 unidades na Estrada da Cachamorra em Campo Grande, dois empreendimentos de 164 unidades em Santa Cruz e um de 87 unidades em Guaratiba.

Se for comparado com o mesmo período do ano anterior, ou seja, 1º semestre de 2011, é possível identificar uma desaceleração de licenciamentos para esse programa. Contudo, mesmo com essa redução, os números são ainda bastante altos. Também cabe ressaltar o licenciamento de um empreendimento comercial de 151 lojas e salas em Campo Grande.

Ainda comparando o primeiro semestre de 2011 com o primeiro semestre de 2012, na AP2 o crescimento na área total licenciada se refere, em sua maior parte, a edificações de uso exclusivo: ampliação de hotéis, clínicas, escolas e sedes administrativas, além da construção de um hospital e um prédio multifamiliar. Com relação a AP1, houve um crescimento nas tipologias

residencial e não residencial, com destaque para o uso exclusivo e o residencial unifamiliar.

Entretanto, esse crescimento se deu em uma base muito baixa. O aumento de 6 unidades, por exemplo, na tipologia de uso exclusivo teve origem no licenciamento de uma creche, duas estações de teleférico, uma instalação esportiva, um Espaço de Desenvolvimento Infantil, e um Centro de Trabalho e Renda no entorno do Morro da Providência, na Gamboa e Santo Cristo. A figura 2 mostra um mapa elaborado pela Prefeitura do Rio com a área total licenciada por bairro no ano de 2011.

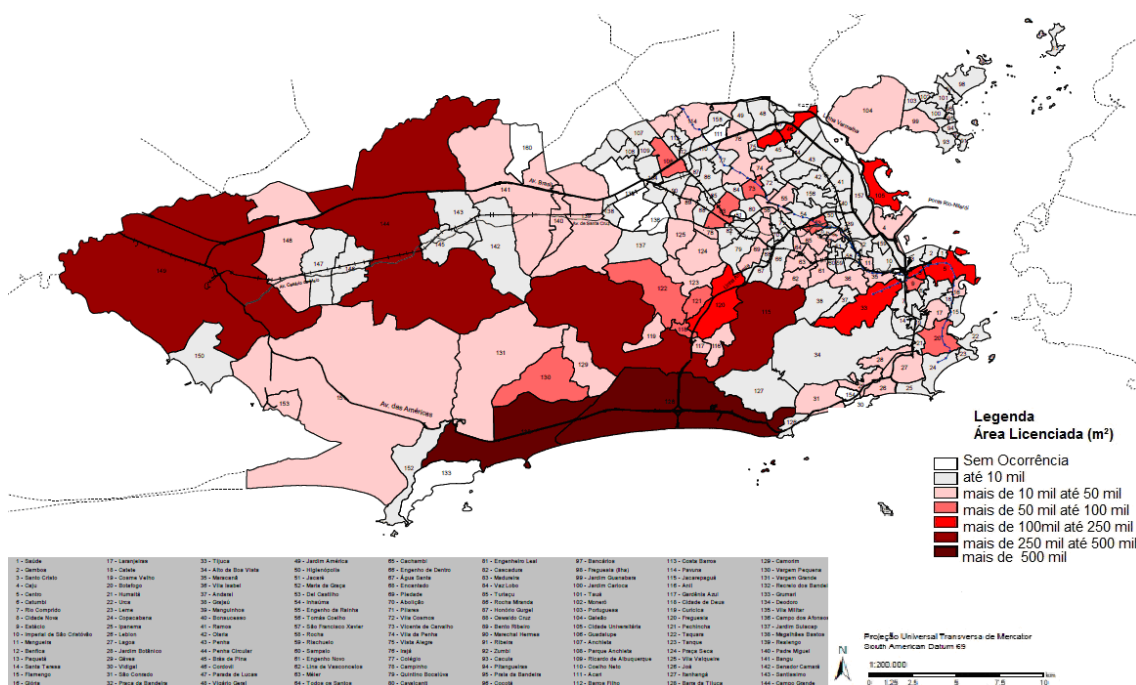


Figura 2 - Mapa – Área Total Licenciada por Bairro e Principais Eixos Viários de Transportes – 2011.

Fonte: Secretaria Municipal de Urbanismo/ Instituto Pereira Passos /IPP

Os tons mais escuros no mapa correspondem aos bairros que possuem o maior valor absoluto de área total licenciada durante o ano de 2011. Os

maiores valores estão na zona oeste da cidade, e são representados pelos bairros de Jacarepaguá, Barra da Tijuca, Santa Cruz e Campo Grande, corroborando assim com a ideia inicial apresentada, no que tange à direção da dinâmica de crescimento da cidade no sentido das Áreas de Planejamento 4 e 5.

Outro elemento que nos permite identificar o dinamismo urbano com vista às transformações no espaço urbano são as Manchas Urbanas. É sobre esse aspecto que vamos tratar a partir desse momento.

2.2 EVOLUÇÃO DA MANCHA URBANA DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

O crescimento urbano e as transformações decorrentes desse crescimento no espaço urbano podem ser observados e analisados através do mapeamento da mancha urbana nas grandes cidades, permitindo desta forma a análise do padrão de expansão física das ocupações urbanas. Neste item vamos investigar a evolução da mancha urbana da metrópole do Rio de Janeiro, desde a década de 1970 até a década de 2000. A partir desse mapeamento e posterior análise, pretendemos observar o sentido de crescimento e expansão da mancha urbana ao longo da Metrópole Carioca, direcionando nosso olhar para a Zona Oeste dessa Região.

Para tanto, cabe esclarecer o que estamos tratando como Mancha Urbana nesta dissertação. Segundo Rodrigues (2011), define-se como Mancha Urbana:

“Terrenos ocupados visualmente pela e para a atividade urbana e que é, conseqüentemente, resultado de um parcelamento da terra para uso,

principalmente, não-agrícola. Esta, por sua vez, é uma proxy, ou um indicador da materialização da produção do espaço físico na escala metropolitana” (RODRIGUES, 2011, p. 206).

Nos últimos anos, a utilização de geotecnologias como o Geoprocessamento e o Sensoriamento Remoto¹ ganhou importante destaque nos estudos direcionados à análise do crescimento das cidades. Nesse sentido, muitos trabalhos passaram a incorporar o mapeamento da mancha urbana como ferramenta metodológica para compreensão da dinâmica de crescimento das cidades.

Segundo Nakamura e Novo (2005), as informações extraídas de sensores remotos, a bordo de satélites, constituem-se em ferramentas fundamentais para o monitoramento de fenômenos dinâmicos e de transformações produzidas no ambiente. Tais informações auxiliam o trabalho dos planejadores e a tomada de decisão, permitindo uma melhor gestão dos recursos e do espaço urbano. Ainda segundo as autoras, a utilização de fotografias aéreas em estudos urbanos está consolidada há décadas, fato que decorre, sobretudo, da possibilidade de utilização de imagens com resolução espacial cada vez melhores.

Outro ponto importante a se destacar é o fato de, nos últimos anos, as imagens de satélites estarem mais fáceis de serem acessadas, sobretudo em plataformas *online*, a partir de sites governamentais nacionais e estrangeiros. Em trabalho realizado pelas autoras em 2005, as imagens de sensores

¹ Segundo definição do INPE (2006), Sensoriamento Remoto é a utilização de sensores para aquisição de informações sobre objetos ou fenômenos sem que haja contato direto entre eles, sendo estes sensores equipamentos capazes de captar a energia gerada pelo objeto, convertê-la em sinal passível de ser registrado e apresentado de forma adequada à extração de informações.

CCD/CBERS2 e TM/Landsat5 são utilizadas para o mapeamento da mancha urbana da Cidade de Rio Branco (AC).

Rossini e Foresti (1998) já apresentavam as funcionalidades das técnicas de geoprocessamento, aliadas ao sensoriamento remoto, em seu estudo sobre a expansão urbana de Limeira - SP no final da década de 1990. O estudo delimitou as manchas urbanas e, a partir de uma sobreposição das imagens, permitiu a quantificação de sua expansão. As áreas de expansão urbana foram mapeadas a partir de imagens do satélite SPOT, permitindo boa precisão nas etapas de delimitação e análise das tendências de crescimento e estruturação do espaço urbano. As operações de geoprocessamento ficaram a cargo dos softwares AutoCAD e SIG IDRISI.

Em estudo sobre a análise da evolução da mancha urbana da cidade de Londrina - PR foi apresentado uma metodologia bem interessante. Nesse trabalho, Polidoro e Neto (2009) utilizaram técnicas de sensoriamento remoto como ferramenta de análise. Dois mosaicos foram criados, um referente ao ano de 1985 e outro ao de 2000 a partir de imagens do satélite LANDSAT 5, sensor TM, e de mapas temáticos, os quais permitiram o recorte dos mosaicos pelo polígono do perímetro.

Já no estudo desenvolvido por Morato et al (2003) sobre a expansão urbana de Embu-SP, é apresentado uma metodologia detalhada para a confecção de uma carta de uso do solo a partir de fotografias aéreas como materiais de análise. Assim, foram usadas fotografias aéreas em composições coloridas multitemporais (CCMT) para analisar a expansão urbana no município. Ao final do estudo pôde-se concluir que as CCMT são adequadas

para o monitoramento da expansão urbana em áreas pouco extensas na franja rural-urbana. Para áreas maiores, ou seja, toda a área do município, cerca de 68 km², a utilização das CCMT foi considerado inadequado, pela dificuldade de se conseguir um bom registro geométrico.

Cabe ainda citar o importante trabalho desenvolvido por Nobre et al (2010), o qual faz o mapeamento da evolução da mancha urbana da Região Metropolitana de São Paulo entre os anos 2001 e 2008. Além disso, o estudo faz uma projeção para o ano de 2030. Enquanto o trabalho de Nobre et al (2010) foca em questões relacionadas às mudanças climáticas e seus impactos sobre a RMSP, os outros trabalhos citados enfocam mais precisamente questões pertinentes ao campo das diferentes formas de uso do sensoriamento remoto.

Feito essas observações, podemos passar à apresentação da evolução da mancha urbana da RMRJ, conforme já mencionado, tendo o foco de olhar para a Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro, onde se localiza nossa área de estudos: o bairro de Campo Grande e seu entorno.

Para tanto, utilizamos dados extraídos das imagens LANDSAT, os quais foram gerados no âmbito do projeto Sistema de Informação para o Planejamento (SISPLANTE-METRO), desenvolvido pela rede de pesquisadores do Observatório das Metrôpoles - IPPUR/ UFRJ em 2009. O objetivo do projeto era examinar, de forma sistemática, a forma pela qual tem se dado a evolução das manchas urbanas nas metrôpoles brasileiras, as quais faziam parte do estudo, ao todo 15 metrôpoles. Foi documentado o

crescimento dessas metrópoles desde a década de 1970 até a década de 2000.

Assim, o mapeamento das manchas urbanas das metrópoles brasileiras foi realizado nas seguintes etapas:

- I. Seleção das imagens de satélite, as quais cobriam as 15 regiões metropolitanas no curso das quatro décadas;
- II. Processamento digital das imagens selecionadas, objetivando possíveis correções geométricas e radiométricas;
- III. Mapeamento das áreas urbanizadas de cada década, a partir da transformação dos arquivos digitais das imagens em mapas digitais passíveis de serem manipulados em software de geoprocessamento.

Observando a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, as imagens selecionadas para o mapeamento da mancha urbana e configuração dos mapas apresentados a seguir correspondem a diferentes anos em cada década mapeada. A tabela 3 apresenta esses diferentes anos correspondentes às diferentes décadas de mapeamento.

Tabela 3 - Anos das Imagens Selecionadas para o Mapeamento da Mancha Urbana da Metrópole do Rio de Janeiro.

Década da Imagem	Ano da Imagem
1970	1977
1980	1987
1990	1998
2000	2008

Fonte: Observatório das Metrópoles - Projeto SISPLANTE - METRO -

A partir dessas etapas de mapeamento foi possível construir um cenário de evolução física da Região Metropolitana do Rio de Janeiro nas últimas quatro décadas. Apresentá-lo, aqui, constitui um dos elementos importantes para a compreensão de como se deu a expansão da metrópole carioca, com vistas ao crescimento e às transformações decorrentes no espaço urbano de sua Zona Oeste.

Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Década de 1970 a 2000)

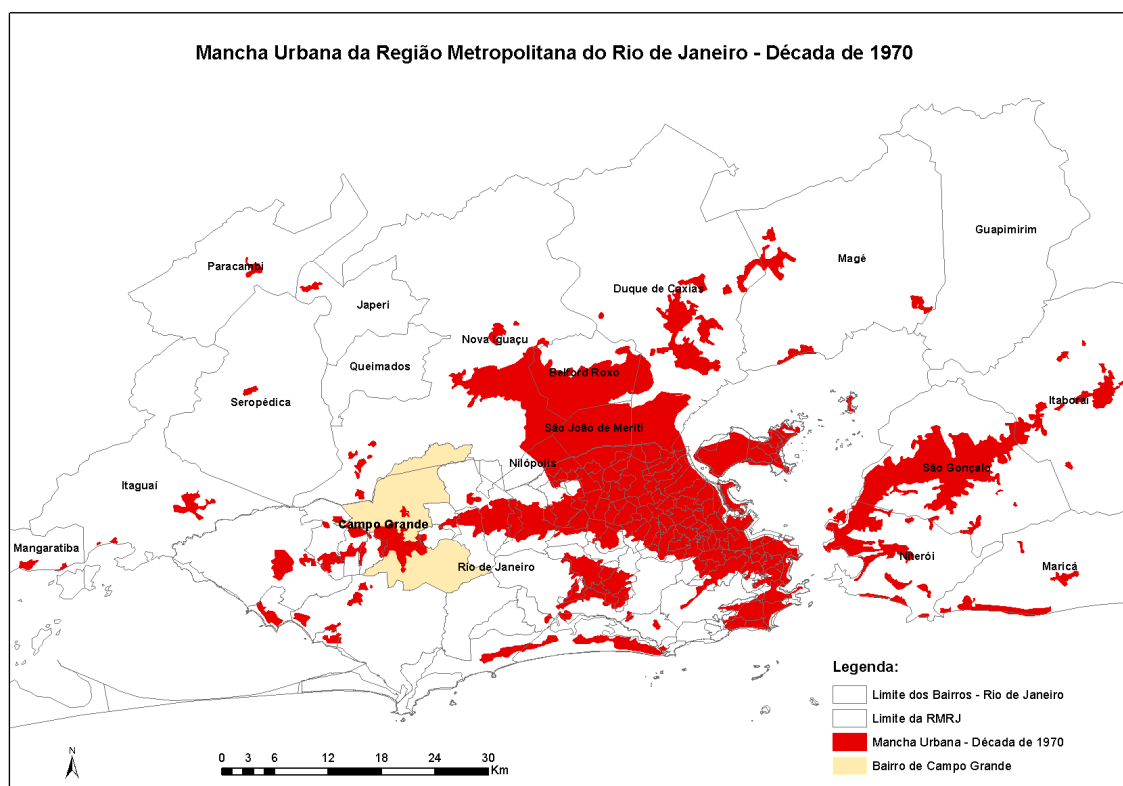


Figura 3 - Mapa – Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1970

Fonte: Dados do Projeto SISPLANTE - METRO – 2009, Observatório das Metrôpoles, IPPUR, UFRJ (Mapas – elaboração da autora)

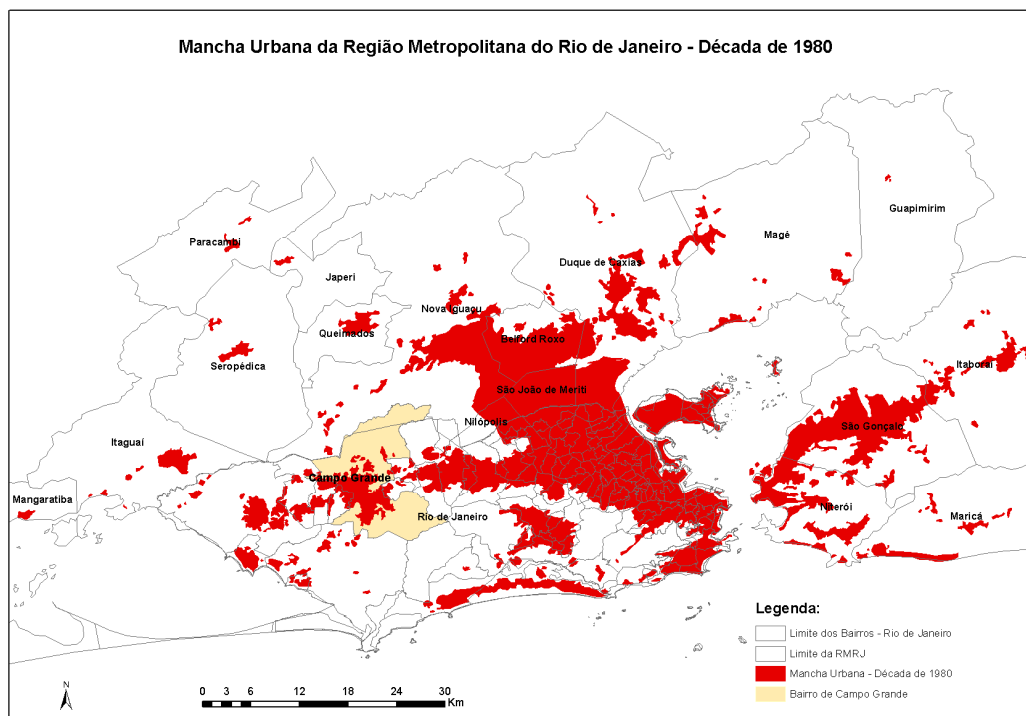


Figura 4 - Mapa – Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1980.

Fonte: Dados do Projeto SISPLANTE - METRO – 2009, Observatório das Metrôpoles, IPPUR, UFRJ (Mapas – elaboração da autora)

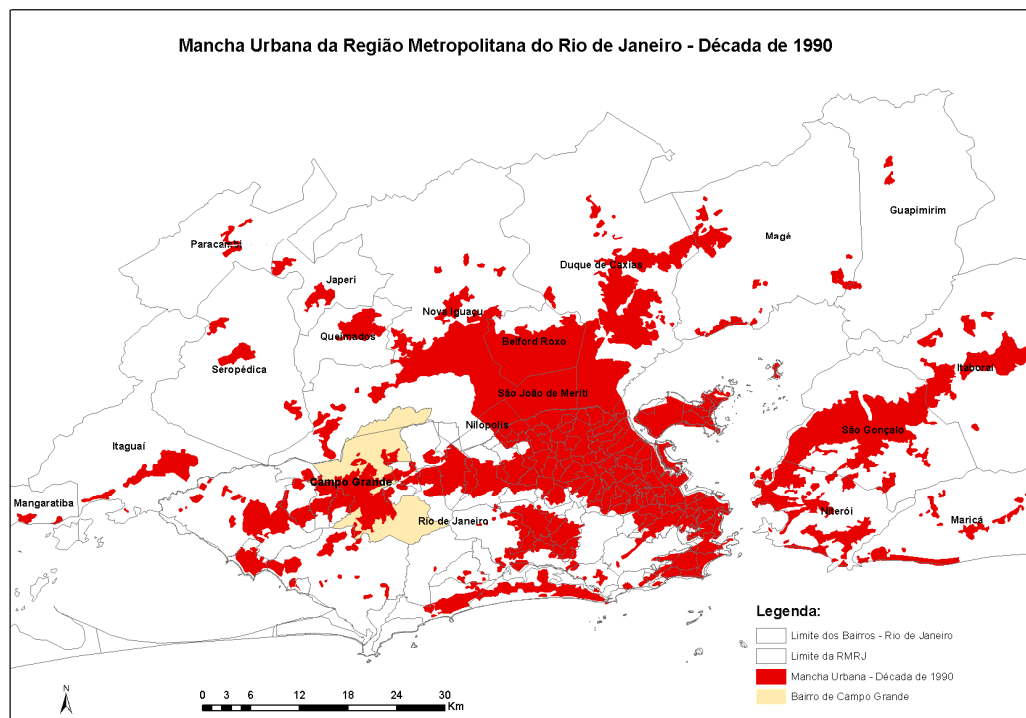


Figura 5 - Mapa – Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 1990.

Fonte: Dados do Projeto SISPLANTE - METRO – 2009, Observatório das Metrôpoles, IPPUR, UFRJ (Mapas – elaboração da autora)

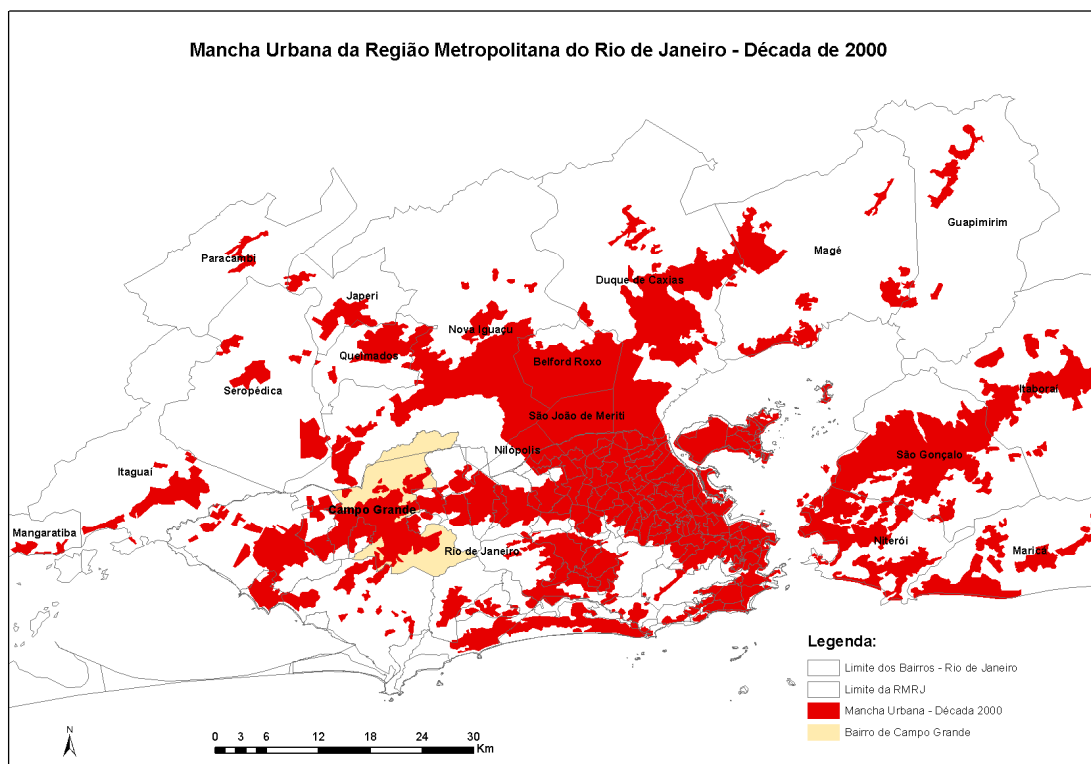


Figura 6 - Mapa – Evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, década de 2000.

Fonte: Dados do Projeto SISPLANTE - METRO – 2009, Observatório das Metrôpoles, IPPUR, UFRJ (Mapas – elaboração da autora)

A seguir, vamos apresentar alguns dados referentes à mancha urbana da metrópole carioca.

Tabela 4 - Mancha Urbana da Metrôpole do Rio de Janeiro nas Décadas - Km²

Década	Km²
1970	1504,5
1980	1734,7
1990	2199,7
2000	2847,3

Fonte: RODRIGUES, 2011 - Observatório das Metrôpoles - Projeto SISPLANTE - METRO – 2009.

Tabela 5 - Crescimento da Mancha Urbana da Metrópole do Rio de Janeiro nas Décadas

Década	Km²	%
1970 - 1980	230,2	15,3
1980 - 1990	465,1	26,8
1990 - 2000	647,6	29,4

Fonte: RODRIGUES, 2011 - Observatório das Metrópoles - Projeto SISPLANTE - METRO – 2009.

Segundo os dados apresentados na tabela 4, a mancha urbana da Metrópole Carioca quase duplicou de tamanho no curso dessas quatro décadas, tendo apresentado maior crescimento entre as décadas de 1990 e 2000.

Observando a série de mapas apresentados é possível visualizar, já na década de 1970, uma integração dos municípios da Baixada Fluminense à Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ou seja, no curso desta década, uma mancha contínua conectando o centro do Rio de Janeiro a municípios tais como, São João de Meriti, Belford Roxo, Nilópolis, Nova Iguaçu e Duque de Caxias, já pode ser observada.

Nesta mesma década, pequenos núcleos urbanos isolados compunham o cenário da Zona Oeste da cidade, sobretudo nos bairros de Campo Grande, Jacarepaguá, Santa Cruz, Sepetiba e Guaratiba. Era, também, o início da ocupação da região da Barra da Tijuca.

