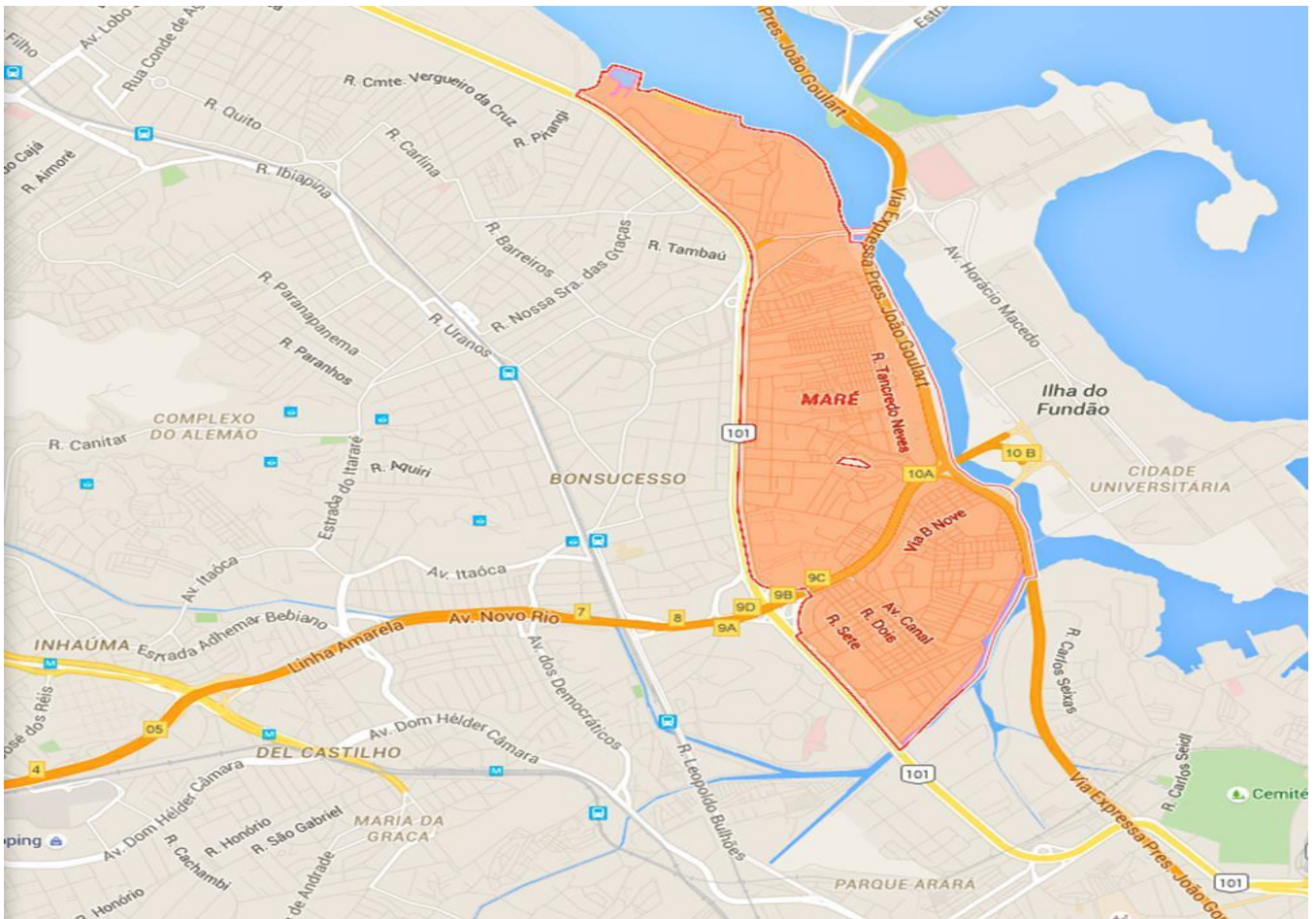


## Espaço público e mobilidade: o desafio da Maré



Maria Alice Rezende de Carvalho  
Pedro Henrique Torres

CENTRAL – Núcleo de estudos e projetos da  
cidade Centro de Ciências Sociais da PUC-Rio  
Janeiro de 2016

## **Sumário**

### **I. Apresentação**

### **II. Sumário Executivo**

### **III. Quadro Analítico**

#### **I. História como potência**

#### **II. Trocas econômicas e sociais**

#### **III. Convivência**

#### **IV. Lei e costume**

#### **V. Mobilidade**

### **IV. Apêndice: Quadro Conceitual**

### **V. Referências bibliográficas**

## Apresentação

O Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento – ITDP, por intermédio de sua direção executiva no Brasil, encomendou ao CENTRAL – Núcleo de Estudos e Projetos da Cidade, da PUC-Rio, a elaboração de um estudo analítico sobre a Maré, que pudesse subsidiar a oficina *ESPAÇO PÚBLICO E MOBILIDADE: O DESAFIO DA MARÉ*, organizada em parceria com o Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, a Redes de Desenvolvimento da Maré e o Observatório das Favelas. O CENTRAL contou, então, com a participação de sua coordenadora, Maria Alice Rezende de Carvalho, e do pesquisador Pedro Henrique Torres, que assinam esse estudo.

Para a realização da oficina foram previstas atividades ao longo de dois dias (28 e 29 de janeiro de 2016), tendo como ponto de partida o *TERRITÓRIO INVENTIVO 1* – recorte sócio-espacial concebido por lideranças intelectuais e associativas da Maré, compreendendo as ruas Teixeira Ribeiro, Sargento Silva Nunes, Bittencourt Sampaio e a Praça do Parque União, localizadas nas comunidades Parque Maré, Nova Holanda, Parque Rubens Vaz e Parque União, respectivamente.

A decisão de implementar ações estruturantes na região, começando pelo *TERRITÓRIO INVENTIVO 1*, decorreu, em larga medida, da percepção das oportunidades que se abrem com a construção do BRT Transbrasil e do Transcarioca em área abrangida pela Maré, potencializando os fluxos materiais e humanos na região. Tais oportunidades, contudo, para a sua concretização, exigem severa transformação das condições locais, evidenciadas na ausência de segurança, de conforto ambiental e cênico, e de acesso facilitado às ruas do bairro.

Nesse sentido, o desafio da revitalização da Maré contido na ideação de quatro *TERRITÓRIOS INVENTIVOS* aproximou as “entidades autoras” (Redes da Maré e Observatório das Favelas) de outras instituições interessadas em favorecer projetos que visem à transformação da cidade e à melhoria da qualidade de vida de seus habitantes – tais como o ITDP e o Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos – IPP, autarquia da Prefeitura Municipal do Rio de Janeiro e repositório de dados sistematizados sobre a cidade.

Na elaboração do presente estudo, foram utilizadas informações sistematizadas por técnicos do IPP, sob a supervisão de Antônio Augusto Veríssimo, e apresentadas no documento *PRÉ-DIAGNÓSTICO. PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ*. Dele constam dados extraídos do Censo de 2010, informações produzidas por secretarias, órgãos e autarquias da Prefeitura e do Estado do Rio de Janeiro, além de análises e sugestões resultantes de encontros e debates que ali tiveram curso por mais de um ano. Além do material fornecido pelo IPP, o presente estudo incorporou a vasta produção intelectual da Redes da Maré e outras instituições locais, bem como dissertações, teses e livros produzidos no ambiente universitário, muitos deles por pesquisadores oriundos daquele bairro.

Este estudo, portanto, não é fruto de pesquisa original, sendo, antes, uma reelaboração analítica das informações disponibilizadas pelo IPP e pela inteligência da Maré. Sua intenção é a de produzir uma narrativa sobre aquele território, realçando ora aspectos que não foram, até aqui, devidamente valorizados, ora aqueles que, facilmente observáveis, poderão ensejar a imediata consecução de ações pontuais para o desenvolvimento sustentável da Maré.

