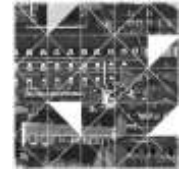

CIDADES, Comunidades e Territórios



Por um urbanismo sustentável: Um olhar sobre a vivência nas centralidades de subúrbios cariocas

Maria Paula Albernaz¹, PROURB/FAU/UFRJ, Brasil.

Resumo

Este artigo visa contribuir para a discussão sobre planejamento e projeto urbano sustentável enfocando situações identificadas em centralidades suburbanas. Avalia o rebatimento espacial de processos particulares e dinâmicas singulares que ocorrem nos subúrbios de Bonsucesso, Ramos e Olaria, na cidade do Rio de Janeiro, confrontando-os a instrumentos de ordenamento territorial vigentes, pouco aderentes a essas localidades, comprometendo sua sustentabilidade. A crítica ao planejamento tradicional e a políticas urbanas que privilegiam a produtividade econômica ignorando a experiência local, bem como uma avaliação da noção de sustentabilidade, são referências para o trabalho. Complementa-se com o entendimento de centralidade como noção não apenas geográfica e funcional, mas integradora de conteúdos sociais e culturais. A pesquisa adota três abordagens: uma enfatiza ações públicas e privadas ao longo do tempo na escala urbana; outra prioriza processos particulares na escala local; outra, ainda, destaca a vivência cotidiana na escala microlocal. A escolha da área de estudo se deve a dupla motivação: se trata de porção metropolitana relegada em investimentos públicos e privados e, portanto, suscetível a dinâmicas alternativas que evitam expulsar pessoas de menor renda do lugar; menção como importante centro regional em plano metropolitano recente. Concluímos com uma defesa do lugar, um convite à articulação de racionalidades alternativas para construir uma noção de sustentabilidade e a recuperar a dimensão política no pensamento relacionado ao planejamento e projeto urbano sustentável, a partir da compreensão das complexidades da realidade, baseando-se na experiência vivida e na inserção de agentes locais no processo.

Palavras-chave: urbanismo sustentável; centralidades; subúrbios cariocas; Metrópole do Rio de Janeiro.

¹ mpaula.albernaz@gmail.com

Copyright © 2021 (Albernaz, M.P.)

Available at <http://revistas.rcaap.pt/cct/>

Licensed under the Creative Commons Attribution Non-commercial No Derivatives.

DOI: 10.15847/cct.20499

UIDB/03127/2020

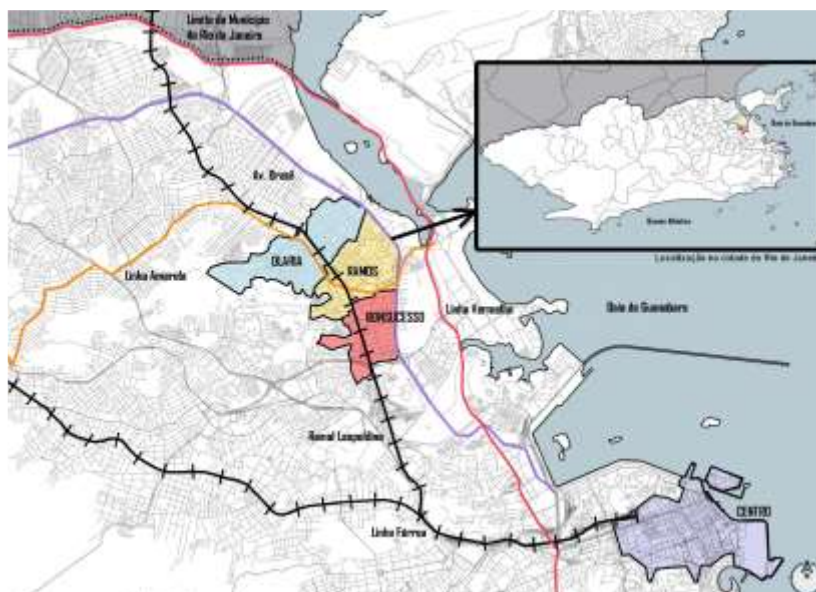
Introdução

Este artigo pretende contribuir para a reflexão sobre o planejamento e o projeto urbano sustentável nas grandes cidades latino-americanas, enfocando complexidades da região suburbana. Assim, voltamo-nos a investigar situações expressas nas espacialidades que se constituem centralidades nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro (RJ), avaliando o impacto socioespacial de processos históricos particulares e dinâmicas urbanas singulares, confrontando-os com instrumentos e medidas de ordenamento territorial, considerados pouco aderentes à realidade local. Por um lado, estão vigentes regulamentos da legislação urbanística que correspondem a uma visão tecnocrática do planejamento tradicional; e, por outro, políticas urbanas que privilegiam a eficiência e a escala metropolitana, priorizando a produtividade econômica, ambos comprometendo uma desejável sustentabilidade.

O entendimento é de que, para adotar um urbanismo sustentável, há que se considerar a interconexão entre distintas dimensões compreendidas no conceito de sustentabilidade, articulando a problemática social e cultural à problemática ambiental, econômica e de governança. Para isso importa compreender realidades urbanas frequentemente manifestas nas singularidades territoriais, que revelam dinâmicas próprias ao constituírem arranjos espaciais. Torna-se também indispensável o conhecimento da experiência local que pode levar a condições nas quais prevaleça uma autossuficiência – matriz da sustentabilidade (Acselrad, 2001). Há ainda argumentos em torno da necessidade de além de salvaguardar o ambiente “defender a melhoria das condições de vida das populações locais” (Wezenaar, 1997; Rodrigues, 1999).

Para investigar as complexidades da região suburbana, escolhemos como área de estudo as centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria, subúrbios da cidade do Rio de Janeiro situados ao longo da linha férrea do ramal da Leopoldina (ver Figura 1) – uma área pouco estudada, cujos centros foram recentemente considerados em conjunto, como o quarto maior subcentro regional metropolitano, pelo “Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”². Trata-se de porção metropolitana conhecida como a região da Leopoldina que, apesar de populosa e próxima ao Centro, vem sendo relegada nos investimentos públicos e privados. Por este motivo, se tornou mais suscetível a abrigar dinâmicas urbanas alternativas aos sistemas hegemônicos, propiciando a grupos da população originários do lugar, menos favorecidos em termos de renda e emprego, permanecer nessas centralidades.

Figura 1. Planta da Região da Leopoldina (Bonsucesso, Ramos e Olaria, subúrbios da MetrÓpole do RJ)



Fonte: acervo do autor.

² Elaborado na segunda metade dos anos 2010, no âmbito do governo do Estado do Rio de Janeiro.

Para refletir sobre uma das diretrizes mais incisivas do plano metropolitano do Rio de Janeiro referente ao reforço de centros e subcentros (Consórcio Quanta-Lerner, 2018), incluindo em Bonsucesso, Ramos e Olaria, buscamos entender o conceito de centralidade como complemento à noção de sustentabilidade. Verificamos ser necessário integrar conteúdos sociais e culturais à sua noção físico-geográfica, funcional e econômica (Villaça, 1998), abrindo oportunidades para o planejamento e o projeto urbano sustentável no aproveitamento do potencial oferecido pelas alternativas colocadas por dinâmicas locais.

A pesquisa adota três abordagens: uma com alcance mais distanciado do lugar, enfatizando a organização da região suburbana ao longo do tempo a partir de ações públicas e privadas que a relacionam à escala urbana; outra que prioriza os aspectos morfológicos advindos de processos históricos e intervenções urbanas que transformaram a área então rural em urbana, focada na escala local; outra ainda, que destaca uma vivência cotidiana, mais direcionada e aproximada, portanto, privilegiando a escala microlocal. Na primeira, é analisada a articulação da região da Leopoldina à Metrópole do Rio de Janeiro, baseada principalmente na interpretação cartográfica; na segunda, observam-se aspectos das centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria a partir do legado dos processos particulares de produção urbana; e na terceira, busca-se entender as práticas do dia-a-dia exercidas por quem vive e usa o lugar nos centros dessas localidades.