Na década de 1980, é possível verificar uma incipiente interconexão entre esses núcleos, então isolados, nos diversos bairros da Zona Oeste da cidade. Nesse ínterim, nota-se uma expansão de crescimento da mancha

urbana em direção à Zona Oeste da Cidade, com destaques para a Região de Campo Grande e Jacarepaguá.

No curso da década de 1990 fica claro o movimento de expansão da mancha urbana neste sentido da cidade, muito embora pelo reforço das interconexões entre os bairros da Zona Oeste. Nesse período, já é possível visualizar, nessa região, uma mancha contínua e interligada ao eixo da mancha principal da Região Metropolitana, aquela que conecta a cidade do Rio de Janeiro aos municípios da Baixada Fluminense. Também pode ser observado o crescimento da Região da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá.

Na década de 2000 há o fortalecimento desse movimento de expansão em direção a Zona Oeste. É possível observar o crescimento da mancha urbana nessa área e sua contínua expansão até Guaratiba, passando por Sepetiba, Santa Cruz, Paciência, Cosmos, Inhoaíba, Senador Camará, Santíssimo, Padre Miguel, Bangu e Realengo, reforçando, assim, sua conexão com a Zona Norte da Cidade. Nesta última década analisada, a Região da Barra da Tijuca e de Jacarepaguá continua crescendo intensamente.

Por fim, cabe ressaltar que a observação da evolução da mancha urbana da RMRJ vai ao encontro dos dados apresentados no início deste capítulo, quando tratamos a dinâmica de crescimento da Cidade do Rio de Janeiro, bem como dos recentes dados do Censo 2010 divulgados pelo IBGE. Segundo o Instituto, os bairros da Zona Oeste do Rio de Janeiro cresceram cerca de 150%, enquanto áreas da zona sul da cidade perderam população.

A Zona Oeste concentra os nove bairros com maior crescimento absoluto de 2000 a 2010, cerca 278 mil moradores. Dos dez bairros mais

populosos da cidade em 2010, sete estão localizados na zona oeste. São eles: Campo Grande (328,3 mil), Bangu (243,1 mil), Santa Cruz (217,3 mil), Realengo (180,1 mil), Jacarepaguá (157,3 mil), Barra da Tijuca (135,9mil) e Guaratiba (110 mil). Os três restantes são: Tijuca (163,8 mil), na zona norte, Copacabana (146,3), na zona sul, e Maré (129,7 mil), na zona norte (Dados extraídos do Censo 2010).

Algumas das justificativas desse crescimento, além da oferta de espaços vazios, são: o dinamismo imobiliário apresentado por alguns bairros dessa região e o fato da região ser o principal foco de obras de infraestrutura de transportes e de instalações esportivas para as Olimpíadas de 2016. Parte dessas justificativas trataremos nos capítulos a seguir.

Feita a apresentação dos elementos que contribuem para identificar o dinamismo do crescimento urbano e as transformações no espaço urbano decorrentes desse crescimento, passamos para a parte principal deste trabalho, a apresentação de uma revisão teórica e bibliográfica fundamental acerca do tema proposto. Base essencial para o desenvolvimento desta dissertação.

2.3 PROCESSOS E FORMAS ESPACIAIS: A CENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

A cidade capitalista é o cenário privilegiado de ocorrência de diversos processos sociais. Esses processos, por sua vez, criam funções e formas espaciais. Isto é, criam atividades e suas respectivas materializações, que

difundidas no espaço, representam a própria organização interna da cidade.

Segundo Corrêa (1999), o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial – a Área Central – passaram a ser considerados pelos estudiosos do fenômeno urbano a partir do século XX. Foi por volta desta época que o Sociólogo Mckenzie e os Economistas Hurd e Haig começaram a abordar essa temática em seus trabalhos, revelando a magnitude que atingia esse processo e sua forma espacial, assim como seu significado para toda a cidade.

Desta forma, a Área Central transformou-se no foco principal, não somente da cidade, mas de sua hinterlândia. “Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intraurbanos”, se destacando na paisagem da cidade pela sua verticalização (CORRÊA, 1999, p. 38).

2.4 O SURGIMENTO DA ÁREA CENTRAL

As ligações da cidade com o mundo exterior e este a ela ampliaram-se fortemente com a Revolução Industrial, tanto qualitativa quanto quantitativamente. Os fluxos de capitais, mercadorias, pessoas e ideias passaram a se dar de forma bem mais intensa e complexa. Nesse período de grandes transformações, a ampliação das ferrovias teve um papel fundamental, tornando-se o mais importante meio de transporte inter-regional na segunda metade do século XIX. Muitas empresas e linhas foram criadas pelo capital privado, sendo bem independentes entre si. De outra forma, algumas cidades

tornaram-se grandes centros metropolitanos como: Londres, Paris e Chicago, por exemplo, servidos por diversas linhas ferroviárias.

Buscando diminuir os custos com o transbordo, os terminais ferroviários dentro das grandes cidades se localizavam o mais próximo possível um do outro e, quando era o caso, o mais próximo do terminal marítimo. E assim, próximo a esses terminais vão se localizar atividades voltadas para o mundo exterior à cidade, atividades que nasciam ou se ampliavam naquele momento, como: o comércio atacadista, depósitos, escritórios e a indústria, que junto aos terminais visava uma significativa redução de seus custos.

Tais atividades criaram grande mercado de trabalho, transformando a área, que já era foco de transportes inter-regionais, em uma área com foco de transportes intraurbanos também. Surge, então, uma área de grande acessibilidade dentro da grande cidade. A acessibilidade produzida atraiu as nascentes lojas de departamentos, além de outros gêneros do comércio varejista e atividades de escritório das mais diversas. Deste modo, o mercado de trabalho foi se ampliando cada vez mais e os transportes intraurbanos passaram a servir este setor da Área Central, que recém nascia.

Assim, o perfil centralizador dos meios de transportes no final do século XIX e meados do século XX, expresso por uma extrema rigidez espacial, uma vez que desempenhado sobre trilhos – trens e bondes –, não permitiu um acesso uniforme ao mercado consumidor e às fontes de matérias primas no âmbito da cidade, privilegiando o local em torno dos terminais de transporte, ou seja, a Área Central. Em decorrência disto, as empresas passam a dispor do que chamamos de *externalidades*, pela sua acessibilidade, ou pelas economias

de aglomeração geradas pelo fato de estarem juntas umas das outras (CORRÊA, 1999).

Em virtude de suas vantagens locacionais, o preço da terra e dos imóveis é, portanto, mais elevado na Área central. Assim, só se localizam nesta área empresas que são capazes de converter elevados custos locacionais e ampla acessibilidade em lucros maximizados, como por exemplo, as que desempenham atividades voltadas para um amplo mercado consumidor, sendo ele nacional, regional ou voltado para toda cidade. Pode-se dizer que a “Área Central é assim, em grande parte, um produto da ação dos proprietários dos meios de produção, ainda que o Estado fosse chamado a intervir” (CORRÊA, 1999, p.40).

A Área Central, decorrente do processo de centralização, surgiu segmentada em dois setores: o núcleo central (*Central Business District* ou CBD) e a Zona Periférica do Centro (*frame, zone in transition*, zona de obsolescência). O núcleo central das cidades, em geral, adquiriu suas características na segunda metade do século XX, quando o processo de centralização já não mais desempenhava o papel relevante que tinha no passado (CORRÊA, 1999). Horwood e Boyce apud Corrêa (1999, p.40 e 42) destacam esses elementos:

- **Uso intensivo do solo:** Trata-se da área da cidade de uso mais intensivo, com maior concentração de atividades econômicas, sobretudo do setor terciário. É aí que se encontram os mais elevados preços da terra, justificando-se assim a intensidade do uso do solo;

- **Ampla escala vertical:** O núcleo central apresenta-se com a maior concentração vertical, facilmente distinguível na paisagem urbana. A presença de edifícios de escritórios, juntos uns aos outros, viabiliza as ligações interpessoais vinculadas a negócios;
- **Limitada escala horizontal:** Em oposição à característica anterior, o núcleo central é limitado em termos de extensão, sendo, via de regra, passível de ser percorrido a pé;
- **Limitado crescimento horizontal:** Sua expansão se faz, sobretudo, por uma mais acentuada verticalização, demolindo-se prédios mais antigos, substituindo-se por outros mais elevados;
- **Foco de transportes intraurbanos:** É o ponto de convergência do tráfego urbano e, em muitos casos, o ponto de baldeação para bairros situados ao longo de diferentes direções. Turismo Urbano e Turismo em Cidades;
- **Áreas de decisão:** No núcleo central localizam-se as sedes sociais ou escritórios regionais das principais empresas que atuam na cidade e em sua região de influência. O Estado tem aí muitas de suas instituições. É assim o ponto focal da gestão do território.

Desde a década de 1920 e, sobretudo, após a Segunda Grande Guerra, a Área Central tem sofrido o efeito de um crescimento espacialmente descentralizado. Atividades, que até esse momento estavam centralmente localizadas, foram transferidas ou criadas fora da Área Central. Assim, o processo de descentralização implicou em características de “limitado crescimento horizontal”, tanto do núcleo central como na zona periférica do

centro. Muitos terrenos vagos existentes neste último setor é resultado do processo de descentralização, que de certa forma esvaziou a zona periférica do centro (HORWOOD e BOYCE apud CORRÊA, 1999, p.44).

Sendo assim, há uma tendência da Área Central, especialmente do núcleo central, de redefinição funcional, concentrando prioritariamente as atividades de gestão e de escritórios de serviços especializados, enquanto o comércio varejista e outros serviços passam a ser encontrados dispersos pela cidade.

2.5 O PROCESSO DE DESCENTRALIZAÇÃO E A FORMAÇÃO DOS NÚCLEOS SECUNDÁRIOS

O processo de descentralização é, historicamente, mais recente que o de centralização e surge em virtude de diversos fatores. Num primeiro momento, como uma alternativa das empresas que buscavam eliminar as deseconomias produzidas pela excessiva centralização na Área Central. Num segundo momento resulta de uma menor rigidez locacional na cidade, uma vez que há o aparecimento de fatores de atração em áreas não-centrais (CORRÊA, 1999).

Em 1933 Charles C. Colby especifica os fatores que produzem a repulsão da Área Central, dentre eles: (COLBY apud CORRÊA, 1999, p.45).

- Aumento constante do preço da terra, impostos e aluguéis, afetando certas atividades que perdem a capacidade de se manterem localizadas na Área Central;
- Congestionamento e alto custo do sistema de transporte e comunicações, que dificulta e onera as interações entre firmas;

- Dificuldade de obtenção de espaço para expansão, que afeta particularmente as indústrias em crescimento;
- Restrições legais implicando a ausência de controle do espaço, limitando a ação das firmas;
- Perda de amenidades.

Mesmo observando esses elementos de repulsão, a descentralização só vai se verificar, como demonstra Colby (1933 apud CORRÊA, 1999, p 46), quando são criadas áreas de atração em áreas não-centrais, como, por exemplo:

- Terras não ocupadas, a baixo preço e impostos;
- Infraestrutura implantada;
- Facilidade de transportes;
- Qualidades atrativas do sítio, como topografia e drenagem;
- Possibilidade do uso e controle das terras;
- Amenidades.

A descentralização também está vinculada ao crescimento da cidade, tanto em termos demográficos quanto espaciais, aumentando assim as distâncias entre a Área Central e as novas áreas residenciais. A criação de filiais de empresas comerciais em outros bairros, por exemplo, deve-se a competição pelo mercado consumidor que incentiva a descentralização dos pontos de venda. Contudo, faz-se necessário a existência de um mercado que justifique cada nova localização, com acessibilidade garantida às novas filiais. Assim, a competição entre empresas comerciais, que antes implicava uma

necessária localização central, a partir de agora, além disso, pressupõe inúmeras localizações descentralizadas.

A descentralização foi garantida pelo desenvolvimento de meios de transportes mais flexíveis, não mais limitados à rigidez dos trilhos, como os automóveis, ônibus e caminhões, conforme já mencionado. Também foi viabilizada pelo interesse dos proprietários fundiários e promotores imobiliários. Contudo, é importante observar a própria dinâmica capitalista que atua junto aos elementos de repulsão e atração descritos acima. Nesta dinâmica são incluídos, também, os interesses do setor de transporte.

De fato, a descentralização viabiliza a manutenção de uma taxa de lucro que não é mais conseguida a partir da exclusiva localização central, em virtude de todos os fatores já mencionados. Observa-se, assim que no capitalismo monopolista ocorre centralização do capital e descentralização espacial, diferente do que acontecia no capitalismo concorrencial, no qual a centralização espacial era decorrente de uma dispersão de capitais.

Diante do exposto cabe constatar que a descentralização possui alguns significados. Observando sua forma, é possível perceber um espaço mais complexo, constituído por diversos núcleos secundários de atividades. Para o consumidor, entretanto, seu significado é mais amplo, ou seja, o aparecimento de subcentros de atividades comerciais, por exemplo, cria economias de transporte e de tempo, levando a um maior consumo, fato de grande interesse para o capital comercial e produtivo.

Para o capital comercial, a descentralização tende a levar o desaparecimento das pequenas empresas, aquelas sem economias de escala,

incapazes de concorrerem com as grandes empresas, estruturadas em cadeias e geridas a partir da Área Central. Segundo Castells apud Corrêa (1993), trata-se da reprodução, em escala intraurbana, da dominação do grande capital dos países centrais sobre os pequenos capitais da periferia mundial.

A descentralização para o capital industrial representa a venda do terreno do estabelecimento antigo e sua sucessiva utilização para a construção de edifícios residenciais ou comerciais, fato que permite grandes lucros, uma vez que se trata de uma troca envolvendo terrenos com grande diferença de preços. Se o Estado for o provedor da infraestrutura da nova localização industrial, o lucro pode ser ainda maior.

E para os promotores imobiliários, a descentralização significa novos investimentos e possibilidade de reprodução do capital. No caso do surgimento dos *shoppings Centers*, fica claro esse processo. Muitos deles são construídos, planejados e administrados pelo setor imobiliário.

Outro elemento importante pertencente ao processo de descentralização é o seu caráter seletivo. No que diz respeito às atividades, algumas delas se descentralizam mais que outras, como a indústria, por exemplo, se comparada às atividades relacionadas à direção e gestão de negócios, menos propensas a descentralizar-se.

No caso das indústrias, descentralizam-se primeiro as mais poluentes e consumidoras de espaço. No que concerne às atividades terciárias, há uma tendência de que os serviços menos especializados, com demandas mais frequentes se descentralize primeiro, antes dos serviços mais especializados, com demandas menos frequentes.

Contudo, é importante ressaltar que a seletividade da descentralização também varia de acordo com o tamanho da cidade, começando a ser verificada a partir de certa dimensão urbana. Outros fatores também são cruciais nesse processo como o tipo de sítio urbano, o nível de renda da população, o sistema de transporte urbano e as funções urbanas desempenhadas pela cidade.

2.6 CENTRALIDADE E DESCENTRALIDADE DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: UMA ABORDAGEM CONCEITUAL NECESSÁRIA.

As acepções a cerca dos conceitos de centro e centralidade são diversas. Tais definições podem abarcar diversos níveis e escalas de centralidade. Sendo assim, neste item vamos partir em busca de uma definição conceitual que possa servir de base teórica e metodológica para a análise da centralidade exercida pelo bairro de Campo Grande na periferia metropolitana do Rio de Janeiro. Uma centralidade que se apresenta, *a priori*, através das atividades de comércio e serviços, e da oferta de transporte público.

Segundo Kossman e Ribeiro (1984), o Rio de Janeiro por volta dos anos de 1940 começa a mudar o seu panorama de centralização, apresentando um processo progressivo de descentralização. O que na década de 1950 adotara a forma de subcentros. Tratava-se, na verdade, de alguns bairros da cidade que conseguiram atrair significativamente estabelecimentos comerciais e de serviços, antes encontrados apenas no centro do Rio de Janeiro.

Esta forma de expressar a noção de centralidade está atrelada ao sentido de estrutura urbana. Assim, se apresenta de forma dinâmica. É, portanto, um processo que abrange os fluxos que se movimentam pelo

território. A centralidade é apreendida aqui pela importância de fluxos que gera, seja de capitais, pessoas, mercadorias, informação, entre outros.

Assim, por essa nova configuração espacial determinada pelo movimento de descentralização e dispersão, tem-se o espraiamento urbano. O centro perde centralidade para novas áreas, mas nem por isso deixa de existir como centro. Assim o continua no sentido operacional e funcional, bem como em sentido simbólico e formal (TOURINHO, 2007).

O centro e as novas áreas polarizadoras, ou seja, os subcentros configuram, ainda, o mesmo sistema. Representam o reflexo do crescimento da cidade de forma interligada e contínua. Portanto, representam uma centralidade que esboça um espaço urbano que contém em si condições necessárias para a existência de concentrações de fluxos variados dispersos pelo território. (TOURINHO, 2007)

Ferreira (2007), em sua pesquisa sobre a (re)produção do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, discute as recentes transformações produzidas no espaço urbano carioca decorrentes da flexibilização da produção, das relações de trabalho e do produto: elementos da reestruturação da cidade do Rio de Janeiro.

A partir desta análise o autor percebeu mudanças nos padrões de centralidade. Assim, nota que o bairro do Centro manteve a gestão pública e de serviços, todo seu comércio e gestão financeira, porém lança-se uma dúvida sobre a localização das sedes de suas empresas, em decorrência da saída de muitas empresas da Área Central para a Barra da Tijuca.

Observando a estrutura interna das cidades, centralização e descentralização são processos que se materializam nas formas espaciais da área central e de seus núcleos secundários, respectivamente. Segundo Corrêa (1999), tradicionalmente, a existência da área central respondeu a lógica da formação da cidade capitalista na sua fase concorrencial, apresentando mudanças no que diz respeito a sua formação inicial e no seu uso intensivo do solo em meados do século XX, com a presença de atividades voltadas para a gestão pública e privada, a verticalização do espaço, entre outros.

Já a descentralização, está relacionada a elementos que, historicamente, expulsaram atividades da área central, como o aumento do preço da terra, o aumento dos engarrafamentos, falta de espaço para a expansão das atividades, etc. O crescimento demográfico e espacial das cidades também incentivou as descentralizações, pois ampliou as distâncias entre as novas áreas de uso habitacional e a área central, permitindo assim a criação de filiais nos diversos bairros.

Ainda segundo Corrêa (1999), o processo de descentralização teve como elementos fundamentais: o "crescimento espacial e demográfico da cidade aliado às facilidades de transporte, infraestrutura implantada, qualidades atrativas do sítio e amenidades". Segundo o autor, o papel do transporte rodoviário foi a mola motora desse processo, uma vez que sua flexibilidade propiciou uma forma mais espraiada da mobilidade. Diferente da rigidez do transporte sobre trilhos (CORRÊA, 1999, p.46).

De acordo com Mello (2001), o surgimento de centralidades como os subcentros:

"Facilita a vida das pessoas ao oferecer as condições necessárias para a compra, troca, venda e obtenção de bens e serviços nos subcentros próximos aos lugares vividos de moradia, trabalho e lazer, que atendem as suas respectivas áreas de mercado compostas por bairros das redondezas"
(MELLO, 2001, p. 117).

Observando o Centro do Rio de Janeiro o autor afirma que, hoje, este centro não representa um ponto de referência primordial para grande parte de sua população, a qual pode oferecer e ter acesso a bens e serviços nos subcentros espalhados pela cidade (Mello, 2001). É uma realidade muito comum aos moradores da região de Campo Grande dizer que estão indo ao centro, quando de fato estão se referindo ao subcentro de Campo Grande. Quando o deslocamento se destina ao Centro do Rio de Janeiro, a expressão mais comum é dizer que estão indo à Cidade.

Embora a afirmação de Mello possa ser comprovada empiricamente, não se pode negar que mesmo com o surgimento dos subcentros, a área central do Rio de Janeiro ainda exerce uma intensa centralidade sobre sua região metropolitana, capaz de gerar intenso fluxo de pessoas em busca de trabalho, estudo e em menor grau, lazer. Segundo Kossman e Ribeiro (1984), ainda se localiza na área central da cidade uma quantidade expressiva de empresas e filiais, seus escritórios centrais e sua administração, exercendo, portanto, a função de decisão e controle.

Em épocas mais recentes é possível verificar que o Centro da cidade carioca vem adquirindo novas funções de centralidade, em virtude da refuncionalização de muitos prédios que abrigam agora filiais de universidades privadas ou espaços de lazer, onde antes se localizavam escritórios e sedes de

empresas. Nas palavras de Ferreira (2003) "*O Centro do Rio de Janeiro perde empresas, mas adquire novas funções*", e assim constrói novas centralidades, à medida que promove uma revalorização cultural do seu centro ou adquire a permissão para o desenvolvimento da função residencial, por exemplo, (FERREIRA, 2003, p.227). Mas essa discussão fica para uma próxima ocasião. Nesse momento, o objetivo é apenas exemplificar a pluralidade de sentidos que a noção de centralidade pode carregar.

Segundo Villaça (2001), a formação de um centro faz parte de um processo que forma, ao mesmo tempo, o não-centro. Assim, uma área pode transformar-se em centro ou deixar de ser. Com essa afirmação Villaça estabelece uma relação entre a prática social e os processos de centralização, descentralização e segregação. Segundo ele:

"As classes sociais não têm o mesmo poder político e econômico para disputar as distintas localizações, nem contam com as mesmas condições de deslocamento. Essas diferenças determinam o poder das classes sociais ao escolherem suas localizações em razão de seus variados interesses"
(VILLAÇA, 2001, p 240, 241).

Lefebvre (2008) ainda afirma que, de fato, o que ocorreu na descentralização e, conseguinte formação de subcentros, foi a dispersão da produção e serviços, não da gestão, assim as classes sociais muitas vezes não conseguem ou não lhe é permitido gerir suas localizações. Uma vez que não detém o poder de gerir seus espaços de acordo com seus próprios interesses.

Corroborando com essa ideia, Serpa (2007) salienta que as centralidades funcionam de forma diferente para as diversas classes sociais, uma vez que esses diferentes grupos consomem de diferentes modos os bens

e os serviços oferecidos pelos diversos centros e subcentros. Assim, elementos que geram centralidade na periferia são diferentes dos elementos que geram centralidade em áreas centrais.

Tratando-se da periferia, onde se concentra nosso subcentro de análise e, por conseguinte, nossa busca conceitual, elementos como: o mercado consumidor; o fácil acesso e circulação; a proximidade; a oferta de emprego e o preço dos serviços e produtos podem ser bem mais importantes para a produção de centralidade que os custos locacionais, por exemplo, (Serpa, 2007).

Deste modo, a hipótese que pretendemos levantar, a partir da observação de Campo Grande, é que a sua distância do Centro, a infraestrutura de transporte local e a condição social precária da maior parte dos habitantes da região são fortes elementos que podem ter contribuído para a formação e fortalecimento da sua condição de subcentro na periferia metropolitana.

Somado a esses fatores, as recentes obras de infraestrutura que recebem seus municípios de entorno, como: o Arco Rodoviário Metropolitano e a expansão do Porto de Itaguaí, podem estar servindo como reforço a essa subcentralidade, uma vez que tornam a região mais atrativa para investimentos privados, os quais refletem tanto no setor industrial quanto no mercado imobiliário.

Segundo Villaça (2001), é a sociedade e o Estado que desenvolvem os mecanismos que originam tais processos, mecanismos os quais, em sociedades capitalistas, são regidos pelo mercado, que vai regular questões

relacionadas à aglomeração, aproximação e afastamento das suas atividades no território. É desta forma que a sociedade vai estruturando seu espaço, não ao acaso, mas a partir de uma lógica capitalista, que carrega consigo forte dimensão política e econômica.

Assim, nos apropriando de Corrêa (1991), estamos considerando os processos socioespaciais de segregação, de centralização e de descentralização como não excludentes entre si, podendo ocorrer na mesma cidade e no mesmo bairro. Trata-se, na verdade, de processos que são complementares e, em virtude disso, não devem ser analisados separadamente, mas como etapas que compõem um processo único e amplo.

No caso de Campo Grande, as dificuldades de mobilidade, a distância do centro do Rio de Janeiro e o adensamento populacional da região são elementos importantes que devem ser considerados na análise do processo de formação desse subcentro na periferia do sistema urbano.

Entender como uma área espacialmente segregada, distante da Área Central da Cidade, desenvolve mecanismos que permitem o surgimento de um centro comercial e de serviços de relevância na Zona Oeste da Metrópole Carioca, é tarefa dessa dissertação, sendo assim é objetivo deste trabalho analisar a trajetória das mudanças que formam e consolidam a centralidade do bairro de Campo Grande na periferia da metrópole carioca, e é nessa direção que vamos caminhar a partir de agora, contudo, antes, faremos uma breve caracterização de nossa área de estudos.

3 O “SERTÃO PONTILHADO”: A GRANDE REGIÃO DE CAMPO GRANDE E SEU ENTORNO.

A Grande Região de Campo Grande está inserida na Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro, que se estende de Deodoro a Santa Cruz, sendo toda ela atravessada pela antiga Estrada Real de Santa Cruz. Até a chegada da estrada de ferro à Zona Oeste, fato que ocorreria no final do século XIX, era por essa estrada a única forma de se alcançar a região (MANSUR, 2005).

