

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais

ISSN: 1517-4115

revista@anpur.org.br

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Nunes de Souza, Maria Julieta

APONTAMENTOS SOBRE A MARÉ. UMA COMPREENSÃO

Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, vol. 9, núm. 1, mayo, 2007, pp. 53-68

Associação Nacional de Pós Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional

Recife, Brasil

Disponível em: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=513951695005>

- Como citar este artigo
- Número completo
- Mais artigos
- Home da revista no Redalyc

APONTAMENTOS SOBRE A MARÉ

UMA COMPREENSÃO

MARIA JULIETA NUNES DE SOUZA

R E S U M O *Em quadro marcado pelo fim da política de erradicação de favelas e permanência de moradores em assentamentos de baixa renda localizados em áreas próximas e disputadas dos centros urbanos das grandes cidades do país, aprimoram-se estratégias espaciais para lidar com estas desconfortantes proximidades. Este texto pretende explorar formas espaciais e dispositivos arquitetônicos e territoriais consolidados em nossa realidade, que tratam da incômoda presença de bolsões de pobreza inseridos em importantes áreas das cidades. Traduzem-se em mecanismos de afastamento, invisibilização, distanciamento, confinamento e isolamento dessas áreas em relação aos bairros vizinhos. A sistematização destes padrões apontados pela literatura envolvendo realidades de outras cidades se deu a partir da observação das relações do bairro da Maré (Rio de Janeiro) com suas áreas de entorno, a partir de aportes microfísicos durante os anos de expansão, reformulando seu papel e importância no contexto da cidade.*

P A L A V R A S - C H A V E *Favelas; áreas periféricas; segregação espacial; projetos urbanos.*

APRESENTAÇÃO

Entre as principais conquistas da população favelada em nosso país destaca-se a garantia de permanência em seus bairros de origem. A ampliação da democracia tornou cada vez mais difícil nas grandes cidades brasileiras a implementação de políticas públicas de erradicação das áreas habitadas espontaneamente pela população de menor renda. Mantê-la em seus locais de origem tem gerado exigências de reorganização espacial das áreas de entorno dos bairros onde se insere.

As configurações físicas originais dessas áreas acrescentam-se intervenções quase imperceptíveis promovidas ao longo do tempo por organismos de diversos setores e esferas do Estado, escapando por vezes à nossa percepção global. Tais intervenções se afirmam pelo rearranjo de formatos espaciais ou colocação de arquiteturas e dispositivos formais, que resultam na adaptação destes lugares às novas dinâmicas imprimidas às áreas de entorno e à própria “cidade”, que deve crescer atendendo à renovação de demandas de circulação e usos *apesar* da existência dessas. O interesse maior deste trabalho, resultado parcial de pesquisa sobre esta questão,¹ é o de explicitar padrões aplicados ao longo dos anos nas cercanias de áreas faveladas, no que diz respeito a estratégias para lidar com os impactos nas áreas vizinhas, na região e na própria “cidade”.

Vigilância e controle estiveram desde sempre associados ao urbanismo. As bases de sustentação da industrialização capitalista do país, sob o pressuposto de grande acumulação da riqueza em reduzidíssimas mãos, determinaram essa necessidade. Garantir boa qualidade aos espaços das elites, de um lado, e afastar, conter e vigiar os pobres, de outro, tem sido a equação adotada para solucionar esta contradição.

¹ Trata-se da pesquisa “Espaço e Violência” desenvolvida no âmbito do Projeto de Extensão Escritório Público de Arquitetura e Urbanismo/FAU, que coordeno juntamente com o Professor Pablo Benetti, vinculado ao Núcleo Interdisciplinar de Ações para a Cidadania – NIAC/UFRJ.

Afastamento, invisibilização, confinamento e encerramento são recursos fartamente aplicados a estes fins que, dentre outros objetivos, pretendem conter, controlar e isolar estas áreas e sua população do restante da cidade, tornando sua experiência sensorial a de uma realidade remota e separada da dinâmica urbana. São muros, grades, grandes extensões vazias, descolamento de nível, arranjos espaciais internos e outros dispositivos que, mesmo negados como tal, servem, entre outros objetivos, a esses fins.

Foucault nomeou pela primeira vez a “biopolítica”, a ação microfísica combinada à política de dominação de nível mais abrangente e global. Autores como Lefebvre, Guattari, Deleuze e outros centraram suas obras na idéia de que o espaço vivido é atravessado por subjetividades que acrescentam a sentimentos defensivos primitivos, de proteção e abrigo, elementos vinculados a uma alteridade no nosso caso, construída sobre a base de elevado grau de injustiça social e preconceito. Espaço e poder ou espaço e dominação são assuntos centrais nas obras destes autores.