Os resultados da pesquisa ainda em andamento apontam para a necessidade de recuperar a força política no pensamento do planejamento e do projeto urbano, para incorporar uma ideia de sustentabilidade no processo, impactando positivamente a vida das pessoas que experimentam os lugares no seu cotidiano. Propõe priorizar, ao indicar e aplicar instrumentos e medidas urbanísticas, o entendimento dos modos singulares de habitar a cidade e vivenciar seus espaços públicos, pois aí se encontra uma possibilidade para o engajamento das pessoas com aspectos ambientais do território. Assim, de certa maneira conseguem avançar nas respostas aos dilemas que se colocam hoje para o planejamento e o projeto urbano sustentável.

Os dilemas do planejamento e projeto urbano

Desde finais dos anos 1960, no âmbito dos países centrais, o urbanismo vem tentando superar visões e modelos considerados ultrapassados, originários de propostas funcionalistas introduzidas em finais do século XIX e disseminados, sobretudo, a partir da década de 1930, através do planejamento urbano moderno (Hall, 1998). Neste contexto, a preocupação era uma visão autoritária e tecnocrática, que poderia provocar a perda de valores culturais urbanos (Secchi, Vegano, 2011), ou uma apropriação indevida de processos dominantes de modernização que traria efeitos negativos para o espaço urbano (Aureli, 2008). As contraposições que se seguiram à crítica se voltaram a pensar uma nova teoria urbanística que fundamentasse intervenções na cidade, ou propostas para intervir pontualmente em determinadas áreas urbanas.

Após os anos 1980, com a crise econômica ao nível global e o consequente esvaziamento de recursos do Estado, as agendas associadas ao planejamento e ao projeto urbano mudaram, passando a ser dominadas por uma “visão neoliberalizante” (Brenner, 2016), na qual a ênfase foi claramente transferida a instrumentos e ações que permitiriam parcerias entre o poder público e a iniciativa privada. As cidades se tornaram progressivamente um suporte físico e uma rede de conexões, através dos quais se materializam amplos processos da acumulação capitalista contemporânea. Nesse contexto, houve uma proliferação de planos urbanos estratégicos e de projetos urbanos concebidos por arquitetos estelares, voltados à produtividade econômica. Entretanto, as soluções adotadas não ajudaram a conter os problemas de governança que se ampliaram, assim como os conflitos sociais e ambientais, levando ao comentário do geógrafo David Harvey sobre hoje estarmos vivendo “uma enorme crise – ecológica, social e política – da urbanização na escala planetária” (2014, p.29).

No Brasil, a crítica ao modelo de planejamento urbano tradicional de início se orientou para seu caráter autoritário e tecnocrático, evoluindo para preocupações com aspectos sociais e da gestão centralizada. A mobilização de urbanistas e movimentos sociais desde os anos 1970 dirigiu-se a mudanças em torno de “reforma urbana” que combatessem o quadro de descontrole e de exclusão urbana (Maricato, Ferreira, 2002). Um

resultado importante foi obtido ao se conseguir aprovar em 1988 na Constituição Nacional determinadas medidas legais que passam a priorizar a política urbana junto com as demais políticas setoriais. O passo seguinte foi muito celebrado pelo longo período para sua aceitação, tendo sido promulgada uma lei intitulada “Estatuto da Cidade”, em 2001, que finalmente reconheceu a “função social da cidade”, ou seja, o direito a todos de terem acesso aos bens e serviços oferecidos pela cidade, e a “função social da propriedade”, ou seja, a prevalência dos interesses coletivos sobre o interesse individual no imóvel urbano (Coulon, Silva, 2016).

Gradualmente, no âmbito do movimento pela reforma urbana, a dimensão ambiental foi sendo reconhecida como um problema impossível de ser dissociado das questões sociais. A partir daí, foi também sendo destacada uma crítica ao planejamento urbano tradicional, que alimentava uma fragmentação estrutural da cidade em decorrência da proposta de especialização espacial das funções urbanas, e a segregação socioespacial pela definição de parâmetros diferentes para distintas porções dos seus territórios (Fernandes et al, 2016). Nos dois casos, a tendência era o agravamento de problemas urbanos, sociais e ambientais.

Na prática, planos urbanos e legislações urbanísticas continuaram a adotar um superado zoneamento funcionalista para regulamentar os territórios urbanos, apesar dos esforços para enquadrar novas ideias, sendo a cidade do Rio de Janeiro um exemplo. O resultado provocado pelas medidas adotadas foram especializações funcionais ou expulsões de segmentos de menor renda da população em territórios de maior interesse do mercado imobiliário, ou transgressões nas regulamentações naqueles territórios menos visados, com prejuízos para a qualidade ambiental e urbana. O rebatimento em termos de iniciativas trazidas pela aplicação de novos instrumentos legais é igualmente questionado pelos seus reduzidos efeitos, pois dependeriam da regulamentação e gestão de mecanismos nunca realizados (Maricato, Ferreira, 2002). Mudanças na organização e configuração territorial que poderia ocorrer com a adoção de instrumentos que punem, por exemplo, os vazios urbanos, ou incentivam a sua ocupação, nunca foram aplicados.

A partir de meados dos anos 1990, mesmo reconhecidos princípios ambientalmente e socialmente avançados, a ênfase vem sendo dada a parcerias com iniciativas privadas nas políticas urbanas e habitacionais brasileiras, sendo estas cada vez mais atreladas à dimensão econômica, deixando para um segundo plano os aspectos sociais e ambientais. Um exemplo contundente na cidade do Rio de Janeiro é a recente parceria do poder público com a iniciativa privada em projeto para revitalização da antiga área portuária que apesar dos altos gastos públicos, apresentaram poucos resultados para melhoria da qualidade de vida da maioria da sua população.

Com a entrada do novo milênio, no âmbito internacional, alternativas aos modelos mencionados fortaleceram-se, destacando-se aquelas genericamente conhecidas como “urbanismos táticos” ou “acupuntura urbana”, correspondentes a “pequenos melhoramentos incrementais” e “projetos pontuais” (Secchi, Vegano, 2011). A valorização desse pensamento se deu com a expectativa de abrir perspectivas mais produtivas que ajudassem a delinear a projeção de futuros urbanos diferenciados (Brenner, 2016). Entretanto, tem sido difícil obter resultados bem avaliados. A crítica é de que, frequentemente, mesmo “que aproveitem as capacidades especulativas do design”, se constituem em soluções difíceis de serem replicadas em contextos distintos, raramente mostrando propostas construídas em processos de participação (idem).

A essas abordagens têm se somado esforços de construção interdisciplinar, novos arranjos institucionais e inserção em redes de informação e financeira, aplicadas principalmente no âmbito internacional, sendo no Brasil apenas pontuais. O momento se conforma, assim, como propício para refletir sobre os rumos do planejamento e projeto urbano, e de identificar pontos de rupturas e discontinuidades em termos teórico e prático, propondo alternativas de atuação e ideias para a cidade nas quais tanto o pensamento quanto as ações possam se ancorar.

Planejamento e projeto sustentável

Refletir sobre o urbanismo sustentável no Brasil requer pensar sobre os processos de crescimento das grandes cidades brasileiras, que criaram dificuldades para incorporar o pensamento ambiental nas políticas urbanas. A acelerada urbanização e expansão territorial entre os anos 1960 e 1980, decorrentes da industrialização e

implantação de infraestruturas rodoviárias, sem o acompanhamento por uma política habitacional para migrantes vindos do campo, tiveram resultados ambientais e sociais desastrosos. Em todas as grandes cidades, vastos territórios, incluindo áreas com fragilidades ambientais, foram ocupados irregularmente, sem infraestrutura e saneamento ambiental (Bonduki, 1998). Igualmente exige refletir sobre como a noção de sustentabilidade foi sendo progressivamente e distintamente incorporada à política urbana.

