

A INDÚSTRIA E AS TRANSFORMAÇÕES SÓCIO-AMBIENTAIS NO EIXO DA AVENIDA DOM HÉLDER CÂMARA NO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO: UM ESTUDO DE CASO.

AUTOR: Daniel Gleidson Mancebo de Araújo, Geógrafo e Mestrando em Geografia pela Universidade do Estado do Rio de Janeiro.

ENDEREÇO: Rua Condessa Belmonte nº 400 cob. 2 Engenho Novo – Rio de Janeiro, RJ. Brasil CEP: 20710-280

CORREIO ELETRÔNICO: dg.mancebo@gmail.com

***Palavras – chave:** Indústria - Problemas sócio-ambientais - Uso do Solo - Planejamento.*

1. INTRODUÇÃO

Palco de inúmeras transformações sócio-ambientais, a cidade reflete a dinâmica capitalista no espaço. Neste convergem o capital, o trabalho, as técnicas, as formas de organização e conseqüentemente a articulação do capitalismo. É a partir de suas teias difusas que este modo de produção se afirma de modo profundo e contraditório. O capital tem na cidade, a base para o seu próprio desenvolvimento e para a reprodução das classes sociais. É nela que ele se reafirma e onde se interligam as redes econômicas, sociais e políticas pelo mundo e onde há uma profusão de vetores de todas as ordens, entrelaçados pelo espaço comum (Santos 2004).

A cidade do Rio de Janeiro viveu o seu mais intenso processo de crescimento durante o século XX configurando-se como a segunda metrópole brasileira. De um ar ainda provinciano no final do século XIX, passa a ser uma cidade industrial cuja importância transcendeu os limites do território brasileiro. O setor industrial foi vital nesta transformação, e esta pesquisa almeja traduzir um pouco desta história que possibilitou o salto do Rio e sua região metropolitana como segundo pólo industrial do país.

A indústria pode ser considerada um agente primordial na transformação dos subúrbios, pois emergiu como um importante ator no cenário político e econômico

brasileiro após 1930. Os interesses da indústria foram privilegiados em relação a outros setores econômicos e, seu desenvolvimento pode ocorrer fora da Área Central da cidade através de vultosos investimentos na liberação de sítios com a infra-estrutura necessária para sua reprodução. As deseconomias externas geradas pela excessiva concentração no centro reduziam as margens de lucro das empresas que, a procura de novas áreas, encontraram no subúrbio carioca o lugar propício para sua instalação. Segundo Abreu (1987), a descentralização industrial ocorreu majoritariamente após a década de 30, sendo verificado timidamente antes somente através da presença de indústrias pioneiras.

Por ser o principal agente fomentador da ocupação da área suburbana e dela retirar os elementos para sua reprodução, infere-se que o capital industrial foi o responsável pela organização do espaço de forma a manter seus interesses e objetivando o lucro. Grandes acontecimentos mundiais reforçaram tal processo, como a Primeira e Segunda Guerras Mundiais e a política de substituição de importações que promoveram grande crescimento do setor reconstruindo diferentemente o subúrbio. A população, redirecionada de acordo com os interesses da camada mais privilegiada, foi destinada aos subúrbios que comportavam os usos sujos e, através de planos regulatórios e urbanísticos foram expulsos das áreas nobres da cidade. Esta atitude favoreceu principalmente o setor industrial que necessitava de tal mão de obra.

A grave crise social e econômica da década de 80 fez com que muitos estabelecimentos falissem ou fossem desativados. Com o aprimoramento das técnicas, a evolução dos meios de comunicação e transporte, a globalização econômica aumentou assustadoramente a competição internacional na qual o Brasil foi inserido na década de 90. Concomitantemente, a perda de competitividade da economia brasileira durante décadas de proteção a seu parque industrial teve resultados avassaladores no setor industrial metropolitano (Santos 2004, Piquet 2002).

Adequando-se ao novo contexto, a indústria moderniza-se e utiliza o aparato tecnológico em prol de sua competitividade. Realoca sua produção a fim de ganhar escala e reduzir custos. Segundo Piquet (*Op.Cit.*) as regiões metropolitanas transformam-se em áreas de saída dos empreendimentos, sendo verificada a diminuição do número de postos de trabalho, do volume de produção e no número de

indústrias. Na Avenida Dom Hélder Câmara e entorno imediato, área de estudo contemplada neste artigo, é bastante visível este deslocamento que, em determinados setores, mostra-se extremamente impactante para a sociedade através da intensificação de problemas sócio-espaciais, com o aumento da segregação social, violência, marginalidade e degradação ambiental, promovendo o caos social que aflige, sobretudo, a população mais pobre. Esta saída dos empreendimentos industriais, ou a diminuição dos bens produzidos (devido à transferência para outras unidades mais “lucrativas”) gera conseqüências sérias para a população operária que já na década de 80 as sentiu, conforme Oliveira (1983), Piquet (2002) e Santos (2004).

2. PROBLEMÁTICA

No início do século XXI, as marcas da problemática social e ambiental estão cravadas na paisagem da área suburbana da cidade do Rio de Janeiro, sendo também evidenciadas pela violência. Estes impactos atingem diretamente a população na medida em que não há um planejamento efetivo por parte do poder público para prever e suprir a transferência e/ou falência de cadeias produtivas industriais. Destaca-se que, a evolução urbana da Avenida Dom Hélder Câmara pautou-se na estreita ligação entre a indústria e seus operários vivendo nas inúmeras ocupações irregulares e mesmo nas favelas próximas. O rompimento desta ligação torna ainda mais vulnerável a população, persistindo e podendo até aumentar os problemas decorrentes da falta de uma política comprometida com os interesses de toda a sociedade.