O texto se divide em três partes:

- i. SUMÁRIO EXECUTIVO;
- ii. QUADRO ANALÍTICO da Maré, contendo as quatro dimensões previamente escolhidas pelas instituições participantes – economia, convivência, legislação e mobilidade –, além de uma história local, dimensão transversal às demais e estratégica a qualquer transformação que se pretenda implementar ali;
- iii. APÊNDICE: QUADRO CONCEITUAL.

## Sumário Executivo

**1.** Esse estudo contém uma narrativa sobre a trajetória e as potencialidades da Maré, e foi elaborado como subsídio à construção de uma agenda de ações estruturantes do bairro e promotoras de sua inscrição plena e sustentável na cidade do Rio de Janeiro.

**2.** Sobre a história da Maré, pode-se dizer que ali se observam duas características adquiridas ao longo do tempo que favorecem a sua estruturação: uma crescente atividade mercantil e a organização autônoma de parcelas consideráveis de seus moradores. Ou seja: mercado e associativismo. Caso continuem a caminhar juntas – o que impõe o estímulo a uma economia que leve em conta a dimensão social como aspecto inamovível do desenvolvimento local –, essas duas características poderão impulsionar a transformação da Maré. O desafio será conter o avanço de uma ética social individualista, que ameace o patrimônio organizacional acumulado até aqui.

**3.** Do ponto de vista da convivência e da facilitação das interações entre os que ali residem e entre esses e visitantes ou transeuntes é urgente a requalificação urbanística do bairro. E isso não se prende exclusivamente à construção de espaços públicos ou de “espaços verdes”, tidos como lugares de encontro e socialização. Tais espaços são desejáveis, é claro, porém a ideia de conforto ambiental precisa fazer da própria rua o objeto privilegiado de um novo design. Essa, aliás, é uma proposição afinada com a tendência contemporânea de conceber a felicidade como um bem coletivo e inextrincavelmente ligado ao modo de organização do espaço urbano. Nada, porém, nesse âmbito poderá ser realizado sem o aperfeiçoamento da política de segurança pública do município e sua viabilização no território da Maré, em sintonia, aliás, com as expectativas de seus moradores.

**4.** A consolidação da Maré como bairro é virtualmente favorecida por sua localização. De um lado, seguindo pela Avenida Brasil, a distância de Nova Holanda até o Terminal Rodoviário Novo Rio é de cerca de 6km e até a Praça Mauá, um pouco mais de 8km. De fato, a Maré compõe, geograficamente, uma sequência de bairros que tem início no centro da cidade e segue em direção ao norte, até o município de Duque de Caxias, margeando a Baía da Guanabara. São eles: Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão, Caju e Maré. Essa é uma região importante para a dinâmica econômica da cidade, pois reúne algumas atividades e serviços associados ao porto, e poderá conhecer ainda maior incremento com a revitalização urbanística e reposicionamento cultural do espaço abrangido pelo Projeto Porto Maravilha. Nesse sentido, o sucesso da zona portuária poderá gerar oportunidades de negócios e estimular a demanda por moradias na Maré.

**5.** No âmbito estritamente econômico, a decadência da Zona Suburbana acompanhou, de forma agravada, a da cidade e a do Estado do Rio de Janeiro, nas últimas décadas do século XX. Segundo o IBGE, entre 1970 e 2010, se observa a diminuição da participação do Estado e do Município do Rio de Janeiro no PIB nacional, um anêmico crescimento de empregos formais na região e um visível declínio da qualidade de vida na metrópole fluminense, com o comprometimento dos serviços de saúde, educação, segurança e mobilidade urbana (IBGE: 2010). Os anos de 1980 conheceram também o encerramento de empreendimentos de médio e grande porte existentes no entorno da Maré, sobrevivendo ali uma economia de atendimento às necessidades de trabalho e consumo locais. Lá sobressaem os bares e os serviços de beleza. A melhoria da infraestrutura do bairro poderia atrair uma nova clientela, socialmente diversificada, que contribuiria para a formalização e especialização dos negócios, podendo, inclusive, atenuar a forte competição que se instala em ambientes onde prevalece a necessidade de baixo investimento e de pequena qualificação profissional.

**6.** Sobre a legislação em vigor, pode-se dizer que o território da Maré abriga razoável diversidade de domínios legais, compreendendo uma Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU da Avenida Brasil), duas Áreas de Especial Interesse Social (AEIS da Vila Olímpica e do Conjunto Vila Pinheiros), uma Área de Interesse Ambiental (APA da Ilha do Pinheiro), além de se encontrar inserida no Projeto de Estruturação Urbanística (PEU) da Grande Leopoldina, que compreende ainda os bairros de Olaria, Ramos, Bonsucesso e os Complexos de Manguinhos e Alemão. Em 2014, a Secretaria Municipal de Urbanismo e o Instituto Pereira Passos



convergir na proposição de mudanças na atual legislação referida à Maré, de forma a que ali se possam combinar unidades residenciais e pequenas atividades econômicas de característica local que, aliadas à transformação do entorno da Avenida Brasil em Zona Comercial e de Serviços (ZCS1), poderão conferir nova feição e dinamismo ao bairro.

**7.** Além da legislação que trata do uso do solo e demais temas de interesse urbanístico, há outras dimensões regulatórias em vigência na Maré, que derivam do assentamento de práticas e de arranjos interpessoais que têm história e curso na comunidade. Essa é uma questão sensível, própria de territórios que se constituíram sem o acesso generalizado às políticas estatais, e em relação à qual são ineficazes as postulações normativas. Nesse sentido, afastado o tráfico – pois ele é o principal agente de refração do processo de universalização da cidade – persistirão, provavelmente, mecanismos locais de denegação do público, que, hoje, se expressam, por exemplo, no avanço de alguns residentes sobre o espaço das calçadas para ampliação de seus imóveis. Cancelar esses mecanismos dependerá do enraizamento da noção de público entre os moradores – o que significa promover políticas universais de acesso e usufruto da cidade e obter a confiança da população nas instituições democráticas.

## Quadro Analítico

### 1. História como potência

A Maré está localizada na zona norte da cidade do Rio de Janeiro, limitada a oeste pelos bairros de Bonsucesso, Ramos, Olaria e Penha; ao sul, por Manguinhos e Caju; e a leste, pela Cidade Universitária. Ganhou contorno oficial na cidade em 1986, com a criação da XXX Região Administrativa – ou, simplesmente, RA-Maré –, tornando-se bairro pela lei municipal 2.119/19.01.1994, quando foram reunidas 16 comunidades,<sup>1</sup> sem que tivessem sido previstos investimentos em infraestrutura compatíveis com aquela unificação. Trata-se de território bastante adensado, com cerca de 140 mil habitantes residindo em pouco mais de 40 mil domicílios, que se distribuem por comunidades heterogêneas: favelas e conjuntos habitacionais.

---

<sup>1</sup> Segundo documento produzido pelo IPP (PRÉ-DIAGNÓSTICO. PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ, p. 16), a área da Maré abrangeria quinze favelas e sete conjuntos habitacionais, informação que discrepa daquela encontrada no CENSO DE EMPREENDIMIENTOS DA MARÉ, p. 14, elaborado pela ONG Redes de Desenvolvimento da Maré e pelo Observatório de Favelas.

Sua área de abrangência está limitada, a oeste, pela Avenida Brasil e, a leste, pela Linha Vermelha (Via Expressa Presidente João Goulart), sendo seccionada pela Linha Amarela (Avenida Carlos Lacerda) e pela Avenida Brigadeiro Trompowski, que conecta a Avenida Brasil e a Linha Vermelha. Toda aquela área se caracterizava, originalmente, pela presença de praias e mangues, aterrados ao longo do tempo, ora por moradores, ora pelo poder público.