No âmbito mundial, a problemática do meio ambiente começou a integrar as preocupações nos anos 1960, decorrentes por um lado dos padrões insustentáveis de consumo e, por outro, da degradação ambiental causada por industrialização e aumento da urbanização (Acserald, 2001). A década de 1970 marcou o início da institucionalização do pensamento ecológico, tendo como um dos marcos a I Conferência Internacional do Meio Ambiente, promovida pela Organização das Nações Unidas, em Estocolmo, em 1972. Nesse momento, a vertente do debate entre os integrantes do movimento era essencialmente a da preservação.

O Brasil só se integrará na problemática ambiental muito mais tarde, no contexto da realização da II Conferência Internacional do Meio Ambiente, ocorrida na cidade do Rio de Janeiro, em 1992. Antes disso já havia sido criado, em 1985, o Ministério do Desenvolvimento Urbano e do Meio Ambiente, mas sem efetiva atuação, cujas poucas atribuições passaram alguns anos depois a uma secretaria vinculada ao gabinete da presidência da república. Somente em 1992, voltou a se tornar um Ministério, desta vez em caráter definitivo, com missão e atribuições bem definidas, e constituição de instrumentos legais para a gestão ambiental.

A década de 1990 foi também o início no Brasil da integração da problemática ambiental ao planejamento e à gestão urbana, em diferentes esferas governamentais. Além da criação de órgãos e promulgação de leis especializadas no tema, a política urbana passou a incorporar medidas de preservação e recuperação ambiental. Um exemplo é o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, lei promulgada em junho de 1992, quando da realização da Conferência, que em caráter pioneiro incluiu na política urbana uma política ambiental.

Na Eco-92, como ficou conhecida a conferência sediada no Rio de Janeiro, houve uma mudança na vertente de preservação antes prevalecente, havendo um posicionamento para uma politização do pensamento ecológico. No evento consolidou-se a noção de desenvolvimento sustentável que havia sido introduzida em 1987 no documento identificado como Relatório Brundtland, associada à nova vertente do pensamento ambiental. A Comissão Mundial sobre o Meio Ambiente e o Desenvolvimento da Organização das Nações Unidas que elaborou o documento definiu desenvolvimento sustentável como “o desenvolvimento que satisfaz as necessidades presentes, sem comprometer a capacidade das gerações futuras de suprir suas próprias necessidades” (CMMAD, 1991).

O entendimento contido na noção de sustentabilidade adotada no Relatório Brundtland – que integrava o desenvolvimento econômico às condições e aos recursos ambientais, de modo sistêmico e no âmbito planetário – passou a reger a relação entre Estados-Nação integrados à Organização das Nações Unidas. A corrente da sustentabilidade em que se baseia assume a importância da natureza como provedora de recursos energéticos e matérias-primas a serem utilizadas com parcimônia na economia através de modernização das tecnologias (Alier, 2007). Contrapõe-se a esta vertente outra com uma concepção bem distinta, preocupada com a distribuição desigual no território de recursos naturais aproveitáveis pela economia e com o despejo dos seus resíduos, relacionando dimensão ambiental, não apenas ao desenvolvimento econômico, mas, sobretudo, ao social.

Essa última corrente do pensamento ecológico teve forte rebatimento nas reflexões envolvendo os países periféricos, incorporando as desigualdades socioambientais como principal problema do tema ambiental. Articula igualmente “uma defesa do lugar e das práticas econômicas baseadas no lugar” (Escobar, 2005), dando margem à expansão de um pensamento ecológico baseado na “relação entre conhecimento local e modelos de natureza”. No debate, surgiram ainda reflexões sobre a existência de um “conflito ecológico apoiado na desigualdade de poder sobre as técnicas” (Acserald, 2002) e uma justificativa para lidar com fragilidades ambientais associadas às vulnerabilidades sociais.

Deste modo, nas ideias sobre a problemática ambiental urbana abriram-se a perspectiva para considerar um “ecologismo engajado” (Fainstein, 2014), pressupondo uma associação entre o meio ecológico, o meio social e o

meio cultural, voltado a uma justiça socioambiental. Essa é a vertente do tema que nos interessa, pois ao pensar em planejamento e projeto sustentável para porções urbanas nas quais residem camadas menos privilegiadas em termos de renda, como os subúrbios da cidade do Rio de Janeiro, inevitavelmente iremos lidar com a parcela da população que vem sofrendo maiores embates socioambiental.

O conceito de centralidade

A centralidade como conceito origina-se do termo centro, que por sua vez tem diversas vertentes de definição, destacando-se as que recorrem ao seu caráter físico, ou funcional, referidos, respectivamente, à sua equidistância e à sua capacidade de concentrar e atrair (Houaiss, 2004). Do ponto de vista urbano as definições variam, de lugar de encontro ou reunião, a núcleo urbano ou regional, ou assentamento de atividade especial (George, 2004). Nestas últimas definições se identificam atributos que ressaltam a importância da relação territorial, e também da geração de fluxos, pela distribuição desigual de bens e serviços sobre o território, conformando áreas de atração, que criam não só valor econômico como também simbólico (Krafta, 2008). Esses atributos também apontam para uma hierarquia ou nível de centralidade, dependente de acessibilidade, que se sobrepõem à distância física.

A centralidade urbana, portanto, para além de posição geográfica, determina-se por disponibilidade de infraestrutura, possibilidade para deslocamentos, concentração e oferta de empregos, circulação de pessoas e comunicação (Villaça, 1998), aspectos relacionados às condições ambientais, quando considerados o caráter sistêmico e multidimensional na noção de sustentabilidade. Através do tempo, a centralidade se expressou espacialmente pela configuração do seu centro urbano; hoje, porém, centros históricos são só uma das centralidades urbanas, outros centros desenvolveram-se nas cidades com novas formas e localizações. Pode-se considerar que surgimento e multiplicação de centralidades se relacionam com o aumento da complexidade da cidade, a partir de avanços tecnológicos que modificam a relação espaço-tempo, e também na maioria dos casos com a perda da sua qualidade ambiental.

Assim, ao longo do tempo surgiram e multiplicaram-se novas centralidades nas cidades, alterando a organização do espaço urbano e a relação com seus recursos naturais. Historicamente, o surgimento e multiplicação das centralidades se associam à expansão dos meios de transporte que possibilitaram o crescimento da malha urbana (Panerai, 2006), relacionadas a interesses econômicos, acompanhadas da descentralização territorial. Entretanto, cabe destacar que, no caso brasileiro, a expansão urbana nem sempre esteve associada à implantação de outros componentes da infraestrutura urbana, resultando no florescimento de centralidades em condições ambientais precárias. Na cidade do Rio de Janeiro novas centralidades ocorrem no início do século XX decorrente da introdução do trem e do bonde que resulta na expansão da malha urbana. Muitos dos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro, objeto desta análise, tiveram centralidades criadas a partir da implantação de linhas férreas, mas nem sempre com uma infraestrutura urbana satisfatória.

Há outros aspectos a serem considerados relativos à centralidade, tanto referentes à integração com a totalidade da cidade, pois no espaço urbano todas as partes constituintes se relacionam e se impactam mutuamente (Villaça, 1998), quanto às diferenças em relação às escalas que se considere. A emergência de novas centralidades ao mesmo tempo em que constitui uma policentralidade em escala urbana de igual ou diferente hierarquia na cidade, ocorre também na escala local, articulando partes diferenciadas de um mesmo território (Oliveira Júnior, 2008).

Assim, indispensável avaliar diferenciações internas e interferências mútuas entre uma centralidade e a cidade, na escala urbana, e desenvolvimento e potencialização dos núcleos de uma centralidade por territórios nos quais se irradiam. Ainda a considerar dinâmicas urbanas, incluindo as que interferem nas centralidades, observando que “nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo torna-se centro. No social, nada é; tudo se torna ou deixa de ser.” (idem, p.238). A hierarquia dos territórios da centralidade pode ser alterada.