Portanto, para compreendermos as transformações sócio-espaciais do subúrbio carioca, considerou-se o eixo da Avenida Suburbana, atual Avenida Dom Hélder Câmara, em seu trecho outrora dinâmico no que concerne à reprodução industrial, e onde ainda hoje é constatada a transformação dos usos e atuação de diferentes grupos. O trecho pesquisado abrange desde o início da referida via, no bairro de Benfica, até o cruzamento com a Avenida João Ribeiro, no bairro de Pilares. A partir deste ponto, a avenida não mais apresenta a densidade de estabelecimentos industriais passando a ter usos mais preponderantes e que se fazem presentes de forma mais dinâmica e ativa.

Nesse recorte espacial, podem ser verificados grandes bolsões de pobreza, como as favelas, entre as quais destacam-se o Complexo de Manguinhos e a Favela do Jacarezinho estreitamente ligadas ao capital industrial. São áreas cujo poder do Estado, dificilmente consegue se impor, pois a atuação dos traficantes de drogas predomina, imprimindo relações de poder, e disseminam-se os conflitos, a violência e a marginalidade. A saída destes empreendimentos industriais produz atualmente duas distintas conseqüências em setores diferentes da avenida Dom Hélder Câmara. No início do trecho, no bairro de Benfica, o abandono dos galpões industriais é acompanhado da invasão, pela população favelada que recria o espaço transformando-o em moradia.

Contraditoriamente, nos bairros de Cachambi, Engenho de Dentro e Del Castilho, dentre outros, a refuncionalização dos estabelecimentos fabris por grandes empresas nacionais e multinacionais comerciais e de serviços, demonstram que, o espaço ocioso transforma-se em espaço produtivo gerando altos lucros após maciços investimentos públicos e privados. A grande acessibilidade da via e os amplos galpões vazios propiciaram o desenvolvimento de *shoppings centers*, hipermercados e lojas de conveniência.

O setor secundário articulou as formas e funções presentes até hoje e que agora refuncionalizadas, contrastam na paisagem suburbana o desenvolvimento capitalista (*shoppings* e centros comerciais) com a miséria e a exclusão social (favelas e invasões de antigas fábricas). Mais uma vez, o capitalismo mostra sua face contraditória e desigual. Aparentemente, uma região cujos investimentos são vultosos, mostra-se economicamente transformada e com usos diversos. Entretanto, a problemática social persiste e, se aprofunda a reboque do desenvolvimento expressivo dos *shoppings* e dos altos prédios comerciais e residenciais construídos para atender à classe média. A criminalidade, a violência, o desemprego e os problemas ambientais nos mostram que é necessária uma política abrangente e comprometida com toda a sociedade primando pelo desenvolvimento social ao invés de simplesmente o econômico. Esta preocupação social não se apresenta ainda nos planos urbanísticos atualmente em voga e que foram até hoje implantados.

Esta pesquisa vislumbra um outro olhar para a Avenida Dom Hélder Câmara e imediações que, em seu desenvolvimento como parte da cidade do Rio de Janeiro, não foi alcançado. A problemática ambiental explorada por Souza (2000) através do conceito de problema ambiental como sendo “(...) todos aqueles que afetam negativamente a qualidade de vida dos indivíduos no contexto de sua interação com o espaço, seja o espaço natural, seja, diretamente, o espaço social”, necessita ser integrado numa visão completa de um futuro um pouco mais próximo do que vislumbramos.

Os conflitos e problemas ambientais, destacados neste trabalho, são principalmente os ligados à segregação e pobreza, pois giram em torno da indução por uma sociedade injusta e desigual, que segundo Souza (*Op.Cit.*) “(...) de parcelas da população a viverem em ambientes sujeitos aos mais diversos riscos, tanto de natureza “catastrófica” (desmoronamentos e deslizamentos, enchentes etc.) quanto de natureza lenta (doenças diversas).” O aprofundamento desta problemática no final do século XX mostra que é imprescindível tecer uma alternativa real a esta fragmentação sócio-espacial. Faz-se necessário um planejamento urbano/ambiental que almeje as necessidades da população, sobretudo a mais pobre, e que é muito atingida por estes problemas (Souza *Op.Cit.*).

É visível o descaso de diversas autoridades sobre esta problemática. Para tanto, é necessária uma política séria, e que atinja a necessidade real de toda a sociedade, levando em consideração os diversos problemas, pois, quando amenizados, possibilitarão a qualidade de vida que, desde o crescimento do subúrbio e sua anexação à urbe carioca, não foi alcançada. O recorte em questão permitiu identificar três setores que possuem características diferenciadas e predominantes. O primeiro setor vai do bairro de Benfica até a favela do Jacarezinho, e apresenta galpões industriais desocupados, ou então, ocupados pela população de baixa renda que os invade tornando-os lugar de moradia. O segundo setor se estende da Favela do Jacarezinho até o bairro de Del Castilho, onde ainda são visíveis inúmeros galpões vazios, mas é nítida a refuncionalização com a utilização para empreendimentos comerciais. O terceiro setor se estende do bairro de Del Castilho até o bairro de Pilares; aí existem poucas fábricas em atuação, devido principalmente à especulação

imobiliária com a construção de prédios de vários pavimentos e a atuação dos grandes centros comerciais e de serviços, como o do Norte Shopping, que se expandem sobre os antigos terrenos industriais e mudam radicalmente as características da paisagem.