Entre os séculos XVIII e XIX, o recôncavo guanabarinense contava com vários atracadouros, como o de Inhaúma, que serviam ao transporte de pessoas e mercadorias, perdendo muito de sua importância na passagem do século XIX ao XX, quando a ocupação urbana começou a se orientar pelo desenvolvimento das linhas de trem.



**Praias da Zona Norte (Fonte: Instituto Pereira Passos)**  
Trecho do litoral do Rio de Janeiro, onde se vê a Praia de Inhaúma e o Morro do Timbau.

Ao final dos anos de 1920, tiveram início os primeiros aterros nas proximidades do que hoje se conhece como Maré, o que viabilizou a construção do Aeroporto de Manguinhos, desativado em 1972. Mas foi a construção da Avenida Brasil que tornou a área atrativa, contribuindo para o processo de ocupação desordenada daquela região e seu entorno. Idealizada ainda no início do século XX, a avenida teve seu projeto recuperado na década de 1940<sup>2</sup>, já sob o governo Getúlio Vargas, com o objetivo de desafogar as ruas estreitas dos bairros da Leopoldina, utilizadas como vias de acesso à estrada Rio-Petrópolis. Nas palavras do engenheiro José de Oliveira Reis:

*“Antes da abertura da Avenida Brasil, as saídas do Rio de Janeiro efetuavam-se pelas chamadas Estradas Rio-São Paulo e Rio-Petrópolis. [As saídas] constituíam um verdadeiro suplício, pela travessia da região suburbana [...]. O trajeto era feito através de ruas estreitas, com um tráfego cada vez mais intenso. O novo trajeto, realizado às margens da Baía, foi a solução mais lógica, inteligente e econômica.”*



**Avenida Brasil, no sentido Penha-Centro, com o Aeroporto à esquerda.  
Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro, s.d.**

<sup>2</sup> Decreto de 1939 - Variante de Acesso à Rio-Petrópolis", atualmente Avenida Brasil, ligando a área portuária carioca e o que seria o atual bairro de Parada de Lucas.

A origem da Maré está ligada a construção dessa nova avenida, sendo o Morro do Timbau – a única área seca, em meio ao manguezal da Enseada de Inhauma – o ponto de partida. A Favela do Timbau será, contudo, cenário de muita tensão com o Exército, culminando com a instalação, ali, do 1º Regimento de Carros de Combate – 1ºRCC (1948). Com a inauguração da Avenida, em 1946, surgiram as primeiras casas construídas sobre palafitas na Baixa do Sapateiro, cuja expansão ensejou o aparecimento de outras comunidades, como o Parque Maré, seguida do Parque Rubens Vaz e do aterro onde os moradores instituíram a Comunidade Roquete Pinto – as duas últimas, ao longo da década de 1950.



**Fonte: Acervo do Museu da Maré - “Pontes de tábuas” interligando as palafitas da Maré | Baixa do Sapateiro e Parque Maré. Entre 1940 e os primeiros anos da década de 1960, as ocupações se deram em região pantanosa, e a população dispendeu grandes esforços para o aterramento da área e a defesa da sua permanência ali.**

O Parque União foi erguido, em 1961, sobre solo aterrado, pertencente à Caixa de Amortização da União (A MARÉ QUE QUEREMOS, p. 26), e, ainda naquela década, a Praia de Ramos passaria a se definir como comunidade pertencente à Maré. A década de 1960, porém, se

caracterizaria por ocupações oficiais. Carlos Lacerda, então governador do Estado da Guanabara, tendo idealizado o Centro de Habitação Provisória (CHP) – um programa para realocação temporária de famílias – aterrou uma área na região e construiu a Nova Holanda, onde passaram a residir antigos moradores das favelas do Esqueleto (Maracanã), Praia do Pinto (Leblon) e Macedo Sobrinho (Humaitá).

Em 1979, o governo federal instituiu o Programa de Erradicação de Sub-habitação (PROMORAR), que aqui recebeu o nome de Projeto Rio. Foi esse projeto que, nos primeiros anos da década de 1980, construiu a Vila do João no terreno em que se encontrava o Aeroporto de Manguinhos. Nos anos seguintes, a Prefeitura do Rio de Janeiro criou mais dois Conjuntos Habitacionais com recursos do Programa Morar Sem Risco: o Conjunto Bento Ribeiro Dantas (1989) e o Conjunto Nova Maré (1996), para onde conduziu famílias que haviam perdido suas casas, moradores de rua e remanescentes da área de palafitas da favela Roquete Pinto, na própria Maré. Em 2000, último ano de mandato do Prefeito Luiz Paulo Conde, foi construído mais um conjunto para abrigar famílias em situação de risco – o Salsa e Merengue – fechando, por algum tempo, a “federação” de favelas e conjuntos habitacionais genericamente conhecida como Maré (CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARÉ, p.16)

Característica importante do processo de organização sócio territorial da Maré é, portanto, em primeiro lugar, a coexistência de ocupações regidas tanto por famílias sem recursos para aquisição de moradias no mercado formal, quanto pelo Estado, em programas de moradias populares.