Em uma escala mais abrangente, na constituição e hierarquia da centralidade prevalecem fluxos, dinâmicas e valores gerados pela cidade; na escala mais aproximada da centralidade, predominam relações que se estabelecem no cotidiano, que envolvem particularidades, sendo menos dependentes de aspectos mais gerais. Neste contexto, a diversificação e hierarquização das centralidades não necessariamente se atrelam ao seu “caráter cumulativo”, podem dizer respeito a conteúdos como “modos de vida”, “situações urbanas”, “rupturas do cotidiano” (Serpa, 2011). Trata-se, nesses casos, de um processo de apropriação espacial identificado com as populações locais, que também podem trazer informações sobre condições ambientais.

Uma estrutura urbana policêntrica hierarquicamente variada é frequentemente desejável no pensamento associado ao planejamento urbano e ambiental, pois pode representar diminuição no tempo e na distância dos deslocamentos intraurbanos (Kneib, Silva, 2014: 298). Nesta perspectiva, muitos dos instrumentos da política urbana, como o “Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável da Cidade do Rio de Janeiro”, elaborado pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, e o “Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, promovido pelo governo estadual, enfatizam a necessidade de reforçar centros e subcentros sejam quais forem suas ordens hierárquicas na cidade. Uma compreensão sobre o potencial das centralidades na melhoria de condições urbanas e ambientais comumente está presente nesses planos, a partir da noção de sustentabilidade enquanto interface ambiental e econômica, e conexões na relação à totalidade da cidade. Por isso, identificam e classificam centros e subcentros referidos à quantificação de variáveis ligadas à dimensão econômica, como estabelecimentos comerciais, geração de empregos e/ou arrecadação de tributos.

Entretanto, como visto ao discorrer sobre o conceito de sustentabilidade, no contexto das cidades brasileiras, convém não apenas trazer a economia urbana, mas associá-la à dimensão social, preocupando-se com a qualidade de vida das pessoas envolvidas. Só assim será possível ter um rebatimento positivo dos investimentos feitos nas condições urbanas e ambientais. Para isso, torna-se necessária uma investigação que permita avaliar aspectos mais próximos que ligam pessoas à centralidade.

As centralidades da região da Leopoldina

Refletir sobre um urbanismo sustentável inserido na perspectiva do “ecologismo engajado” (Fainstein, 2014), em Bonsucesso, Ramos e Olaria, requer analisar os processos particulares e as dinâmicas singulares dessas centralidades suburbanas, que nos levem a uma possível associação entre meio ecológico, meio social e meio cultural. Cabe inicialmente, portanto, avaliar o significado da presença dos elementos que se apresentam como traço marcante na maioria dos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro: a linha férrea e as estações do trem.

Em Bonsucesso, Ramos e Olaria, a relevância do trem está impressa não só na sua história, por haver viabilizado a integração do seu território à malha urbana, nos primórdios de sua urbanização, mas também na sua identidade. O nome dado à região na qual se inserem – Leopoldina – se refere à denominação do ramal ferroviário que atravessa a região, e da antiga companhia concessionária dessa linha férrea – a Cia. Leopoldina Railway. Em termos urbanísticos e da vivência cotidiana, uma das consequências diretas da presença da linha ferroviária, como em muitos outros subúrbios, é a rígida divisão do seu território em dois lados, que se acentuou com o avanço de tecnologias, novas intervenções urbanísticas e o adensamento predial (ver Figura 1). Hoje se verifica um fracionamento territorial sensível, que isola cada um dos seus lados, diminuindo as oportunidades de trocas e, portanto, de desenvolvimento, nessa porção da região suburbana.

Já a presença das respectivas estações ferroviárias se constitui em um importante componente de coesão do tecido urbano, na medida em que favorecem atravessamentos por passarelas ou passagens subterrâneas, bem pouco frequentes ao longo da linha férrea. Assim, de um modo geral na região suburbana da cidade do Rio de Janeiro, os núcleos originais das centralidades se desenvolveram no seu entorno, e a ênfase deve ser dada a elas ao se pensar em sustentabilidade socioambiental urbana.

Se o trem é um traço comum que une todos os subúrbios na cidade do Rio de Janeiro, há uma particularidade em Bonsucesso, Ramos e Olaria, não compartilhada pela maior parte da região suburbana: a proximidade com a

Baía de Guanabara que influenciou no passado e até hoje influencia suas condições ambientais e urbanas. Nos seus primórdios, tornou possível uma forte ligação com o centro histórico do Rio, então capital da colônia portuguesa, através de seus portos de escoamento de mercadorias. Na primeira metade do século XX, deu origem a um ponto de balneabilidade e lazer para sua população, a Praia de Ramos, ainda atualmente presente na memória dos antigos moradores como uma valiosa referência local do passado.

Porém, desde o final dos anos 1940, Bonsucesso, Ramos e Olaria foram submetidos a um distanciamento forçado da orla (Albernaz, Mattoso, 2019), quando vieram ocorrendo sucessivos aterros na costa da Baía de Guanabara, inicialmente para implantar o eixo rodoviário da Avenida Brasil – via expressa e um dos principais acessos à cidade, e posteriormente, para ocupações irregulares que acabaram se constituindo em um dos maiores conjuntos de favelas da cidade do Rio de Janeiro, denominado Complexo da Maré. O efeito da grande quantidade de aterros foi o desequilíbrio ambiental na região, com enormes perdas no frágil ecossistema de manguezal, e frequentes inundações que causam muitos danos às centralidades em épocas de chuvas fortes.

Outra distinção da região da Leopoldina em relação aos demais territórios da cidade do Rio de Janeiro, é a expressiva presença de espaços de produção fabril que foram se estabelecendo desde as primeiras décadas do século XX, favorecidos pela existência do transporte ferroviário e vastas terras ainda desocupadas. Tornaram-se cada vez mais numerosos, especialmente às margens da Avenida Brasil, a partir do momento em que esta foi aberta, pelas ainda maiores facilidades de acesso oferecidas quando se optou no país por priorizar o modal rodoviário.

Nas centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria, a industrialização em um contexto de ausência de política habitacional que promovesse moradia para os operários das fábricas, acabou repercutindo em um grande aumento de favelas na região, tornando-as destacadas pela proximidade a dois dos maiores complexos de favelas da cidade do Rio de Janeiro: o Complexo da Maré, já mencionado, e o Complexo do Alemão. Ainda a considerar a faixa estreita da planície atravessada pela linha férrea em alguns trechos da região da Leopoldina, fazendo com que o centro de Bonsucesso e parte de Ramos sejam muito próximas dos morros ocupados por favelas. Conflitos ambientais entre moradores e estabelecimentos fabris acabaram também obrigando a demarcar zonas industriais pela municipalidade a partir dos anos 1960, com regras específicas (Albernaz, 2019), que incentivaram o parcelamento em lotes de grandes dimensões.

Por fim cabe citar, a implantação recente, pouco antes da realização dos Jogos Olímpicos de 2016, sediados na cidade do Rio de Janeiro, do modal de transporte BRT (*Bus Rapid Transit*), que define um corredor viário exclusivo para ônibus, que sendo fechado à circulação de transeuntes, resulta em mais um fracionamento prejudicial à coesão do tecido urbano. Em Ramos e Olaria, o BRT sendo paralelo à linha do trem, sem prever paradas de embarque e desembarque junto às estações de trem, prejudica ainda mais essa coesão, levando a problemas socioambientais.

As particularidades geográficas e os processos históricos que provocaram a crescente fragmentação do tecido urbano em muitos dos seus territórios e a progressiva ocupação por favelas hoje imprimem em Bonsucesso, Ramos e Olaria uma dinâmica muito distinta daquela originalmente trazida pela presença da linha férrea e das respectivas estações de trem. Se quantificarmos os dados referentes à geração de fluxos e intensidade da economia urbana, observando o “caráter cumulativo” (Serpa, 2011) nas três centralidades em conjunto, como ocorreu no recém-elaborado plano metropolitano (Consórcio Quanta-Lerner, 2018), certamente obteremos um acréscimo no dinamismo em relação à outrora. Entretanto, haverá também uma diferença significativa no “grau de relevância hierárquica dos lugares e suas dependências territoriais” (Villaça, 1998), cujos impactos serão impossíveis de serem avaliados se não investigados em uma escala mais aproximada.