A intensa transformação espacial da avenida Dom Hélder Câmara através da atuação de diversos agentes sociais, apresenta a fascinante complexidade do subúrbio carioca como um todo e, juntamente com a fragmentação do tecido sócio-espacial da periferia da cidade são as maiores motivações para a realização da presente pesquisa. Esta transformação do espaço geográfico ocorre sobre os fixos cristalizados na paisagem, testemunhos do pretérito desenvolvimento da indústria e apresenta um desafio nesta nova reorganização do espaço suburbano: o real desenvolvimento social da população menos favorecida.

3. O USO DO SOLO

O eixo de análise é marcado pela sua diversidade de paisagens. De certa forma, todos os elementos que compõe o retrato atual da avenida são totalmente relacionáveis quando, a partir de um olhar geográfico, estudamos este espaço. Nota-se a presença das favelas, dos conjuntos habitacionais, dos novos empreendimentos comerciais e residenciais e dos inúmeros galpões industriais que atualmente apresentam a indústria como um ator não tão atuante, mas não menos importante.

Os fixos atestam a presença marcante do capital industrial durante o século XX e que até hoje se faz presente em determinadas partes da avenida. Normalmente, os galpões situam-se em pontos específicos, próximos uns aos outros e lindeiros às linhas férreas e à própria avenida. As favelas situam-se próximas a estes galpões. Também são verificadas ao longo das margens dos rios que drenam a região, situando-se na área de inundação dos mesmos. As indústrias cuja escala de produção excede o âmbito do município e que tem grandes estabelecimentos de produção, mantêm suas atividades apesar de reduzidas em comparação com o auge do capital industrial nas décadas de 80 e 90. Apesar disso, a maioria dos galpões encontram-se abandonados ou fechados, sendo que muitos são invadidos pelas populações faveladas do entorno próximo. As indústrias pequenas e médias que mantêm suas produções possuem diversas ocorrências de falências, mudanças constantes de nichos de produção, e

transferências para outras unidades situadas na baixada fluminense ou em outros Estados. A tendência atual é de deslocamento das indústrias ainda existentes para áreas mais afastadas e cujas deseconomias externas sejam menores às encontradas na área pesquisada.

A conjunção de diversos fatores possibilitou a transformação espacial que é evidenciada através da renovação dos usos, da refuncionalização, da inércia espacial e da segregação social. Destacamos entre estes fatores os abaixo relacionados:

- a geomorfologia costeira, onde se destacam manguezais e pequenas elevações; essas elevações facilitaram a intervenção do homem que aproveita o material (área de empréstimo) para o aterro das áreas alagadas, possibilitando a especulação fundiária e o estabelecimento de grandes empreendimentos como as fábricas;
- a localização próxima ao centro que possibilitou a transferência das indústrias que saíam do centro para áreas dotadas de infra-estrutura suficiente para sua reprodução;
- as vias para escoamento da produção e mobilidade da mão de obra;
- a rede de drenagem que surgiu como um “canal” natural para o escoamento de efluentes industriais e domésticos;
- a instalação das favelas que foram fundamentais para a organização espacial da avenida ao longo do século XX e seu desenvolvimento com a ausência do Estado como provedor de infra-estrutura para estas populações;
- os processos inerentes à globalização como, por exemplo, a reestruturação produtiva e o “*just in time*”, que traduzem a perda de atratividade para a indústria e a renovação do uso do solo.

A paisagem é transformada através da instalação de modernos centros comerciais e de serviços assim como são construídos prédios residenciais modernos e de vários pavimentos para a classe média que demonstram o aumento no valor de uso do solo. Constata-se também, a presença de hipermercados, grandes lojas de conveniência e diversos bancos. Áreas anteriormente destinadas à reprodução da indústria refuncionalizam-se, num contexto de expansão do mercado empresarial e de serviços em atendimento às camadas médias que vieram a se instalar nas áreas periféricas. Atende, portanto à demanda desta classe social que, na década de 90, com

a redução de seu poder aquisitivo e devido a instabilidade no trabalho, expandiram-se em algumas partes do subúrbio carioca (Lago 2002)

Os novos usos contrastam com as favelas, conjuntos habitacionais e os galpões industriais abandonados ou vazios ao longo do eixo. A dinâmica atinge determinados pontos da avenida que não é constante nem homogênea, sendo conseqüentemente setorizada. Há uma grave discrepância entre trechos refuncionalizados e valorizados com bolsões de pobreza miseráveis e que convivem mais intensamente com a violência, a marginalidade, a falta de recursos e os problemas ambientais.