A Estrada Real de Santa Cruz era antes conhecida como Caminho dos Jesuítas, uma vez que foram os padres da Companhia de Jesus que abriram grande parte dela quando construíram a Fazenda de Santa Cruz. Essa estrada tinha uma importância muito grande para a economia nacional, pois por ela passavam comerciantes, tropeiros, mineradores, donos de engenho e de café. Era, portanto, o primeiro ponto de acesso para chegar até São Paulo e Minas Gerais (MANSUR, 2005).

A Zona Oeste foi na sua origem uma terra de latifúndios, onde senhores de engenho e fazendeiros viviam em conflitos e processos judiciais constantes para fazer valer os limites de suas propriedades, muitos destes limites bastante imprecisos.

Com o passar do tempo, os latifúndios foram sendo fragmentados, sobretudo com o declínio da produção das lavouras e dos engenhos, originando propriedades menores, bairros e localidades que, em muitos casos, carregaram os nomes das fazendas e engenhos que lhes deram origem. Esse foi o caso dos Bairros de Santa Cruz, Campo Grande, Bangu, entre outros.

A Região passou a se integrar à cidade do Rio de Janeiro, com os limites de hoje, a partir do ato adicional de 1834, o qual criava o Município Neutro ou da Corte, e que na prática separava a capital da província do Rio de Janeiro. Com a chegada da República, a região se tornou a zona rural do Distrito Federal até 1960, quando a capital foi transferida para Brasília.

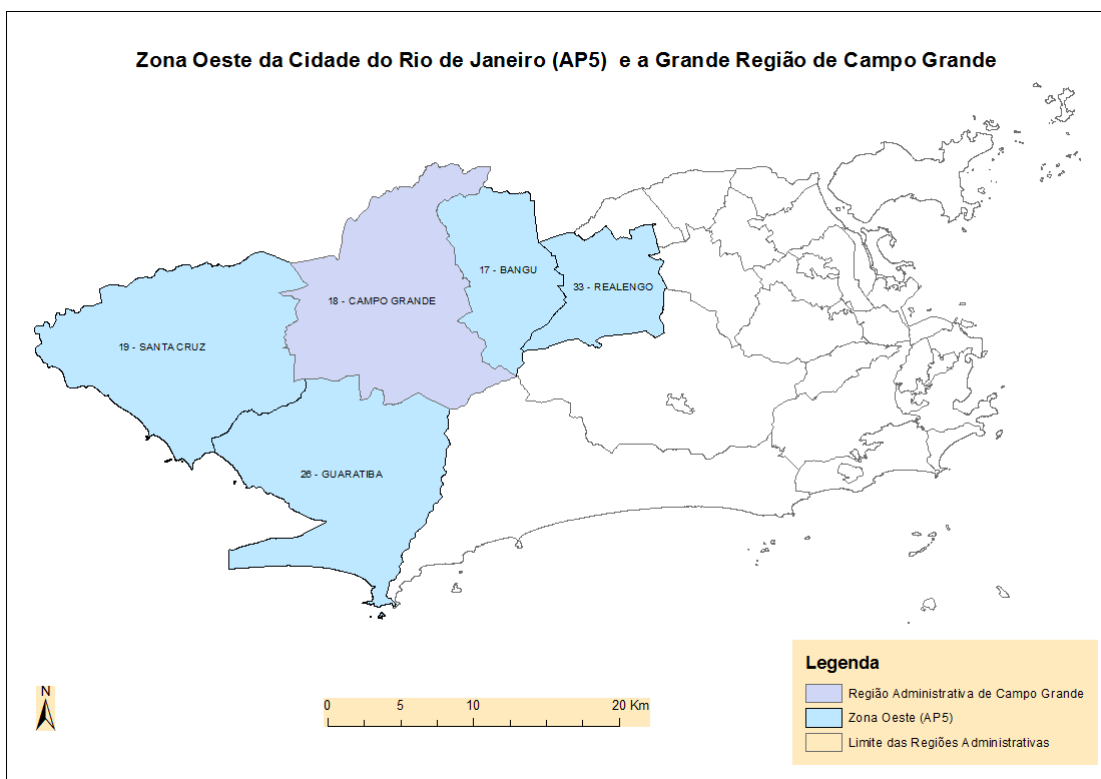


Figura 7 - Mapa – Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro com destaque para a Grande Região de Campo Grande.

Fonte: Base de dados IBGE, elaboração da autora.

Com a transferência da capital, a Região passou a ser a zona rural do Estado da Guanabara, permanecendo assim até 1975. Depois, com a fusão do Estado da Guanabara e do Rio de Janeiro, passou a ser a Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro.

Para os padrões do século XVIII e XIX, Campo Grande era uma verdadeira "cidade" vizinha ao Rio de Janeiro, tão autônoma em relação a sua capital, que inclusive tinha fundação independente. Talvez por esse motivo Campo Grande tenha demorado mais a se integrar à região metropolitana do Rio de Janeiro, mais tempo que alguns municípios da baixada fluminense, como são João de Meriti e Nova Iguaçu, por exemplo.

O advento da estrada de ferro, já no final do século XIX permitiu uma maior concentração populacional e comercial próxima às estações de trem. Somado a isso, a construção de novas estradas, algumas delas atravessando montanhas, permitiram a melhoria do acesso e maior integração da região com o restante da cidade.

Desde sua origem, o bairro é percebido como cidade, não só pela sua população local, como por diversos autores que retratavam a região ao longo da história. Algumas passagens da obra desses autores ilustram esse aspecto:

"Campo Grande apresenta fisionomia urbana muito semelhante de cidade, com seu importante centro comercial próxima à estação, ruas bem calçadas, bairros residenciais bem diferenciados socialmente, com praças ajardinadas e monumentos" (<http://www.pcg.com.br/historiadobairro>).

"Aqui está sendo erguida uma nova metrópole, estão vindo as grandes lojas comerciais, e para aqui virão mais indústrias. Campo Grande destina-se em futuro próximo a construir-se no que poderíamos chamar de Cidade-Modelo" (<http://www.pcg.com.br/historiadobairro>).

"Hoje, como ontem, Campo Grande é uma verdadeira capital. "Capital Rural do Distrito Federal", é como chamava a localidade até bem pouco tempo. A verdade, porém, é que Campo Grande embora localizada na denominada "Zona Rural" do antigo Distrito Federal, nada ou quase nada apresenta de

rural, levando-se em conta a precisa acepção do vocábulo. A designação deve ter permanecido como simples convenção do disposto em documentos oficiais da antiga Prefeitura Municipal, e não como consequência das características regionais" (<http://www.pcg.com.br/historiadobairro>).

De fato, Campo Grande foi reconhecida como cidade em 1968, pelo Governador do então Estado da Guanabara, Francisco Negrão de Lima, que promulgou a Lei nº 1.627 (trecho apresentado a seguir), na qual reconhecia a localidade de Campo Grande como cidade. Contudo, a referida lei não entrou em vigor, não se sabe por qual motivo.

“Lei número 1.627, de 14 de junho de 1968, projeto do deputado Frederico Trotta. O governo do estado da Guanabara, faço saber, que a assembleia legislativa do estado da Guanabara aprovou o projeto de lei número 181 de 1967 e eu promulgo, de acordo com o artigo 26, 3º, da constituição do estado, a seguinte lei:

Art. 1º – É reconhecida como “Cidade” a localidade de Campo Grande, passando a denominar-se Cidade de Campo Grande.

Art. 2º – Esta Lei entrará em vigor, na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 14 de Junho de 1968 – 80º da república e 9º do estado da Guanabara. Francisco Negrão de Lima, Álvaro Americano, Arnaldo Salgado Mascarenhas, Gonzaga da Gama Filho, Althemar Dutra de Castilho, Humberto Braga, Cotrin Neto, Raymundo de Paula Soares, Hildebrando Monteiro Marinho, Luiz de França Oliveira, Augusto do Amaral Peixoto, Dirceu de Oliveira e Silva, Victor de Oliveira Pinheiro e Lecy Neves” (trecho extraído do sítio eletrônico: <http://vejario.abril.com.br/blog/as-ruas-do-rio/bairro-a-bairro/os-sub-bairros-cariocas-ultima-parte>).

Até hoje a ideia de cidade é muito forte na região. Em 2000 um novo projeto de lei, apresentado pelo Deputado Albano Reis, objetivava a emancipação dos atuais bairros de Santa Cruz, Campo Grande, Bangu e Deodoro, para a constituição de um único município, que receberia o nome de Município da Zona Oeste, com sede em Campo Grande.

Algumas das justificativas apresentadas pelo Deputado para a criação do projeto de Lei diz respeito à afinidade que possuem tais bairros, possibilitando assim a sua união em uma unidade autônoma, independente do Município do Rio de Janeiro. O Deputado ainda acrescenta como justificativa o fato de:

"as áreas em consideração, além de densamente povoadas e em processo de acelerada expansão possuem vocação própria, fatores que propiciam a geração de uma elevada arrecadação de impostos e outras receitas". (trecho extraído do projeto de lei 1541 - 2000)

E ainda afirma que é justamente pelo fato desses bairros estarem atrelados ao município citado que vem ocorrendo uma dispersão da receita gerada na região, causando diversos prejuízos aos moradores e trabalhadores locais, os quais dispõem atualmente de condições precárias de serviços públicos, como: saneamento básico, saúde pública, entre outros serviços que deveriam ser providenciados pela administração pública.

Assim, na opinião do deputado, esses elementos seriam suficientes para justificar a emancipação da região, o que acarretaria uma melhor aplicação dos recursos por ela gerada e conseqüente melhoria dos serviços públicos e da qualidade de vida da população local.

Não nos cabe nesta dissertação discutir a propriedade e o fundamento deste projeto de lei, sua apresentação aqui objetiva apenas reforçar com exemplos concretos a ideia de cidade que carregam alguns bairros da Zona Oeste do Rio de Janeiro, com ênfase no bairro de Campo Grande. O Projeto de lei deve ser visto aqui apenas como um instrumento porta-voz de uma demanda regional coletiva ou de um grupo restrito de pessoas.

No próximo item vamos seguir contando a história de Campo Grande, bairro da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Esse resgate histórico torna-se necessário, pois nos permitirá compreender o prelúdio de sua vocação centralizadora na região.

3.1 A HISTÓRIA DA FORMAÇÃO DE CAMPO GRANDE E SEU ENTORNO

Até meados do século XVIII, a ocupação territorial da Região de Campo Grande foi lenta, apesar do intenso trabalho dos jesuítas, sendo responsáveis por diversas obras de engenharia na região, como: pontes, estradas e numerosos canais de captação de água usados para drenagem, irrigação e contenção da planície, sempre sujeita às inundações dos rios Guandu e Itaguaí.

Entre 1760 e 1770, na antiga Fazenda do Mendanha, foram plantadas as primeiras mudas de café, começo de uma cultura que floresceria de forma extraordinária por todo o Estado por volta do século XIX, estendendo-se pelo Vale do Paraíba e chegando até a província de Minas Gerais.

A Região era uma área tipicamente rural e permaneceu assim durante três séculos. Os poucos aglomerados humanos que existiam eram restritos às

proximidades dos engenhos e fazendas, bem como a pequenas vilas de pescadores, ao longo da costa. Somente no final do século XVIII a freguesia de Campo Grande começa a apresentar traços de desenvolvimento urbano, a partir do núcleo formado no entorno da Igreja de Nossa Senhora do Desterro, atraído pela oferta de água fornecida pelo poço existente próximo à igreja.

Em Campo Grande, como em grande parte da cidade do Rio de Janeiro, o abastecimento público de água foi um importante fator de atração e desenvolvimento. Tão importante que fez a Região firmar um acordo garantindo a venda das cachoeiras dos rios do Prata e Mendanha do povoado de Campo Grande para o povoado de Santa Cruz, com a condição de que as águas continuassem a abastecer o bairro de Campo Grande.

No curso de todo o século XVIII, a ocupação territorial mais efetiva ocorreu em Santa Cruz, muito pela construção da fazenda dos Jesuítas, e nas proximidades do centro de Campo Grande, cujas terras compreendem hoje as regiões de Bangu e Jacarepaguá.

Toda essa região era atravessada pela Estrada dos Jesuítas, que se tornaria mais tarde a Estrada Real de Santa Cruz, e pelas vias hidrográficas da extensa Freguesia de Irajá. Toda essa extensão territorial formava uma única região, um imenso “sertão” com restritos núcleos de ocupação localizados em torno das fazendas e engenhos, nos pontos de encontro das vias de acesso, e nos pequenos portos fluviais.

A Fazenda dos Jesuítas, em Santa Cruz, era tão importante para o governo colonial, que suas terras foram incorporadas ao patrimônio oficial e mais tarde transformadas por D. João VI em Fazenda Real de Santa Cruz, no

momento da transferência da corte portuguesa para o Brasil, em 1808. Período no qual a Cidade do Rio de Janeiro passaria por grandes transformações.

Contudo, foi somente na segunda metade do século XIX, com a implantação da Estação de Ferro D. Pedro II em Campo Grande, que a região começou a se adensar e se transformar de fato. Pode-se dizer que foi, então, o transporte ferroviário que trouxe grandes transformações para essa região, transformando uma região de característica tipicamente rural em uma região urbana. A linha férrea facilitou o acesso da região ao centro da cidade e, por conseguinte, seu povoamento.

A integração e o desenvolvimento intraurbano da região aumentaram com o surgimento das linhas de bondes à tração animal em 1894, exploração concedida a empresa particular Companhia de Carris Urbanos. O novo modal permitiu uma maior integração, uma vez que conseguiu alcançar as localidades mais distantes da Região.

Em 1915, os bondes de tração animal foram substituídos pelos bondes elétricos, aumentando a mobilidade e integração dos recentes núcleos urbanos assim formados. Tal inovação contribuiu para um maior adensamento do bairro central de Campo Grande e estimulou o nascimento de um comércio interno bastante intenso e, de certa forma, autônomo, independente.

O bairro de Campo Grande já era, tradicionalmente, um alvo de atração do crescimento econômico dessa Região. Com a modernização do transporte e aumento da mobilidade, essa atração do bairro se torna mais intensa, transformando cada vez mais a Região, reforçando ainda mais a criação de feições tipicamente urbanas.

No início do século XX e até o final dos anos de 1940, a Região dedicou-se a uma nova atividade: a citricultura, que ganhava fôlego desde as primeiras crises da cultura do café, iniciadas no final do século XIX. Assim, Campo Grande ficou conhecido como a grande região produtora de laranjas, ganhando a referência de "Citrolândia" ou "Império da Laranja" (Fotos 1 e 2).

Juntamente com Realengo, Jacarepaguá e Santa Cruz, a Região se transformou em uma das maiores produtoras de laranja, "*chegando a exportar em 1939, cerca de 144.577 toneladas do produto*" (MANSUR 2005, p. 85).



Fotos 1 e 2 - Esculturas que fazem referência a laranja, localizada no centro de Campo Grande, próxima ao calçadão e à rodoviária.

Fonte: ashistoriasdosmonumentosdorio.blogspot.com.br

Na década de 1930, a Estrada Real de Santa Cruz foi incorporada à antiga Estrada Rio-São Paulo. Tal fato permitiu uma maior integração de Campo Grande ao tecido urbano da Cidade do Rio de Janeiro, contribuindo, assim, para o seu adensamento populacional. A abertura da Avenida Brasil, em 1946, aproximou ainda mais a Região do restante da Cidade e contribuiu para sua expansão, uma vez que, segundo Santos (2005) "*o modelo rodoviário*

urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade” (SANTOS, 2005, p. 100).

Nesse mesmo ano, iniciou-se na Região de Campo Grande, mais precisamente na Estrada do Mato Alto, em Guaratiba, a atividade de avicultura industrial. Prelúdio da atividade industrial na Região, que tomaria corpo na década de 1960 com o surgimento dos distritos industriais de Campo Grande e Santa Cruz e, assim, a instalação de grandes empresas na Região, como a siderúrgica Cosigua-Gerdau, a Vale-Sul e a Michelin, as quais criaram significativas atratividades.

Desde então, a atividade Industrial vem crescendo bastante na Região. Dentre as indústrias instaladas atualmente no distrito industrial de Campo Grande, estão: AmBev, Refrigerantes Convenção, Carreteiro Alimentos, Guaracamp, Lillo, Hermes - Compra Fácil, entre outras.

Na Zona Industrial de Santa Cruz, localizada na divisa entre o Município do Rio de Janeiro e o de Itaguaí, estão instalados diversos estabelecimentos industriais como: White Martins, Glasurit, a Usina de Santa Cruz, Linde S/A, Casa da Moeda do Brasil, Ecolab Química Ltda, entre outras.

O turismo é atividade bastante antiga na Região. Em Guaratiba, região que compreende a localidade de Ilha de Guaratiba, e os Bairros de Pedra de Guaratiba e Barra de Guaratiba, é possível encontrar atrativos diversos, desde trilhas ecológicas com acesso ao Parque Nacional da Pedra Branca até restaurantes especializados em frutos do mar.

Guaratiba está localizada em uma área de reserva ecológica, cercada por praias, manguezais, pela restinga da Marambaia, e a mata atlântica. O

local é considerado um verdadeiro centro gastronômico nacional, com vários restaurantes rústicos na beira da estrada, os quais, em sua maioria, recebem o nome de suas cozinheiras; mulheres dos pescadores da região, que no início da exploração desse tipo de atividade comercial deram nome aos estabelecimentos, tais como: Tia Penha, Tia Joana, Tia Palmira, entre outras.

Próximo à Guaratiba ainda é possível encontrar locais que se dedicam à pecuária e agricultura. Dentre as culturas desenvolvidas estão a banana, a laranja, a manga, o abacate, o aipim, o chuchu, entre outros. Na pecuária e avicultura destacam-se as criações de suínos, bovinos, caprinos, coelhos e aves.

Feito esse resgate histórico, passaremos ao próximo capítulo, no qual tratamos especificamente do nosso objetivo, que é analisar a trajetória das mudanças que formam e consolidam a centralidade de Campo Grande na periferia da Metrópole do Rio de Janeiro.

4 A CENTRALIDADE DE CAMPO GRANDE NA PERIFERIA METROPOLITANA

Pode-se dizer que a localização privilegiada junto a paisagens naturais, os investimentos em infraestrutura, a existência numerosa de áreas livres e o dinamismo econômico garantido pelo comércio local e o Distrito Industrial, corroboraram de forma decisiva para o desenvolvimento local e, sobretudo, para a criação de uma área de centralidade na Zona Oeste.

Campo Grande possui uma centralidade historicamente reconhecida na região que é exercida tanto sobre suas áreas vizinhas (Santa Cruz; Bangu; Realengo; Guaratiba), quanto sobre alguns municípios próximos (Mangaratiba, Itaguaí, Seropédica, Duque de Caxias e Nova Iguaçu) (Figura 8). Áreas que se comunicam através de trem ou linhas de ônibus. Na Rua Campo Grande, por exemplo, (foto 3), é possível encontrar inúmeras linhas de ônibus que fazem a integração do bairro com esses municípios, e na Rodoviária do bairro (fotos 4), linhas que integram Campo Grande aos seus bairros vizinhos.



Foto 3: Pontos Finais na Rua Campo Grande

Fonte: www.google.com.br



Foto 4: Terminal Rodoviário de Campo Grande

Fonte: www.google.com.br

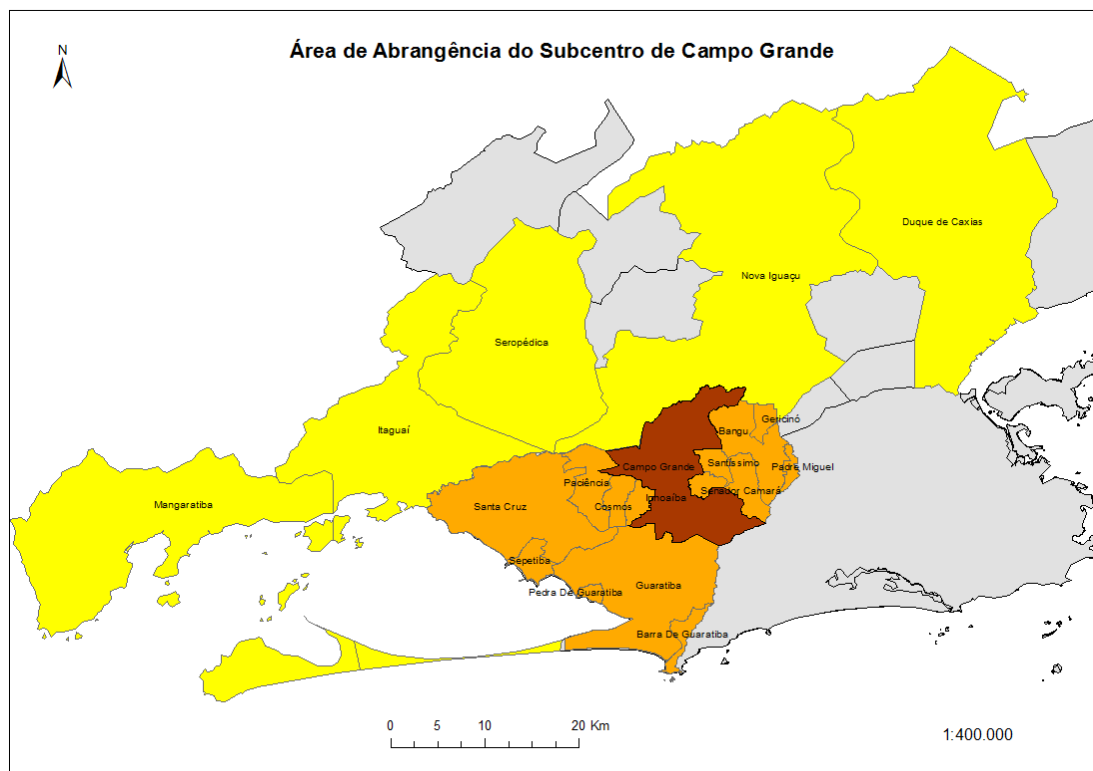


Figura 8 - Mapa - Contendo os Municípios e Bairros que Integram a Área de Atração do Subcentro de Campo Grande.

Fonte: FONSECA e FRANÇA, 2011 - Malhas Digitais - IBGE, (elaboração da autora)

O bairro faz parte do grupo identificado por Duarte (1974) em seu estudo sobre os centros funcionais da cidade do Rio de Janeiro. Nesse trabalho, Duarte relaciona diferentes centros funcionais ligados à dinâmica de descentralização das atividades terciárias na década de 1970. Campo Grande integrou o estudo por já representar naquela década um centro de relevância. Embora não tivesse grande capacidade de atração de populações não-residentes, já era perfeitamente capaz de atender às necessidades de seus habitantes. Sendo, portanto, qualificado como um centro promissor.

Seu centro comercial serve como ponto de convergência de várias outras franjas periféricas da região metropolitana (bairros e municípios

vizinhos) (Figura 8). Nas palavras de Duarte, “assim é que o grau de desenvolvimento de um núcleo central traduz-se, na realidade, pelo campo de forças que exerce sobre as áreas circunvizinhas que gravitam em torno dele” (DUARTE, 1974, p.56).

A Consolidação deste processo de descentralização das atividades produtivas no município, decorrente da saturação urbana, do encarecimento do preço da terra e da falta de espaço, estimulou a ocupação de espaços vazios e baratos distantes da área central da cidade. Assim, os limites da cidade foram se expandindo em direção à Zona Oeste e, sobretudo, em direção à região de Campo Grande, alterando sua paisagem, forma e função tradicional. Houve, portanto, um estreitamento das relações rural/urbana.

A Zona Oeste, portanto, foi e continua sendo a última fronteira de expansão do capital imobiliário, afastada do Centro e das atividades produtivas, concentrou a população de baixa renda na zona mais periférica da cidade. Contudo, mesmo estando na periferia, Campo Grande conseguiu reunir elementos importantes para o adensamento de sua área, como a facilidade de transporte; infraestrutura implantada; a existência de amenidades; terras não ocupadas, a baixo preço e baixos impostos, entre outros.

O baixo valor da terra e os incentivos fiscais atraíram as indústrias em sua fase de descentralização para a periferia metropolitana do Rio de Janeiro, encontrando na Zona Oeste fatores de atração fundamentais para suas instalações. Atualmente, os Distritos Industriais de Campo Grande e Santa Cruz representam juntos 45% do PIB do Estado do Rio de Janeiro (IPP, 2003). É a Zona que apresenta o maior índice de industrialização da cidade.

O setor industrial vem gerando grandes transformações na Região. Dentre as quais podemos destacar a geração de novos empregos, o surgimento de novas escolas técnicas e cursos de ensino superior voltados para esse setor. Um dinamismo econômico crescente que vem atraindo cada vez mais empresas interessadas em se beneficiar não só da disponibilidade de terras mais baratas e oferta de mão-de-obra, como também da localização estratégica desses distritos industriais (instalados próximos ao centro de Campo Grande e ao Porto de Itaguai) (Figura 9).