O presente trabalho pretende se alinhar a essas vertentes, contribuindo naquilo que se refere à análise urbana formal, na compreensão dos aspectos subjetivos da organização espacial, da implantação de vias e prédios, de sinalizações formais ou territoriais que promovem ou reforçam preconceito, constrangimento, hostilidade, afastamento e indiferença, ainda que nos limites e ambigüidades que regem nossa realidade social.

Embora o enfoque maior se situe no poder público, tal formulação não tem como sujeito um ator social específico, mas padrões amadurecidos na aplicação ao longo do tempo por setores do Estado na gestão da cidade, pela Academia que os legitima como saber científico (urbanismo), e ainda por se tornam “senso comum” tanto no âmbito dos meios de comunicação como na esfera da política formal, entre outros. Trata-se, mais precisamente, de uma *subjetividade* construída, que atravessa várias esferas da vida social e assume formatos discursivos (geografia, arquitetura, urbanismo, comunicação etc.) e formais (dispositivos e tecnologias) variados, tornando obrigatório o trabalho de desalienação.

O objeto de nossa observação é o bairro da Maré, localizado na cidade do Rio de Janeiro, em que se desenvolve uma pesquisa segundo o enfoque esboçado. O texto a seguir consiste em conclusões parciais colhidas a partir das primeiras observações desta realidade.

QUADRO CONCEITUAL

As sutilezas do controle e vigilância foram expostas pela primeira vez por Foucault (1986), a partir da explicitação do *panóptico* proposto como arquitetura por Bentham, abrindo a perspectiva da compreensão de sofisticados mecanismos de poder e controle dos corpos, ocultos nas formas arquitetônicas, urbanísticas e da gestão dos espaços. A partir do quadro teórico conceitual por ele exposto e de clássicos como Henri Lefebvre, diversos autores têm tentado desenvolver ferramentas que auxiliem sua aplicação aos estudos analíticos em arquitetura e urbanismo.

Destaca-se, em primeiro lugar, a marcante obra de Jane Jacobs (2000), em que a autora explicita a relação entre dispositivos arquitetônicos e urbanísticos *vis-a-vis* a aspectos como vigilância, segurança e sociabilidade. Sua crítica mostra como espaços públicos concebidos pelo pensamento modernista, que prometiam liberação, sociabilidade e conforto, resultaram, inúmeras vezes, no inverso: em locais de constrangimento, medo e afugento.

tamento das pessoas da vida pública. Seu livro elenca dispositivos arquitetônicos e de organização espacial presentes na nossa cidade, com influência sobre sociabilidade *versus* segurança pública. Carlos Nelson dos Santos (1985) fornece um exemplo ilustrativo de aplicação das idéias de Jacobs à realidade de bairros pobres no Rio de Janeiro.

Nesse mesmo sentido destaca-se o trabalho de Mike Davis (1999) sobre a realidade de Los Angeles, acompanhando Bill Hillier (1989), pioneiro na inclusão do enfoque social no repertório das ferramentas analíticas do desenho urbano nos EUA. Nesse enfoque são privilegiadas as relações corpo-espaco, qualificando espaços que condicionam comportamentos e acarretam consequências sociais, como inibição e medo. Nessa vertente, a pesquisa se volta para as demarcações e formatações que amparam e/ou constrangem os indivíduos na sua relação com o espaço.

Acrescente-se à obra de Davis as contribuições de Nan Ellin (1997), Sorkin (1992), Flusty (1997) que, dentre outros, se dedicam a refletir sobre os significados de certas estruturas físico-urbanísticas presentes em cidades americanas – que também se verificam nas brasileiras.

Nan Ellin observa três tendências contemporâneas que implicam determinados comportamentos e formas de organização espacial, como reação ao medo característico de nossa atualidade: a *retribalização*, o *escapismo* e a *nostalgia*. Geram formatos espaciais de proteção e prevenção à ação de agentes externos e afastamento do estranho não tolerado² que se traduzem espacialmente em dispositivos de “encerramento” ou “enclausuramento”, como batiza Caldeira (2000).

Outra vertente provém de ferramentas consolidadas em estudos que visam o oposto, ou seja, a segurança residencial no âmbito da formulação do chamado *urbanismo defensivo*, a partir da avaliação do desempenho de dispositivos espaciais no sentido do controle de áreas residenciais contra a delinqüência e violência. A literatura latino-americana vem se destacando nesse tipo de abordagem, com a atuação de pesquisadores da Universidade do Chile (ver bibliografia). Evidentemente despertam grande interesse para instituições vinculadas à segurança pública, que apóiam e promovem a condução de pesquisas visando formas de redução do controle policial através da adoção de dispositivos espaciais *panópticos*.