No início da Avenida Dom Hélder Câmara, em Benfica, (Setor 1) os “barracos” situam-se ao longo da calha do Canal do Cunha ao lado da Refinaria de Manguinhos. A favelização neste trecho atinge os galpões industriais abandonados e que foram invadidos pela população que passou a habitar as fábricas e a construir dentro de seus limites aproveitando-se até da estrutura física dos antigos estabelecimentos. Nota-se claramente a expansão das favelas e a reconstrução do espaço a fim de sobreviver perante a injustiça social e os problemas sociais presentes na cidade. Em vários outros pontos ao longo da avenida constata-se a invasão dos galpões (Del Castilho e Manguinhos), apesar de serem pontos isolados perante a maioria dos estabelecimentos que permanece fechada com seguranças e altos muros a fim de evitar a invasão. As ações do governo, em especial da Prefeitura, não foram verificadas em todo o eixo, apesar de ações do Programa Favela Bairro que, mudou minimamente a aparência de algumas comunidades da área, não atentando para problemas maiores como os discutidos nesta pesquisa.

Grandes lançamentos imobiliários são verificados em algumas áreas do recorte (Setor 3), sobretudo nas que congregam os serviços e comércio mais desenvolvidos e que tem um maior valor do solo. Prédios comerciais, abertura e expansões de shoppings foram, durante a década de 90, bastante verificados neste trecho.

O eixo, portanto mostra que, apesar da aparente valorização imobiliária de alguns trechos, o vazio apresentado pela saída das indústrias e a presença de diversos problemas sociais e ambientais, apresentam ao longo da avenida uma paisagem marcada pela segregação social que nem sempre está totalmente visível ao percorrermos a via. As áreas cuja pujança econômica não ocorre, aparecem nas ruas

adjacentes ou paralelas, assim como nas proximidades aos eixos férreos e estabelecimentos fabris. O comércio, os grandes *shoppings centers* e os serviços, em expansão, pela centralidade que a avenida proporciona contrastam sobremaneira com a realidade pobre a qual grande parte da população está inserida nas proximidades das ferrovias e dos bairros de Manguinhos, Jacarezinho e Benfica.

No decorrer da análise, foram identificadas três áreas distintas e que serão denominadas de Setor 1, Setor 2 e Setor 3.

3.1 SETOR 1

O setor 1 (Bairros de Benfica, Manguinhos e Jacarezinho) tem o segundo núcleo industrial da cidade, já nas décadas de 40 e 50, o bairro do Jacarezinho que um importante foco de atração populacional migrante que vinha para a cidade. Nele encontra-se um dos maiores aglomerados de fábricas ainda em funcionamento na área em estudo. Apesar disso são visíveis os inúmeros galpões vazios e/ou abandonados. São relatados, já em 1980 inúmeras falências e redução do número de postos de trabalho. Segundo constatado em campo, o retrato atual é de continuidade do processo de deslocamento para áreas mais lucrativas proporcionando o desenvolvimento industrial. Ao mesmo tempo, ficam afastadas dos problemas sociais que são constantes na região. Estes atingem as indústrias na forma de invasão, saques e roubos, sendo mais dispendioso manter a produção no local. As facilidades que proporcionaram a instalação e reprodução das indústrias, como a mão de obra barata e abundante das favelas, não mais atingem puramente aos interesses do capital industrial. As “vistas grossas” do Estado, omissas no atendimento e melhoria social a esta população, agora faz surtir efeitos num contexto de economia brasileira competitiva e globalizada e que não suporta despesas extras com segurança, pessoal e problemas ambientais. As indústrias deste setor não assimilam os custos advindos da problemática social das favelas, que é superior aos benefícios provenientes da manutenção da produção nestes locais, ocorrendo a transferência das mesmas para outros locais fora do âmbito municipal.

O tratamento de esgotos existente, não comporta a demanda além de não atender às favelas que, no Setor 1 são marcantes na paisagem. A favela do

Jacarezinho (Figura 2) é uma das maiores do Rio de Janeiro e, em conjunto com o Complexo de Manguinhos e de algumas favelas menores em Benfica, mostram-se dentro do escopo de análise, como uma das maiores em percentual de área e população favelada. Os Setores 2 e 3 em comparação com o Setor 1 possuem áreas favelizadas de menor escala e com uma população absoluta também menor. Os índices de criminalidade são bastantes elevados e são comuns os tiroteios, os conflitos entre polícia e traficantes e a presença de “bondes” e assaltos. As avenidas Leopoldo Bulhões, Democráticos e a própria Avenida Dom Hélder Câmara, são eixos importantes na circulação da área que cortam as áreas faveladas e são intensos os usos destas vias por policiais. Conseqüentemente os conflitos entre traficantes e policiais ocorrem freqüentemente nestas vias.

3.2 SETOR 2

A grande parte desses bairros (Maria da Graça, Higienópolis e Del Castilho) é destinada ao uso residencial. O setor 2 concentra residências de classe média e de baixa densidade, sendo em sua maioria, amplas casas ou prédios de poucos pavimentos. Apesar de majoritariamente residenciais, os bairros de Maria da Graça e Higienópolis possuem alguns estabelecimentos industriais importantes. Dentre eles, a grande fábrica General Electric, situada em amplo terreno em Maria da Graça e que foi instalada em 1921. A partir deste setor até o final do recorte espacial em questão, a Avenida tornou-se alvo preferencial do capital imobiliário e comercial. Ainda não são verificadas muitas refuncionalizações já que é uma área de transição entre os Setores 1 e 3.

Os problemas ambientais são também constantes na rede de drenagem cujas calhas recebem diretamente os resíduos sem tratamento da população. O rio Faria-Timbó e seus afluentes cruzam a área e em suas margens foi construída a Linha Amarela que concretou o leito.