Ao analisar a imagem aérea das centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria hoje (ver Figura 2), é possível verificar que o centro de Bonsucesso, pela atração que exerce nas numerosas populações residentes nas proximidades, em áreas de favelas destituídas de equipamentos urbanos e centros de atividades raramente instalados em ocupações informais, apresenta-se bem maior em extensão do que os demais centros vizinhos. Porém, apesar de ainda ter seu núcleo junto à estação do trem, vem se afastando desta, crescendo apenas em um

de seus lados, justamente o que recebeu um terminal do corredor BRT, e no qual se encontra equipamentos urbanos de grande porte mais recentemente instalados.

Figura 2. Imagem aérea das centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria



Fonte: acervo do autor.

Verificamos igualmente que Ramos e Olaria são centralidades que foram particularmente impactadas pelos fracionamentos espaciais, pois o centro de Ramos, outrora potente como os demais no entorno da estação de trem, encontra-se hoje esvaziado, e o de Olaria, afastou-se do entorno da estação de trem (ver Figura 2). O centro de Olaria, partindo da estação de trem, passou a estender-se apenas por um de lados da linha férrea, tendendo a incorporar a irradiação do antigo centro de Ramos. A presença do corredor BRT no tecido urbano sem dúvida foi um dos responsáveis pelos efeitos negativos no dinamismo desses dois antigos centros junto às respectivas estações de trem.

Cabe citar ainda em Olaria um centro menor e descontínuo do lado oposto da linha férrea cuja presença está igualmente associada a processos históricos particulares da região da Leopoldina (ver Figura 2). Remetem-se aos parcelamentos de terras ocorridos nas primeiras décadas do século XX, estimulados pela presença do trem e instalação dos estabelecimentos fabris, que permitiram a sua gradual integração à malha urbanizada da cidade. Seu legado pode ser verificado hoje nas qualidades ambientais e urbanísticas expressas na regularidade da trama urbana e na presença de pequenas praças e áreas para equipamentos, vinculando o centro muito mais a “modos de vida”, “situações urbanas” e “rupturas do cotidiano” (Serpa, 2011), do que a estratégias de acumulação do capital.

O centro de Bonsucesso

A proximidade aos complexos de favelas que nas últimas décadas estenderam-se no território suburbano foi, como mencionado, um dos aspectos relevantes para as alterações ocorridas nos centros de Bonsucesso, Ramos e Olaria. Hoje o centro de Bonsucesso teve seu alcance alterado para a escala metropolitana, pela demanda dos numerosos residentes nas favelas que, carecendo de infraestrutura e serviços urbanos, elevaram seu nível de atração. O grande número de pessoas atraído para o centro de Bonsucesso acabou ocasionando a instalação e o incremento de outros modais de transporte, além do ferroviário, em função do acréscimo de usuários. Assim, o centro conta hoje com um recém-instalado terminal do BRT, que interliga Bonsucesso à Barra da Tijuca, segunda centralidade que mais gera empregos na cidade, e teve significativo aumento das linhas de ônibus nas inúmeras paradas que o interligam a diferentes pontos da Metrópole do Rio de Janeiro.

Apesar da valorização e expansão que o modal rodoviário vem tendo desde os anos 1960 na Metrópole do Rio de Janeiro, o fluxo de transeuntes no centro de Bonsucesso ainda se deve à presença da estação de trem, que interliga a centralidade ao Centro do Rio. De acordo com a atual empresa concessionária do serviço de transporte ferroviário na cidade, a média diária é de 7.300 passageiros (nos dias úteis) — a segunda maior média das estações da rede ferroviária do Rio de Janeiro, mais que o dobro da média das vizinhas estações de Ramos e Olaria³.

O intenso dinamismo do centro de Bonsucesso reflete-se na aglomeração de pessoas em muitas de suas paradas de ônibus que percorrem tanto corredores viários de passagem, como algumas das vias transversais. Observa-se que a concentração de passageiros, entretanto, não refletiu em melhorias para seus usuários que se aglomeram em calçadas despreparadas para o acúmulo de pessoas — sem sombreamento, raramente dotadas de abrigos de ônibus ou de outros artefactos do mobiliário urbano. Junto às paradas com maior número de passageiros se concentram ainda comerciantes ambulantes que, por vezes, dificultam os deslocamentos dos transeuntes, ao colocarem mercadorias espalhadas nas calçadas mas, por trazerem lixeiras ao vender alimentos, ou pela simples presença nos espaços públicos, favorecem as condições ambientais.

Os inúmeros ônibus que circulam no centro de Bonsucesso, e desordenadamente param nas paradas não dotadas de baias de acostamento, provocam constantes congestionamentos de trânsito, agravado pelo fluxo de carros e motocicletas que buscam acessar o centro ou o utilizam como passagem para outras localidades — já que este se constitui em um centro linear. Os numerosos deslocamentos em bicicletas, que não contam com bicicletários para estacionamento junto à estação de trem ou ao terminal de BRT, e a pé, não são priorizados frente aos fluxos de automotivos. O caráter intermodal do centro de Bonsucesso indica a importância de considerar todas as modalidades, inclusive as do transporte ativo, em um planejamento e projeto preocupado com a sustentabilidade.

O centro de Bonsucesso também atrai muitas pessoas que buscam acesso aos grandes equipamentos aí instalados. É possível citar, dentre eles, o *campus* de um centro universitário localizado a umas duas quadras da estação férrea de Bonsucesso, e um grande hospital público, centro de saúde de referência metropolitana. Esses equipamentos poderiam estar localizados em inúmeras outras ruas de qualquer das três centralidades analisadas, tendo por referência a legislação urbanística vigente. É possível associar sua preferência pelo centro de Bonsucesso não só a sua condição de boa acessibilidade, mas à significativa presença na centralidade de amplos terrenos, outrora ocupados por plantas fabris ou de armazenamento, atualmente vagos. Bonsucesso particularmente, desde os anos 1980, vem passando por um intenso processo de desindustrialização.

Ainda a comentar sobre a multiplicidade e diversidade de atividades comerciais e de serviços, formais e informais, concentradas nas ruas transversais à linha férrea que partem em direção aos equipamentos de grande porte. Desde pequenas lojas e comércio ambulante, identificados com a venda de mercadorias de baixo valor, às agências bancárias e lojas de cadeia comercial, associadas ao grande capital, há um pouco de tudo no centro de Bonsucesso. A concentração de comércios e serviços no centro de Bonsucesso não se relaciona com incentivos ou regras governamentais pois, fossem esses os motivos, os vizinhos centros de Ramos e Olaria usufruiriam da

³ Dados de janeiro de 2020. Acesso em <https://www.supervia.com.br/pt-br/estacao/bonsucesso>.

mesma vitalidade. Nos centros de Bonsucesso, Ramos e Olaria, a legislação urbanística é a mesma⁴. Trata-se de instrumento legal publicado em 1976, adotado na maior parte do território da cidade do Rio de Janeiro, cujas normas são baseadas na divisão em zonas e centros de bairro. Apesar de já ter sofrido muitas alterações e acréscimos, não perdeu seu caráter funcionalista e ultrapassado, estando na pauta do órgão municipal responsável sua substituição integral, inclusive incorporando a noção de sustentabilidade, porém ainda sofre resistência. A motivação para adotar seus regulamentos já se perdeu no tempo, fazendo com que normas sejam aplicadas de um modo mecânico⁵.