Grande contribuição para estas idéias é o trabalho de Steven Flusty (1997). A partir da observação da cidade de Los Angeles, o autor identificou cinco modalidades de formas, formatos e preceitos que servem como dispositivos da *biopolítica*, agindo como anteparos na contenção de pessoas, constrangimentos ao livre acesso, afastamento e invisibilização de indesejados.³ Tais dispositivos agem, resumidamente, como obstáculos ao livre acesso: muros, paredes, diferenças de nível, estacionamentos, recuos excessivos, guartitas, cancelas, grades e outros anteparos que dificultam a livre circulação de pessoas, obrigando à paralisação, ao deslocamento e outros desestímulos ao acesso.

Peter Marcuse (1997) enfoca os muros como fronteiras, artefatos ou sinais que atuam como divisor de dois campos: o de dentro e o de fora. A sinalização de limites entre estes dois campos se constitui como dimensão necessária à experiência humana, variando em grau de afastamento e forma conforme as relações entre os dois lados. Marcuse questiona aquilo que “separa”, as razões que levam pessoas, comunidades e segmentos sociais a desenvolverem formas de demarcações fisicamente tangíveis e visíveis na cidade. Entender o cercamento – muro e demarcações variadas – como divisa entre “campos” em relação é um caminho promissor para compreender a forma de que se revestem.

2 Grosso modo, correspondem à velha tentativa de proteção pela recriação de ambientes “conhecidos e controláveis”, anunciada por Simmel no que se refere ao século XIX, num retorno às relações do tipo *Gemeinschaft*. Segundo o autor, estas formas correspondem a impulsos nostálgicos de busca por uma liberdade muito pouco definida, de recomposição do *Paraiso Perdido*, onde predominam as relações simples e diretas, incluindo a reconciliação com a natureza.

3 São eles: espaços furtivos (*stealthy space*); espaços escorregadios (*slippery space*); espaços espinhosos (*prickly space*); espaços nervosos (*jittery space*).

SEIS MODOS DE LIDAR COM OS ESPAÇOS DA POBREZA

Lá não tem verdes-azuis, / não tem frescura, nem atrevimento /
 Lá, não figura no mapa / No avesso da montanha é labirinto /
 É contra-senha é cara a tapa...⁴

4 Todas as citações poéticas foram retiradas desta mesma canção “Subúrbio”, de autoria de Chico Buarque.

A história dos modos de lidar com as áreas e populações faveladas da cidade do Rio de Janeiro ao longo do tempo pelas políticas públicas pode ser esquematicamente resumida em seis momentos. O primeiro seria definido pela espontaneidade da ocupação de certas áreas da cidade, que não interessem às elites, por população sem condições de acesso à moradia pelas vias formais previstas. Assim, surgem na cidade formações denominadas “favelas”.

Em um segundo momento, esta presença é percebida como “incômodo”, e assim é incorporada ao discurso higienista que se construía naquela época, que embasavam o urbanismo nascente. Os primeiros projetos urbanos, como há muito revelado, tinham, entre outros sentidos, a finalidade de varrer do mapa de localizações centrais os “estorvos” que nos remetiam “àquilo que não queríamos ver”. Como insistentemente repetido, a intervenção de Pereira Passos, o desmonte dos morros do Castelo e do Senado, entre outros, representam claras ilustrações desta “estratégia”, que deu início ao desenho centro-limpo *versus* periferia-pobre, uma das linhas de força que agem sobre a matriz de organização territorial da cidade.

O terceiro momento inaugurou o início de um novo modo de lidar com a habitação da pobreza, que perdura no futuro: prover a habitação, sempre em número aquém das necessidades, construindo Casas Populares, Pavilhões, Conjuntos Habitacionais, através da Igreja, de Sindicatos e Associações de Funcionários ou do Estado, direcionando a transferência de moradores de áreas valorizadas para localizações periféricas da cidade.

Sucede a este um quarto momento em que a erradicação de áreas pobres de bairros centrais foi claramente defendida e assumida como bandeira de uma ação “moderna” sobre o problema, cercada de justificativas e racionalidades, conquistando a simpatia das elites e setores de camadas médias da população. Com Lacerda, inaugurou-se este “modo de lidar” com o assentamento da população empobrecida da cidade, em um claro discurso que “vendia” a preferência da qualidade da vida privada – a casa e a propriedade – associada à sua localização na cidade. Os Conjuntos da Vila Kennedy e Vila Esperança consistiram em paradigmas de arquitetura para um discurso que permanece ao longo dos anos. A ditadura militar segue este procedimento de limpeza das áreas de elite da população mais pobre, por meio da aquisição de moradias em Conjuntos Habitacionais construídos com recursos do BNH/SFH, transferindo a população.