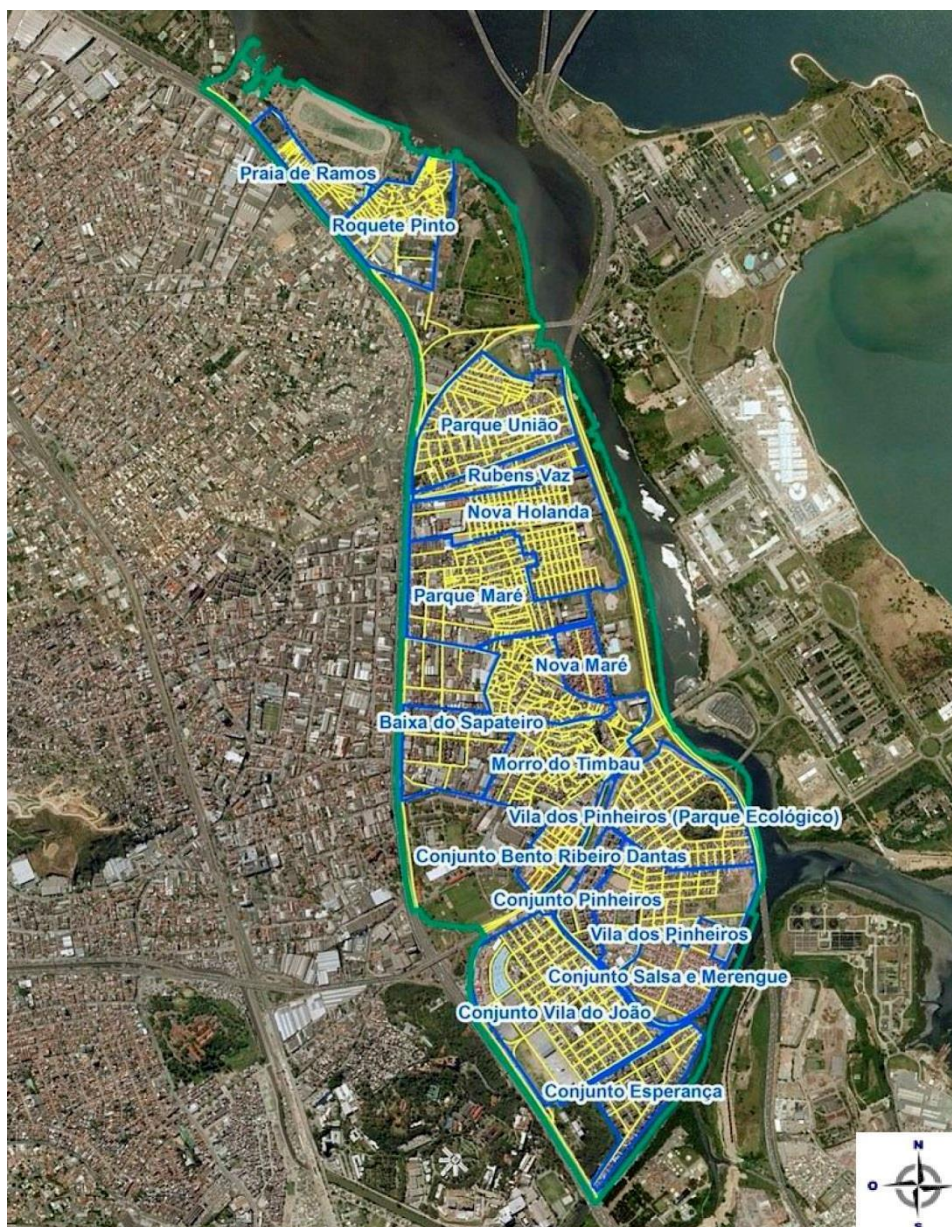
## Ocupação

TIMBAU	Meados dos anos de 1940	Manguezal	A.M. (1954). Apoio do vereador Aristides Saldanha (PCB)
BAIXA DO SAPATEIRO	Com o surgimento da Av. Brasil (1946)	Palafitas	Criação da A.M. (1957)
PARQUE MARÉ	1953	Palafitas na extensão da Baixa do Sapateiro	
PARQUE RUBENS VAZ	1954	Areal	A.M. (1965) e presença de Margarino Torres
ROQUETE PINTO	1955	Aterro pelos próprios moradores	A.M. fundada em 1965
PARQUE UNIÃO	1961	Terreno privado, aterrado pela comunidade e cedido para a Caixa de Amortização da União	Organização com o advogado comunista Margarino Torres

## PLANEJADAS

NOVA HOLANDA	Meados de 1960	Aterrada e planejada para atender ao Centro de Habitação Provisória (Gov. Carlos Lacerda)	
VILA DO JOÃO	1982	PROJETO RIO (Aeroclube Manguinhos)	
CONJUNTO ESPERANÇA	1982	PROJETO RIO	
VILA DOS PINHEIROS	1983	PROJETO RIO (Aterro que acoplou a Ilha do Pinheiro ao continente)	Parque Ecológico
CONJUNTO PINHEIROS	1989	PROJETO RIO	
CONJUNTO BENTO RIBEIRO DANTAS	1992	Em frente ao Conjunto Pinheiros	Residentes de diferentes áreas de risco
NOVA MARÉ	1996	Transferidos das palafitas da Roquete Pinto	
SALSA E MERENGUE	2000	Prefeito Luiz Paulo Conde	Famílias em situação de risco

Na Maré, um bairro, atualmente, tão populoso quanto a Barra da Tijuca, a área total ocupada por conjuntos habitacionais iguala a percentagem da área ocupada pelas favelas; porém a quantidade de residentes em favelas é quase duas vezes maior.



Mapa produzido por Luana Caruso Nóbrega/Programa de Desenvolvimento Local da Maré-  
Rede de Desenvolvimento da Maré/REDES

A segunda característica relevante na trajetória de consolidação da Maré consiste na precoce auto-organização dos moradores em associações combativas, que lutaram, inicialmente, pela construção do solo  
Maria Alice Rezende de Carvalho  
Pedro Henrique Torres



conquistado ao mar, em seguida pela permanência daquelas famílias em área que começava a despertar o interesse de empresas e/ou instituições estatais, e, progressivamente, pela infraestruturação do lugar, traduzida no fornecimento de água, obtenção de saneamento, calçamento e iluminação. A título de ilustração, em 1954, foi criada a Associação de Moradores do Timbau, uma das primeiras da cidade (A MARÉ QUE QUEREMOS, p. 17); em 1957, a da Baixa do Sapateiro, que garantiu a permanência dos moradores contra as tentativas da Guarda Municipal de desocupação da área; e ainda naquela década, a do Parque Rubens Vaz.

A década seguinte (1960) daria curso à construção do conjunto habitacional Nova Holanda, mas, já então, em um contexto de crescente deterioração das relações entre Estado e sociedade civil, de controle militar das classes populares, de remoções e de perseguições às lideranças de movimentos associativos. O efeito da ditadura civil-militar sobre o mundo popular pode ser exemplificado pelo fato de que apenas em 1984, já no contexto de liberalização política do país, a Associação de Moradores de Nova Holanda se autonomizou em relação à Fundação Leão XIII.

Finalmente, a terceira característica destacável na Maré diz respeito ao patrimônio organizacional de que dispõe, manifesto não apenas nas suas 16 associações de moradores, mas também no efetivo e contínuo trabalho de educação, organização e socialização dos residentes, desenvolvido por entidades como a Redes de Desenvolvimento da Maré e o SEBRAE, entre outras.

Destacável, nesse caso, é a capacidade que essas instituições têm demonstrado de ampliar e qualificar a participação da população em debates e atividades de interesse coletivo. A forma pela qual isso se

realiza tem privilegiado, até aqui, a construção de narrativas sobre a história e a memória das conquistas coletivas. Toda a produção intelectual do consórcio firmado entre a Redes de Desenvolvimento da Maré e o Observatório das Favelas – que não é pequena – retraz as lutas sociais locais como parte de uma trajetória afirmativa dos moradores do bairro e que os habilita para o enfrentamento de novos desafios.

A narrativa histórica, portanto, participa da organização da vida social, pois constrói um sentido comum, um sentimento de pertencimento a um grupo e a um lugar. Os efeitos positivos dessa construção intelectual se traduzem em autoestima coletiva, mensurável, por exemplo, na ampliação do público universitário ali residente e, segundo avaliação dos representantes locais do SEBRAE, no interesse pela modernização e aperfeiçoamento das práticas empreendedoras – o que não se repete, pelo menos até agora, em outras comunidades.

A história da Maré é, pois, um “ativo” a que se recorre constantemente, e que poderá ensejar projetos ainda mais ousados de comunicação com a cidade, como seria um eventual projeto de recuperação ambiental dos manguezais originários, conferindo ao bairro justificável liderança na revitalização da Baía de Guanabara e na valorização do centro histórico do Rio de Janeiro, do qual Caju e Maré conformam um contínuo.

## 2. Trocas econômicas e sociais

Na Maré, como em outras regiões pobres do país, a economia não é uma esfera da vida social plenamente autonomizada em relação às demais, pois as práticas econômicas, mesmo quando atendem a critérios que as aproximam da definição de “negócios” – fins lucrativos, estrutura física adequada, pagamento a empregados etc. – não prescindem, em geral, da colaboração de familiares e de uma rede de amigos para a sua viabilização.

Tal circunstância produz certa tensão na cultura socioeconômica local, por dois motivos. Primeiramente, porque instaura o critério de solidariedade/cooperação intrafamiliar, em um contexto altamente competitivo, como é o pequeno comércio varejista, uma vez que esse, não demandando grandes investimentos iniciais ou mão de obra qualificada, permite que qualquer um, em princípio, se dedique à atividade. A competição passa a ser, então, entre “famílias” (empreendedor + familiares ou agregados), podendo gerar uma ótica defensiva e acomodatória, que não favorece o crescimento dos negócios. Famílias, como atesta uma considerável literatura – e famílias pobres, em particular – costumam ser ambientes protetivos, e, por isso, em algum momento, antagônicos à lógica da cidade – lugar do anonimato e do risco. A tensão, no caso específico da práxis econômica, tende a se instaurar, então, entre o impulso para crescer, “ganhar a cidade”, e a percepção de que o pequeno negócio, como está, garante a reprodução do grupo de referência e a unidade familiar.