Figura 9 - Distâncias entre Campo Grande, os Distritos Industriais e o Porto de Itaguai.

Fonte: ANTUNES e NACIF, 2010 - Google - (elaborado e alterado pela autora).

É o caso da Companhia Siderúrgica do Atlântico - CSA, inaugurada em 2010 na Zona Industrial de Santa Cruz. A empresa é a maior usina siderúrgica da América do Sul. Ocupa uma área de quase 10 milhões de m² e está localizada na retroárea do Porto de Itaguai, se beneficiando, também, de sua posição estratégica.

Além disso, dois empreendimentos viários em construção poderão estimular o dinamismo econômico do bairro e reforçar sua centralidade na

região. Um deles é o BRT TransOeste (figura 10), um corredor expresso de ônibus de 56 km que liga a Barra da Tijuca, um importante polo de emprego na Zona Oeste, aos bairros de Campo Grande e Santa Cruz. Sua operação começou em julho de 2012. O BRT TransOeste começa no Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca e segue até as estações da Supervia em Campo Grande, pela Avenida Cesário de Melo, e em direção à Santa Cruz, através da Rua Felipe Cardoso.

O projeto permitiu a execução de obras importantes na região, como o túnel da Grotta Funda, melhorando o fluxo intenso de trânsito na Serra da Grotta Funda, além da restauração e implantação de cerca de 750 mil metros quadrados de asfalto e instalação de 3.650 novos postes de luz.

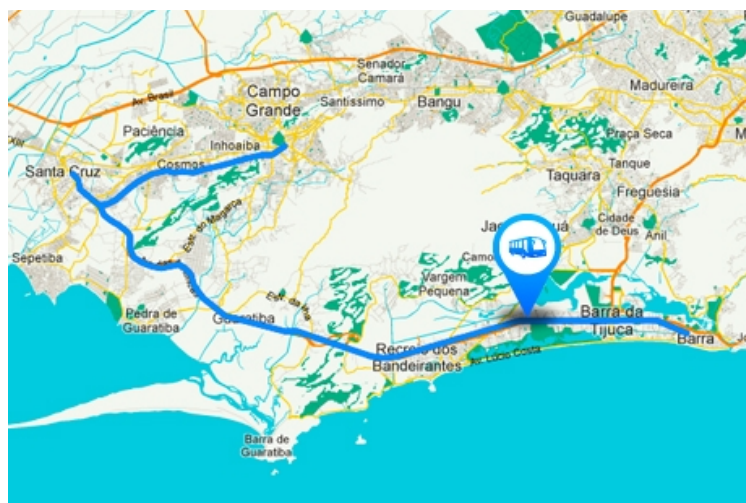


Figura 10 - Trajeto do BRT TransOeste

Fonte: <http://www.cidadeolimpica.com.br/projetos/transoeste/>

Outro empreendimento viário importante para a região é o Arco Metropolitano (Figura 11). Um projeto executado em cooperação entre o Governo do Estado e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT, que pretende ligar o Complexo Petroquímico do Rio de

Janeiro – COMPERJ, em Itaboraí, ao Porto de Itaguaí. Trata-se de uma autoestrada que está sendo construída entorno da Região Metropolitana do Rio de Janeiro com o objetivo de desviar o intenso tráfego de veículos que atravessam a cidade, diminuindo os congestionamentos nas principais vias de acesso ao Rio de Janeiro, bem como a desobstrução do intenso tráfego de caminhões na Avenida Brasil.

O Arco Metropolitano seguirá o mesmo percurso formado pelas rodovias BR-493 e RJ-109, ligando as cidades de Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí. O projeto possui atualmente 50% das obras concluídas e tem previsão de conclusão para o final do ano de 2014. Estima-se que a utilização da autoestrada impulse o crescimento do Distrito Industrial de Campo Grande, localizado a 50 km do porto de Itaguaí e deste modo reforce a centralidade do bairro na região, atraindo pessoas, serviços e novos empregos.



Figura 11 - Trajeto do Arco Metropolitano e Localização do Bairro de Campo Grande.

Fonte: http://www.axefacil.com.br/Rio_janeiro/arcometropolitano/arcometropolitano.htm

4.1 O CENTRO COMERCIAL DE CAMPO GRANDE

A noção de centralidade, conforme alguns autores já anunciaram, colabora de forma decisiva tanto para o entendimento da estrutura urbana como das relações entre cidade e sociedade. A análise de tal concepção contribui tanto para a observação dos padrões tradicionais, quanto para identificar os novos padrões de localização de usos e atividades. Proposta já ensaiada no capítulo 2.

Assim, padrões guiados por distintos processos socioeconômicos dão origem a centralidades dispersas, assim como, em inúmeros casos, um tipo de "deslocamento" dos centros tradicionais. Em meio as diversas centralidades econômicas que possam existir em uma dada região, talvez a centralidade produzida pelas atividades comerciais e de serviços seja uma das mais importantes e expressivas no que diz respeito aos padrões de sociabilidade que ensejam. A atividade comercial é por excelência uma atividade urbana e, mesmo com o avanço da tecnologia, que possibilitou a realização de compras pela internet, dificilmente o comércio realizado pelo contato interpessoal deixará de existir (SALGUEIRO, 2009).

Nas cidades brasileiras, essa estreita ligação entre o comércio e a cidade é uma decorrência direta de pré-requisitos de centralidade e acessibilidade, que determinam sua localização, guiados pela lógica da economia de aglomeração. Os espaços que hospedam as atividades de comércio e prestação de serviços conseguem aproximar muitas pessoas, atraídas pela possibilidade de suprir suas necessidades. Nesse ínterim, acabam criando diferentes laços e padrões de sociabilidade na cidade. Além de

conseguir colaborar na veiculação de informações e inovações pelo espaço urbano (SALGUEIRO, 2009).

No que concerne a atividade comercial, a região apresenta um conjunto de funções bastante diversificada, sendo capaz de atender as necessidades locais, estimulando as atividades financeiras, as relações sociais, as inovações e, sobretudo, a atração de novos investimentos e serviços.

Em 2008, o bairro ocupou o segundo lugar em arrecadação de ICMS - Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços, atingindo o montante de 1.344.175.475,50 reais. Sendo superado apenas pela região do Centro da Cidade, que arrecadou 2.309.355.332,32 reais (ACICG, apud FONSECA e FRANÇA, 2011).

A autonomia do setor terciário em Campo Grande é inegável. "O calçadão" (foto 5), como é conhecido na região, reúne além de serviços básicos comuns a qualquer subcentro (farmácias, supermercados, lojas de departamentos), serviços mais especializados, como aqueles desempenhados por advogados, contadores, fotógrafos, além de profissionais da área da saúde. Por dia circulam cerca de 250 mil pessoas. Localizado na área do subcentro está o Hospital Estadual Rocha Faria, o qual atende grande parte da Zona Oeste. Além do hospital, o bairro conta com duas UPAs e alguns postos de saúde.



Foto 5 – Consumidores Caminhando pelo Movimentado Calçadão de Campo Grande.

Fonte: <http://oglobo.globo.com/rio/campo-grande-um-bairro-em-crescimento-no-rio-6899461>

Pesquisas realizadas em 2008 pelo Instituto Brasileiro de Administração Municipal – IBAM, para fins de identificação de estoque de imóveis residenciais e não residenciais - confirmam essa importante centralidade na região e ainda apontam para um importante crescimento e fortalecimento das atividades comerciais e da prestação de serviços. Segundo dados divulgados pela pesquisa, Campo Grande era o oitavo no ranking de bairros no que diz respeito a quantidade de salas comerciais, e o terceiro em lojas. (Tabelas 6 e 7)

**Tabela 6 – Unidades de Salas Comerciais por Bairro – 2008-
(Bairros que totalizam 80% do total)**

Bairro	Total de Unidades
Centro	36.691
Barra da Tijuca	7.470
Copacabana	5.800
Tijuca	3.455
Ipanema	2.274
Méier	2.008
Botafogo	1.728
Campo Grande	1.506
Madureira	1.350
Recreio dos Bandeirantes	1.178

Taquara	1.078
Leblon	1.063
Flamengo	989
Bonsucesso	943

Fonte: IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

Tabela 7 – Unidades de lojas por Bairro – 2008- (Bairros que totalizam 50% do total)

Bairro	Total de Unidades
Centro	4.837
Copacabana	3.591
Campo Grande	2.998
Tijuca	2.716
Madureira	2.365
Barra da Tijuca	2.030
Ipanema	1.729
Botafogo	1.572
Bangu	1.451
Penha Circular	1.352

Fonte: IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal.

No próximo item vamos abordar o crescimento do interesse das grandes construtoras pelos bairros da Zona Oeste, sobretudo pelo bairro de Campo Grande, como um elemento marcante de reforço a centralidade da região.

4.2 O DINAMISMO IMOBILIÁRIO RECENTE E A EXPANSÃO DO BAIRRO DE CAMPO GRANDE

A Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, tradicionalmente, tornou-se área de exploração de um capital imobiliário não regularizado. Até a década de 1990 as formas de construções mais comuns na região eram habitações em loteamentos clandestinos e irregulares. Os terrenos da região era procurados, sobretudo, para a autoconstrução de moradias ou para a construção de

conjuntos habitacionais. É, portanto, no curso da década de 1990 que essa realidade começa a mudar, e passa-se a observar, também, na região, um mercado forte voltado para os loteamentos regulares, destinando-se a construção de condomínios fechados, tanto de casas, quanto de apartamentos.

Assim, retomando algumas observações, Campo Grande pôde reunir elementos potenciais criadores de centralidade fora da Área Central, conforme enumera Colby (1933 apud Corrêa, 1999). Associado a isso, sua distância do Centro e a dificuldade de mobilidade associada a uma área de grande adensamento populacional motivaram a emergência de um Subcentro. Após esse processo, cuja forma resultante gerou o subcentro de Campo Grande, houve um estímulo a diversificação social, muito embora proveniente da especulação imobiliária decorrente de uma maior regulação do uso do solo pelo poder público e pelo sistema financeiro de habitação, favorecendo sobretudo a classe média.

Se a partir de uma perspectiva metropolitana, Campo Grande é percebida como uma região espacialmente segregada, com limitada inserção no município carioca, por outro lado, sua posição central na Zona Oeste do Município do Rio de Janeiro lhe confere uma economia próspera com um importante centro comercial e de serviços, capaz de atrair um grande quantitativo populacional e gerar um grande fluxo de transporte diário.

Se em relação à cidade do Rio de Janeiro nossa área de estudos possui uma posição segregada, é possível reconhecer seu destaque no tecido urbano enquanto possuidora de um dinâmico subcentro, tendo sua forma em constante transformação, conforme pode ser sinalizado pelos recentes incrementos

imobiliários. É nesse caminho que vamos seguir a partir de agora. Vamos nos concentrar nas mudanças da forma desse subcentro, a partir do dinamismo imobiliário recente.

A construção do primeiro *shopping* na região em 1997 (*West Shopping*) (Figura 12) estimulou a oferta de infraestrutura urbana e de serviços, permitindo a expansão do bairro. Sua inauguração atraiu inúmeros empreendimentos imobiliários para a região, em sua maioria, destinados aos grupos de classe média e alta. Seu entorno recebeu de forma rápida os impactos positivos do empreendimento imobiliário. A Estrada da Posse e a Estrada do Mendanha foram duplicadas, importantes vias que ligam o bairro ao *shopping*, ao centro comercial do bairro e a Avenida Brasil. Além disso, novas linhas de ônibus foram criadas.



Figura 12 - West Shopping

Fonte: <http://www.westshopping.com.br/shopping/shopping.asp>. O West Shopping iniciou um processo de expansão, em 2008. Em meados de 2010, inaugurou sua primeira ampliação. São duas novas torres interligadas ao prédio atual através de passarelas envidraçadas e climatizadas.

Observou-se também investimentos na melhoria da iluminação pública e na quantidade de serviços como agências bancárias, estacionamentos, restaurantes, lojas de diversos tipos e clínicas no entorno do *shopping*.

Somado a isso, foi implementado no mesmo período o Projeto Rio-Cidade da prefeitura do Rio, com o objetivo de modernizar e revitalizar os subcentros.

A atração desses novos elementos para a região permitiu a expansão de sua mancha urbana² pelo adensamento de uma nova classe atraída por construções que valorizaram o espaço urbano, uma consequência desse fato foi o fortalecimento do próprio núcleo central de Campo Grande, que conseguiu atrair lojas e serviços não disponíveis no *shopping*, como escritórios, laboratórios e consultórios médicos.

Recentemente diversos empreendimentos comerciais e residenciais estão sendo lançados na região, reforçando essa tendência de expansão e valorização do bairro, como o *Plaza Office* da CHL (Figura 13), localizado na área central de Campo Grande, próximo a Av. Cesário de Melo; o *CampoGrande Office & mall* (Figura 14), na Estrada da Cachamorra; o *West Medical Center* (Figura 15) na Rua Ivo do Prado, também no centro de Campo Grande; o *Atlantis Park* e o Conjunto *Mont Blanc*, são alguns exemplos do dinamismo imobiliário na região. Nas figuras a seguir são apresentados os empreendimentos de uso exclusivo comercial, com lojas e salas comerciais.

² Possível de ser observada no capítulo 2 no item 2.2, quando foi apresentada a evolução da Mancha Urbana da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



Figura 13 – Plaza Office da CHL

Fonte: <http://www.chl.com.br/site/> (com 36 lojas e 410 salas comerciais, com metragem a partir de 21m² a 43m², todas com opção de vaga de garagem). Entrega feita em Novembro de 2011.



Figura 14 – CampoGrande Office & Mall

Fonte: <http://www.even.com.br/rj/rio-de-janeiro/campo-grande/comercial/campograndeoffice>. (são 291 salas comerciais de 21m² a 54m² e 75 lojas versáteis de 21m² a 76m²). Entrega prevista para Setembro de 2013.



Figura 15 – West Medical Center

Fonte:
<http://www.westmedicalcenter.com.br/category/radical-r2/>
(são 12 lojas, de 71m² a 85 m² e 108 salas de 45 m² a 800m²) Entrega feita em Agosto de 2010.

Esses empreendimentos apresentados acima confirmam uma permanência de crescimento do número de lojas e salas comerciais no bairro, haja vista o item anterior desse capítulo, no qual foi apresentado dados do IBAM, apontando o elevado número dessas tipologias no ano de 2008. Percebe-se, assim, uma tendência de crescimento que se mantém e uma procura maior da região por diferentes empresas, as quais buscam atingir um

público cuja renda é mais elevada, constituinte de um mercado com uma demanda mais exclusiva de serviços especializados. São Academias, clínicas, imobiliárias, centros de estética, concessionária de veículos importados, entre outras.

Estes novos empreendimentos imobiliários são atraídos pelo aumento populacional do bairro nas últimas décadas. Contudo, é importante destacar que a procura da região para fins de moradia já não tem mais respeitado sua demanda mais tradicional, ou seja, aquela decorrente da autoconstrução ou conjuntos habitacionais, conforme já mencionado. Condomínios residenciais e edifícios multifamiliares têm se revelado como importantes investimentos por parte das construtoras, que até pouco tempo não se interessavam pela região, mas que agora se sentem estimuladas pela oferta de crédito facilitada e o aumento de investimentos próximo à região. Segundo o Jornal o Globo de Abril de 2008:

“Campo Grande é a nova menina-dos-olhos do mercado imobiliário carioca, bairro terá 1.920 novas unidades até 2010. Tantos investimentos na área industrial acabaram por transformar a Zona Oeste num grande atrativo para construtoras e imobiliárias. E o bairro que registra mais investimentos é Campo Grande, que fechou o ano de 2007 como o quinto colocado no ranking de lançamentos de novas unidades na cidade, atrás apenas de Jacarepaguá, Barra da Tijuca, Recreio e Del Castilho” (O Globo, Especial, 29 de Abril de 2008).

Os Condomínios de alto padrão representam a nova demanda por habitação no bairro. Criados para atender às classes média e alta da região, estes empreendimentos possuem grandes áreas de lazer e infraestrutura típicas dos grandes condomínios da Barra da Tijuca. Em 2007 foi lançado no

bairro o *Atlantis Park* (figura 17), um empreendimento da CHL que, pode-se dizer, ter inaugurado essa nova demanda e essa nova forma de habitação de alta-renda na região.

O empreendimento imobiliário vendeu mais de 500 unidades em um período de pouco mais de um mês, atraindo a atenção de outras construtoras para a região. Assim, segundo informações da ADEMI – Associação de Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário, até 2010, aproximadamente, 1.920 novas unidades, divididas em empreendimentos de cinco construtoras foram construídas na região.

Entre os diversos empreendimentos lançados, está o *MontBlanc Tower* (figura 16) e o *MontBlanc Residence Service*, construídos exatamente no calçadão de Campo Grande. O investimento imobiliário reúne um centro comercial e serviços residenciais. No conjunto ainda será construído um Centro Médico e dois blocos destinados ao *Residence Service*, constituindo assim o primeiro *apart hotel* da região.



Figura 16 – MontBlanc Tower

Fonte: <http://www.agmimoveis.com.br>, o MontBlanc Tower Office possui 56 salas comerciais, 61 vagas de garagem e 7 lojas. Serviços: auditório, sala de reunião, loja destinada a restaurante e infraestrutura de lazer.



Figura 17 – Atlantis Park

Fonte: <http://www.chl.com.br/site/>. O Atlantis Park possui apartamentos de dois e três quartos, com segurança 24 horas e área de lazer com: SPA, Salão Gourmet, churrasqueiras, hidromassagem, sauna, salão de festas, Lan House, briquedoteca, fitness, quadra poliesportiva, salão de jogos, home cinema, piscina adulto e infantil.

Seguindo essa tendência, o grupo Multiplan inaugurou no final de 2012 o *Park Shopping Campo Grande* (Figura 18) na Estrada do Monteiro. O megaempreendimento, inserido nesse dinamismo imobiliário recente da região, vem estimulado ainda mais a construção de edifícios residenciais e comerciais em seu entorno, a maior parte deles voltados para as classes B e C. O Novo *shopping* vem permitindo a valorização de diversos empreendimentos próximos a ele.



Figura 18 – Visão Aérea do Park Shopping Campo Grande

Fonte: <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=1220313&page=62>

Segundo a ADEMI, Campo Grande ocupou o terceiro lugar no ranking de lançamentos imobiliários na cidade do Rio de Janeiro em 2008, apresentando 10% do total de lançamentos. Perdeu apenas para a Barra da Tijuca (39%) e Jacarepaguá (19%). Em 2009, superando as expectativas, Campo Grande apresentou o maior número de imóveis novos, 2625 moradias,

superando até mesmo a Barra da Tijuca. Conforme informações da construtora CHL, uma das construtoras com grande número de empreendimentos imobiliários na região, grande parte dos compradores atuais já são moradores do bairro.

Além do grande estoque de terras não ocupadas em Campo Grande, o bairro é possuidor de amenidades importantes, como por exemplo, suas riquezas naturais; a proximidade das praias de Guaratiba; do Grumari e Barra de Guaratiba; a tranquilidade que alguns sub-bairros ainda possuem; a qualidade do ar; sua posição geográfica e estrutura geomorfológica, ou seja, o fato de ser um vale cercado pelo Maciço do Gericinó-Mendanha e o Maciço da Pedra Branca, que confere a região um ponto de turismo ecológico.

Todos esses elementos são aproveitados pelo mercado imobiliário, que tende a transformar esses atrativos naturais do sítio urbano em lucro através da produção de novas necessidades e novos conceitos de moradia. Nas palavras de Villaça (2001) “os atrativos do sítio natural têm contribuído [como] importante fator de atração da expansão urbana”. Tais atrativos são fortes elementos para atrair uma população em busca de melhor qualidade de vida.

Inserido nesse contexto, surge o primeiro condomínio ecológico de Campo Grande, o *EcoWay* (figura 19) da empresa Ecoesfera, localizado na Estrada da Cachamorra, estrada que liga Campo Grande ao Bairro de Guaratiba e que já possui outros condomínios fechados voltados para a classe média e classe média alta, como o Fazenda Montenegro e o Golden Garden.

O empreendimento reúne algumas práticas de sustentabilidade como: a captação e uso da água da chuva; marcação individual de água e gás;

sensores de presença; pomar e herbário; churrasqueira ecológica; coleta seletiva de lixo e de óleo de cozinha; telhado ecológico, entre outras. Além disso, possui vista para o Parque Estadual da Pedra Branca, uma das maiores reservas florestais urbanas do país.



Figura 19 - Ecoway

Fonte: <http://rjmovei.com.br>. O Ecoway possui apartamentos de 2 e 3 quartos. Sua entrega foi feita em 2009.

Além dos empreendimentos voltados para a classe média e alta, a região também tem recebido inúmeros imóveis financiados pelo Governo Federal, através do programa Minha Casa Minha Vida. São financiamentos voltados para a classe baixa e média, com renda máxima de dez salários mínimos. A maior parte desses imóveis têm sido construídos na periferia de Campo Grande e em seus bairros vizinhos: Paciência, Cosmos, Santa Cruz, Inhoaíba, Santíssimo, Senador Camará e Senador Vasconcelos, conforme pode ser visto na Tabela 8.

São áreas que estão fora desse circuito de valorização imobiliária recente, voltados para as classes mais abastadas. A maior parte desses imóveis financiados por esse programa federal estão localizados na franja

periférica da Zona Oeste da Cidade. Na periferia da periferia, por assim dizer. Locais carentes de infraestrutura, conforme pode ser percebido pela própria análise de alguns endereços.

Tabela 8 - Localização dos Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha vida - Maio de 2011.

UNID	NOME DO EMPREENDIMENTO	ENDEREÇO	BAIRRO
303	PARK ROYAL	ESTRADA DOS PALMARES - LOTE 1	PACIÊNCIA
303	PARK IMPERIAL	ESTRADA DOS PALMARES	PACIÊNCIA
497	RESIDENCIAL ZARAGOZA	CAMINHO FURADO, LOTE 1	PACIÊNCIA
275	RESIDENCIAL SEVILHA	CAMINHO FURADO, LOTE 3	SANTA CRUZ
485	RESIDENCIAL EVORA	ESTRADA DOS PALMARES, LOTE 7, GLEBAS A E B	SANTA CRUZ
453	RESIDENCIAL TOLEDO	CAMINHO FURADO, LOTE 2,	PACIÊNCIA
308	RESIDENCIAL VIDAL	RUA PROJETADA B, QUADRA C, LOTE 2	SENADOR CAMARÁ
437	RESIDENCIAL ESTORIL	ESTRADA DOS PALMARES, LOTE 6, GLEBAS A E B	SANTA CRUZ
453	RESIDENCIAL CASCAIS	ESTRADA DOS PALMARES, LOTE 4, GLEBAS A E B	SANTA CRUZ
243	RESIDENCIAL TARONI	RUA PROJETADA B, QUADRA C, LOTE 1	SENADOR CAMARÁ
421	RESIDENCIAL DESTRI	RUA PROJETADA A, QUADRA B, LOTE 2	SENADOR CAMARÁ
210	VIVENDAS DAS PATATIVAS	ESTRADA DO CAMPINHO 6.891	CAMPO GRANDE
469	RESIDENCIAL AVEIRO	ESTRADA DOS PALMARES, LOTE 3, GLEBAS A E B	PACIÊNCIA
421	RESIDENCIAL COIMBRA	ESTRADA DOS PALMARES, LOTE 5, GLEBAS A E B	SANTA CRUZ
262	CONDOMINIO FERRARA	ESTRADA DOS CABOCLOS - LOTE 1	CAMPO GRANDE
297	CONDOMINIO TRENTO	AV. CESARIO DE MELO 9.300, BLOCOS 1 A 20	CAMPO GRANDE
282	CONDOMINIO TRENI	ESTRADA DOS CABOCLOS - LOTE 2	CAMPO GRANDE
212	VIVENDAS DAS ANDORINHAS	RUA DAS AMENDOEIRAS LOTE 31 QUADRA D	CAMPO GRANDE
170	CASTANHEIRAS, VIVENDAS	RUA DAS AMOREIRAS, LOTE 41	CAMPO GRANDE
299	VIVENDAS DO IPE AMARELO	RUA HELIO DO AMARAL	PADRE MIGUEL
91	CONDOMINIO VIVENDAS JARDINS DE ANAPOLIS	R. CAMINHO DAS AMENDOEIRAS, LOTE 1	CAMPO GRANDE
291	CONDOMINIO PALMEIRAS	ESTRADA DO ITARARE, LOTE 2	RAMOS
388	RESIDENCIAL VACCARI	RUA PROJETADA A, QUADRA A, LOTE 2	SEN. CAMARÁ
388	RESIDENCIA SPERANZA	RUA PROJETADA A, QUADRA B, LOTE 1	SEN. CAMARÁ

248	MANGUEIRA I, RES	R. VISCONDE DE NITEROI, LOTE 1	MANGUEIRA
248	MANGUEIRA II, RES	R. VISCONDE DE NITEROI, LOTE JUNTO E ANTES DO N. 132	MANGUEIRA
269	CONDOMINIO TREVISO	ESTRADA DOS CABLOCOS - LOTE 3	CAMPO GRANDE
178	CONDOMÍNIO OITI	AV. CESARIO DE MELO 69	SENADOR VASCONCELOS
70	GRUPO ESPERANÇA	AV ARARAS CLARAS, S/N	JACAREPAGUÁ
384	VIVENDAS RECANTO DA NATUREZA	AV BRASIL, LOTE 02	SANTA CRUZ
384	VIVENDAS DAS ROSAS	ESTRADA DO FURADO, LOTE 02	CAMPO GRANDE
425	VIVENDAS DAS ORQUIDEAS	ESTRADA DO FURADO	CAMPO GRANDE
179	RESIDENCIAL RIO BONITO	RUA AMOREIRA, 100	COSMOS
240	RESIDENCIAL GUADALUPE	RUA FERNANDO LOBO, 801	GUADALUPE
297	CONDOMINIO LIVORNO	AV. CESARIO DE MELO, LOTE 1	COSMOS
231	CONDOMINIO VARESE	AV. CESARIO DE MELO 9.400, BLOCOS 1 A 20, LOTE 3	COSMOS
299	VIVENDAS DO IPE BRANCO	RUA HELIO DO AMARAL	REALENGO

Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smh/> - Notícia do dia 26/10/2011 e Jornal O Extra 25 e 26/10/2011, Jornal O Extra 19/12/2011.