O quinto “modo de lidar” surgiu com a democratização e a conseqüente impossibilidade de continuar tratando corpos como objetos que são facilmente transferíveis. Seu paradigma foi o Projeto Rio situado na Maré, nossa área de observação, que pretendeu ser a tentativa de reviravolta nas políticas até então praticadas pela ditadura, um “tiro de misericórdia” na intenção de retomar a simpatia das camadas menos favorecidas pelo desgastado governo militar. Consistiu na produção de moradias sobre aterramento de área de antigo manguezal, ocupado por palafitas, e seus antigos moradores foram reassentados no próprio local, em bairro batizado por Vila do João, realização de João de Figueiredo. E assim teve início a política de “urbanização de favelas”, logo depois reafirmada com a consolidação da democracia no país, e foi somente após a promulgação da Constituição de

1988 que assumiu uma versão programática mais consistente, com a implantação do modelo Programa Favela-Bairro e os Programas Habitacionais conduzidos pelo governo de Luiza Erundina em São Paulo.

No caso focado na cidade do Rio de Janeiro, mesmo com todas as críticas que possam ser levantadas, os Programas Favela-Bairro, no mínimo, forçaram o reconhecimento destas áreas como partes integrantes da cidade, colocando-as em evidência nos estudos e pesquisas que embasaram projetos de intervenção. Enfatizaram ainda o enfoque sobre o espaço público, que assume agora importância principal para prover a “melhoria da qualidade de vida”, palavra de ordem que se evidencia durante os anos 1980 e situa os espaços da vida cotidiana em igualdade de importância com aqueles antes vinculados exclusivamente à esfera do trabalho. Como demonstram vários autores (Benetti, 2004), de um modo geral, a ação do Favela-Bairro trouxe benefícios para as populações destas áreas, melhorando consideravelmente as condições sanitárias e ambientais e a qualidade do espaço público.

A Constituição Federal de 88 (com os acréscimos do Estatuto da Cidade), mesmo que timidamente, no contexto de uma correlação de forças bastante desfavorável na Assembléia Constituinte, instaura como preocupação a regularização fundiária, prevendo em um de seus dois únicos artigos voltados à questão urbana o instituto do usucapião urbano. Durante as décadas seguintes, surgem novos dispositivos a partir de necessidades que emergem de programas de regularização fundiária.

Como amplamente reconhecido, esses novos acontecimentos resultaram de fato em melhoria das condições físico-urbanísticas das áreas carentes das grandes cidades do país, e enquanto eram implementadas, outras tantas, em grande velocidade, continuavam a brotar “espontaneamente”, já que as razões de seu surgimento – a carência de recursos para consumir moradia “urbanizada” oferecida pelo mercado e a ausência de políticas públicas específicas para prover a moradia do setor “informal” – permaneceram inalteradas ou mesmo agravadas em período posterior. Contribuíram ainda para reafirmar o direito de suas populações permanecerem em seus assentamentos de origem.

Vivemos, então, uma dupla tendência, que pode ser assim expressa: de um lado, melhoria nos tradicionais “bolsões de pobreza” localizados em regiões mais próximas às áreas centrais da cidade, e de outro, novos “bolsões de pobreza” que surgem cotidianamente em áreas distantes da visibilidade da “população de opinião”. Em outras palavras: política recuperadora de áreas faveladas mais próximas e esquecimento daquelas mais distantes, insistindo na antiga equação de preparar o centro-elite e lançar o problema da pobreza para “longe dos olhos” da população de opinião. Os projetos urbanos e intervenções diversas em áreas carentes encerram o dilema da “seleção natural”, muito cômoda para esta fórmula: o lugar melhora e, quem pode, fica, quem não pode, se distancia – procurando abrigo em periferias cada vez mais distantes.

E já se delineia o que sucede esse movimento: a favela resvala para o asfalto, e é incorporada como bairro da cidade. Isso pressupõe um trabalho de reconhecimento das diferenças locais, da instituição de normas reguladoras e da provisão de infra-estruturas e equipamentos que reduzem as diferenças com o “lado de fora”. Os sinais deste novo momento podem ser reconhecidos nas perturbações que as ações normatizadoras das favelas têm provocado entre técnicos da Prefeitura e membros da Academia. Que leis serão estas, que ameaçam colocar em questão a pertinência dos dispositivos das leis oficiais, provando que é possível subsistir – e em alguns casos até mesmo de forma vantajosa – fora dos parâmetros tradicionais recomendados? O debate em torno aos novos parâme-

etros seria capaz de provocar desestabilizações, a ponto de roubar a legitimidade e o poder das normas vigentes?