3.3 SETOR 3

Os bairros deste setor (Cachambi, Engenho de Dentro, Todos os Santos e Pilares) foram, como todo o eixo, destino de importantes indústrias que marcaram a

organização deste espaço. Atualmente este segmento da avenida é o mais dinâmico no que concerne o desenvolvimento comercial e de serviços. Os bairros lindeiros à via tiveram nas últimas duas décadas importantes investimentos privados que resultaram em constantes aumentos no valor de uso do solo. A especulação crescente denota a importância da área em termos de fluxo de capital e pessoas.

Atualmente, esta área não se apresenta mais como um importante lugar de reprodução do setor industrial. Constatase que, diversos estabelecimentos estão desativados como no restante da avenida apesar de a maioria ter sido refuncionalizada. É intensa a dinâmica comercial e de serviços que são caracterizadas pela contínua inauguração de lojas, supermercados e restaurantes.

Na área próxima ao Norte Shopping, o segundo maior centro comercial da cidade, crescimento do comércio, serviços e residências de alto gabarito prolonga-se para os bairros adjacentes (Méier e Cachambi) através de diversos empreendimentos imobiliários, principalmente o residencial de diversos pavimentos e os equipamentos de lazer. Tais formas caracterizam atualmente o bairro do Méier e denotam o aumento do valor do solo.

O Norte Shopping apresenta índices de consumidores e de vendas bastante altos e denotam sua pujança econômica. Foi lançado em 1986 numa área bem menor que a atual sobre terrenos que se destinavam anteriormente à reprodução industrial da Klabin. Dado o sucesso do empreendimento, foi feita a expansão do shopping em 1996 transformando-o no segundo maior da cidade. Para tal expansão, foram adquiridos outros terrenos da indústria Klabin. Aproveitando-se da centralidade criada após a abertura do shopping, diversas lojas, bancos e supermercados instalaram-se nas proximidades a fim de auferir lucros através do intenso fluxo de pessoas e capital que atualmente circula na avenida. Devido a isso, outros antigos terrenos industriais vieram a ser ocupados pelo comércio e serviços no entorno do shopping. Os problemas ambientais apresentam-se de forma parecida com o restante da avenida já que nos leitos fluviais intensamente canalizados (obras recentes na década de 90 com a construção da linha amarela) e há pontos de lançamento de esgotos diretamente nas calhas. Foram observados diversos pontos de retenção de lixo e sedimentos dificultando o transporte pelo rio.

O eixo de análise tem na marginalidade e na violência um grande problema. No Setor 3 são constatados os grandes investimentos em segurança para proteção dos estabelecimentos comerciais. Altos muros com arame farpado, câmeras de vídeo, e investimento em pessoal de apoio para segurança pessoal são bastante visíveis. A preocupação parece ser cada vez mais crescente e denota a grave crise social do entorno. Os centros comerciais investem na contratação de empregos nas favelas próximas indicando a tentativa de aproximação entre as duas realidades apesar de ainda estarem muito distantes.

4. PROBLEMATICA AMBIENTAL

A presente pesquisa, por ocorrer estritamente em um ambiente marcado pela ação humana que sofre os seus efeitos de forma intensa, abrange os impactos provenientes das diversas intervenções urbanas ao longo do século XX. De acordo com tal objetivo, faz-se necessário entender o meio ambiente em seu sentido mais completo e, devido a isso, além da natureza e dos recursos naturais, contempla-se também o ambiente construído e, sobretudo o homem, suas relações sociais e principalmente urbanas. O enfoque ao urbano é justamente por entendermos que a cidade, palco de inúmeras transformações importantíssimas na sociedade atual, é onde circulam grande parte dos fluxos e onde há uma dinâmica muito complexa, num mundo balizado e focado em suas decisões. Também se justifica por vislumbrarmos de forma contundente os problemas decorrentes da complexidade desta estrutura.

A desigualdade socioeconômica brasileira também reflete nos impactos em cada classe social. Os menos favorecidos serão os mais afetados pelas conseqüências dos problemas ambientais que, num contexto de gestão da economia e do espaço pelas classes mais ricas, ainda beneficiam estes últimos. Ou seja, as riquezas produzidas que geram os problemas ambientais beneficiarão explicitamente os donos dos meios de produção aumentando a exclusão social.

A situação de degradação ambiental vincula-se intrinsecamente com a desigualdade e a segregação sociais. Determinados grupos comandam a organização espacial da cidade e através da indução da segregação sócio-espacial, restringem o acesso dos pobres às áreas não aprazíveis ou que não possibilitem a especulação

imobiliária. Neste sentido, no Rio de Janeiro, amplas áreas de mangue, várzeas de inundação dos rios ou encostas de morros, destinou-se à instalação das favelas cariocas.

Neste setor do eixo e seu entorno esta segregação é visível e a evolução urbana das favelas ocorreu sobre estes terrenos aparentemente não indicados para construções. As favelas do Complexo de Manguinhos situam-se em áreas de mangue aterradas e que naturalmente no passado eram alagadiças. Também se encontram nesta situação a Favela do Jacarezinho, que se desenvolveu sobre a várzea do rio Jacaré, e as favelas em Benfica na rua Leopoldo Bulhões. No restante da avenida, as favelas dispõem-se principalmente às margens dos leitos fluviais situando-se, portanto em suas respectivas áreas de inundação. Os rios Faria-Timbó e Faleiros têm suas margens ocupadas pela ocupação desordenada.