A ressaltar que a maior parte do dinamismo do centro de Bonsucesso provém do comércio informal, que utiliza de mecanismos espontâneos para se introduzir nos espaços propícios à exposição de suas mercadorias. Instala-se próximo dos comércios realizados nas lojas térreas – que, por sua vez, se aproveitam das calçadas fronteiras para mostrar seus artigos – e nos acessos dos equipamentos de grande porte, se aproveitando da agregação de pessoas. O aproveitamento de calçadas para expor mercadorias pelo comércio formal ou informal não é situação prevista pelas regras urbanísticas, sendo até mesmo impedida nos regulamentos. Igualmente não prevista é a transformação da passagem subterrânea de atravessamento da linha do trem em espaços de comercialização de mercadorias pelo comércio ambulante.

Essas iniciativas citadas acima que em conjunto trazem muita vitalidade e favorecimento mútuo a vendedores e fregueses, para o centro de Bonsucesso, poderiam ser melhores organizadas para evitar desconforto aos pedestres e mesmo aos vendedores, além de problemas sanitários e ambientais, se previstas medidas para sua realização. Pensar em sua retirada pode ser contrário à noção de sustentabilidade nos termos da justiça socioambiental (Fainstein, 2014), pois se utilizando de um conhecimento local (Escobar, 2005), garantem aos seus realizadores, concorrência aos rivais do grande comércio hegemônico, e a permanência e apropriação do lugar por pessoas integrantes de camadas da população com menor poder aquisitivo. Melhor seria pensar em alternativas para o planejamento e projeto urbano, que propiciassem uma sustentabilidade socioambiental, aproveitando da presença desses agentes locais nos espaços públicos.

Em relação à legislação urbanística vigente, merecem ainda menção os edifícios em altura, previstos para algumas das vias pelas quais o centro de Bonsucesso se irradia, que se situam nos eixos coincidentes com os antigos caminhos que outrora levavam aos portos, quando a região era rural. Em meio à trama predominantemente horizontal da centralidade, se destacam pela coexistência com os comércios que se localizam em lojas no térreo e com o comércio ambulante na calçada. Muitos desses edifícios possuem galerias no térreo cuja particularidade é também um fracionamento informal (não admitido nos regulamentos) das lojas no seu interior, tornando-as mais facilmente alugadas.

Por fim, a considerar a Praça das Nações, uma praça alongada colada à estação ferroviária, na qual transita um grande número de pessoas, historicamente, o ponto irradiador de dinamismo do centro de Bonsucesso. Trata-se de um dos legados de boa qualidade urbanística dos parcelamentos pioneiros ocorridos na região da Leopoldina já comentados. Do ponto de vista ambiental, constitui-se em um contraponto a situações urbanas mais desfavoráveis, pois oferece uma área livre generosa, e sombreamento produzido por algumas árvores frondosas. Sem destaque no atual projeto urbanístico, do ponto de vista da concepção e execução, a Praça das Nações apesar de propiciar microclima mais ameno pela presença de vegetação, certo grau de permeabilidade ao solo na pavimentação em blocos cerâmicos, aproveita muito pouco do seu potencial para sociabilidade, mais presente no lado oposto da via, junto às fachadas dos edifícios lindeiros (ver Figura 3).

⁴ O decreto municipal nº 322, de 1976. Acesso em <https://leismunicipais.com.br/a1/rj/r/rio-de-janeiro/decreto/1976/32/322>. As áreas paralelas à linha férrea nas centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria, são enquadradas, de um lado como Zona Residencial 4 (ZR-4), e do outro, Zona Residencial 5 (ZR-5); e as ruas às margens da linha férrea, assim como a quase totalidade das que dão acesso a esta, são consideradas Centros de Bairro.

⁵ Os comentários sobre a aplicação do Decreto Municipal 322/76 foram feitos baseados na experiência profissional com a legislação urbanística da cidade do Rio de Janeiro.

Figura 3. Vistas da Praça das Nações, no centro de Bonsucesso

Fonte: acervo do autor.

Em síntese, a centralidade de Bonsucesso tem hoje no seu centro essa mistura de fluxos provenientes de outras centralidades, na qual o formal e o informal, o público e o privado, o íntimo e o social, criaram uma forte interdependência. Esse é o meio social e o meio cultural a serem considerados ao pensar um planejamento e um projeto sustentável que venha reforçar suas condições de subcentro regional metropolitano. Há que também levar em conta seus atributos urbanísticos e paisagísticos provenientes de sua trama original que oferece ambientes de conforto e latente sociabilidade ao espaço urbano, e a adaptabilidade que o grão pequeno pode oferecer a múltiplas e constantes demandas da população local.

As centralidades de Ramos e Olaria

Nas primeiras décadas depois da inauguração das estações férreas do ramal da Leopoldina, entre os anos 1910 e 1950, Ramos era o centro mais dinâmico da região. Esse passado hoje se revela através da presença de um número considerável de edifícios das primeiras décadas do século XX no entorno da estação, sendo alguns notáveis exemplares arquitetônicos. Predominam pequenos edifícios de até três pavimentos, entre eles alguns reconhecidos como expressividades da arquitetura *art déco*, incluindo aqueles construídos para abrigar antes concorridas salas de cinema. Entretanto, a permanência desses edifícios também expressa o desinteresse na renovação predial, pela perda do valor do solo urbano no lugar.

Uma série de intervenções urbanísticas na região da Leopoldina ocorridas ao longo do tempo afetou Ramos mais intensamente do que outros centros suburbanos. O início do enfraquecimento do dinamismo ocorreu com a construção de um alto muro cego ao longo da linha férrea que impedia não só seu atravessamento, mas também a visão entre ambos seus lados. Seguiu-se a determinação legal dos anos 1940, expressa em instrumento urbanístico próprio do planejamento da cidade do Rio de Janeiro⁶, de caráter rodoviarista, no qual se exige ceder uma faixa do lote à via lindeira à linha férrea quando de mudanças na situação fundiária ou edilícia, para alargamento da rua. Essa medida acabou dispersando pessoas, atividades e comunicação, seja por provocar maior distanciamento entre os lados já apartados da linha férrea, ou por causar deterioração dos imóveis que, cedendo uma faixa de terreno, tornaram-se economicamente inviáveis ou com dificuldade na renovação.

Ainda a considerar o fracionamento do tecido urbano em Ramos imposto pela implantação recente, às vésperas dos Jogos Olímpicos de 2016, sediado no Rio, do corredor exclusivo do modal BRT paralelo à linha do trem. O resultado desse processo vem sendo o encerramento de atividades comerciais e de serviços nas lojas estabelecidas em pequenos estabelecimentos nos edifícios térreos ou assobradados que ocupam ambas as vias que margeiam lados opostos à ferrovia. Em termos ambientais, a consequência é a degradação pois, sem haver pessoas que se interessem por cuidar do lugar, acumulam-se resíduos sólidos, piorando as condições de

⁶ Trata-se de um instrumento legal intitulado Plano de Alinhamento Aprovado – PAA.

drenagem quando há chuvas fortes, provocando maiores inundações. O conjunto edificado e os edifícios exemplares, outrora solicitados para preservação, hoje deteriorados trazem problemas sanitários para população. Um exemplo é o cinema Rio Palace, como outros antigos edifícios, abandonado há anos, que virou depósito de carros velhos, foi tomado pelo mato, onde proliferam animais vetores de doenças⁷.

Neste contexto, o comércio de atendimento à população local foi se espalhando pelos eixos transversais à linha férrea na parte da centralidade antes apenas residencial, na direção da adjacente Olaria na qual prevalecem atividades relativas a uma dinâmica baseada na escala local (Oliveira Júnior, 2008). Cartório, padaria, templos, bar e lanchonete, autoescola, loja de material de construção, comércios e serviços do dia-a-dia da população residente, são aquelas que predominam na centralidade de Olaria.