O segundo desequilíbrio presente na cultura socioeconômica local diz respeito ao fato de que unidades econômicas domiciliares tendem a estabelecer um patamar salarial bastante abaixo do que o admitido em contextos proletarizados. Isso porque o custo do trabalhador para se reproduzir é supostamente atenuado pela domesticidade. O impacto, porém, dessa restrição salarial sobre o contexto social imediato se traduz em uma menor circulação de dinheiro na comunidade. Ou seja: o trabalhador/agregado recebe o mínimo indispensável à sua sobrevivência, vivendo amparado pela acumulação familiar, mas o dinamismo econômico do seu entorno fica prejudicado.

Em suma, não é preciso dizer que o conjunto de empreendimentos da Maré (CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARÉ) expõe uma face bastante promissora do bairro; porém, a perspectiva de projetá-lo de forma mais incisiva na cidade requererá uma atenção à dinâmica família-negócios que prevalece ali.

O recente *CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARÉ* elaborado pela Redes de Desenvolvimento da Maré e pelo Observatório de Favelas apontou a existência de 3.182 empreendimentos no bairro. Comércio e serviços conferem ocupação a pouco mais de nove mil pessoas, das quais 76,4% residem na Maré. Como concluem os autores, essa economia não supre apenas de bens e serviços os residentes na Maré: é também responsável por fazer circular um montante de renda que irriga as trocas interpessoais locais.

As principais atividades econômicas na Maré são, hoje, as comerciais e de serviços, pois, desde 1980, grandes unidades produtivas estabelecidas nas imediações faliram ou foram deslocadas da Zona Suburbana para outras regiões da cidade.

SETOR DE ATIVIDADE	NÚMERO DE EMPREENDIMENTOS PESQUISADOS	PORCENTAGEM
COMÉCIO	1.948	66,0%
SERVIÇOS	983	33,3%
INDÚSTRIA	22	0,7%
<b>TOTAL</b>	<b>2.953</b>	<b>100%</b>

SETOR DE ATIVIDADE	NÚMERO DE EMPREENDIMENTOS PESQUISADOS	PORCENTAGEM
BAR	660	22,4%
BELEZA E ESTÉTICA	307	10,4%
ROUPAS	216	7,3%
MERCADO	138	4,7%
LANCHES	131	4,4%
VEÍCULOS	130	4,4%
SALGADOS/DOCES	127	4,3%
RESTAURANTES/PENSÃO	94	3,2%
INFORMÁTICA/GAMES	69	2,3%
BAZAR	68	2,3%
MATERIAL DE CONSTRUÇÃO	67	2,3%
SERRALHERIA/VIDRAÇARIA	60	2,0%

Fonte: *CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARÉ*, Redes de Desenvolvimento da Maré/ Observatório de Favelas, 2014.

As atividades com presença mais significativa na Maré são, como se viu no quadro imediatamente anterior, os bares e os serviços de beleza e estética (CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARE, p. 40), seguidas pelas do ramo alimentício (mercearias, padarias, pensões e lanchonetes), manutenção e reparação de carros e motos, além daquelas voltadas à área de informática e games.

No que se refere à formalização dos 3.182 empreendimentos, deve-se notar que 2.223 deles são informais, o que corresponde a 75,6% do universo de unidades pesquisadas. Dentre os informais, 1.066 estabelecimentos jamais buscaram o caminho da formalização. Segundo dados da Secretaria Municipal de Fazenda, coligidos pelo Instituto Pereira Passos (PRÉ-DIAGNÓSTICO. PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ, p.73), o maior número de empreendimentos contribuintes no bairro se concentra no ramo da prestação de serviços, seguido pelo comércio varejista. Assim, embora seja o comércio a atividade de maior presença na Maré, é a prestação de serviços a que se encontra mais formalizada, notadamente o transporte rodoviário de cargas no âmbito municipal e a instalação de peças e acessórios em automóveis.

Os motivos para a permanência da alta taxa de informalidade dizem mais acerca da trajetória de constituição do bairro do que propriamente das características dos empreendimentos. Assim, por exemplo, os alvarás para funcionamento de estabelecimentos ligados ao ramo alimentício só podem ser concedidos se forem atendidos padrões sanitários – como a coleta *diária* do lixo – que não consultam as reais condições de uma área de formalização urbanística recente, tendo muito ainda a conquistar, como é a da Maré.

Em síntese, analisando as informações relativas à dimensão da economia, pode-se dizer que ela ainda se dá em âmbito territorialmente

circunscrito, sem ultrapassar as fronteiras da Maré. É, ademais, exercida, majoritariamente, por comerciantes residentes no bairro, empreendedores individuais do sexo masculino, com poucos anos de escolaridade, pouco qualificados gerencialmente, que empregam jovens da família – um, pelo menos – e não pensam em formalizar seu negócio, pois isso não lhes é exigido por parte de seus fornecedores ou clientes. Indagados sobre providências que poderiam favorecer sua atividade, apontaram o estabelecimento de uma agência bancária no local e a melhoria da segurança pública. Os aspectos apontados são, indiscutivelmente, cruciais ao crescimento dos negócios; mas, é razoável supor que outros elementos, como crédito, uso de tecnologia, propaganda e qualificação poderiam ampliar a renda em circulação no local.

Por fim, para um conhecimento mais abrangente da economia local, seria necessário associar essas atividades a outras fontes de rendimento declaradas por boa parte dos empreendedores. Dos dados sistematizados no PRÉ-DIAGNÓSTICO. PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ (p. 46), depreende-se que tais rendimentos estão abaixo do rendimento da cidade, com 2/3 dos seus domicílios detendo rendimento mensal *per capita* de até um salário mínimo. Outra pesquisa necessária para a compreensão da dinâmica econômica do bairro diz respeito ao mercado imobiliário na Maré, pois essa parece ser uma fonte de recursos da qual não se conhece o montante, os beneficiários, a relação com o território etc.

### 3. Convivência



**Brincando na Maré. Fonte: Cristiane Barbalho, fotógrafa do projeto Imagens do Povo, retirado do livro *Até Quando?***

A associação – e a acumulação desse “ativo” – é, reconhecidamente, uma das marcas da Maré. Por isso, considerações acerca da convivência entre seus moradores seriam meramente descritivas, não fossem as indagações que emergem quando se vislumbra a possibilidade de uma fricção social mais consistente e permanente entre os moradores do bairro e novos contingentes populacionais trazidos pela facilitação do acesso àquela área. Assim, a melhoria das condições de mobilidade conferida pelo transporte público de alto rendimento é variável relevante na reflexão sobre os processos de intercâmbio materiais e humanos que afetam – e deverão afetar mais ainda – a Maré, ao longo dessa década.

Como estender a sociabilidade existente, resultante de uma vivência comum, de uma longa história compartilhada, a um “outro” de que não se



tem referências, por quem não se tem empatia imediata? Tal indagação tem frequentado, por séculos, os tratados urbanísticos, estando presente tanto entre os membros da Escola de Chicago, no começo do século XX, quanto entre os pensadores da Itália renascentista, que tiveram que lidar com lutas sociais urbanas e extrair daquele ambiente uma receita de bem-viver. A questão pode parecer remota, mas se impõe ao debate contemporâneo, na medida em que sugere que o próprio ambiente urbano atua ou pode atuar como facilitador da interação entre “estranhos”.

O requisito prático para essa atuação é o acesso universal à cidade, entendido não apenas como acesso generalizado aos “bens de cidade” – infraestrutura urbana, saúde, educação, segurança etc. –, mas também como garantia de livre circulação por ruas e praças. No que concerne à infraestrutura (energia elétrica, abastecimento de água, esgotamento sanitário e coleta de lixo), pode-se dizer que, na Maré, tais itens têm apresentado bons resultados na média, embora se observem situações, como a inadequação do sistema sanitário em algumas áreas do bairro, ou a demora nos reparos da rede de energia, ou ainda a coleta irregular do lixo, que merecem ações pontuais e imediatas do poder público.