Através desta segregação, as classes favorecidas podem manipular o Estado à sua maneira e através de seus interesses. Conforme Corrêa (1989), Maricato (2000) e (Souza 2003), o poder público tende a favorecer sempre determinadas classes em detrimento de outras. Sua atuação não é neutra ou indissociável de influências políticas e econômicas. Devido a esta atuação unidirecional e restritiva, amplas parcelas da população ficam à margem dos benefícios sociais que são direcionados exclusivamente para determinadas partes da cidade. Nestes contextos, afloram os problemas sócio-ambientais fruto de uma sociedade injusta e desigual. Além disso, os que mais sofrerão tais conseqüências são aqueles que pouco podem fazer em sua resolução.

Aparentemente, ações serão feitas à medida que tais problemáticas afetem os interesses hegemônicos das classes abastadas. A cidade, portanto mostra-se cruel no que tange os problemas ambientais que podem também ser chamados de sociais.

A cidade, berço da sociedade, gera as redes fundamentais à apropriação e conquista do espaço em suas diversas escalas, sendo que, o equilíbrio do meio, muitas vezes não é respeitado. É nela que, são tomadas as decisões que por vezes implicarão a dezenas ou centenas de quilômetros. Por ser tão importante e ao mesmo tempo tão impactante, a reflexão sobre a cidade proporciona à sociedade conhecer-se mais profundamente na tentativa de amenizar os diversos problemas resultantes do

estabelecimento da sociedade no espaço. Tecer críticas e propor alternativas faz-se necessário e mostra-se extremamente importante na resposta à influência do meio urbano sobre o meio natural.

Na cidade também está concentrada a maioria da população em nosso país, os centros de pesquisa, os principais meios de comunicação, as sedes das grandes empresas, e por fim, onde pode-se ter a projeção necessária para uma ampla discussão sobre o tema de “proteção ao meio ambiente”. Estamos incluindo aí, a natureza, a pobreza, a violência, e os diversos fatores que atingem as populações pobres a partir destes problemas sócio-ambientais que os afligem de forma mais direta que às outras camadas sociais. A cidade por ser o centro destes conflitos sociais (Harvey 1980, Corrêa 1989, Souza 2000) é o ambiente propício para ser amplamente discutido a fim de mostrarmos a sociedade a ampla importância de um país mais justo, humano e igual.

Os problemas do meio ambiente “natural” se confundem e se relacionam intimamente com os problemas sócio-econômicos. Daí ser bastante importante uma análise em conjunto de ambas as problemáticas. Ser estanque neste contexto implica em deformações sérias à análise, sendo seu resultado algo incompleto que necessita ser questionado.

O saneamento básico, as redes de água e esgoto, o controle sobre a poluição industrial, a preservação dos ecossistemas costeiros não existiram durante os anos iniciais de expansão urbana no subúrbio carioca. A implantação de infra-estrutura restringiu-se às áreas industriais para seu desenvolvimento. Ainda assim tal fornecimento foi durante décadas inadequado já que se atendia primeiramente aos interesses da Zona Sul, Tijuca e Centro. O estabelecimento de redes de água e a drenagem das águas pluviais somente contemplaram a população suburbana na década de 60 e 70 após a instalação completa nas áreas valorizadas da cidade. Mesmo assim, as favelas, durante mais de duas décadas ainda não possuíam tal “benefício”. O saneamento básico até hoje não trata nem 50% dos dejetos residenciais e industriais sendo lançado *in natura* na rede de drenagem.

No contexto carioca, o que vimos durante mais de um século de expansão urbana indiscriminada e atabalhoada foi a abertura total ao capital urbano-industrial,

sem a regulação e preocupação a fim de defender e atender às necessidades dos desprovidos de recursos. Antes mesmo da participação efetiva da indústria no poder, as contradições emanadas da sociedade ainda escravocrata em transição para a capitalista, mostraram que independentemente do momento, as classes abastadas se impuseram sem restrição dentro da organização social da cidade, ajudadas principalmente pela atuação em conjunto do Estado. Uma situação que continuou se agravando durante as décadas que se passaram, já depois com a burguesia industrial e financeira no poder. A população menos favorecida continuou (e ainda continua) como margem de manobra para os diversos governos e como parte fundamental ao crescimento das indústrias e conseqüentemente do poder e acúmulo do capital industrial. Continuou também sendo vítima da falta de um planejamento efetivo para seus anseios, o que obviamente não acontecia para as classes alta e média. Portanto, ao longo dos anos, os pobres continuaram mais pobres e sem amparo efetivo, e ao relacionarmos isso, com o descaso ambiental proporcional ao aumento do poder da indústria, concluiremos que ambos andaram juntos na análise da evolução urbana carioca e no aprofundamento dos problemas sócio-ambientais.

É partindo deste pressuposto que, ao lembrarmos de como foi realizado o desenvolvimento econômico da cidade do Rio de Janeiro e como o capital se reproduziu no espaço, notamos que a gama de problemas hoje indiscutível e visível na paisagem é o reflexo de uma história conturbada de desigualdades sócio-espaciais e privilégio de poucos em detrimento de uma grande maioria. Estes problemas podem ser ditos como ambientais ou sociais, mas eles se completam de tal maneira que é impossível desassociá-los em uma verdadeira análise sobre o meio ambiente complexo da cidade.