Do mesmo modo que Ramos, antes da implantação do Corredor BRT, o centro de Olaria, apesar da presença da linha do trem, se espalhava em ambos os lados da linha férrea, e no entorno da estação do trem. Hoje, com o aumento da barreira física nas faixas de vias paralelas à linha férrea, a vitalidade maior na centralidade de Olaria ocorre no lado oposto ao Corredor BRT, se aproveitando da extensão do centro de Ramos, espalhando-se pelas ruas perpendiculares na altura da estação férrea de Olaria. Mais próximas à estação de trem, as atividades de comércio e serviço acontecem nas lojas no térreo de edifícios de um a três andares, ainda dando margem de existência ao pequeno comércio local antes prevalecente.

À medida que se distancia da linha do trem, entretanto, observa-se em Olaria uma tendência à verticalização na malha urbana que devido, ao sítio geográfico mais plano que as vizinhas centralidades de Bonsucesso e Ramos, espalha-se de modo mais folgado. Nela houve a recente instalação de comércios e serviços associados às grandes cadeias comerciais nos terraços dos edifícios em altura, alterando-se o perfil do ramo de negócios do pequeno para o grande capital.

O desaparecimento dos antigos centros de Ramos e Olaria, em ambos os lados da linha férrea, levou ao surgimento de um novo foco de irradiação de vitalidade no lado oposto que aproveita da existência do legado de praças e largos, deixado por parcelamentos do início da ocupação urbana na região da Leopoldina, já comentado. Trata-se de espaços que propiciam áreas agradáveis e confortáveis para realização de atividades associadas ao comércio artesanal, cultura e lazer, que vêm sendo apropriados pela população suburbana em uma escala regional. Nesse novo centro de Olaria destacam-se, portanto, marcas da vivência do cotidiano coletivo e agregador, compartilhado por moradores e visitantes, apoiadas nos eventos ao ar livre – de música e de dança, exposição de arte e artesanato, organização de feira orgânica e gastronômica. Identificam-se com os conteúdos relativos a “modos de vida”, “situações urbanas”, “rupturas do cotidiano” (Serpa, 2011), sendo vinculadas a iniciativas espontâneas, dependentes de seus espaços públicos.

Deste modo, hoje, ao falar do centro de Ramos-Olaria, estamos nos referindo a uma dupla condição de irradiação de vitalidade. Uma delas compreende a substituição e extensão dos antigos centros de Ramos e Olaria, que incorpora o pequeno e o grande capital, e a presença do formal e do informal, sobretudo, nas áreas mais próximas às estações. Nesse centro estendido ainda se observam referências à economia urbana local, que dizem respeito, por exemplo, ao transbordamento das atividades comerciais de pequenas lojas térreas nas calçadas fronteiras, criando nova configuração no espaço público ao anexar parte delas. Esta iniciativa pode corresponder à utilização apenas de espaço diminuto junto à frente da loja, liberando o restante da calçada para pedestres, ou à utilização também de faixa da calçada junto ao meio fio, deixando entre elas passagem para os transeuntes (ver a primeira imagem da Figura 4).

⁷ Reportagem do jornal *O Globo*, em 11/02/2020.

Figura 4. Centros Ramos-Olaria

Fonte: acervo do autor.

Mediante dispositivos muito simples conseguem ampliar a exposição das mercadorias sem aumento do custo para o comerciante, acrescendo o ambiente de venda. Por vezes, esse ambiente é ainda aproveitado pelo comércio informal com adesão à ocupação das calçadas. Na situação apresentada ficam problemas a serem considerados, como a diminuição do espaço para circulação de pedestres e a vulnerabilidade das mercadorias expostas, porém abre-se uma oportunidade para benefícios na segurança e na manutenção do espaço público, pela ampliação do seu controle territorial.

A outra condição de irradiação de vitalidade refere-se aos espaços que configuram o novo centro de Olaria, do outro lado da linha do trem. Nele ocorrem essencialmente economias baseadas no lugar que se apoiam em recursos, referências e conhecimentos locais, mesmo que não sejam “amarradas-ao-lugar” porque participam de “mercados translocais” (Escobar, 2005), ou seja, envolvam trocas entre várias localidades. Um exemplo é o do popular “Largo das Cinco Bocas”, uma nova configuração dada à Praça Waldir da Mota, na confluência de cinco vias em Olaria, na qual, através da instalação semanal de barracas dotadas de dispositivos para preparo e venda de alimentos, e da colocação de mesinhas e cadeiras ao seu redor para os consumidores, cria-se um núcleo potente de vitalidade (ver a segunda imagem da Figura 4).

Outro exemplo é a configuração dada mensalmente à Praça Ramos Figueira, em Olaria, através de armação da enorme cobertura de lona sobre suportes metálicos, e dos arranjos de mesas e cadeiras de plástico para plateia e músicos junto a ela, para eventos de música popular. Os bancos de concreto da praça, e os locais para preparo de comida e exposição de artesanato e mercadorias, complementam esse arranjo espacial. Assim, gradualmente se consolida um ponto vital para sociabilidade e cultura regional, que traz trabalho e renda para população local, além de conservação e manutenção dos espaços públicos, que tendem nos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro a tornarem-se degradados.

Centralidades: olhar na vivência do cotidiano

Na investigação de Bonsucesso, Ramos e Olaria, verificamos a importância que os processos particulares e as dinâmicas singulares apresentaram no conhecimento de suas espacialidades, apontando valores somente possíveis de serem identificados pelo planejamento e projeto urbano sustentável a partir de uma aproximação nos seus territórios. Outro aspecto revelado refere-se aos valores relacionados à lógica do lugar, e não a dos negócios, indispensáveis de se considerar ao se pretender inserir uma noção de sustentabilidade socialmente engajada.

No contexto das centralidades analisadas, manifestam-se dinâmicas espaciais que possibilitam vislumbrar opções diferentes das convencionalmente pensadas no planejamento e projeto urbano sustentável. Para isso impõe-se

aproximar das lógicas que estão presentes nas especificidades da vivência no cotidiano coletivo, que se apresentam nos “microambientes”, na trama urbana, nas particularidades dos processos e dinâmicas espaciais. Torna-se necessário observar os significados dados às situações urbanas por quem as experimenta no dia-a-dia e que correspondem aos “modos de viver”.

Há aspectos a serem incluídos no pensamento sobre o planejamento e o projeto urbano, relacionados ao combate às desigualdades socioambientais e ao quadro de descontrole e de exclusão social (Maricato, Ferreira, 2002), a partir da avaliação da associação do ambiental à dimensão social. Somente torna-se possível ao contrapor alternativas às soluções voltadas à produtividade econômica, e entender que parcerias com a iniciativa privada não são a única opção para o desenvolvimento urbano.

Ao serem identificadas como destacado subcentro regional metropolitano pelo plano metropolitano do Rio de Janeiro, as centralidades de Bonsucesso, Ramos e Olaria, foram equivocadamente associadas ao processo de industrialização da região suburbana que desde os anos 1980 vem constantemente decrescendo. Depreende-se que não há como traçar conclusões operativas, sem compreender as complexidades da realidade, tendo por base a experiência de processos e dinâmicas locais (Morin, 2015). Só assim será possível fixar regras para um futuro sustentável coerente com aspectos socioambientais.

Muitas das medidas e ações que operam sob a égide do planejamento e projeto urbano sustentável acabam desapegando-se da noção de sustentabilidade porque se descolam dos processos e dinâmicas que fazem com que as coisas realmente aconteçam na cidade. Este desengajamento resulta em um desconhecimento de visões que deveriam perpassar instrumentos voltados a formatar o ambiente construído. Uma alternativa seria a de explorar a noção fragmento-totalidade (Habraken, 1998), reconhecendo que a porção territorial interage com o espaço através de múltiplas escalas, e que pode apresentar alternativas menos generalizantes, condizentes com situações urbanas locais. Neste sentido, é importante de fato superar a ideia de ordenar e regulamentar a cidade através de um planejamento funcionalista que desconsidera a diversidade do território metropolitano.