Não há como avaliar, com a brevidade necessária, a qualidade dos serviços estatais prestados à comunidade da Maré; mas eles existem e devem ser permanentemente melhorados, pois o acesso ao direito à cidade não tem significado – sobretudo para a população de baixa renda – o seu efetivo usufruto. Crianças, por exemplo, têm acesso à escola pública, mas não necessariamente ultrapassam a barreira do analfabetismo: esse não é um dado específico da Maré, mas ilustra o fato de que “chegar” aos serviços ofertados pelo Estado nem sempre significa uma vida radicalmente diferente.

Quanto aos espaços públicos, a livre circulação por ruas e praças, é importante registrar que, embora seja uma comunidade bastante adensada, há, na Maré, lugares de convivência e, inclusive, uma área verde – o Parque Ecológico Municipal do Pinheiro – que se destaca como local de lazer defendido, até agora, pelos moradores (PRÉ-DIAGNÓSTICO. PROJETO DE DESENVOLVIMENTO DA MARÉ, p. 129).

Contudo, a questão da apropriação democrática do espaço público é uma questão que se liga, hoje, ao tema da segurança pública, pois as disputas territoriais entre traficantes, milicianos e as forças de segurança têm inibido fluxos, cancelado práticas tradicionais de lazer, imposto fronteiras invisíveis entre moradores e entre esses e os que se acercam dali.

Contido o tráfico de drogas, a Maré, com seus TERRITÓRIOS INVENTIVOS, poderia se transformar em um instrumento de pedagogia, ou seja, de educação dos moradores para o bem-viver. Não se trata de uma revitalização meramente arquitetônica, com base na construção de praças e outros equipamentos de que o bairro certamente carece, mas de uma revitalização também do *modo de vida social*, que inclui, em primeiro lugar, o respeito à rua. Sabe-se que o estado da rua, segundo pesquisas desenvolvidas na Inglaterra (WARWICK BUSSINESS SCHOOL), produz impacto similar para a nossa saúde e satisfação emocional àquele que é propiciado pelo contato com a natureza. Essa, aliás, é uma proposição que se alinha com a reconstrução contemporânea do conceito renascentista da felicidade como um bem coletivo e inextrincavelmente ligado à boa forma da cidade.



**Conforto deriva da legibilidade da rua e não da largura, extensão e traçado.**

Acima se encontram duas imagens de ruas: à esquerda, a de uma pequena vila no sul da França, e à direita, uma rua do bairro da Maré, fotografada em janeiro de 2016. Ambas são longas, estreitas, margeadas por edificações que possuem três pavimentos, asfaltadas, com calçadas muito restritas e interrompidas por volumes diversos. O conforto cênico auferido pelos moradores da vila francesa, não resulta de padrões urbanísticos exclusivos, e nem daqueles que predominaram nos séculos XIX e XX – largas avenidas, praças-jardins etc. –, mas sim da legibilidade que a rua oferece, do fácil entendimento da intenção do caminho, da clareza visual.

## 4. Lei e costume

Sociabilidade e vizinhança são experiências contextuais, pois supõem o cultivo de habilidades sociais específicas para interagir e conviver com determinado grupo. Assim, quando se fala da sociabilidade da Maré, não se está evocando uma suposta especificidade comunitária em contraste com o modo de vida urbano, pois, como se sabe, a cidade moderna redesenhou práticas e sistemas de interdependência social que abrangem a totalidade de seus moradores. Avisados, então, do fato de que a Maré é cidade, é possível, contudo, observar tonalidades locais nos seus padrões de convivência e os efeitos que, com o tempo, se impõem à morfologia do bairro, às atividades econômicas e ao tipo de associação que mais se afina com aquele contexto. Não há, nesse sentido, “boas” regras de vizinhança, mas regras ajustadas ao bem-viver.

Na Maré, segundo consta do CENSO DE EMPREENDIMENTOS MARE, a cultura dos bares e dos encontros foi determinante para o bom êxito de estabelecimentos ligados ao comércio de bebidas e aos serviços de embelezamento. Ou seja, embora boa parte da bibliografia que trata dos espaços públicos nas grandes cidades aponte para o seu declínio e para a emergência de um individualismo exacerbado, observa-se que, tais espaços na Maré possuem grande vitalidade. Tal vitalidade serve, como se disse, à economia e sugere, por exemplo, que o melhor ato associativo será o que for capaz de exprimir aquela disposição do bairro para a conversa, a comida, a boemia. Para que esse padrão se estabelecesse, contribuíram algumas gerações, cujos hábitos foram sendo depurados e

traduzidos em costumes, em práticas de trabalho, lazer e política. Isso gera, evidentemente, uma forte coesão entre os fundadores e seus descendentes, imprimindo uma regulação social informal, com plena legitimidade no território.

Os anos de 1970, porém, não foram doces no Brasil. O êxodo rural que crescia desde a década de 1950, conheceu um momento de grande aceleração, e, por volta de 1970, despejou nas cidades o equivalente a 30% da população rural – cerca de 12 milhões de pessoas. Assim, se a taxa de urbanização no Brasil dos anos 40 era de 26,35%, ao final da década de 70, já havia atingido 68,86%. Tais mudanças, porém, conhecerão assentamento durante a ditadura militar, conformando, nas cidades, um tipo de experiência social inseparável do autoritarismo.

Há um número significativo de estudos que se debruça sobre a organização da sociedade civil naquele período, apontando, justamente, a destruição da autonomia conquistada nas décadas de 1940 e 1950. Mas, o que interessa destacar é que a experiência da ditadura afetou a todos, indistintamente, pois constituiu uma específica configuração histórico-territorial que resultou do encontro entre uma acelerada urbanização e o autoritarismo político.

A súbita movimentação de migrantes em escala superior ao que as cidades brasileiras poderiam comportar gerou uma pressão social latente, que terá sido atenuada com a informalização do trabalho e da habitação, o que não apenas liberou variadas estratégias de subsistência, incluído o improvisado habitacional das favelas e cortiços, como também desmarcou algumas instituições da cidade – sobretudo ruas e espaço público que foram sendo devoradas pela informalidade reinante.

Deliberada ou não, foi essa a “política urbana” praticada pelos militares: deixar que as cidades fossem conformadas pela acomodação espontânea entre velhos e novos habitantes, velhos e novos interesses, cabendo os custos materiais e sociais daquela acomodação aos próprios cidadãos.

Ao fim de algum tempo, a desregulação encontrou operadores que mercantilizaram alguns arranjos e passaram a viver do absenteísmo governamental. Mandões, valentões, toda a florada de patronos que vicejou nos bairros populares, contiveram a pressão embaixo – alinhados, evidentemente, com a repressão estatal – enquanto, em cima, mandava a indústria da construção civil, incorporando novos terrenos à mancha urbana e dando emprego à mão de obra despreparada e analfabeta que adentrara as cidades. Viadutos, túneis, pontes, conjuntos habitacionais construídos em áreas de fronteira da cidade, foram amarrando as gerações futuras a uma era de autoritarismo político que se inscreveu na própria morfologia das cidades. Nessa perspectiva, é razoável admitir que há ainda expressões dessa cultura militarizada nas cidades brasileiras. Na Maré, superposto à regulação ditada pela tradição, aquele novo conjunto de regras, que desafia a auto-organização dos moradores e impede a democratização do acesso aos direitos de cidade, se reproduz.

Finalmente, com a liberalização política, constitucionalizou-se a participação popular em questões que afetam a cidade. Essa, talvez, seja a dimensão mais importante do Estatuto da Cidade – lei que regulamenta o capítulo constitucional concernente à política urbana –, pois, mais do que garantir direitos, o Estatuto força a auto-organização e o debate público-político na sociedade. Tal participação é claramente exigida, por exemplo, na formulação dos Planos Diretores, que, definem os princípios e regras que deverão orientar o desenvolvimento da cidade. O zoneamento é um instrumento importante nesse sentido, já que impõe limites às iniciativas

privadas ou individuais. Mas não é o único. De qualquer modo, o que essa moldura legal, instituída a partir de 1988, sugere é que, ao lado das formas costumeiras de regulação sócio-espacial, houve a introdução de uma perspectiva estratégica de organização da cidade, uma perspectiva que deverá pensar a inscrição da Maré no Rio de Janeiro.