O mapa a seguir (figura 20) localiza os empreendimentos do Programa Minha Casa Minha Vida na Cidade do Rio de Janeiro listados acima, sinalizando as alternativas de locais de moradia para a população de baixa renda da cidade, a maior parte dela na Zona Oeste, AP5 da cidade.

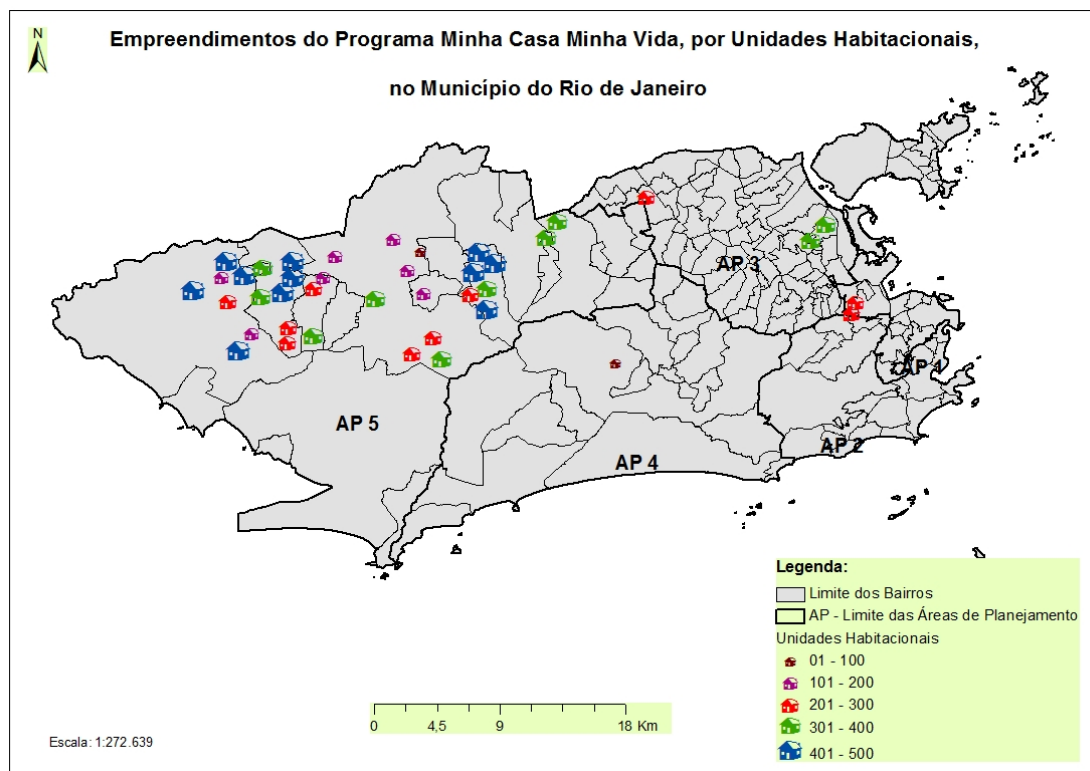


Figura 20: Mapa - Localização dos Empreendimentos do Programa Minha Casa Minha vida na Cidade do Rio de Janeiro.

Fonte: <http://www.rio.rj.gov.br/web/smh/> - Notícia do dia 26/10/2011 e Jornal O Extra 25 e 26/10/2011 e Jornal O Extra 19/12/2011. Elaboração da autora.

Assim, é importante considerar que as atuais políticas habitacionais também vem alterando a forma do bairro. E suas mudanças vem contribuindo consideravelmente para o processo de adensamento populacional da região. Tais transformações no espaço urbano vêm exigir maiores investimentos em planejamento e políticas de transporte público, que possam dar conta dessas áreas novas em expansão e dessa maior concentração populacional que vai compor uma demanda maior por esse tipo de serviço.

Observando o bairro, também é possível associar a ampliação de setores médios em Campo Grande e a diversidade da oferta imobiliária de alto-status na região, apontando o bairro como uma nova centralidade comercial e

imobiliária na periferia do Rio de Janeiro. Contudo, o aumento da procura desses grupos sociais mais elevados por condomínios fechados, em locais privilegiados de moradia, intensificam um outro processo na região, o de segregação socioespacial, cuja forma produzida se materializa na separação das classes sociais pelo espaço urbano.

É o que vem acontecendo em Campo Grande com o recente dinamismo imobiliário e a valorização de alguns trechos específicos do bairro. Diante disso, cabe nesse momento retomar algumas considerações de Villaça (2001) retratadas no capítulo 2, quando ele afirma que a formação de um centro faz parte de um processo que forma, simultaneamente, o não-centro, pois no caso de Campo Grande, o fortalecimento de seu centro, vem deslocando a população de baixa renda cada vez mais para as zonas periféricas do bairro, não valorizadas e carentes em infraestrutura, ou seja, para o seu não-centro. Estabelecendo assim uma relação entre a prática social e os processos de centralização, descentralização e segregação, conforme apontou Villaça (2001).

A partir dos fatores expostos até o momento, é possível notar a reconfiguração socioespacial que o bairro vem sofrendo, principalmente pelas intervenções deste tipo de mercado. No próximo item vamos tratar da mobilidade urbana no bairro, outro elemento importante para a análise da centralidade na região.

4.3 MOBILIDADE OU IMOBILIDADE URBANA NO BAIRRO DE CAMPO GRANDE? UM QUESTIONAMENTO NECESSÁRIO.

A partir de agora vamos tratar da circulação dos meios de transporte intraurbanos e interurbanos na região de Campo Grande. Acreditamos ser esse um elemento importante para a análise de sua centralidade na periferia da Metrópole Carioca.

Já foi dito no capítulo 3 que a estrutura viária implantada na região fortaleceu o desenvolvimento de Campo Grande e por conseguinte, sua ocupação. Assim, sua estrutura viária, a antiga Estrada Rio - São Paulo e a Av. Brasil são vias importantes que cortam o bairro e fazem a ligação deste com áreas importantes da Cidade e da Região Metropolitana. Além disso, essas vias são eixos estruturadores da cidade, uma vez que, se conectam a Rodovia Rio - Santos e a Rodovia Presidente Dutra, respectivamente. Importantes rodovias estadual e interestadual. A Rio - Santos permite o acesso à região sul-fluminense do Estado do Rio de Janeiro, e a Presidente Dutra, alcançar os municípios de Seropédica e Nova Iguaçu.

Os principais eixos de conexão do bairro com a cidade são em direção à Barra da Tijuca, através das Estradas do Mato Alto e do Margarça, e ao Centro e à Zona Norte pela Av. Brasil. No espaço interno do bairro há viadutos e vias largas que garantem o acesso aos bairros vizinhos, ao subcentro, *West Shopping* e *Park Shopping* Campo Grande. Cabe ressaltar que o Bairro de Campo Grande concentra os fluxos de transporte rodoviário da região.

Segundo a Prefeitura, cerca de 40% da frota de ônibus da Zona Oeste passa por Campo Grande. O trem e o transporte alternativo, que em muitos

casos oferta um itinerário diferente das linhas de ônibus regulares, também exercem grande importância na região. A rodoviária e as ruas que abrigam pontos finais de ônibus, como a Rua Campo Grande, por exemplo, concentram linhas que ligam Campo Grande aos bairros vizinhos, Centro e Zona Norte (figura 21). A rodoviária ainda conta com cerca de vinte linhas de ônibus de trajetos intermunicipais, que ligam o bairro a Angra dos Reis, Barra Mansa, Cabo Frio, Duque de Caxias, Itaguaí, Itaperuna, Macaé, Mangaratiba, Nilópolis, Nova Friburgo, Nova Iguaçu, Petrópolis, Piraí, São Gonçalo, Seropédica e Volta Redonda. Há também uma linha interestadual que faz a ligação do bairro com São Paulo (figura 22)(SILVA, 2009).

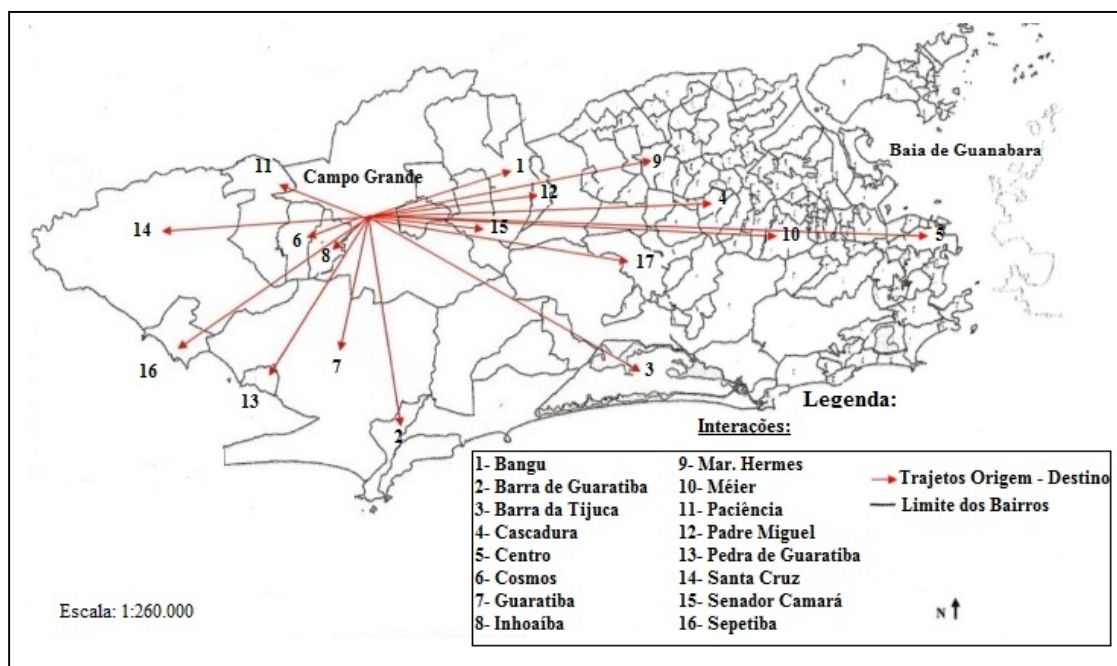


Figura 21 – Mapa - Interação do Bairro de Campo Grande com outros bairros da cidade do Rio de Janeiro através do Transporte Rodoviário - 2009.

Fonte: Armazém de dados - IPP (2009), Org. Vânia Regina Jorge da Silva. Algumas alterações da autora.

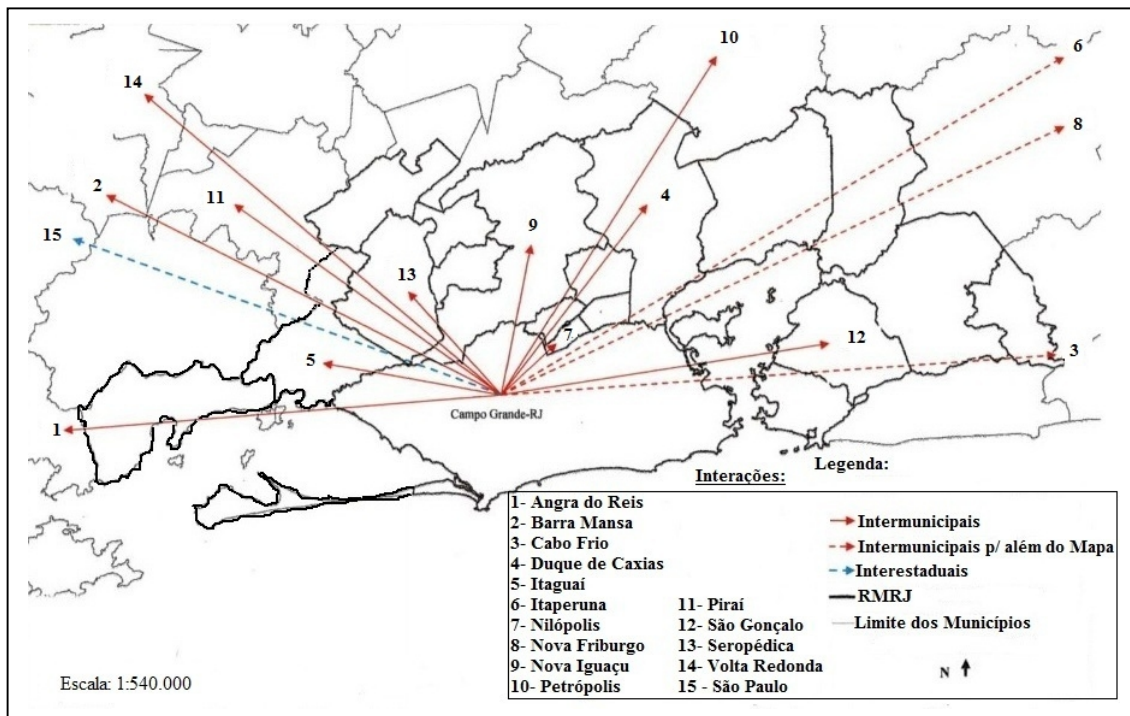


Figura 22 – Mapa - Interação Intermunicipal e Interestadual através do Transporte Rodoviário no Bairro de Campo Grande - Rio de Janeiro, 2009.

Fonte: Armazém de dados - IPP (2009), Org. Vânia Regina Jorge da Silva. Algumas alterações da autora.

Segundo informações da CODERTE - Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais do Estado do Rio de Janeiro (que por mais de 30 anos administrou o Terminal Rodoviário de Campo Grande, tendo essa atribuição sido transferida para a Prefeitura do Rio de Janeiro em 2011) a movimentação anual do Terminal Rodoviário de Campo Grande é cerca de 85 milhões de usuários. O terminal possui duas plataformas e 35 linhas, incluindo trajetos municipais e intermunicipais, além de 13 linhas estaduais. Ao todo são 10 empresas que fazem a exploração do terminal (SILVA, 2009).

Contudo, das linhas municipais ofertadas em Campo Grande, 23 correspondem a trajetos destinados ao entorno próximo, um percurso que dura entre 25 e 35 minutos. Seis linhas possuem trajetos que duram cerca de 50 a

90 minutos e, as seis linhas restantes do total possuem trajetos que duram 90 minutos ou mais. Sendo assim, a maior parte dos fluxos, que tem como origem a estação rodoviária de Campo Grande, possuem uma articulação com seu entorno, apontando para a formação de uma área de influência ao seu redor: bairros e municípios próximos (SILVA, 2009).

Campo Grande está distante da Área Central da Cidade cerca de 50 km, com o pequeno número de linhas que ligam a região ao Centro do Rio de Janeiro, sua integração com o Centro se faz de forma precária e custosa. Assim, as condições de deslocamento são dificultadas pelo pequeno número da frota de ônibus, incapaz de atender o elevado número de pessoas que utilizam esse serviço (tabela 9). Como consequência temos péssimas condições de deslocamento, com ônibus superlotados em trajetos longos engarrafados, sobretudo nos horários de pico.

Tabela 9 - População, Frota de ônibus e Extensão Territorial Segundo as Regiões Administrativas - 2010.

BAIRRO	POPULAÇÃO	FROTA	EXTENSÃO TERRITORIAL
Campo Grande	542.082	1.259	153 Km ²
Méier	397.782	2.119	29 Km ²
Madureira	372.555	2.888	30 Km ²
Santa Cruz	368.534	439	164 Km ²
Copacabana	161.191	1.338	4,96 Km ²
Guaratiba	123.114	107	152 Km ²

Fonte: Lemos et al, 2004 e IBGE 2000 e 2010

Segundo Lago (2007), a dificuldade de mobilidade, com frotas escassas e mal equipadas, somadas às grandes distâncias contribuem para a ampliação dos serviços de baixa qualidade e para a informalidade. É o que de

fato pode ser percebido nessa região. Com a precariedade e insuficiência do serviço de transporte regular, o número de vans e Kombis aumentaram em larga escala na região. No caso da Zona Oeste do Rio de Janeiro, em particular, o aumento dessa opção de "transporte alternativo", além de representar a perpetuação de um quadro de precariedade e degradação dos transportes urbanos, também representa o fortalecimento do poder de organizações criminosas, conhecidas por milícias, uma vez que esse tipo de serviço é controlado por esse tipo de organização na região, alvo de inúmeras investigações feitas pelo poder público.

De acordo com Ministério Público, o qual confirma a atuação de Milícias na Zona Oeste da Cidade:

"A existência de um grupo miliciano autodenominado "Liga da Justiça" na Zona Oeste do Rio de Janeiro foi confirmada pelos promotores de Justiça Jorge Magno e Bruno Stibich à Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI)³ da Assembléia Legislativa do Rio que investiga a atuação das milícias, durante reunião nesta quinta-feira (17/07). Os promotores afirmaram que a milícia controla o transporte alternativo, os serviços de fornecimento de gás e TV a cabo e negocia segurança particular, entre outras atividades" (Alerj Notícias, 2010).

O aumento da violência na região também pode ser atribuída a atuação desse poder paralelo:

"O número de homicídios na região é muito alto. E a maioria não é solucionada porque ninguém quer depor contra a milícia", contou o Promotor de Justiça Jorge Magno que trabalha na região desde 2001. "Segundo os promotores, o inquérito para investigar a atuação da milícia em Campo Grande surgiu

³ Em 2008, foi instaurada a CPI das Milícias na Assembleia Legislativa fluminense, presidida pelo deputado estadual Marcelo Freixo. Diversos políticos foram intimados a depor diante desta CPI, sendo acusados de envolvimento com milicianos.

exatamente pelo grande número de homicídios cometidos por policiais contra policiais" (Alerj Notícias, 2010).

Segundo o Jornal O Extra publicado em 11/06/2013, o controle do transporte alternativo pelo poder paralelo é uma situação ainda comum na Zona Oeste. Observando o caso da Cooperativa Rio da Prata, que atua na região, atualmente 18% das vans da cooperativa são controladas pela milícia local. Tais informações fazem parte de depoimentos relacionados ao inquérito da Delegacia de Repressão às Ações Criminosas Organizadas - DRACO , que investiga, desde o final de 2012, as ameaças de milicianos a motoristas de vans na região. Segundo relatos de quatro cooperados e cinco funcionários da cooperativa, dos 700 carros que a cooperativa possui, 130 já não respondem mais ao grupo e pagam um pedágio de 400 reais à milícia que controla a região. As linhas dessa cooperativa analisada circulam nos bairros de Sepetiba e Santa Cruz.

Observando a dimensão política que envolve as milícias, o promotor Bruno Stibich destaca que:

"(...) qualquer trabalho, como da Promotoria e da CPI, será em vão, caso o Estado não consiga oferecer à população os serviços sociais. Podemos investigar, enfraquecer o grupo, mas o braço político é extenso e, se o Estado não oferecer, principalmente, Segurança Pública, outro grupo miliciano tomará o poder, ou o próprio tráfico de drogas (...)" (Alerj Notícias, 2010).

A partir do exposto acima podemos observar a importância do papel do Estado no provimento dos serviços públicos básicos. É a partir dessa observação que conseguimos situar e contextualizar a Centralidade de Campo Grande e todos os problemas decorrentes do fato do bairro estar inserido na

zona periférica da cidade, onde a infraestrutura é limitada, a integração com o centro restrita, o investimento e o planejamento são escassos, e a atuação do poder público incompleta e insuficiente, incapaz de abarcar todo o território da cidade, dando margem ao surgimento de diversos territórios de poderes paralelos.

Nesse sentido, apreende-se Campo Grande através de uma dupla perspectiva: como centralidade das periferias e como periferia do município do Rio de Janeiro. É um bairro que pode ser observado a partir de seu importante subcentro, onde se concentra as maiores ofertas de serviços, empregos e transporte, e assim, portanto, é possível reconhecer sua posição de destaque na Zona Oeste da Cidade, mas também pode ser percebido como uma região segregada, de escassez e oportunidades reduzidas, se nosso olhar estiver voltado para o Centro do Rio de Janeiro.

A partir desse momento, vamos concentrar nossos esforços na observação da segunda perspectiva, uma vez que a primeira, como pode ser percebida pelo leitor, foi, em parte, trabalhada no início deste capítulo. Assim sendo, o crescimento econômico e imobiliário de Campo Grande, bem como sua mobilidade urbana ganham outra dimensão e outro valor quando nosso foco de observação está voltado para o Centro do Rio de Janeiro e sua integração com a cidade.

A distância que o bairro possui da Área Central da cidade, cerca de 50 Km, é maior que a distância entre esta área e alguns municípios da baixada fluminense, que compõem a Região Metropolitana, como: Belford Roxo, Duque

de Caxias, Nilópolis, São João de Meriti, Nova Iguaçu, entre outros, que estão na faixa de 20 a 29 Km de distância da Área Central.

Aproveitando-se da longa distância, algumas empresas cobram tarifas abusivas nos trajetos que ligam a região ao centro da Cidade. Segundo relatos de usuários do serviço de transportes, as linhas 2381 Pedra - Castelo e 2334 Campo Grande - Castelo extinguiram os ônibus comuns e adotaram os ônibus com ar condicionado, que custavam o dobro da passagem.

Contudo, para piorar ainda mais a situação, em 2011 as linhas com ar condicionado também foram extintas, sobrando apenas os ônibus tarifa, tipo "frescão", cuja passagem é quase 4 vezes o valor da tarifa de um ônibus comum, ou seja, 11 reais. Num espaço de tempo bem curto, as tarifas dessas linhas de ônibus, aumentaram de 4,90, para 8 e 11 reais. São valores mais altos que as tarifas cobradas em trajetos intermunicipais, que custam em média de 4,50 a 6,30 reais. O preço abusivo da tarifa também alcança a linha que liga a região à Zona Sul da Cidade. A linha 2338 (Castelo x Campo Grande via Estrada do Magarça) que passa em Copacabana custa R\$ 5,10.

A situação dos outros bairros da Zona Oeste não é muito diferente. Todos sofrem em grau maior ou menor de certo isolamento do resto da cidade, não somente pela distância que possuem da Área Central - Santa Cruz está a 70 Km do Centro - mas sobretudo pelo reduzido investimento do setor público em melhorias do transporte coletivo e pela falta de padronização nas tarifas das passagens. A população que utiliza este tipo de serviço está numa posição de desvantagem se comparada a outras regiões da cidade, mais próximas do centro, com maior número de linhas disponíveis e preços mais acessíveis.

No que concerne ao acesso à educação superior, a região possui 11 faculdades privadas e uma pública, a UEZO – Universidade Estadual da Zona Oeste, inaugurada em 2005. Contudo, para acessar outras faculdades públicas, em outras regiões da cidade, o acesso é bastante limitado. Há apenas uma linha de ônibus em direção a Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro, em Seropédica, e outra em direção a Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Feita essas observações, podemos citar uma tese bastante difundida nos últimos anos pela mídia e pelos órgãos públicos, de que estaria ocorrendo no Brasil um processo crescente de imobilidade espacial dos trabalhadores pobres no interior das cidades, por acreditarmos ser de fato algo em curso no bairro de Campo Grande. Com o aumento das tarifas dos transportes públicos bem acima da variação da renda desses trabalhadores sua capacidade de mobilidade estaria se reduzindo drasticamente e por conseguinte, seu acesso ao trabalho, serviços e comércios.

Uma das hipóteses apresentadas por Lago (2007) pode lançar uma luz sobre a dinâmica de mobilidade dos trabalhadores do bairro estudado. Segundo a autora:

"O aumento da imobilidade dos trabalhadores estaria relacionado à expansão da economia informal precária nas áreas periféricas populares, inclusive nas mais distantes do centro, evidenciando uma descentralização econômica "perversa", ou seja, áreas populares desconectadas dos centros, abrigando uma economia precária de "autossustentação". (LAGO, 2007, p. 276)

Assim, a expansão dessa economia em áreas periféricas poderia ser explicada, em parte, pela precariedade da mobilidade em direção ao centro, como estratégia para se conseguir trabalho. Quando se trata da classe média residente nesses espaços, seus vínculos de trabalho e consumo estão localizados nos centros econômicos, sendo assim, estão desconectados do seu entorno imediato (LAGO, 2007). Assim, Campo Grande pode ter sua centralidade reforçada muito mais por conta do imobilismo de grande parte de sua população, que pelas recentes transformações em seu espaço, geradas pelo crescimento da classe média na região.