Sinalizações manifestam-se também no campo da cultura, com o tom da radicalidade do momento: intelectuais nascidos e criados em “bolsões de pobreza” reivindicam para si a exclusividade da palavra sobre sua realidade, negando publicamente qualquer entendimento de outra natureza que não seja o que remete à noção de “genuínos favelados”.⁵ Outro exemplo se origina na Maré, nossa área de observação, onde foi realizado um Censo Demográfico alternativo, inteiramente conduzido pelo CEASM–Centro de Estudos e Ações Solidárias da Maré, como resposta à desconfiança em relação à apuração de dados levantados pelo IBGE, por ocasião do Censo Demográfico de 2000. O CEASM se apresenta como uma ONG fundada por “um grupo de moradores que cresceram e/ou moraram em alguma das comunidades da Maré”, e tem “como característica particular de seus fundadores (...) o fato de, em sua totalidade, terem atingido a universidade e possuírem uma longa história de envolvimento com movimentos coletivos locais.” (CEASM, 2003, p.8)

Em que pese a necessária associação da favela com o crime, caberá em um horizonte próximo operar a abertura dessas áreas ao bairro, o que implicará em desfazer preconceitos, dasatar nós e redefinir seus papéis, considerando-as como partes integrantes da cidade. Abrir a “favela” é o desafio – de que forma, em que horizonte temporal e frente a quais demandas espaciais, o futuro dirá.

Parece dispensável mencionar que, ao mesmo tempo em que os movimentos de mescla da favela com a cidade se ampliam, as duas realidades de parte a parte reagem, ambas com ambigüidades. A “população do asfalto”, acuada e forçada a conviver com proximidades consideradas incômodas, constrói subjetividades baseadas em medo e preconceito, possantes o suficiente para justificar intervenções coercitivas violentas, ainda que de modo abstrato manifeste alguma solidariedade com a saga de seus moradores. A população da favela, se por um lado adere ao senso comum das camadas médias reagindo com baixa auto-estima em forma de desapego à moradia e ao lugar, de outro, magoada com a indiferença e responsabilização por tudo que há de desfavorável na cidade – desde o dilemático problema de periculosidade e segurança até a degradação ambiental que causa –, devolve estes sentimentos de desafeto com desprezo e violência. Há também os mais conscientes, que não só reconhecem no seu modo de vida algo de criativo, como celebram-no em forma de cultura e arte. E outros mais que acabam desnudando o preconceito e desconstruindo o discurso que ampara todo tipo de intervenção violenta, que termina por punir os já sacrificados moradores.

UM POUCO SOBRE A MARÉ

Casas sem cor / ruas de pó, cidade / Que não se pinta / que é sem vaidade...

Sobre a história do assentamento denominado Maré há já algum conhecimento acumulado.⁶ Reunindo uma população de 132.176 pessoas no ano 2000, a Maré é considerada a maior área favelada do Rio de Janeiro, superando o Complexo do Alemão (65.637) e a Rocinha (56.313), e é composta por 16 localidades, tão diversas entre si como quaisquer outras que conformam tradicionais bairros da cidade, como Copacabana ou Tijuca – de modo que representá-las como um tecido homogêneo e uniforme pode significar um gran-

5 O escritor Paulo Lins é um bom exemplo.

6 Sobre o tema, três trabalhos são de obrigatoriedade menção: Silva (1984); Lilian Fessler Vaz; Silva (2003). O site do CEASM contém importantes indicações sobre o assunto (www.ceasm.org.br).

de reducionismo. Basta mencionar que destas 16 localidades, nove resultam de programas habitacionais implantados nos diversos momentos referidos no item anterior,⁷ abrigando tipologias arquitetônicas variadas conforme o gosto cultivado no momento da implantação.

A figura 1 permite visualizar algumas das comunidades que formam a Maré. O núcleo original era formado por seis comunidades (Morro do Timbau, Parque União, Baixa do Sapateiro, Rubens Vaz, Nova Holanda e Parque Maré), sendo a mais antiga localidade o Timbau (1940), uma pequena elevação no meio de uma grande planície, que à época conformava um manguezal. Pouco a pouco a ocupação foi descendo o morro, formando as localidades de Baixa do Sapateiro (1947) e Parque Maré (1953). O Timbau, o Parque União e o Rubens Vaz são as mais consolidadas localidades da Maré.

A ocupação do Parque União e Major Rubens Vaz obedeceu à outra lógica: resultou do impacto de implantação da Avenida Brasil, inaugurada em 1946. A figura 1 permite observar que este é o único ponto de contato da área da favela com a rede viária principal da região, em que ela toca (e é tocada) pelo fluxo da “cidade”, tangenciada pela Avenida Brasil, um de seus limites. Os demais limites são o viaduto Marechal Trompowski, bifurcação da Avenida Brasil em direção às ilhas do Fundão e do Governador, a Linha Vermelha e o Canal do Cunha. O bairro é atravessado pela Linha Amarela, que o divide em duas parcelas claramente distintas – diferenciação acentuada pelo fato de uma destas fatias ter resultado do já mencionado Projeto Rio. (p.6)