5. PLANEJAMENTO AMBIENTAL E PROPOSTAS

O Estado, como outro agente social, tem um conjunto de instrumentos que o possibilita agir de forma a amenizar os problemas decorrentes da atuação dos agentes sociais na cidade capitalista, mas atua de forma desigual, na maioria das vezes, na gestão do território. Sua ação tende a privilegiar os segmentos da sociedade que estão no poder visando criar condições à acumulação e reprodução das classes sociais

(Corrêa 1989). Na cidade do Rio de Janeiro, esta atuação foi desigual, em benefício da população mais abastada, sendo os subúrbios caracterizados por uma ausência do poder estatal em benefício de seus interesses. A importância do planejamento torna-se vital neste contexto.

Para serem efetuadas mudanças sociais construtivas é necessário o planejamento voltado para descobrir novos e diferentes caminhos (Souza 2000). Não é um planejamento qualquer, é um planejamento que construa a partir da crítica a sociedade, a real possibilidade de mudar a estrutura da cidade a fim de que seja atribuído um maior grau de responsabilidade social assim como minimize a problemática sócio-ambiental das camadas menos favorecidas da população.

É necessário um planejamento realmente democrático, ou seja, próximo da população, e não, como é de costume ver onde, através de um gabinete, que são postos e impostos estes planos regulatórios. É preciso ter cuidado para que as transformações e intervenções dentro do planejamento, não o tornem conservador o bastante, para distanciá-lo de seus reais objetivos.

Souza (*Op.Cit.*) registra que “(...) o planejador crítico não se limita a otimizar meios” de maneira bitolada: ele deve envolver-se, sem arrogância, nos debates sobre os fins, eventualmente chamando a atenção para possíveis contradições entre objetivos”.

Caso não haja o debate, e a cooperação, em torno das discussões sobre os problemas e soluções, é necessário ter o cuidado de não subestimar as contradições e os conflitos sociais estruturais e ficar mergulhado em um mundo de fantasia. O desenvolvimento social não é algo inalcançável. A partir de planos abrangentes onde se discuta uma alternativa que contemple grande parte da sociedade, podemos nos aproximar deste desenvolvimento. A qualidade de vida da população, sobretudo a menos favorecida é comprometida devido aos problemas enfrentados por esta população. Os planos urbanísticos atualmente em voga não atendem a esta demanda, se tornando superficiais e excludentes.

A presença do poder público e principalmente, estar aberto a propostas e as discussões com a sociedade seria extremamente benéfico para a melhoria deste quadro de degradação sócio-ambiental atualmente vivenciado. Os pesquisadores e

técnicos conhecedores de instrumentos e técnicas de planejamento e sem orientações políticas ou individualistas, podem contribuir bastante através de definição de metas e diretrizes a serem seguidas. Apesar de não poderem sozinhos traçar tais metas, já que é fundamental o diálogo e a participação da população em um planejamento realmente democrático e abrangente (Souza 2003).

Segundo Egler (2001), o zoneamento ambiental torna-se um instrumento necessário, a este planejamento voltado para a sociedade como um todo, para integrar e propor soluções. Podemos caracterizá-lo como um instrumento político e técnico do planejamento, cuja finalidade última é otimizar o uso do espaço e as políticas públicas. O zoneamento, portanto, não constitui um fim em si, nem uma mera divisão física, nem tampouco visa criar zonas homogêneas e estáticas cristalizadas em mapas. Trata-se sim, de um instrumento técnico e político do planejamento das diferenças, segundo critérios de sustentabilidade, de absorção de conflitos e de temporalidade, que lhe atribuem o caráter de processo dinâmico capaz de agilizar a passagem para o novo padrão de desenvolvimento. Seu valor reside justamente no fato de descartar o tratamento setorial das políticas públicas, partindo de contextos geográficos concretos, neles implementando políticas já territorialmente integradas; de ampliar a escala de abrangência das ações que passam a ser sobre zonas, e não mais pólos pontuais.

Para tanto, deve ser visto como um modelo de gestão do território, baseado na ampla disponibilidade e transparência de informações e na, não menos ampla, negociação social das metas de regulação de apropriação e uso do território (Egler 2002).

A avenida Dom Hélder Câmara, assim como o subúrbio como um todo, necessita deste planejamento que efetivamente tenha resultados práticos para a população que aí vive, melhorando sua qualidade de vida e possibilitando um desenvolvimento social adequado através de um “olhar” do poder público de forma diferenciada. São décadas de aprofundamento das desigualdades sociais e dos problemas ambientais que precisam retroceder.

Segundo a proposta do Zoneamento Ambiental da Baía da Guanabara, a Avenida Dom Hélder Câmara e seu entorno situam-se segundo este mapa em áreas críticas e passíveis de recuperação. Pressupõe-se, portanto que, os níveis críticos de

degradação ambiental presentes na avenida, em seu entorno e em grande parte da Bacia da Baía de Guanabara denotam que, as atuais políticas são ineficazes na resolução de tais problemas e que são mal geridas e mal aplicadas. Os benefícios aparentemente socializados a toda a população atingem uma minoria e mostram o planejamento atualmente aplicado, que está dirigido a interesses de poucos.