O bairro concentra cerca de 33% do total de empregos da Zona Oeste e apenas 1,9 % do total de empregos da Cidade do Rio de Janeiro, a maior parte deles exige apenas o Ensino Fundamental e Médio, oferecendo, portanto, baixos salários (LA ROVERE). A tabela 10, a seguir, mostra a distribuição de empregos por salário mínimo no bairro.

Tabela 10 – Distribuição de Empregos em Campo Grande por Faixa Salarial – 2006

Faixa Salarial	Número de Empregos	(%)
Até Três	31.192	82,3
Até Cinco	3.243	8,5
Até Dez	1.948	5,1
Mais que Dez	642	1,6
Total Relativo	37.457	98,8

Fonte: LA ROVERE, 2009

**Tabela 11 – Distribuição de Empregos em Campo Grande
por Nível de Formação – 2006**

Nível de Formação	Número de Empregos
Fundamental	14.345
Médio	18.147
Superior	4.935

Fonte: LA ROVERE, 2009

Segundo Lago (2000), a renda e o nível de escolaridade estão associados à capacidade de atrair investimentos públicos e privados, ainda segundo a autora, tais índices também estão associados à qualidade de vida e à dinâmica no lugar em questão. Nesse sentido, Campo Grande torna-se uma área pouco atrativa segundo a lógica capitalista de investimentos, se observada em um contexto mais geral.

Contudo, o crescimento, já observado, de uma população com faixa de renda mais elevada, ou seja, o crescimento da classe média no bairro, faixa que representa pouco mais de 10% de sua população, pouco mais de 30 mil pessoas (ARMAZÉM DE DADOS, 2000), tem criado um potencial de consumo maior, caracterizado pela demanda por lojas de padrões mais elevados e imóveis mais caros. Fato que provoca o encarecimento da moradia em diversas áreas próximas desses novos investimentos e acaba por impedir a fixação de moradores de baixa renda. Nesse sentido, a posição periférica do bairro interfere fortemente nas possibilidades de mobilidade social, uma vez que a realidade da população mais pobre permanece desfavorável, mesmo com a chegada da classe média.

Nesse momento, nos cabe, mesmo que de forma breve, aprofundar um pouco o debate da centralidade feito no início desse capítulo, pois para além da descentralização e formação do subcentro de Campo Grande, em decorrência de sua nova dinâmica de crescimento, o bairro pode ser observado a partir da perspectiva do surgimento de "novas centralidades" decorrentes da construção dos *Shoppings Centers* e dos Condomínios Fechados no bairro.

Segundo Lago (2007), o debate sobre o surgimento de novas centralidades nas periferias metropolitanas é sempre acompanhado da discussão a cerca das transformações econômicas e sociais produzidas nesses espaços. Nesse sentido, o surgimento de verdadeiros bairros e centros comerciais para a classe média em territórios populares e operários, mesmo que na forma de enclaves, permitem o aparecimento de uma nova economia local pautada em atividades formais e informais de serviços e comércios, os quais ultrapassam os muros desses espaços restritos e exclusivos.

Nesse sentido cabe finalizar esse capítulo a partir de um questionamento: até que ponto esses novos arranjos territoriais, ou seja, o aparecimento dessas novas centralidades estariam reforçando a reprodução das desigualdades sociais no bairro de Campo Grande ao mesmo tempo que fortalecendo a centralidade de seu subcentro, uma vez que a descentralização econômica, por si só, não garante a democratização do acesso a melhores condições de vida.

A seguir, vamos apresentar os resultados do Índice de Bem-Estar Urbano - IBEU, com o intuito de ilustrar as diferentes condições de bem-estar existentes na Metrópole do Rio de Janeiro, sobretudo na Zona Oeste da

Cidade do Rio de Janeiro. A análise deste índice vai nos permitir observar o papel de destaque que algumas áreas do bairro de Campo Grande possuem em relação ao seu entorno, em termos de condições de Bem-Estar Urbano, trazendo, assim, mais um elemento capaz de contribuir com o debate da centralidade da região.

5 ÍNDICE DE BEM-ESTAR URBANO – IBEU

O IBEU - Índice de Bem-Estar Urbano - foi elaborado no âmbito do INCT Observatório das Metrópoles, sendo calculado para as principais regiões metropolitanas do Brasil.

O objetivo desse Índice é avaliar a condição de bem-estar desfrutada pelos brasileiros via mercado, através do consumo, e também através dos serviços coletivos oferecidos pelo Estado. Em outras palavras, é um índice que se relaciona com as condições coletivas de vida geradas pelo ambiente construído da cidade, assim abarca as escalas da habitação e de seu entorno próximo, ou seja, a oferta e existência de equipamentos e serviços públicos.

O Índice de Bem-Estar Urbano foi calculado para os 15 grandes aglomerados urbanos, definidos como metrópoles brasileiras através de estudos prévios do Observatório das Metrópoles⁴. Nestes estudos observou-se que tais regiões exercem importantes funções de direção, comando e coordenação dos fluxos econômicos.

O índice é composto por cinco dimensões: mobilidade urbana; condições ambientais urbanas; condições habitacionais urbanas; atendimento de serviços coletivos urbanos; infraestrutura urbana. Cada uma dessas dimensões contém um conjunto de indicadores, os quais foram elaborados a partir do Censo Demográfico de 2010 do IBGE.

Além disso, o IBEU foi construído em duas escalas, sendo, portanto observado de forma Global e de forma Local. O IBEU Global é calculado de modo comparativo entre o grupo das 15 metrópoles do país, cujo critério de

⁴ OBSERVATÓRIO das Metrópoles. Análise das Regiões Metropolitanas do Brasil. Relatório da Atividade 1: identificação dos espaços metropolitanos e construção de tipologias. Rio de Janeiro, Observatório das Metrópoles, 2005.

seleção foi acima referenciado. Seu resultado, portanto, se dá em relação às características das demais regiões metropolitanas, ou seja, este modo permite a comparação das condições de vida urbana em três escalas: entre as metrópoles, entre os municípios metropolitanos e entre os bairros⁵ que compõem o conjunto das metrópoles.

Já o IBEU Local é calculado também de modo comparativo, contudo sua comparação é feita no âmbito de cada metrópole especificamente. Isto nos permite uma avaliação interna das condições de vida urbana de cada uma das Metrópoles. Trata-se, portanto, de uma comparação feita apenas entre as áreas de ponderação (bairros) de cada região metropolitana.

Neste capítulo, vamos concentrar nossa atenção no IBEU Local da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, por se constituir em ferramenta importante para a análise das diferentes condições de vida apresentadas no interior dessa grande metrópole. Os dados apresentados por esse índice nos permite observar a região de Campo Grande, foco dessa dissertação. Antes, porém, nos cabe definir melhor as características deste índice: sua construção; suas dimensões; sua metodologia de análise, enfim.

5.1 O QUE É BEM-ESTAR URBANO?

A ideia de bem-estar está tradicionalmente ligada à busca de satisfação das necessidades na esfera dos indivíduos e, nesse sentido, é alcançada de forma privada, particular. Tal concepção tem suas bases fundamentadas na

⁵ A denominação de bairro, neste estudo, corresponde a área de ponderação. Denominação do IBGE para áreas que se constituem por um conjunto de setores censitários e apresentam relativa homogeneidade demográfica e social; continuidade espacial, sempre que possível; e contigüidade municipal.

ideia a qual o bem-estar de um indivíduo depende exclusivamente de seu próprio consumo e, ao mesmo tempo, implica que todas as pessoas são, de forma natural, movidas pelo próprio interesse de aumentar, cada vez mais, sua condição de bem-estar (SEN, 1999 apud RIBEIRO e RIBEIRO, 2013).

Assim, a partir dessa concepção, o bem-estar está alicerçado por uma perspectiva utilitarista da economia, a qual mede o grau de satisfação das necessidades dos indivíduos, levando em conta, apenas, os bens e serviços os quais têm valor, ou seja, preço. Além disso, apreende a ação dos indivíduos como sendo sempre movimentos no sentido de buscar aumentar essa função de utilidade.

A concepção vinculada a Teria do Ótimo de Pareto, na qual a melhoria da situação de alguns desfavorece a situação de outros, também se assemelha a concepção utilitarista do bem-estar, fundamentada na realização do autointeresse (SEN, 1999 apud RIBEIRO e RIBEIRO, 2013). De acordo com essa teoria o bem-estar depende da ação dos indivíduos, que procuram por meio do consumo aumentar sua satisfação pessoal. Assim ambas têm em comum a busca individual e a maximização da utilidade.

A concepção de bem-estar urbano que fundamenta a construção do IBEU – Índice de Bem-Estar Urbano – não se aproxima de tais concepções assinaladas acima, uma vez que não decorre do consumo individual e mercantil, da realização do autointeresse e nem da busca de maximização de utilidades. Apesar de o bem-estar poder ser experimentado de forma individual, nesta acepção ele se funda e se realiza na esfera do coletivo, isso justifica a utilização da dimensão do urbano na determinação do bem-estar.

Sendo assim, a concepção de bem-estar proposta e analisada pelo IBEU *“decorre da compreensão daquilo que a cidade deve propiciar às pessoas em termos de condições materiais de vida, a serem providas e utilizadas de forma coletiva”* (RIBEIRO e RIBEIRO, 2013, p. 4). Essa acepção leva em consideração o fato de algumas categorias de análise, como a mobilidade e a moradia, por exemplo, assumirem características específicas quando tratadas na dimensão do urbano.

Apesar de a mobilidade poder ser observada em qualquer espaço, ela apresenta características particulares quando observada no âmbito do urbano, uma vez que as condições de reprodução social no espaço urbano dependem fortemente das condições de deslocamento no interior das cidades. É certo que os deslocamentos na cidade são realizados por cada indivíduo, porém só são passíveis de serem realizados quando pensados e planejados de forma coletiva, isso permite o provisionamento dos equipamentos e serviços, os quais vão possibilitar a mobilidade. Mesmo quando o deslocamento é feito através de carros particulares, este tipo de transporte também depende de uma infraestrutura pré-existente na cidade, que foi pensada para dar conta de uma demanda coletiva. Assim, as condições de mobilidade, oferecidas pelo sistema urbano, produzem diferentes níveis de bem-estar urbano, entre os diferentes grupos sociais que habitam a cidade.

O mesmo acontece com a moradia, tradicionalmente considerada como um bem que decorre da ação individual, também adquire a dimensão coletiva quando analisada no nível da cidade. Isto porque sua condição e característica

são capazes de interferir nas condições coletivas de vida, tanto daqueles que a habitam, quanto de sua vizinhança.

Exemplos relacionados às condições ambientais, aos serviços públicos e à infraestrutura são mais fáceis de serem apreendidos a partir de uma perspectiva coletiva, portanto, mais facilmente associados ao bem-estar urbano. De todo modo, cabe ressaltar, que a concepção de bem-estar urbano, que serviu de base conceitual para a construção do IBEU, se baseia em dimensões relevantes que dizem respeito às condições de reprodução social, as quais se fundam e se realizam coletivamente, mesmo as que se expressam em práticas ou experiências individuais.

Contudo, compreender o bem-estar urbano dessa maneira não significa dizer que este se realiza e se constitui de modo homogêneo no interior da metrópole. Pelo contrário, na verdade o importante a se considerar é o fato de que dentro do espaço urbano existem diferenças de condições de bem-estar, as quais são decorrentes, entre outros elementos, da luta que os diferentes grupos sociais travam pela apropriação do espaço.

Assim, define-se o bem-estar urbano de acordo com o conceito de renda real. Nesta acepção, formulada por David Harvey, o autor define como sendo renda real a renda monetária e a renda não monetária de um indivíduo (HARVEY, 1980 apud RIBEIRO e RIBEIRO, 2013). Nesse sentido, a parcela não monetária permite mudanças na renda real dos indivíduos, em virtude das mudanças decorrentes tanto na forma espacial da cidade, quanto nas transformações que se desenrolam nos processos sociais. Tais elementos colaboram tanto para o aumento quanto para a redução do domínio de cada

indivíduo sobre o uso dos recursos escassos de uma sociedade, ou seja, tanto para o aumento de seu bem-estar urbano, quanto para sua redução (RIBEIRO e RIBEIRO, 2013).

Nesse sentido, o IBEU pretende avaliar as diferentes condições urbanas existentes nas metrópoles, condições que podem tanto ampliar quanto diminuir o poder de barganha dos indivíduos em seus diferentes territórios no espaço metropolitano. O objetivo do Índice, portanto, é chamar a atenção para as diferentes condições de vida, de bem-estar, existentes na sociedade contemporânea e, sobretudo, no espaço urbano metropolitano, bem como entender as implicações dessa desigualdade.

Nesta dissertação, o IBEU Local será utilizado como instrumento importante para identificação das desigualdades de condição de bem-estar urbano na região de Campo Grande. Elemento importante capaz de sinalizar a centralidade do bairro na região. Há de se convir por tudo que já foi dito até agora, que é na área central onde se pode encontrar maior acessibilidade, melhores condições de vida, de infraestrutura e de serviços ofertados, em outras palavras, melhores condições de bem-estar urbano.

Nesse sentido, esse instrumento contribui para a visualização da dimensão espacial dessa centralidade, bem como de seu entorno imediato, o seu "*não-centro*" (VILLAÇA, 2001), segregado e com condições de bem-estar urbano bem diferentes da área central.

5.2 METODOLOGIA DE CONSTRUÇÃO DO ÍNDICE DE BEM-ESTAR URBANO – IBEU.

O índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) inicialmente foi elaborado a partir dos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), pesquisa feita anualmente pelo IBGE, menos nos anos os quais ocorre o censo demográfico. Nesse primeiro momento de utilização dos dados da PNAD, o IBEU foi construído como apenas três dimensões: mobilidade urbana, condições habitacionais e atendimento de serviços coletivos.

Contudo, após a divulgação dos dados do censo demográfico de 2010, o Observatório das Metrópoles alterou a metodologia de construção do Índice, optando por utilizar os dados do censo aos dados disponíveis na PNAD, uma vez que o censo demográfico possui mais variáveis que se relacionam diretamente com o bem-estar urbano. Somado a isso, a utilização dos dados do censo permitiu a ampliação do número de regiões metropolitanas avaliadas pelo índice, já que os dados da PNAD estão reduzidos a nove regiões metropolitanas e o Distrito Federal. Outro benefício conseguido pela utilização do censo foi a possibilidade de avaliação do espaço intraurbano.

A alteração da metodologia, portanto, permitiu que se fizesse uma distinção entre o IBEU Global e o IBEU Local. Diferença já mencionada no início desse capítulo. A seguir, vamos apresentar as características das bases de dados do censo demográfico e faremos a discussão sobre as dimensões e os indicadores utilizados na construção do IBEU, seus procedimentos técnicos e estatísticos.

5.2.1 As Bases de Dados

O Índice de Bem-Estar Urbano é formado a partir dos dados obtidos pelos dois questionários utilizados pelo censo. Tanto pelo questionário básico, que é aplicado em todos os domicílios e apresenta um número reduzido de questões, quanto pelo questionário amostral, o qual possui um número maior de questões e como o próprio nome induz, é aplicado por amostragem, ou seja, a partir da amostra definida para cada município, de acordo com o tamanho do município, calculado de acordo com o número de pessoas.

Assim, o IBEU é constituído pela base do universo (questionário básico), disponibilizados em nível de setor censitário, pela base de microdados (questionário amostral), disponibilizados em nível de área de ponderação, além da base de dados do entorno dos domicílios, que se refere basicamente aos dados de infraestrutura, onde os domicílios estão localizados, e que também são disponibilizados em nível de setor censitário.

Com se pode ver, os dados decorrentes do questionário amostral são, portanto, disponibilizados em bases de dados diferentes dos dados oriundos do questionário básico e dos dados de entorno. Além disso, o próprio recorte territorial cujos dados são divulgados também é distinto.

Para resolver esse problema, o qual impossibilitava estabelecer o relacionamento entre as variáveis de bases diferentes, foi feita uma agregação das bases de dados disponibilizadas por setor censitário em nível de área de ponderação, uma vez que é possível saber, a partir de listagem divulgada pelo IBGE, quais são os setores censitários que compõem cada uma das áreas de ponderação, e, assim, fazer a agregação dos dados do universo e dos dados

do entrono para área de ponderação, possibilitando, desta maneira, o relacionamento entre as variáveis no mesmo nível geográfico.

5.2.2 As Dimensões do IBEU

O Índice de Bem-Estar Urbano, conforme já mencionado, possui cinco dimensões: mobilidade urbana, condições ambientais urbanas, condições habitacionais urbanas, atendimento de serviços coletivos urbanos e infraestrutura urbana (figura 23).

Tais dimensões têm em comum a possibilidade de serem apreendidas a partir de suas condições coletivas de vida no espaço urbano, elementos comuns (de uso coletivo) que possam permitir um nível mais elevado ou menos elevado de bem-estar para seus habitantes.

Contudo, para além das cinco dimensões definidas pelo IBEU, existem muitos outros elementos, pertinentes ao espaço urbano, que contribuem para o bem-estar da população. Porém, a ausência de variáveis relativas a essas outras dimensões no censo demográfico, dificulta sua utilização. De qualquer forma, entendemos que as dimensões apresentadas permitem uma boa percepção do bem-estar urbano no âmbito da região metropolitana.

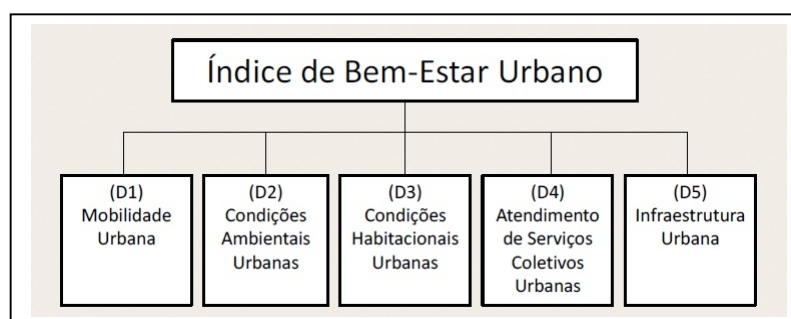


Figura 23 - As dimensões do índice de Bem-Estar Urbano

Fonte: Observatório das Metrôpoles

5.2.3 Os Indicadores das Dimensões do IBEU

Nesse item, vamos apresentar a descrição dos indicadores de cada uma das dimensões do IBEU.

a) Mobilidade Urbana (D1)

A dimensão **mobilidade urbana (D1)** é composta por apenas um indicador:

- *Deslocamento casa-trabalho*: este indicador diz respeito ao tempo gasto pelas pessoas ocupadas no trajeto de ida entre o domicílio de residência e o local de trabalho. Sendo considerado adequado um tempo gasto de até 1 hora de deslocamento. Utiliza-se, portanto, a proporção de pessoas ocupadas que trabalham fora do domicílio e retornam para casa diariamente e gastam até 1 hora no trajeto casa-trabalho.

b) Condições Ambientais Urbanas (D2)

A dimensão **condições ambientais urbanas (D2)** contém três indicadores:

- *Arborização no entorno dos domicílios*: obtido a partir da proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui arborização. Considerando-se a existência de arborização tanto na face de quadra dos domicílios, quanto na face confrontante e no canteiro central do logradouro.
- *Esgoto a céu aberto no entorno dos domicílios*: obtido a partir da proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno **não** possui esgoto a céu aberto. Considerando-se esgoto a céu aberto tanto na face onde se localizam os domicílios, quanto na sua face confrontante.

- *Lixo acumulado no entorno dos domicílios*: obtido a partir da proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno **não** possui lixo acumulado. Considerado-se a existência de lixo acumulado tanto na face de quadra, quanto na face de quadra confrontante onde se localizam os domicílios.

c) Condições Habitacionais Urbanas (D3)

A dimensão de **condições habitacionais urbanas (D3)** possui cinco indicadores⁶:

- *Aglomerado subnormal*: obtido a partir da proporção de pessoas da área de ponderação que **não** moram em aglomerado subnormal⁷.
- *Densidade domiciliar*: construído a partir da razão entre número de pessoas no domicílio e número de dormitório. Obtido com a proporção de pessoas que estão em domicílios cuja densidade é de até 2 pessoas por dormitório⁸.
- *Densidade morador/banheiro*: corresponde à proporção de pessoas que estão em domicílio de até 4 pessoas por banheiro⁹.
- *Material das paredes dos domicílios*: corresponde à proporção de pessoas que estão em domicílios com material das paredes adequado¹⁰.

⁶ Os Indicadores dessa dimensão foram selecionados a partir da compreensão das condições dos domicílios, de suas características, ou seja, a partir de condições pertencentes aos domicílios que possam favorecer direta ou indiretamente o bem-estar urbano.

⁷ Esse indicador é obtido a partir da identificação dos setores censitários correspondentes a aglomerado subnormal, a partir da base de setores censitários de aglomerado subnormal, divulgado pelo IBGE.

⁸ Para a construção desse indicador, foi considerado como densidade domiciliar adequada, a existência de até 2 pessoas por dormitório.

⁹ Para a construção desse indicador, considerou-se como adequado o domicílio que possui até 4 pessoas por banheiro.

¹⁰ No indicador de material das paredes dos domicílios, considerou-se como adequado o domicílio cujas paredes externas são do tipo alvenaria com revestimento ou madeira apropriada para construção (aparelhada).

- *Espécie dos domicílios*: corresponde à proporção de pessoas que estão em domicílios de espécie adequada¹¹.

d) Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos (D4)

A dimensão de **atendimento de serviços coletivos urbanos (D4)** foi concebida a partir de quatro indicadores¹².

- *Atendimento de água*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio com atendimento adequado de água¹³.
- *Atendimento de esgoto*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio com atendimento adequado de esgoto¹⁴.
- *Atendimento de energia*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio com atendimento adequado de energia¹⁵.
- *Coleta de lixo*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio com coleta adequada de lixo¹⁶.

e) Infraestrutura Urbana (D5)

A dimensão de **infraestrutura urbana (D5)** foi compreendida por sete indicadores¹⁷:

¹¹ Neste indicador, foi considerado como adequado os domicílios do tipo casa, casa de vila, condomínio ou apartamento. Como espécie de domicílios inadequados foram considerados: habitação em casa de cômodo, cortiço ou cabeça de porco; tenda ou barraca; dentro de estabelecimento; outro (vagão, trailer, gruta, etc.).

¹² Esses são indicadores que expressam os serviços públicos essenciais para garantia de bem-estar urbano, independente de ser ofertado por empresas públicas ou por empresas privadas através de concessão pública.

¹³ O atendimento de água é considerado adequado quando é feito por rede geral de água.

¹⁴ O atendimento de esgoto é considerado adequado quando é feito por rede geral de esgoto.

¹⁵ O atendimento de energia é considerado adequado quando há energia elétrica de companhias distribuidoras ou de outras fontes. Sendo de companhia distribuidora, quando houver existência de medidor.

¹⁶ A coleta de lixo é considerada adequada quando o lixo é coletado diretamente por serviço de limpeza ou quando colocado em caçamba em serviço de limpeza.

- *Iluminação pública*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui iluminação pública. A identificação de iluminação pública no entorno dos domicílios corresponde à face de quadra ou a face de quadra confrontante de onde se localizam os domicílios.
- *Pavimentação*: O indicador de pavimentação corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio cujo logradouro possui pavimentação (asfalto, cimento, paralelepípedo etc.).
- *calçada*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio cuja face do logradouro onde se localiza o domicílio possui calçada.
- *Meio-fio/Guia*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio cuja face do logradouro onde se localiza o domicílio possui meio-fio/guia.
- *Bueiro ou boca de lobo*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui bueiro ou boca de lobo. A identificação de bueiro ou boca de lobo no entorno dos domicílios corresponde à face ou a face confrontante de onde se localizam os domicílios.
- *Rampa para cadeirantes*: corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio cuja face do logradouro onde se localiza o domicílio possui rampa para dar acesso às pessoas que utilizam cadeiras de rodas.

17 Esses indicadores expressam as condições de infraestrutura na cidade que podem possibilitar (quando da sua existência) melhor qualidade de vida para pessoas, estando relacionados com a acessibilidade, saúde e outras dimensões do bem-estar urbano.

- *Identificação de Logradouro* : corresponde à proporção de pessoas que moram em domicílio onde o logradouro possui identificação.

5.2.4 Operacionalização do IBEU

Todas as dimensões que compõe o IBEU possuem o mesmo peso, uma vez que são consideradas de igual importância para a garantia do bem-estar urbano no âmbito metropolitano.