A partir do ponto inicial do Timbau, a ocupação expandiu-se ao longo do miolo, seguindo a lógica de ocupação de espaços vazios dos fundos de lotes das edificações fabris e institucionais ao longo da Avenida Brasil – importante via que, na época da ocupação, estruturava um poderoso parque industrial, concentrando razoável oferta de trabalho. O adensamento ocorreu nestes fundos de lotes, e as edificações existentes que faceavam a Avenida Brasil “protegiam” ao mesmo tempo que evitavam a ela o acesso direto da favela. Assim, como se vê na figura 1, a alternativa possível foi o assentamento “virar-se” em direção ao litoral, no sentido Ilha do Fundão, para onde espraiou-se, ocupando a faixa litorânea imediata com inúmeras palafitas retiradas nos anos 1970 e 80.

⁷ A Nova Holanda é a mais antiga, data de 1962 e foi implantada para receber população originada de programas de erradicação de favelas; em fins dos anos 70, o Projeto Rio aterrrou toda a área da Maré na fatia à direita da Linha vermelha. Datam desta época, mas precisamente do ano de 1982, a Vila do João e a Vila esperança, conforme mencionado à pág TAL; O Conjunto Pinheiro (Vila Pinheiro, Novo Pinheiro e Conjunto Pinheiro) completou a ocupação da área aterrada, na altura do ano de 1989; mais recentes são os conjuntos Bento Ribeiro Dantas (1992) e Nova Maré (1996), contemporâneos do Programa Favela-Bairro. Ver mapa anexo com as configurações destes conjuntos.

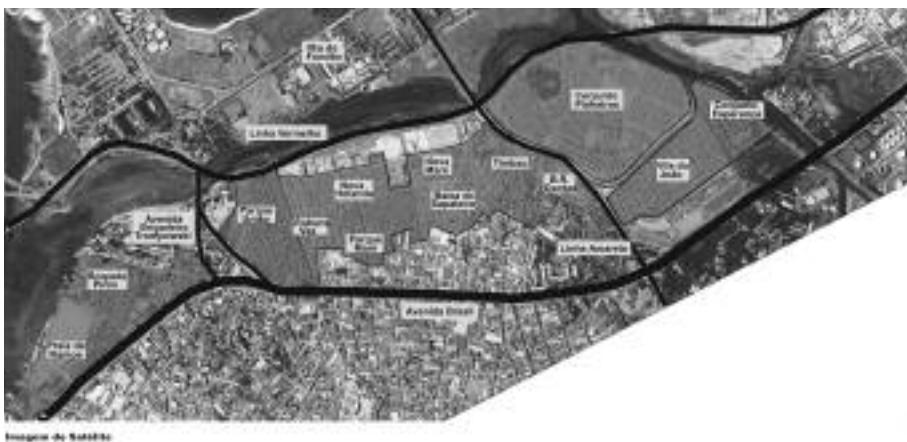


Figura 1 – Cidade do Rio de Janeiro XXXa. Região Administrativa – Maré

Vale lembrar que a Ilha do Fundão surgiu na década de 1930 para abrigar a futura Cidade Universitária, originada do aterramento de nove ilhotas ocupadas por população de pescadores e onde funcionavam pequenos estaleiros desalojados para ceder lugar ao

aterro. O aterramento provocou uma grande alteração ambiental pouco percebida naquele momento, em que obras do gênero eram muito freqüentes e bem recebidas na cidade. O impacto do desaparecimento dos caminhos entre-ilhas repercutiu, entre outros aspectos, no regime de circulação das águas, criando um paredão em lugar da permeabilidade que antes existia, provocando sérias consequências para a poluição do Canal do Cunha. A ocupação das margens deste canal por palafitas decerto agravou a situação ambiental, mas não foi o único evento responsável pela atual situação de degradação, atribuída unicamente à ocupação “predatória” da Maré e adjacências.

Na altura dos anos 1990, no âmbito da Conferência Rio-92, outra decisão governamental foi de grande importância para o local: a implantação da Linha Vermelha, concebida como via expressa e de apoio à dinâmica de circulação de mais alto grau da cidade. É o corredor viário cuja função é conduzir fluxos do Aeroporto do Galeão ao Centro, formados dentre outros segmentos, pelo turismo e pelos negócios. Procurando manter o fluxo ininterrupto – foi implantada de modo a garantir a menor interferência possível da cidade real –, esta via, em toda sua extensão, teve a implantação descolada do tecido existente por diferença de nível, principalmente nas cercanias de favelas.

Para permitir esta implantação, foi efetuado novo aterro, desta vez na margem litorânea frontal à Ilha do Fundão, proporcionando um confortável afastamento das edificações lindeiras. Embora a Linha Vermelha atravesse grande trecho da Maré (ver Figura 1), a partir desta via não é possível acessar diretamente nenhuma das localidades que conformam o bairro. A relação entre ambas resume-se, reciprocamente, à aparência de uma paisagem remota.