O território da Maré abriga razoável diversidade de domínios legais, compreendendo uma Área de Especial Interesse Urbanístico (AEIU da Avenida Brasil), duas Áreas de Especial Interesse Social (AEIS da Vila Olímpica e do Conjunto Vila Pinheiros), uma Área de Interesse Ambiental (APA da Ilha do Pinheiro), além de se encontrar inserida no Projeto de Estruturação Urbanística (PEU) da Grande Leopoldina, que compreende ainda os bairros de Olaria, Ramos, Bonsucesso e os Complexos de Manguinhos e Alemão. Em 2014, a Secretaria Municipal de Urbanismo e o Instituto Pereira Passos convergiram na proposição de mudanças na atual legislação referida à Maré, de forma a que ali se possam combinar unidades residenciais e pequenas atividades econômicas de característica local que, aliadas à transformação do entorno da Avenida Brasil em Zona Comercial e de Serviços (ZCS1), poderão conferir nova feição e dinamismo ao bairro.

## 5. Mobilidade

Mobilidade é um dos vetores do desenvolvimento urbano e remete tanto à ideia de deslocamentos, com todos os seus corolários, tais como, ampliação de conexões sociais, acessibilidade etc..., quanto a aspectos político-ambientais, voltados para a redução do consumo de energia e a diminuição da poluição. Ou seja, mobilidade está diretamente associada a formas mais amáveis de interação social e de usufruto de um ambiente urbano democrático e sustentável. A qualidade de vida dos cidadãos contemporâneos *depende* da garantia do direito à mobilidade.

Desde a década de 1960, a mobilidade nas grandes cidades brasileiras se faz pelo modo rodoviário, estando o Rio de Janeiro entre aquelas que possuem um dos maiores percentuais de habitantes (70%) que se vale da rede rodoviária existente, em contraste com a média nacional, que é de 55% (ANÁLISE DE IMPACTO DO BRT TRANSCARIOCA NA MOBILIDADE URBANA DO RIO DE JANEIRO, p. 1). Tal rede não é mais capaz de atender satisfatoriamente a população, sequer em seu deslocamento casa-trabalho, dificultando o acesso a empregos e agravando assimetrias sociais. E se considerarmos a diversidade de ações e compromissos que pautam o cotidiano dos cidadãos e expandem o fluxo e a direção de suas viagens, percebemos o quanto os habitantes do Rio de Janeiro são desassistidos do ponto de vista de seu direito à mobilidade. Cresce, então, a taxa de motorização do município, que, entre 2001 e 2011, assistiu um incremento de 62% no número de veículos particulares, solução insustentável, que amplia o passivo ambiental do Rio de Janeiro



(ANÁLISE DE IMPACTO DO BRT TRANSCARIOCA NA MOBILIDADE URBANA DO RIO DE JANEIRO, p. 2).



**Ilustração do arquiteto Rogério Marcondes.**

Segundo Sérgio Magalhães (*CIDADES: MOBILIDADE, HABITAÇÃO E ESCALA. UM CHAMADO À AÇÃO*, p. 23-24), enquanto a estrutura urbana do Rio de Janeiro teve como balizamento os transportes sobre trilhos (bondes e trens urbanos), a cidade se manteve adensada e contínua, pois eram valorizados os domicílios e os empreendimentos próximos à rede de transporte. O ônibus, porém, libertou o crescimento urbano desse condicionante, pois o transporte rodoviário pode atender a núcleos isolados, à criação de conjuntos habitacionais periféricos, fragmentando a estrutura urbana e dispersando investimentos públicos.

Essa fragmentação explica, inclusive, a relutância com que foi adotado o sistema de metrô no Rio de Janeiro, pois significaria cobrir com trilhos o esgarçamento da mancha urbana. E agora, quando se recorre a ele, às vésperas dos Jogos Olímpicos, sua expansão se faz em direção à

Barra da Tijuca, em detrimento de áreas mais antigas e adensadas como a Zona Norte (IDEM, p.25)

A Maré, bairro da Região Suburbana, escondido e esquecido por tanto tempo, é hoje virtualmente favorecido por sua localização, pois compõe um contínuo de bairros (Saúde, Gamboa, Santo Cristo, São Cristóvão, Caju e Maré) que tem início no centro da cidade e segue em direção ao norte, até o município de Duque de Caxias. Atualmente, essa é uma região que encerra muitas expectativas econômicas, em virtude da revitalização urbanística e reposicionamento cultural do espaço abrangido pelo Projeto Porto Maravilha; e participam materialmente dessas expectativas as linhas de BRT Transbrasil e Transcarioca, construídas em área de abrangência da Maré.

O sistema BRT, nesse caso, poderá recompor a perspectiva de uma expansão urbana estruturada, em regiões fortemente adensadas, como é o caso da Maré e bairros adjacentes, onde esse tipo de transporte público de alto rendimento se veja complementado por outros modais, inclusive os não motorizados. Tal perspectiva, se não descarta o automóvel, deve torna-lo cada vez mais prescindível, sobretudo em contextos urbanos em que as ruas são estreitas e não há muito espaço disponível para o estacionamento de veículos. Isso coloca em destaque algumas alternativas urbanísticas, como as da ciclovias e da melhoria dos caminhos para o exercício da mobilidade a pé.

Há pouco tempo, a tentativa de construir uma ciclovias na Maré não obteve muita adesão por parte de seus moradores. Os motivos devem ser considerados em uma eventual retomada do projeto. Imediatamente, porém, é possível avançar um plano de valorização das ruas do bairro, de modo a deixá-las seguras e em boas condições para o trânsito de ciclistas e pedestres. Essa é uma providência urgente, já que o investimento em

BRTs não encontrará grande rendimento caso não sejam viabilizados projetos complementares que atendam satisfatoriamente a população embarcada e desembarcada ali. A mobilidade deverá ser fortalecida mediante possibilidades de conexão associadas à mescla de usos.

## Apêndice:

### Quadro Conceitual

Segundo o Censo de 2010, as cidades brasileiras concentram 85% da população do país. Portanto, o mundo urbano, no Brasil, desempenha incontestável protagonismo econômico, ambiental, político e no âmbito da inovação científica e tecnológica. E é ainda nesse mundo, principalmente nas grandes cidades, que se observa o fenômeno mais importante para as democracias contemporâneas: a expansão planetária da demanda por direitos.

Entre nós, o marco legal desse processo é a Constituição de 1988, que contém avanços em termos de direitos individuais, sociais, coletivos e difusos, prevendo, além disso, ferramentas com as quais a sociedade civil pode pressionar a agenda governamental em prol de seus interesses e de suas expectativas de direitos. O Estatuto da Cidade, como se sabe, não garante, propriamente direitos, mas obriga a participação da sociedade na elaboração dos Planos Diretores. Em outras palavras, *o Estatuto constitucionaliza a participação popular nas questões que afetam as cidades*, e isso impõe novas exigências ao planejamento de políticas urbanas.

Assim, a partir de 2001, quando começou a vigorar o Estatuto, projetos de intervenção na cidade passaram a ser, em tese, participativos, sem, contudo, abdicar de sua qualidade técnica, o que supõe, entre outras

coisas, a socialização de dados e informações com o objetivo de estruturar a comunicação entre planejadores e destinatários do projeto. Os destinatários devem ser municiados com informações e com alternativas de solução, a fim de que seja garantida a paridade decisória.