Entretanto, a composição de cada uma das dimensões corresponde à quantidade e a característica de seus indicadores, os quais variam de dimensão para dimensão, conforme já apresentado. A figura 24 apresenta o peso de cada um dos indicadores na dimensão em que está sendo considerado e na composição final do índice. Assim, o IBEU é obtido a partir da seguinte fórmula:

$$IBEU = \frac{D1 + D2 + D3 + D4 + D5}{5}$$

Onde:

IBEU: Índice de Bem-Estar Urbano;

D1: Mobilidade Urbana;

D2: Condições Ambientais Urbanas;

D3: Condições Habitacionais Urbanas;

D4: Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos;

D5: Infraestrutura Urbana.

Os valores dos indicadores foram padronizados e definidos no intervalo entre zero e um. Assim, quanto mais próximo de 1, melhor é sua condição. Por outro lado, quando mais próximo de zero, pior é sua condição. Para definir os indicadores no intervalo entre zero e um, foi utilizada a seguinte fórmula:

$$Ind = \frac{(\text{valor observado}) - (\text{pior valor})}{(\text{melhor valor}) - (\text{pior valor})}$$

Assim, o melhor valor foi definido como o valor máximo obtido a partir da frequência de cada um dos indicadores. Já o pior valor foi definido como o valor mínimo da frequência que o indicador apresentou. Deste modo, a análise do IBEU Global foi feita em três escalas. Sendo assim, foram analisados os valores máximos e os valores mínimos de cada indicador obtidos a partir da frequência de cada uma das escalas de análise: entre as 15 regiões metropolitanas; entre os 289 municípios pertencentes às principais regiões metropolitanas; e entre as 2.363 áreas de ponderação de todas as principais regiões metropolitanas.

Dimensão/Indicadores	Descrição do indicador	Peso na dimensão	Peso no Índice
I. MOBILIDADE URBANA		1	1/5
Tempo de deslocamento casa-trabalho	Proporção de pessoas que trabalham fora do domicílio de residência e retornam do trabalho diariamente no período de até 1 hora	1	1/5
II. CONDIÇÕES AMBIENTAIS URBANAS		1	1/5
Arborização no entorno do domicílio	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui arborização	1/3	1/15
Esgoto a céu aberto no entorno do domicílio	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno não possui esgoto a céu aberto	1/3	1/15
Lixo acumulado nos logradouros	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno não possui lixo acumulado nos logradouros	1/3	1/15
III. CONDIÇÕES HABITACIONAIS URBANAS		1	1/5
Aglomerado subnormal	Proporção de pessoas que não moram em aglomerado subnormal	1/5	1/25
Densidade domiciliar	Proporção de pessoas que moram em domicílio com até 2 residentes por dormitório	1/5	1/25
Densidade de banheiro	Proporção de pessoas que moram em domicílio com até 4 residentes por banheiro	1/5	1/25
Parede	Proporção de pessoas que moram em domicílio com material de parede adequado	1/5	1/25
Espécie do domicílio	Proporção de pessoas que moram em domicílio cuja espécie é adequada	1/5	1/25
IV. ATENDIMENTO DE SERVIÇOS COLETIVOS URBANOS		1	1/5
Atendimento de Água	Proporção de pessoas que moram em domicílios com atendimento adequado de água	1/5	1/25
Atendimento de Esgoto	Proporção de pessoas que moram em domicílios com atendimento adequado de esgoto	2/5	2/25
Coleta de Lixo	Proporção de pessoas que moram em domicílios com coleta adequada de lixo	1/5	1/25
Atendimento de Energia	Proporção de pessoas que moram em domicílios com atendimento adequado de energia	1/5	1/25
V. INFRAESTRUTURA URBANA		1	1/5
Iluminação pública	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui iluminação	1/7	1/35
Pavimentação	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui pavimentação	1/7	1/35
Calçada	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui calçada	1/7	1/35
Meio-fio/Guia	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui meio fio ou guia	1/7	1/35
Bueiro ou boca de lobo	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui bueiro ou boca de lobo	1/7	1/35
Rampa para cadeirante	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui rampa para cadeirante	1/7	1/35
Logradouros	Proporção de pessoas que moram em domicílios cujo entorno possui logradouros	1/7	1/35

Figura 24: Peso dos Indicadores na Dimensão e no Índice.

Fonte: Observatório das Metrôpoles

Já, para a análise do IBEU local, foram analisados os valores máximos e os valores mínimos de cada indicador obtidos a partir da frequência nas áreas de ponderação, internas a cada região metropolitana. E é essa análise local que nos interessa. Uma vez que vamos apresentar nesse capítulo a análise do

IBEU Local da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, como etapa importante para a percepção da centralidade de Campo Grande na periferia da cidade.

Assim, cabe definir que o IBEU Local diz respeito à análise intrametropolitana feita para cada região metropolitana, e considera apenas o relacionamento existente entre suas áreas de ponderação. Portanto, também é calculado de modo comparativo, porém sua comparação é feita no âmbito de cada metrópole. Neste nível de análise, a área de ponderação interna de cada metrópole é definida e classificada, no que concerne ao bem-estar urbano, apenas em relação às demais áreas de ponderação que constituem a mesma metrópole, independente de outras regiões metropolitanas.

A utilização do IBEU Local permite um maior nível de detalhamento, uma vez que é possível analisar de modo comparativo as diferenças internas existentes em cada região metropolitana. Assim, tal comparação interna permite uma melhor visualização das desigualdades internas na metrópole. Fato que pode ser de difícil percepção em uma análise nacional, englobando todas as regiões metropolitanas do país.

No próximo item, apresentaremos o mapeamento e análise do resultado do IBEU Local e de suas dimensões para a RMRJ. Tais dados e análises nos permitem verificar a condição diferenciada de Campo Grande, em termos de bem-estar urbano, no contexto na Zona Oeste da metrópole carioca.

5.3 IBEU LOCAL DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)

A RMRJ é composta por 20 municípios e 338 áreas de ponderação (bairros). Essa região metropolitana apresenta uma extensa área com elevada

densidade demográfica e características socioeconômicas bastante heterogêneas. Dentre as 338 áreas de ponderação existentes, somente 93 apresentaram índice de bem-estar urbano correspondente às faixas mais elevadas, (entre 1 – 0,901 e entre 0,900 – 0,801). Ou seja, apenas 27% das áreas que compõem a RMRJ possuem uma condição de bem-estar urbano boa ou muito boa.

Em contrapartida, 134 áreas de ponderação correspondente às faixas inferiores (0,500 - 0,001 e 0,700 - 0,501), apresentam condições muito ruins ou ruins de bem-estar urbano, o que representa cerca de 40% das áreas totais, significando um número de áreas bastante elevado. Já as áreas restantes, aproximadamente 33%, apresentaram condições médias de bem-estar urbano, podendo, assim, serem classificadas como áreas com condições regulares.

As áreas que apresentam os níveis mais elevados de bem-estar urbano na RMRJ estão localizadas na Zona Sul do município do Rio de Janeiro e em boa parte da Zona Norte, correspondendo aos bairros de: Copacabana, o qual possui o maior índice da Região (0,982), seguido por Laranjeiras (0,973), Flamengo (0,968), Humaitá (0,963), Leme (0,953) e Ipanema (0,948).

A Barra da Tijuca, algumas áreas de Jacarepaguá e Recreio dos Bandeirantes são as únicas áreas da Zona Oeste do município do Rio de Janeiro que apresentam índices elevados. Cabe também destacar uma única área localizada no município de Nilópolis, que possui índice elevado de bem-estar urbano (0,808), a única área de municípios da Baixada Fluminense com condições elevadas. Além dessas, é possível observar também áreas na região oceânica de Niterói com índices que variam de 0,813 a 0,888.

Os piores índices de bem-estar urbano estão localizados, sobretudo, na periferia da região metropolitana. O município de Japeri possui a área com o pior índice de bem-estar urbano (0,258), seguido pela Comunidade Rio das Pedras no bairro de Jacarepaguá (0,366), e dos municípios de Queimados (0,405), Belford Roxo (0,439), Itaboraí (0,447) e Maricá (0,472).

Se observarmos apenas a zona oeste (AP5) do município do Rio de Janeiro, suas áreas de ponderação aí localizadas, aproximadamente 42, possuem condições de bem-estar urbano ruim, na faixa de 0,501 - 0,700, com exceção de áreas pertencentes ao bairro de Campo Grande, que possuem condições médias de bem-estar urbano, destoando, portanto, das características dessa região, com um padrão mais homogêneo, conforme pode ser visto a partir do mapa abaixo.

A parte classificada de amarelo no bairro de Campo Grande, área a qual engloba seu subcentro, possui índices que variam de 0,708 a 0,796 e correspondem a 10 áreas de ponderação com condições médias de bem-estar urbano. Seu entorno em tom alaranjado corresponde a 27 áreas, cujos índices de bem-estar estão na faixa de 0,503 - 0,691, classificados, portanto, como condições ruins de bem-estar (Figura 25).

Assim, Campo Grande se destaca na Zona Oeste (AP5) como o bairro com melhores condições de bem-estar urbano, justificando, assim, a atração de investimentos no bairro e, por conseguinte, o reforço de sua centralidade, questões apresentadas ao longo desta dissertação. A análise, a seguir, dos resultados de cada dimensão que compõem o IBEU, vai servir para ilustrar melhor tais constatações feitas.

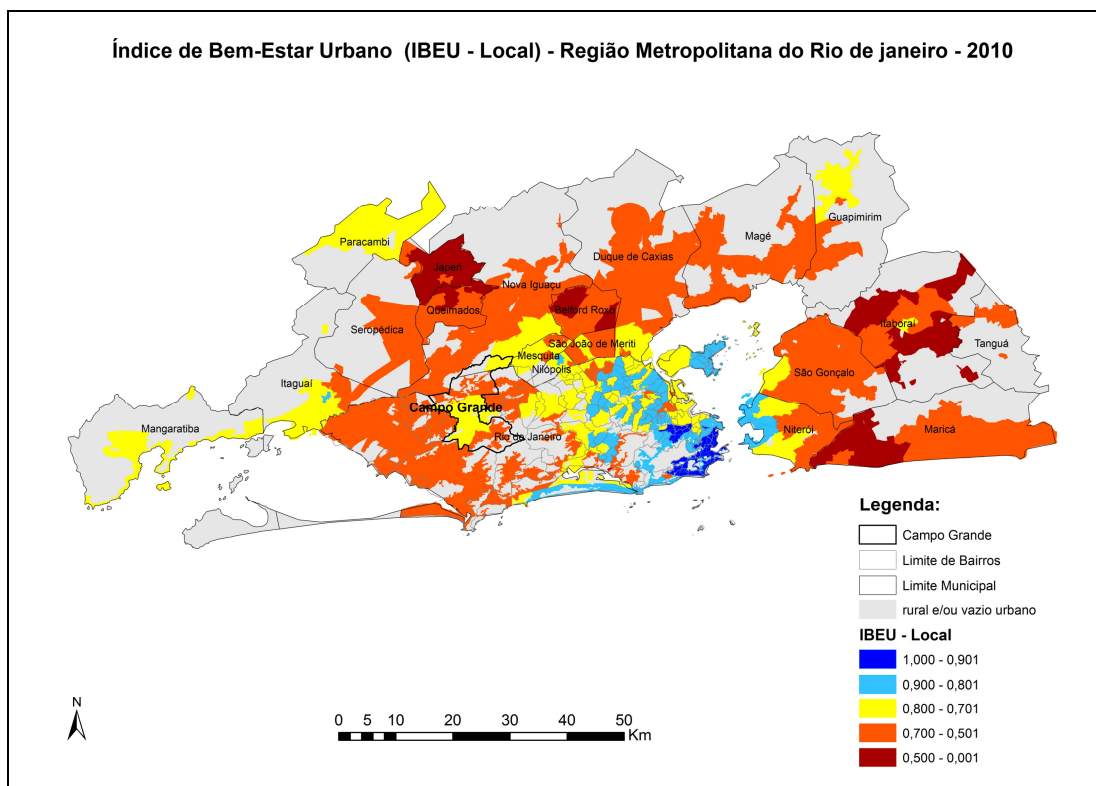


Figura 25 – Mapa: Índice de Bem-Estar Urbano - IBEU Local

Fonte: Observatório das Metrôpoles

5.4 AS DIMENSÕES DO BEM-ESTAR URBANO NA METRÓPOLE CARIOCA: UM OLHAR SOBRE CAMPO GRANDE

De todas as dimensões analisadas pelo IBEU, a **Mobilidade Urbana (D1)** foi a que obteve os piores índices. Das 338 áreas de ponderação existentes em toda região metropolitana, 240 apresentaram condições de mobilidade urbana ruim ou muito ruim, representando 71% das áreas, como pode ser visto no mapa abaixo (Figura 26).

As áreas que apresentaram os melhores índices de mobilidade urbana estão situadas em Copacabana (0,983); Humaitá (0,9783) e Rio Comprido (0,9782), Zona Sul e Norte do Rio de Janeiro. As áreas que apresentaram os piores índices estão localizadas nos municípios de Japeri (com índices que

variaram de 0,001 a 0,063) e Queimados (com índices que variaram de 0,069 a 0,129). Há áreas de ponderação em Pedra de Guaratiba e Barra de Guaratiba (0,138), no município do Rio de Janeiro, com resultados muito baixos.

Em Campo Grande há uma área com índice classificado como ruim (0,550) e um entorno muito ruim, com índices que variam de 0,138 – 0,485. Observa-se um padrão em toda zona oeste, ou seja, condições de mobilidade urbana muito ruins, identificada pela coloração amarronzada, que se estende por toda zona oeste.

De todas as dimensões analisadas pelo IBEU, a que menos contribuiu para a constatação de que, de fato, certas áreas que compõem o bairro de Campo Grande destoam do padrão mais homogêneo existente na Zona Oeste foi a dimensão da Mobilidade Urbana. Fato que possui algumas explicações, as quais vamos apresentá-las, mesmo que de forma resumida, a seguir.

Atualmente, um dos principais problemas das grandes cidades diz respeito ao tempo despendido pelos moradores das metrópoles em seus deslocamentos diários. Estudo recente do Instituto de Pesquisa e Planejamento Econômico (IPEA) mostra que ocorreu aumento no tempo médio de deslocamento casa-trabalho nas principais regiões metropolitanas brasileiras entre 1992 e 2009 (PEREIRA; SCHWANEN, 2013, apud RIBEIRO e RIBEIRO, 2013). Trata-se, portanto, de um problema geral, que atinge grande parte das regiões metropolitanas brasileiras.

Essa crescente precarização das condições de deslocamento tem impactado, fortemente, as condições de bem-estar urbano. Fato facilmente observado pelo mapa a seguir (Figura 26). Esse impacto gerado pelas

dificuldades de deslocamento no acesso ao trabalho deve-se, muitas vezes, a concentração da oferta de trabalho nas áreas centrais, ao passo que a população moradora das periferias cresce cada vez mais. Somado a isso, a separação entre espaços do emprego e da moradia é incentivada e agravada pela utilização do transporte individual, impactando o tempo de deslocamento, já prejudicado pela desregulamentação e abandono do transporte público de massa (RIBEIRO e RIBEIRO, 2013).

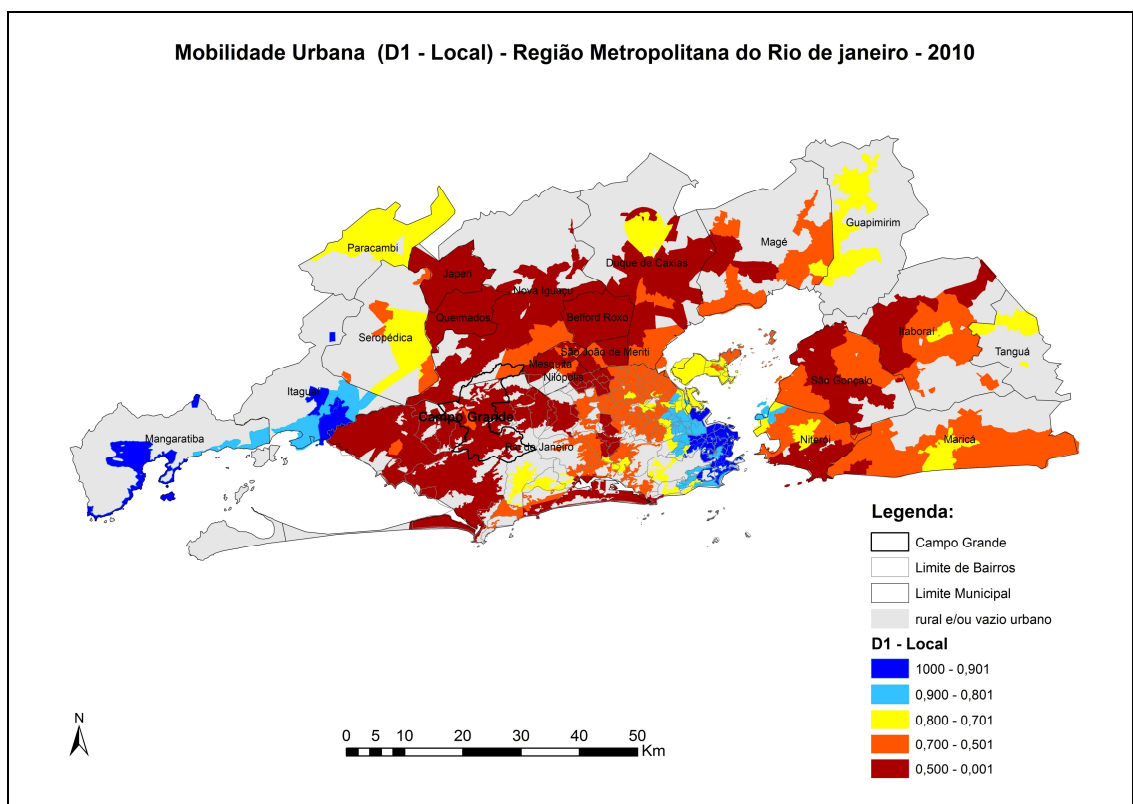


Figura 26 – Mapa: Dimensão Mobilidade Urbana (D1 - Local)

Fonte: Observatório das Metrôpoles

Na dimensão **Condições Ambientais Urbanas (D2)**, as áreas que apresentaram as melhores condições estão situadas em Copacabana (0,998), Lagoa (0,998) e Laranjeiras (0,997), bairros pertencentes à Zona Sul do

município do Rio de Janeiro. Por outro lado, as áreas que apresentaram as piores condições localizam-se na Comunidade Rio das Pedras (0,125), pertencente à Zona Oeste do município do Rio de Janeiro, e em Itaboraí (0,351) e Maricá (0,364), municípios da periferia metropolitana.

Nesta dimensão, é possível perceber o destaque do bairro de Campo Grande na Zona Oeste (AP5) da cidade. Das 11 áreas de ponderação que compõem o bairro, 10 apresentam índices elevados. Configurando, portanto, condições ambientais urbanas muito boas e boas. Foram identificados nestas áreas valores entre 0,936 - 0,802 que correspondem aos tons de azul, em grande parte do território do bairro, cerca de 90% do bairro.

O contraste do bairro com seu entorno é visível, o qual apresenta poucas áreas com condições ambientais urbanas médias, em tom amarelo e grande parte com condições ambientais urbanas ruins, em tom alaranjado, conforme pode ser constatado no mapa a seguir (Figura 27).

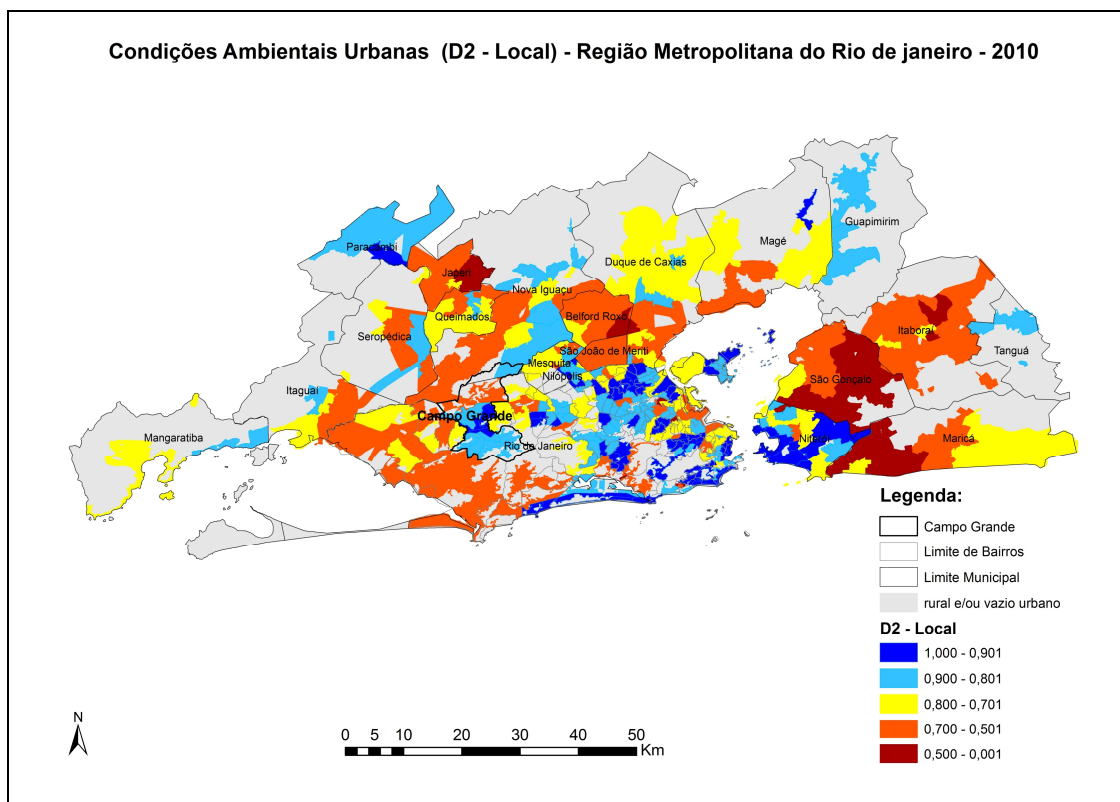


Figura 27 – Mapa: Dimensão Condições Ambientais Urbanas (D2 - Local)

Fonte: Observatório das Metrôpoles

Na dimensão **Condições Habitacionais Urbanas (D3)**, as áreas com melhores condições habitacionais situam-se na Barra da Tijuca (com índices que variam de 0,991 - 0,993); Tijuca (0,985) e Flamengo (0,982). Todas as áreas pertencem a bairros que integram o município do Rio de Janeiro. Em contrapartida, os piores índices foram observados nas seguintes áreas: Comunidade Rio das Pedras (duas áreas com índices de 0,240 e 0,317); Japeri (0,342), município da periferia metropolitana; e Manginhos (0,353), no município do Rio de Janeiro.

Nesta dimensão, observa-se novamente o destaque de Campo Grande na Zona Oeste (AP5). O bairro apresenta áreas com índices elevados e médios em todo seu território, valores que variaram entre 0,909 e 0,701 e que

correspondem a condições habitacionais urbanas muito boas, boas e médias, destoando novamente de seu entorno, com um padrão que predomina o tom alaranjado, o qual corresponde a condições habitacionais urbanas ruins. Índices que variam entre 0,550 e 0,699 (Figura 28).

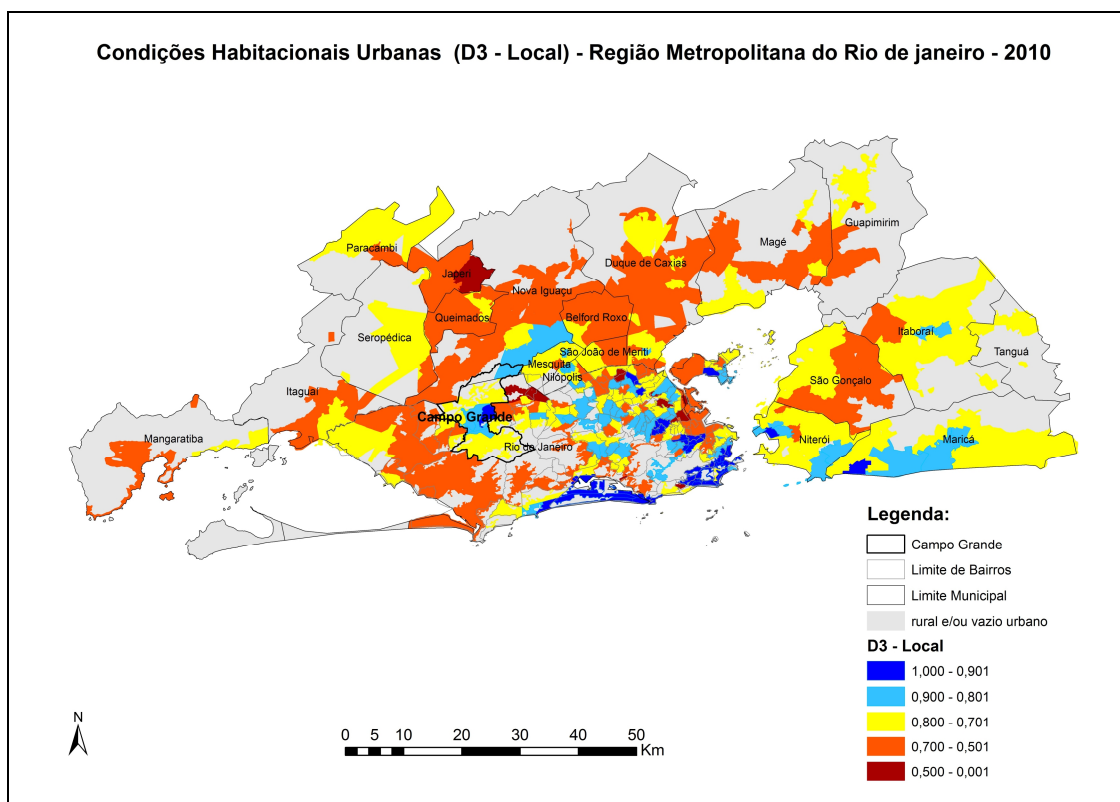


Figura 28 – Mapa: Dimensão Condições Habitacionais Urbanas (D3 - Local)

Fonte: Observatório das Metrôpoles

Na dimensão de **Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos (D4)**, a qual utilizou indicadores que buscaram mapear a situação dos serviços públicos básicos na Região Metropolitana, os melhores índices foram observados nas seguintes áreas: Flamengo (com o valor 1), Todos os Santos (0,998) e Copacabana (0,998), todos estes bairros pertencentes ao município do Rio de Janeiro. As piores condições de atendimento de serviços coletivos

foram encontradas em áreas dos seguintes municípios: Japeri (0,311); Itaboraí (0,318) e Maricá (0,352).