O último fato urbano ocorrido de importância para o bairro foi a implantação da Linha Amarela, aproveitando a antiga ponte que fazia a ligação do Fundão ao continente. Enquanto a Linha Vermelha conduz ao centro da cidade, desenhandando um trajeto que atravessa no máximo bairros de periferia imediata ao centro (como São Cristóvão), a Linha Amarela tem como fim a Barra da Tijuca, e se derrama por vários bairros suburbanos da cidade. Nada mais coerente que, dentre os três corredores viários que “servem” à comunidade, justamente este ofereça maior permeabilidade aos moradores da Maré. Assim, de leito pré-existente à implantação desta via, a Linha Amarela não se destaca das áreas lindeiras por diferença de nível, e nem a colocação de grades para conter a população, fez com que ela deixasse de circular ao longo da via e de atravessá-la intensamente. Há entre as grades alguns pontos de contato que permitem o acesso, como também duas passarelas que conectam as localidades situadas nas margens opostas. Assim, mesmo à contragosto das autoridades do setor viário, a Linha Amarela é muito movimentada no segmento em que atravessa a Maré – movimento bem diferente do que se vê na Linha Vermelha.

Um último aspecto é de necessária menção: a proximidade com o Aeroporto Antônio Carlos Jobim e com a Cidade Universitária. A Academia não apenas significa “berço do saber” e conhecimento para seus moradores, dos quais 20% foram considerados analfabetos no último Censo, como também um modelo de ocupação urbana “racional” e desejado, baseado em uma ordem superior regida pelo mais alto grau de conhecimento. As arquiteturas do Fundão encontram-se registradas no ideário da população da Maré, acentuando sua condição de contrário, ou de “caos”. A consideração de seus moradores sobre os usuários da Cidade Universitária oscilam entre um respeito incontestável, que os dotava de poder para afirmações e intervenções categóricas, e a condição de provedor, seja na disponibilização de seus amplos e vazios espaços como “área de lazer” da população, seja como potencial de pagamento a serviços que possam ser prestados. Seja como for, os mo-

radores da Maré são demasiadamente afetados por esta proximidade, manifestando reverência e retribuição afetuosa quando são beneficiários de professores, alunos e funcionários da UFRJ.

Essas proximidades contrastantes contribuíram para olhar a Maré como massa informe e homogênea, vista pelos meios de comunicação e variados segmentos sociais cariocas como um espaço globalmente miserável, violento e destituído de condições mínimas de vida". (Silva, 2004, p.22)

MARÉ: DIFERENCIACÃO E COMPLEXIDADE

Lá não tem claro-escuro / A luz é dura / A chapa é quente /
Que futuro tem / Aquela gente toda...

Antes de 1980, a Maré não figurava nos mapas da cidade. A partir de então, quando a democracia se impôs mais plenamente e o número de moradores tornou-se expressivo, transformou-se no "Complexo da Maré"⁸, denominação pejorativa e detestada pelos moradores. Em fins dos anos 1980, a Maré tornou-se a XXX Região Administrativa do Município, fato significativo para o reconhecimento deste território como componente da estrutura administrativa da cidade e para admiti-lo como parte integrante da cidade. Esta nova XXX RA acrescentou as localidades de Marcílio Dias, Roquete Pinto e Praia de Ramos, criadas na mesma época do núcleo original da Maré, situadas do lado oposto da Marechal Trompowski ao território original (ver Figura 1), conferindo, assim, outros pertencimentos ao novo território.

Percorrendo as ruas da Maré é possível perceber claramente diferenças de diversas ordens. Como reconhece Silva (2004, p.21), mesmo entre as seis localidades que formam o núcleo inicial, embora fronteiriças, há "características sociais, econômicas, geográficas e históricas heterogêneas". É curioso observar que as localidades são claramente delimitadas, e suas populações conhecem com clareza os limites. Especialmente o Parque União e o Major Rubens Vaz que, embora vizinhos, são nitidamente separados e destacam-se do restante da Maré pela boa qualidade ambiental, assim como o Timbau no outro extremo, o mais antigo e consolidado.

As diferenças mais marcantes ficam por conta da presença de nove conjuntos surgidos de programas habitacionais em épocas diferentes, reunindo população de origens diversas. A Vila do João e o Conjunto Pinheiros, por exemplo, criados nos anos 1970-80, acolheram moradores do próprio lugar, transferidos das palafitas. Os conjuntos Bento Ribeiro Dantas, Nova Maré e Salsa e Merengue, datados já da década de 1990, receberam pessoas transferidas de habitações em áreas de risco da cidade. Estes não se distinguem apenas pelas arquiteturas marcantes, mas também pela história da ocupação, as origens e mediações de acesso, de um lado definidas por decisões vinculadas a órgãos governamentais responsáveis, e por outro, o ingresso através de contato com parentes e antigos amigos moradores da região, como se deu em quase 100% dos casos relatados por moradores.