Um pensamento nutrido das especificidades locais exige engajamento e sensibilidade (McClean, 2020) ao tratar o espaço urbano, concentrar-se nas “capacidades para reorganização, rearticulação, recodificação de espaços do dia a dia” (Rosa, 2011), admitindo-se que cada situação equivale a um conjunto único de condições e qualidades que requer respostas imaginativas (Heatherington, 2018). Esta perspectiva requer o envolvimento dos agentes locais, e o entendimento de que qualquer prática urbana corresponde a uma ação de fazer política territorial, orientada para uma transformação socioespacial.

Nas considerações feitas há desafios a serem enfrentados, incluindo lidar com informalidade, vulnerabilidade social e infraestrutura precária. Entretanto, abre-se uma perspectiva para incentivar a qualidade ambiental no espaço urbano, favorecendo uma atuação mais aderente às demandas locais, ancorando-se na valorização de práticas urbanas criativas, voltada em última instância em avançar na almejada justiça socioambiental, beneficiando a sustentabilidade social e ambiental. Há exemplos de atuações, especialmente ensaios experimentais, que tratam do espaço coletivo, da pequena escala da intervenção, que podem servir já de referência.

Concluimos com uma defesa do lugar, como sugere Escobar (2005), e com um convite a “visualizar novas esferas ecológicas públicas nas quais as racionalidades alternativas possam ser articuladas e postas em marcha” (Escobar, 2005: 78), para construção da noção de sustentabilidade. A perspectiva é da busca pela recuperação da dimensão política no pensamento que envolve o planejamento e projeto urbano sustentável. Enfatiza-se que esta proposta não implica “reificar os lugares” nem “as culturas locais”, mas inseri-los como contribuição para produção de diferentes significados dentro das condições do capitalismo e da modernidade que o rodeiam (Escobar, 2005, p.80) a partir da compreensão das complexidades da realidade, baseando-se na experiência vivida e na inserção no processo de agentes locais.

Referências

- Acsegrad, H. (org.) (2001), *A duração das cidades: sustentabilidade e risco nas políticas urbanas*. Rio de Janeiro: DP&A editora/ CREA-RJ.
- Acsegrad, H. (2002). Justiça ambiental e construção social do risco, *Desenvolvimento e Meio Ambiente*, 5, jan/jun. Editora UFPR, 49–60.
- Albernaz, M. P. (2019). Olhares para os subúrbios da Leopoldina a partir de Bonsucesso, Ramos e Olaria, in J. Santos, R. Mattoso, & T. Gilhon (Eds.) *Diálogos Suburbanos: Identidades e lugares na construção da cidade*, Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 87–114.
- Albernaz, M. P., & Mattoso, R. (2019). Suburbanização carioca: reflexos de uma identidade construída na configuração do Engenho Novo, *Urbana: revista eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, 11, 1 (20), jan-abril, 93–120.
- Alier, J. M. (2007). *O Ecologismo dos Pobres: conflitos ambientais e linguagens de valoração*, São Paulo: Contexto.
- Aureli, P. V. (2008). *The Project of Autonomy: Politics and Architecture within and against Capitalism*, New York: The Princeton Architectural Press.
- Bonduki, N. (1998). *Origens da habitação social no Brasil*. São Paulo: Estação Liberdade.
- Brenner, N., (2016). Seria o ‘urbanismo tático’ uma alternativa ao urbanismo neoliberal?, *E-metropolis. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais*, 27, 7, dezembro, 6–18. <http://emetropolis.net/artigo/201?name=seriao-urbanismo-tatico-uma-alternativa-ao-urbanismo-neoliberal>.
- CMMAD – Comissão Mundial sobre Meio Ambiente e Desenvolvimento (1991). *Nosso Futuro Comum*, Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas.
- Consórcio Quanta-Lerner (2018). *Modelar a Metrópole. Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Câmara Metropolitana.
- Coulon, J.-Y., & Silva, H. M. B. (2016). Direito à cidade e desafios da gestão urbana: das normas à prática, in A. Fernandes, N. Somekh, J. Dubois-Maury, & V. Caldana, (Orgs.). *Construir a metrópole contemporânea: diálogos França-Brasil 2*, Salvador: UFBA, 45–68.
- Escobar, A., (2005). O lugar da natureza e a natureza do lugar: globalização ou pós-desenvolvimento?, in E. Lander (Org.). *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas*. Buenos Aires: CLACSO, Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales, 63–79.
- Fainstein, S. (2014). Justiça social e urbanismo ecológico, in M. Mostafavi, G. Doherty (Org.). *Urbanismo ecológico*, São Paulo: Gustavo Gili Brasil. 300–302.
- Fernandes, A., Somekh, N., Dubois-Maury, J., Caldana, V. (2016). *Construir a metrópole contemporânea: diálogos França-Brasil 2*, Salvador: UFBA.
- George, P. (2004). *Diccionario Akal de Geografía*, Madrid: Akal Ediciones.
- Habraken, J. N. (1998). *The Structure of the Ordinary: Form and Control in the Built Environment*, Cambridge, MIT Press.
- Hall, P. (1998). *Cities of tomorrow: an intellectual history of urban planning and design in the twentieth century*. Oxford: Blackwell Publishers.

- Harvey, D. (2014). The crisis of planetary urbanization, in P. Gadanho (Ed.). *Uneven Growth: Tactical Urbanisms for Expanding Megacities*, New York: The Museum of Modern Art.
- Heatherington, C. (2018). *Reimagining Industrial Sites: Changing Histories and Landscapes*, London & New York: Routledge.
- Houaiss, A. (2004). *Dicionário Houaiss da língua portuguesa*. Rio de Janeiro: Objetiva.
- Kneib, E. C., & Silva, P. C. M. (2014). Identificação de subcentros urbanos para planejamento de transportes e mobilidade: contribuição metodológica baseada em especialistas., in E. C. Kneib (Org.). *Projeto e cidade: centralidades e mobilidade urbana*, Goiânia: FUNAPE.
- Krafta, R., (2008). Fundamentos del análisis de la centralidad espacial urbana, *Centro-h, Revista de la Organización Latinoamericana y el Caribe de Centros Históricos*, Quito, 2, diciembre, 57–72.
- Maricato, E., & Ferreira, J. S. W. (2002). Operação urbana consorciada: diversificação urbanística participativa ou aprofundamento da desigualdade?, in L. Osório (Org.). *Estatuto da cidade e reforma urbana: novas perspectivas para as cidades brasileiras*, Porto Alegre: Sérgio Antônio Fabris.
- Mclean, R. (2020). *Transformative Ground: A Field Guide to the Post-Industrial Landscape*, New York: Routledge.
- Morin, E. (2015). *Introdução ao pensamento complexo*, Porto Alegre: Sulina.
- Oliveira Júnior, G. A. (2008). *Novas expressões de centralidade e (re)produção do espaço urbano em cidades médias: o Jequitibá Plaza Shopping em Itabuna – BA*, Dissertação de Mestrado em Geografia, Brasília, UNB.
- Panerai, P. (2006). *Análise Urbana*, Brasília: Editora Universidade de Brasília.
- Secchi, B., Vigano, P. (2011). *La Ville poreuse. Un projet pour le grand Paris et la métropole de l'après-Kyoto*, Genève, Suisse, MétisPresses.
- Rodrigues, A. (org.). (1999). *Turismo e Ambiente: Reflexões e Propostas*, São Paulo: Hucitec.
- Rosa, M. (org.) (2011). *Micro: Planejamento Práticas urbanas criativas*, São Paulo, SP: Editora de Cultura.
- Serpa, A., (2011). Lugar e centralidade em um contexto metropolitano, in A. F. A. Carlos, M. L. de Souza, & M. E. B. Sposito (Orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto.
- Wezenaar, H. (1997). Planning for pleasure prefers acupuncture approach: more sustainability with new leisure planning, *Sociedade e Território: Revista de estudos urbanos e regionais*. Porto: Edições Afrontamento, 24, maio, 79–101.
- Villaça, F. (1998). *Espaço Intra-Urbano no Brasil*, São Paulo: Studio Nobel.