De todas as dimensões analisadas pelo IBEU, a dimensão **Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos (D4)** foi a que obteve os melhores índices. Das 338 áreas de ponderação existentes em toda região metropolitana, 249 apresentaram condições de Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos muito boas ou boas, representando 74% das áreas, como pode ser observado no mapa abaixo (Figura 29).

Campo Grande, por sua vez, segue a mesma tendência de sua Região Metropolitana. O bairro apresenta áreas com índices elevados e médios em todo seu território, valores que variaram de 0,936 a 0,769 e que correspondem às condições de Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos muito boas, boas e médias. Das 11 áreas de ponderação que compõem o bairro, 10 apresentam índices elevados, e uma apresenta índice médio, respectivamente as áreas de tons azul e amarelo.

Como é possível observar pelo mapa, nessa dimensão o bairro não apresenta uma grande discrepância com seu entorno próximo. Há, porém, grandes desníveis de atendimento se a comparação for feita com áreas de Bangu e Guaratiba, bairros que apresentaram índices baixos de atendimento de serviços coletivos (na faixa entre 0,629 - 0,659), configurando, portanto, condições ruins de atendimento.

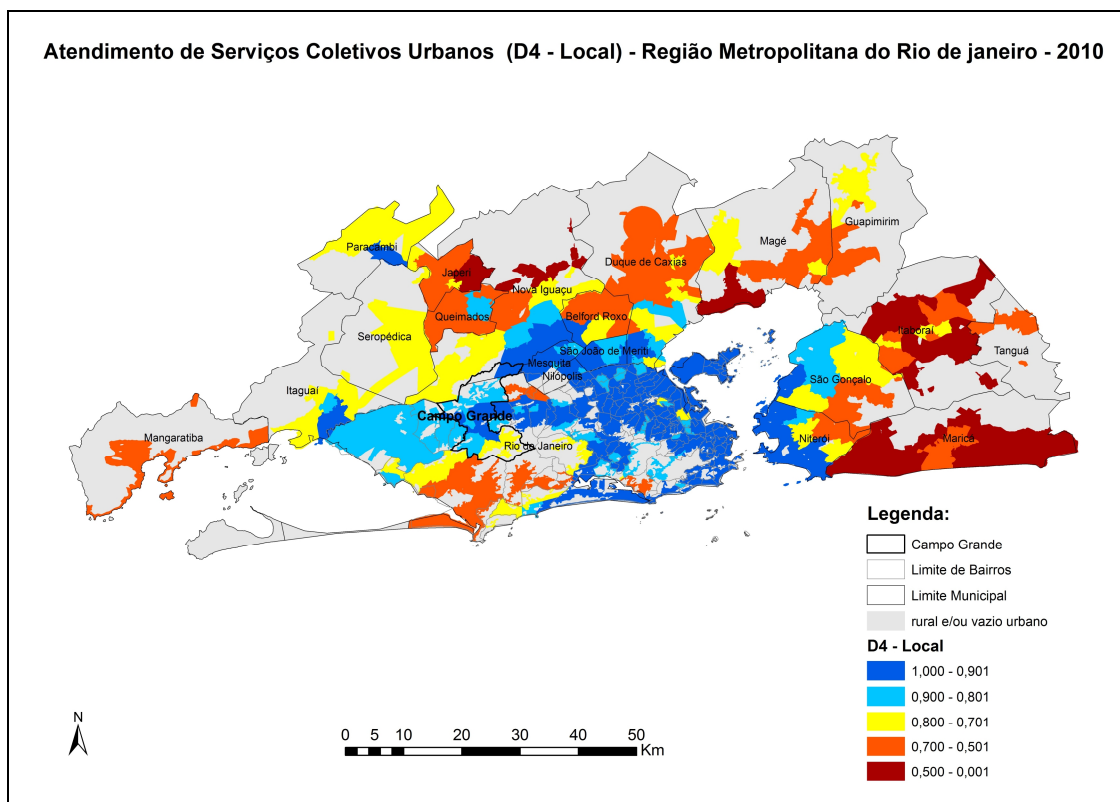


Figura 29 – Mapa: Dimensão Atendimento de Serviços Coletivos Urbanos (D4 - Local)

Fonte: Observatório das Metrôpoles

A última dimensão analisada pelo IBEU, a dimensão da **infraestrutura urbana (D5)**, utilizou indicadores que se relacionam diretamente à acessibilidade no espaço urbano.

Nesta dimensão, as áreas da região metropolitana que obtiveram os índices mais elevados foram: Copacabana (0,996) e Leme (0,959), localizadas no município do Rio de Janeiro; e Niterói (0,958), município da região metropolitana. Já as áreas que obtiveram as piores condições de infraestrutura urbana foram: Comunidade Rio das Pedras (0,086); Itaboraí (0,153) e Japeri (0,169).

Campo Grande novamente apresenta índices que se destacam na Zona Oeste (AP5). Observando o mapa a baixo (Figura 30), é possível constatar índices médios de Infraestruturura Urbana, os quais correspondem ao tom amarelo, em grande parte do seu território, incluindo seu subcentro. São valores entre 0,798 e 0,711, os quais contrastam com o restante da periferia, quase toda ela em tom laranja e marrom, configurando, assim, condições de Infraestrutura Urbana ruins e muito ruins, valores entre 0,640 e 0,298.

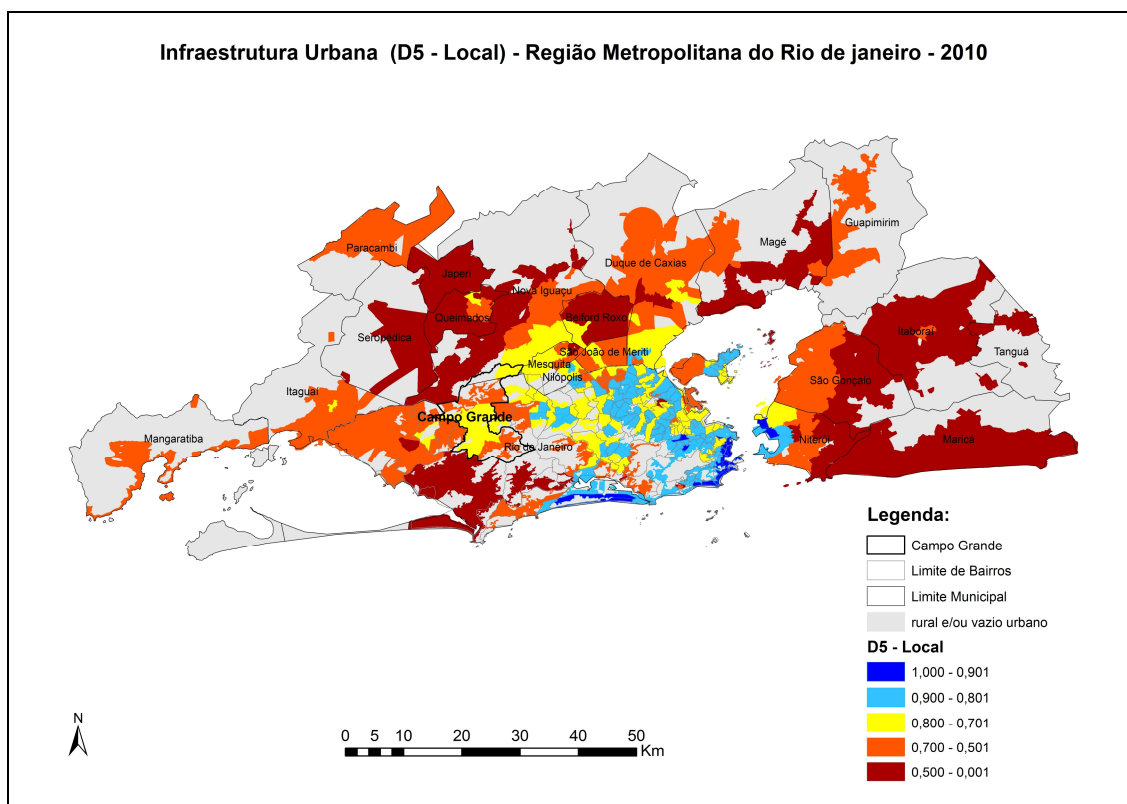


Figura 30 – Mapa: Dimensão Infraestrutura Urbana (D5 - Local)

Fonte: Observatório das Metrôpoles

Conforme pôde ser observado, a análise do mapeamento dos resultados do IBEU e de suas dimensões representa uma ferramenta importante para a

compreensão das desigualdades territoriais existentes no âmbito da metrópole carioca. A observação de seus mapas nos permite identificar e localizar as desigualdades de condições de bem-estar no espaço metropolitano.

A apresentação e análise desses dados neste capítulo tiveram a intenção de mostrar o papel de destaque do Bairro de Campo Grande na Zona Oeste (AP5) do Rio de Janeiro, região periférica da cidade que se diferencia do seu entorno por apresentar índices de bem-estar urbano mais elevados, fato que pode justificar a permanência de sua centralidade na região e ao mesmo tempo servir de reforço a ela, configurando uma relação dialética.

6 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Campo Grande, assim como alguns bairros de seu entorno, fazem parte da última fronteira de expansão da população do Rio de Janeiro. Seus Distritos Industriais instalados na década de 1970 e as grandes empresas que com eles vieram, impulsionaram o crescimento da região. A posterior demanda por habitação incentivou o mercado imobiliário a investir, fato que acabou por estimular o desenvolvimento de seu subcentro. Além disso, a infraestrutura de transporte implantada; a existência de uma rodoviária e de uma estação ferroviária na região possibilitou uma acessibilidade importante ao bairro.

Suas paisagens e riquezas naturais fazem do bairro um local com certas particularidades, nos últimos anos, bem aproveitadas e exploradas pelo setor imobiliário. A existência de espaços disponíveis para construção, também contribuiu para atração de pessoas e investimentos.

Sua distância em relação ao Centro do Rio de Janeiro acabou favorecendo e estimulando o desenvolvimento da infraestrutura de transportes voltada para a mobilidade interna da região, interligando os núcleos urbanos densamente povoados de seu entorno ao seu subcentro. A dependência de tais núcleos em relação aos serviços encontrados neste subcentro foi, aos poucos, transformando a área em uma centralidade importante na região.

Somado a isso, a precariedade de investimentos em transporte público em direção a Área Central e seu elevado custo, facilitaram o isolamento da região e a construção de uma dinâmica comercial mais voltada para dentro, possibilitando, assim, a ampliação do mercado formal de trabalho na própria região, ou seja, nesta porção periférica da cidade. Neste sentido, o quadro,

muito mais de imobilidade, apresentado pela região, produzido tanto pela dificuldade encontrada em deslocamentos mais longos, quanto pelo perfil salarial da região, tem, também, fortalecido o dinamismo econômico desse subcentro.

Assim, a centralidade do bairro na periferia metropolitana foi reafirmada com a chegada do *West Shopping* à região no final da década de 1990, e com ele a atração de alguns investimentos públicos para o bairro, o qual, embora compartilhe com seus bairros vizinhos precariedades semelhantes, pertinentes à realidades periféricas metropolitanas, ainda assim consegue apresentar as melhores condições de bem-estar urbano da região, comprovada pelos índices apresentados no capítulo anterior.

Já a importância de seu centro funcional é ratificada tanto pela presença de inúmeras agências bancárias quanto pela tendência que se mantém de investimentos do mercado imobiliário em salas comerciais no bairro. Também foi observada a forte presença deste setor em projetos habitacionais, modificando, desta forma, o padrão tradicional de moradia na região, pautado na autoconstrução e nos loteamentos periféricos, alterando, assim, as formas espaciais tradicionais do bairro.

Por outro lado, cabe ressaltar, a despeito do avanço da produção imobiliária voltada para a habitação da classe média na região, a forte atuação do poder público, a partir do programa habitacional "Minha casa Minha Vida", na região, possibilitando através de subsídios e financiamentos a aquisição de moradias por parte das famílias de baixa renda. Fato que complexifica ainda mais a dinâmica interna local.

Nesse sentido, a valorização de certas áreas balizadas pelo capital imobiliário, em detrimento de outras, têm impossibilitado os mais pobres de acessar áreas mais valorizadas do bairro, reproduzindo, desta forma, em escala local, o mesmo modelo de segregação existente no contexto metropolitano.

Assim, áreas do bairro vêm se transformando em verdadeiros enclaves de bem-estar pela própria localização privilegiada que possuem junto à oferta de serviços variados e melhor acessibilidade, enquanto seu entorno se torna cada vez mais precário e carente de serviços básicos. Dicotomia confirmada a partir dos resultados do IBEU apresentados no capítulo anterior, passível de ser percebido, também, a partir da análise de algumas dimensões do índice, separadamente.

Cabe, também, constatar que a chegada e o crescimento da classe média na região, embora possa ter suscitado novos investimentos e melhorias no bairro, não implicou, necessariamente, em melhorias da qualidade de vida dos estratos menos abastados, os quais continuam sendo segregados na periferia metropolitana com condições de bem-estar urbano bem inferiores as condições observadas nas áreas centrais do bairro.

Em outras palavras, o que de fato estamos percebendo em Campo Grande é a ocorrência, ao mesmo tempo, do fortalecimento de sua centralidade, elevação do valor da terra e, conseqüente produção de uma seletividade ao seu acesso, sobretudo na área central, que diversifica, cada vez mais, o tipo de serviços que oferece.

Por fim, cabe observar que, para melhor compreender as transformações espaciais recentes no Bairro de Campo Grande, um olhar mais atento sobre as transformações no espaço metropolitano se faz necessário. Nesse sentido, é possível observar que os empreendimentos industriais recentes e a infraestrutura logística em implantação na RMRJ vem produzindo efeitos de dimensões relevantes em Campo Grande, podendo, assim, alterar a relação de seu centro funcional com seus municípios vizinhos e com outros bairros periféricos.

As recentes obras de expansão do Porto de Itaguaí, localizado na cidade de Itaguaí, e a construção do Arco Metropolitano são exemplos importantes de modificações no espaço metropolitano que podem, de alguma forma, implicar em transformações no Bairro de Campo Grande, reforçando, assim, sua centralidade na região. Muitas indústrias estão sendo atraídas para a região, em virtude de sua localização próxima ao Porto, impulsionado o desenvolvimento da economia local

O dinamismo do setor industrial vem estimulando a criação de novos cursos técnicos e cursos de ensino superior¹⁸ voltados para atender as novas demandas da área industrial na região. São elas: metalurgia, siderurgia, petróleo e gás. Áreas que estão sendo, de fato, capazes de gerar emprego, sobretudo, nos níveis médio-técnicos e tecnólogos. Atraindo pessoas para a região, as quais se fixando ou não, contribuem para o fortalecimento do setor comercial e de serviços.

¹⁸ Muitos cursos voltados para a área tecnológica foram criados na UEZO - Centro Universitário da Zona Oeste.

Assim, em virtude do claro dinamismo apresentado pela região, torna-se necessário a execução de um planejamento que englobe a criação de políticas públicas que possam dar conta das transformações que a região já sofreu e de suas transformações futuras, estratégia pouco comum observada nas áreas periféricas da cidade, as quais, tradicionalmente, crescem e se desenvolvem a margem do planejamento urbano. Porém uma realidade que precisa ser mudada.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANTUNES, G. T.; NACIF, C. L. Centro Funcional de Campo Grande no Século XXI: Centralidade Renovada ou Periférica? In: **Cadernos Metrôpoles**. São Paulo. Vol. 12 n. 23, Jan/Jun 2010, p. 105-123.

ARMAZÉM DE DADOS, Evolução da População de Favelas na Cidade do Rio de Janeiro: uma Reflexão sobre os Dados mais Recentes. In: **Coleção de Estudos Cariocas** n. 20020201, Fevereiro, 2002. 15p. Disponível em: <portalgeo.rio.rj.gov.br/estudoscariocas>. Acesso em: Maio/ 2011.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1999, 4ªed. 85p.

CHAO, R. G. C.; ALMEIDA, T. I. R. de.; BRANCO, F. C.; TERUYA, R. K. T.; SILVA, A. C. N da.; ARAÚJO, C. C. de.; LIOTTE, S. V. **Dinâmica Urbana a partir de Dados Multitemporais e Multisensores: o Caso de Havana, Cuba**. Anais IX Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Santos, Brasil, 11-18 setembro 1998, INPE, p. 875-883.

DUARTE, H. da S. B. A cidade do Rio de Janeiro: Descentralização das Atividades Terciárias. Os Centros Funcionais. In: **Revista Brasileira de Geografia**, ano 36, n. 1, 45p, 1974. 53-98, 54p.

FERREIRA, A. H. de S. **A Emergência do Teletrabalho e as Novas Territorialidades na Cidade do Rio de Janeiro**. 2003. 242p. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. São Paulo, Universidade de São Paulo.

FONSECA, P. R.; FRANÇA, S. L. A. O crescimento urbano e suas conseqüências na reconfiguração do bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro. In: **RDE – Revista de Desenvolvimento Econômico**, Salvador – BA, Ano III n. 24, Dez. 2011.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ADMINISTRAÇÃO MUNICIPAL. **Serviços de apoio à elaboração de estudo de viabilidade econômico-financeira do Plano Geral de Revitalização da Região Central do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2008.

INSTITUTO POLIS; OXFAM GB. **Projeto Moradia é Central: Inclusão, Acesso e Direito à Cidade** 2009. Disponível em: <<http://polis.org.br/moradiacentral/index.php?mpg=08.04.00>> . Acessado em: Setembro/ 2011.

KOSSMAN, H.; RIBEIRO, M. Â. Análise Espacial das Cadeias de lojas do Comércio Varejista no Rio de Janeiro. In: **Revista brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, 46(1): 197-219, Jan/Mar,1984.

LAGO, L. C. *do*. **Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro: Revan: Fase: 2000. 240p.

LAGO, L. C. do. Trabalho, moradia e (i)mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro. In: **Cadernos Metrôpoles**, n.18, 2º semestre 2007.

LA ROVERE, R. L. **Desenvolvimento Econômico Local da Zona Oeste do Rio de Janeiro e de seu Entorno: Diagnóstico Socioeconômico do Local**. Projeto FAPERJ: Instituto de Economia UFRJ, 2009. 118p.

LEFEBVRE, H. **O Direito à Cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

LEMONS, D. S. C. P. S.; SANTOS, M. P. de S.; PORTUGAL, L. da S. **Análises das Relações Existentes entre Acessibilidade, Mobilidade e Desenvolvimento Urbano: o Caso da Cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2004. Tese (Doutorado), Programa de Engenharia de Transportes, COPPE/UFRJ. *Engevista*, Vol. 6, n. 3, 2004.

MANSUR, A. L. **O Velho Oeste Carioca: História da Ocupação da Zona Oeste do Rio de Janeiro (de Deodoro a Sepetiba) do Século XV ao XXI**. Rio de Janeiro: Ibis Libris, 2005.

MELLO, J. B. F. de. **Explosões de Centralidade na Cidade do Rio de Janeiro**. In: MARAFON, Gláucio José, RIBEIRO, Marta Foeppe (Orgs.). *Estudos de Geografia Fluminense*. Rio de Janeiro: Livraria e Editora Infobook Ltda, 2001, p.112-126.

MORATO, R.G.; KAWAKUBO, F. S.; LUCHIARI, A. **Análise da Expansão Urbana por meio de Composições Coloridas Multitemporais**. In: Encontro Nacional da ANPEGE, 5, 2003, Florianópolis. *Anais*. Florianópolis: Anpege, 2003, p. 685-694.

NAKAMURA, J. C. da S.; NOVO, E. M. L. de M. **Mapeamento da Mancha Urbana Utilizando Imagens de Média Resolução: Sensores CCD/CBERS2 e TM/Landsat5 - Estudo de Caso da Cidade de Rio Branco-Acre**. *Anais do XII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto*, Goiânia, Brasil, 16-21 abril 2005, INPE, p. 3843-3850.

NOBRE, C. A. N.; YOUNG, A. F. Y.; SALDIVA, P.; MARENGO, J. A.; NOBRE, J. D.; ALVES JUNIOR, S.; SILVA, G. C. M da.; LOMBARDO, M. **Vulnerabilidade das Megacidades Brasileiras às Mudanças Climáticas: Região Metropolitana de São Paulo. Sumário Executivo**. INPE/UNICAMP/USP/IPT/UNESP-Rio Claro: São Paulo, 2010.

RIBEIRO e RIBEIRO, Observatório das Metrôpoles. **Índice de Bem-Estar Urbano**. Observatório das Metrôpoles, 2013. 272p.

POLIDORO, M.; NETO, O. C. P. **Análise da Evolução da Mancha Urbana em Londrina-PR através das Técnicas de Sensoriamento Remoto**. In: *Anais*

XIV Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Natal, Brasil, 25-30 abril 2009, INPE, p. 811-818.

RODRIGUES, J. M. **Expansão Territorial das Metrôpoles Brasileiras: População, Economia e Tendências**, Rio de Janeiro, 2011. Tese (Doutorado) PROURB/ UFRJ. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2011.

ROLNIK, R. A Construção de uma Política Fundiária e de Planejamento Urbano para o País: Avanços e Desafios. In: **Políticas Sociais, Acompanhamento e Análises**, n. 12, Fev. 2006.

ROSSINI, D.; FORESTI, C. **Estruturação Urbana de Limeira-SP em Áreas de Expansão Urbana no Período de 1989 à 1995**. In: Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, 9, 1998, Santos. Anais. Santos: INPE, 1998. p. 911-915.

SALGUEIRO, T. B. **As Relações Cidade e Comércio: Dinâmicas de Evolução e Modelos Interpretativos**. In: CARRERAS, S. e PACHECO, S. M. M. (Orgs.). *Cidade e Comércio: a Rua Comercial na Perspectiva Internacional*. Rio de Janeiro. Armazém das Letras. 2009

SANTOS, M. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo Edusp, 2005. 174p.

SERPA, Â. A cidade e o urbano: discutindo o conceito de “centralidades lúdicas”. In: **Espaço & Geografia**, Vol. 10, n. 1, 2007. p 265-278.

SILVA, V. R. **Examinando os Processos de Segregação e Descentralização através do Transporte Público na Cidade do Rio de Janeiro - o exemplo de Campo Grande-RJ, 1999-2009**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - PUC-RJ, Rio de Janeiro, 2009. 133p.

TOURINHO, A. de O. Do Centro às Novas Centralidades: uma Trajetória de Permanências Terminológicas e Rupturas Conceituais. In: GITAHY, M. L. C.; LIRA, J. T. C de (Orgs.). **Cidades: Impasses e Perspectivas**. Arquiteses Vol. 2. São Paulo, FAUUSP/FUPAM/Annablume, 2007. p.11-28.

VILLAÇA, F. **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001. 373p.

Sites consultados:

<http://www.ademi.org.br/>

<http://www.alerj.rj.gov.br/common/noticias>

<http://www.coderte.rj.gov.br/>

www.ibge.gov.br

<http://www.pcg.com.br/historiadobairro/>

www.rio.rj.gov.br/web/ipp/

ipprio.rio.rj.gov.br

<http://www.reclameaqui.com.br/2196500/auto-viacao-jabour-ltda/preco-de-tarifa-abusiva-de-r4-90-para-r-8-e-r-11/>

<http://polis.org.br/moradiacentral/index.php?mpg=01.00.00>

<http://vejario.abril.com.br/blog/as-ruas-do-rio/bairro-a-bairro/os-sub-bairros-cariocas-ultima-parte>