**A PARTICIPAÇÃO SOCIAL EXIGE UMA COMUNICAÇÃO MEDIADA  
TECNICAMENTE.**

Os direitos coletivos, em todo o mundo, vêm assumindo grande projeção. A noção de *direito à cidade*, por exemplo, integra um repertório comum aos interessados na questão urbana, em contextos tão diversos quanto o das pesquisas acadêmicas, agências governamentais de formulação e gestão de políticas públicas, organizações não governamentais, movimentos associativos e sociais.

No livro *O direito à cidade* (1968), o filósofo Henry Lefebvre descreve a modernização urbana como aquela em que se dá a expulsão dos trabalhadores pobres do centro histórico, e sua alocação em áreas cada vez mais distantes. Nesse processo, a cidade deixa de ser obra coletivamente construída, detentora de um sentido legítimo para toda a sociedade, e se torna um produto, uma *commodity*, de interesse restrito às classes economicamente superiores. A periferia, para onde seguem os pobres, passa a ser o lugar da desurbanização, pois as moradias, ali, são meros abrigos, perdendo-se o sentido original do verbo *habitar*, que implica uma apropriação do lugar e uma dimensão associativa.

Mas, a proposta normativa de Henry Lefebvre – o *direito à cidade* – não significa necessariamente um retorno à velha centralidade, e, sim, a uma centralidade renovada, que pode, inclusive, ser encetada a partir da periferia, desde que ali se observem condições de exercício pleno da atividade participante.

Nesse sentido, *direito à cidade não é apenas o acesso igualitário a recursos urbanos, mas a possibilidade de viver a cidade como obra coletiva*. É, enfim, um direito que aponta para a autonomia, para a liberdade dos atores, tanto quanto para a igualdade.

**DIREITO À CIDADE É UMA PROPOSIÇÃO NORMATIVA, QUE REMETE À AUTONOMIA DOS ATORES URBANOS, AONDE QUER QUE HABITEM.**

Nos anos de 1980 e 1990 – os da democratização –, autores que se destacaram na reflexão sobre as cidades brasileiras foram Maurício Abreu e Milton Santos, cujas obras descrevem, por caminhos peculiares a cada um, os efeitos da renda e do poder na ocupação do solo urbano, e, circularmente, os efeitos dessa ocupação na concentração de mais renda e poder. Segundo Maurício Abreu, a evolução urbana do Rio de Janeiro ilustra esse processo, pois, como causa e consequência das acentuadas disparidades encontradas na sociedade brasileira, ali se aprofundou a elitização da centralidade urbana e a periferização das categorias sociais de baixa renda.

Foi na periferia das grandes cidades que o Estado brasileiro, desde a era Vargas, concentrou – e tem, ainda, concentrado – a produção de moradia popular; e é lá também que famílias sem recursos e sem crédito constroem suas casas, adentrando áreas cada vez mais distantes e menos densas, desprovidas de infraestrutura e serviços públicos. *A forma assumida pelas grandes cidades brasileiras é resultado dessa procura por chãos baratos*, levando a um espraiamento demográfico que expande os custos da urbanização e torna mais difíceis as dinâmicas de auto-organização da sociedade. Nesse quadro, o que se impõe imediatamente

aos governos é uma política de urbanização que enfrente o problema da informalidade de loteamentos e favelas, atenuando o desastre socioambiental das metrópoles brasileiras e intervindo para a diminuição dos índices de desigualdade social.

**PROVER SOMENTE CASA E NÃO HABITAÇÃO AMPLIA A DESIGUALDADE SOCIAL, POIS NÃO CONFERE ÀS FAMÍLIAS POBRES IGUAIS OPORTUNIDADES DE DESENVOLVIMENTO.**

Como se sabe, a construção de moradia popular em terrenos situados além da mancha urbana tem sido a marca do crescimento das grandes cidades brasileiras, desde a segunda metade do século XX. Tal diagnóstico pode ser ilustrado pelos conjuntos Cidade de Deus e Vila Kennedy, no Rio de Janeiro dos anos de 1960, mas também se aplica a outros contextos espaciais e temporais, como no caso do atual Programa Minha Casa Minha Vida. Assim, com o crescimento das distâncias entre o local de residência da maioria da população e aqueles em que se concentram postos de trabalho, oferta de serviços e pontos preferenciais de lazer, é impossível dissociar a sustentabilidade das cidades à priorização do transporte coletivo.

**HABITAR AS GRANDES CIDADES, NO SENTIDO DE EXTRAIR DELA REAIS OPORTUNIDADES DE CRESCIMENTO, SE PRENDE, CADA VEZ MAIS, A POLÍTICAS PÚBLICAS DE MOBILIDADE.**

Desde a década de 1960, com o desenvolvimento da indústria automobilística no país, a mobilidade nas grandes cidades brasileiras tem privilegiado o transporte rodoviário. Até então, a estrutura urbana era conformada, em larga medida, pelos trilhos de bondes e trens urbanos. Mas, o transporte sobre pneus estimulou o aparecimento de novos percursos e ampliou indefinidamente a cidade, que passou a ostentar um evidente esgarçamento. Segundo Sérgio Magalhães, autor que tem

ênfatizado incansavelmente esse ponto, quanto mais se confirma esse padrão, mais se evidenciam os custos sociais, econômicos e ambientais da mobilidade urbana no Brasil, pois, incapaz de oferecer condições de segurança e conforto aos usuários, o transporte rodoviário de massa se vê preterido pelo automóvel, agravando os problemas ambientais.

**A POLÍTICA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA (LEI 12 587 DE 3/1/2012) PRIORIZA O TRANSPORTE COLETIVO E OUTROS MODOS DE TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO, E EXIGE QUE MUNICÍPIOS COM MAIS DE 20 MIL HABITANTES ELABOREM UM PLANO DE MOBILIDADE URBANA.**

Em todo o mundo, discute-se, hoje, a mobilidade como uma questão (a) econômica, pelos altos custos envolvidos em seu aperfeiçoamento; (b) social, na medida em que pode favorecer ou impedir a realização de uma cidade inclusiva, isto é, com chances equivalentes de autodesenvolvimento para todos os seus moradores; e (c) ético-política, uma vez que a defesa dos recursos ambientais e energéticos não renováveis significa garantir os direitos dos que vivem e dos que ainda viverão.



## Referências Bibliográficas

ABREU, Maurício. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: IPP, 2013.

\_\_\_\_\_. **Da habitação popular ao hábitat**: a questão da habitação popular no Rio de Janeiro e sua evolução. IN: FRIDMAN, Fania, HAESBAERT, Rogério. Rio de Janeiro: Garamond, 2014.

CENSO IBGE, 2010.

LEFEBVRE, H. [1968] 2008. O direito à cidade. São Paulo: Centauro.

ITDP. **Análise de impacto do BRT Transcarioca na mobilidade urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, 2015.

MAGALHÃES, Sérgio. **Cidades, mobilidade, habitação e escala**. Um chamado à ação. Brasília: CNI, 2012.

REDES DA MARÉ. **A Maré que queremos**, 2010. Disponível em <http://www.redesdamare.org.br/wp-content/uploads/2011/07/Projeto-A-Mar%C3%A9-que-Queremos.pdf>

\_\_\_\_\_, Observatório de Favelas. **Censo de empreendimentos maré**. Disponível em [http://observatoriodefavelas.org.br/wp-content/uploads/2014/07/Censo\\_Empreendimentos\\_24\\_julho.pdf](http://observatoriodefavelas.org.br/wp-content/uploads/2014/07/Censo_Empreendimentos_24_julho.pdf)

REIS, José de Oliveira. **O Rio de Janeiro e seus prefeitos**. Rio de Janeiro: Prefeitura do Rio de Janeiro, 1997.

SANTOS, Milton. **A Urbanização brasileira**. São Paulo: EDUSP, 2005.

VERÍSSIMO, Antonio Augusto (Supervisor). **Pré-diagnóstico - Projeto de desenvolvimento da Maré**, Rio de Janeiro: IPP, 2015.