Normalmente, os reais problemas claramente identificáveis na paisagem passam pelos planos regulatórios com discurso vago e quase sempre apresentado como justificativa a implementação dos mesmos. A cidade ilegal e seus problemas sócio-ambientais apresentam-se como pano de fundo às finalidades do planejamento hoje em voga que consiste num “instrumento fundamental para o exercício arbitrário do poder além de favorecer pequenos interesses corporativos” (Maricato 2000).

A problemática principal não é a falta de planos e sim, a sua pouca abrangência e qualidade e a finalidade individualista de sua aplicação. Infelizmente, a pouca educação da população e a falta de consciência social são aliados na manutenção desta estrutura calcada na imposição de poucos sobre a maioria. O atual retrato de degradação social e ambiental necessita ser discutido urgentemente tanto pelo Estado, quanto, principalmente pela população mais afetada por ele.

6. CONCLUSÃO

Este trabalho teve por finalidade identificar as transformações sócio-espaciais no recorte de análise caracterizando sua paisagem. A compreensão da dinâmica e evolução urbana são importantes para o entendimento da atual organização espacial e de quais são as causas e conseqüências deste processo para o espaço geográfico.

Os agentes sociais como o Estado, a indústria e os grupos excluídos apresentam-se como elos de ligação entre os constantes fixos e fluxos que compõem a paisagem. Suas ações ora conjuntas ora conflitantes permeiam no espaço transformando-o ao longo do tempo e o caracterizando à sua maneira. Por conseguinte a complexidade de tais processos é apresentada na Avenida Dom Hélder Câmara na forma de inércia espacial, segregação social e refuncionalizações.

O subúrbio, como periferia da cidade, sofre os efeitos das ações do poder público que são orientadas de acordo com determinados interesses políticos e

econômicos que primam pelo desenvolvimento de uma minoria. Portanto, devemos ressaltar o papel do Estado como provedor dos serviços e infra-estrutura para toda a sociedade e além disso amenizador dos desníveis sociais. Estas ações são fundamentais para uma transformação atual da organização espacial e balizados num planejamento equilibrado que oriente o crescimento da cidade de forma sustentável e minimize os problemas sociais e a degradação ambiental promovida por tal expansão.

Diferentes estudos e modelos já foram propostos como o Programa de Despoluição da baía de Guanabara, o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, dentre outros e, infelizmente, resultados efetivos não foram alcançados. A corrupção e a ineficiência da máquina pública são fatores que prejudicam tais modelos e interferem diretamente em seus resultados.

Portanto, procurou-se nesta pesquisa, além de identificar os problemas sócio-ambientais presentes no espaço, apresentar o subúrbio como um espaço em contínua transformação e que necessita de uma atenção especial do poder público na resolução de seus problemas. A importância do planejamento fundamenta-se por poder proporcionar alternativas a partir da investigação destes atuais problemas. Os instrumentos do planejamento, como o zoneamento, podem atender a necessidade de promover o desenvolvimento social de forma contemplativa a toda a área e para todos os níveis sociais.

7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ABREU, M. A. A evolução urbana do Rio de Janeiro. RJ: IPLAN, 1987. 147p.
- CORRÊA, R. L. O espaço urbano. São Paulo: Editora Ática, 1989. 96p.
- CORRÊA, R. L. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- EGLER, C. A. G. .Meta 9 - Zoneamento Ambiental. In: Plano de Gestão Costeira da Baía de Guanabara. RJ: Instituto Terra de Preservação Ambiental, 2001. 59p.
- EGLER, C. A. G.(org).Caracterização do Meio Socioeconômico e Previsão de Impactos na Área de Influência da Atividade de Exploração de Petróleo na Bacia de Campos, Rio de Janeiro. RJ, 2002. 34p.

GAMA, S. V. G. da. Mapeamento Digital de (In) Compatibilidades do Uso dos Solos na XIX RA Santa Cruz. 157f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geociências, UFRJ, 1998.

HARVEY, David. A justiça social e a cidade. SP: Editora Hucitec, 1980. 131-167p.

LAGO, Luciana Corrêa do. A lógica segregadora na metrópole brasileira: novas teses sobre antigos processos. In: CARDOSO, A. L.; RIBEIRO, A.. C. T.; VAINER, C. B. Planejamento e Território. Ensaio sobre a desigualdade. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2002. 155-176p.

_____. *Favela-loteamento: re-conceituando os termos da ilegalidade e da segregação urbana*. In: X Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro, 2003. 13p.

MARICATO, E. As idéias fora do lugar e o lugar fora das idéias. In: ARANTES, O. et. al. (Org.). A cidade do pensamento único. Desmanchando consensos. Petrópolis: Vozes, 2000. 121-192p.

OLIVEIRA, Jane Souto. Favelas do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IBGE, 1983. 302p.

PIQUET, Rosélia. A indústria metropolitana no Brasil muda de lugar e emprega menos. In: CARDOSO, A. L.; RIBEIRO, A.. C. T.; VAINER, C. B. Planejamento e Território. Ensaio sobre a desigualdade. Rio de Janeiro: DP&A editora, 2002. 249-261p.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do espaço habitado. RJ: Hucitec, 1988. 77-79p.

_____. A natureza do espaço. 4ª Ed. São Paulo : Editora: Edusp, 2004. 384p.

SOUZA, M. J. L. O desafio metropolitano. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000. 368p.

_____. Mudar a cidade. 2ª Ed. – Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003. 560p.

SPOSITO, M.E.B. Capitalismo e Urbanização. São Paulo: Contexto, 1994. 42-60p.