A esmagadora maioria da população que ocupou espontaneamente a Maré veio do Nordeste brasileiro,⁹ e assistiu a chegada de contingentes de população removida de várias partes da cidade pelos Programas Habitacionais de erradicação de Favelas. Foi inevitável o estranhamento, que gerou rivalidades entre bairros que perduram até hoje.¹⁰

8 Denominar uma localidade de Complexo acarreta uma carga de significações. Adota-se na cidade essa nomenclatura ainda para designar os complexos carcerários: o Complexo Nelson Hungria, o Complexo Frei Caneca, entre outros, sendo quase impossível evitar a vinculação de um ao outro. Além disso, o termo reforça a idéia de que não se trata de uma unidade territorial, mas de um lugar único, onde todos que ali se encontram guardam a nefasta afinidade de serem favelados (*complexados*), reforçando preconceitos latentes no nosso senso comum.

9 Nos fins de semana, a praça do Parque União abriga o segundo maior Forró da cidade, perdendo apenas para o tradicional, que acontece no Campo de São Cristóvão.

10 Como a que há entre o Major Rubens Vaz e a Nova Holanda – sendo a primeira formada por nordestinos brancos, e a última por população predominantemente afrodescendente – que se estranham, supostamente, pelas diferenças étnicas.

Em trabalho da Prefeitura realizado sobre dados do Censo de 2000, a Maré ocupou a 11^a posição no IQV dentre os bairros da cidade. Segundo relato de Silva (2004, p.19), “no plano das instituições formais, a Maré não conta com centros culturais, cinemas, teatros ou qualquer tipo de espaço permanente para manifestação e produções culturais.”

Outra diferenciação ocorre com relação à titularidade da terra. Os moradores de residências originadas de programas habitacionais possuem título de propriedade, assim como moradores de áreas mais consolidadas do Timbau, Parque União e Parque Major Rubens Vaz, que conquistaram seus títulos. Enquanto moradores mais recentes destas mesmas localidades ainda não possuem qualquer documento de posse – embora isto pareça não significar para eles o principal problema.

A própria existência de 16 áreas com nomes diferenciados e as relações de pertencimento que seus moradores demonstram já denotam que o grau de complexidade e autonomia é grande. Elas se estruturam em torno a Associações de Moradores com lideranças próprias e guardando razoável autonomia entre si. Estas Associações de Moradores convergem para o Centro de Estudos de Ações Solidárias da Maré–CEASM que, não sem dificuldades, tenta unificar as lutas, apontando caminhos comuns para as diversas realidades.

O Parque União é separado do Parque Major Rubens Vaz por um canal. Além da Avenida Brasil, há apenas um ponto de contato entre ambas, a “Ponte da Amizade”, e conforme o nome insinua, pode ter sido motivo de desavença em momento anterior. Para quem freqüenta o bairro, fica claro o pertencimento dos moradores a uma ou outra localidade. “Administradas” por lideranças bastante combativas e comprometidas com o lugar, é impossível pertencer a ambas simultaneamente, ou derrubar a fronteira amigável entre elas.

As “bandeiras de luta” de cada comunidade são muito específicas e não servem para as demais. Uma das principais reivindicações do Parque União, por exemplo, é a implantação de um Posto de Saúde – embora haja um Posto em funcionamento no vizinho Parque Major Rubens Vaz, mas que serve prioritariamente a seus moradores, deixando a população do Parque União sem a preferência. O critério de territorialização de unidades do SUS baseia-se apenas na distância territorial, e o Posto do Parque União é sempre negado, a ponto de representar, hoje, uma das maiores reivindicações do local.

Estes são apenas alguns exemplos das fortes diferenciações internas existentes na Maré. À medida em que nos aprofundamos nas especificidades deste lugar, revelam-se mais e mais contrastes.

PROXIMIDADE E AFASTAMENTO

Perdida em ti eu ando em volta / É pau, é pedra, é fim de linha, é lama, é fogo, é foda...

Passantes da Linha Vermelha estranham a relação de distanciamento entre lugares na Maré e espaços “formais” dos bairros vizinhos externos. O exemplo da Praça do Valão, na Nova Holanda, ilustra esse distanciamento. Desta praça, avista-se com nitidez a Linha Vermelha ou as edificações situadas na Ilha do Fundão, com a nítida impressão (verdadeira) que esta Linha Vermelha encontra-se a mais ou menos a duas quadras de distância e pode ser vencida facilmente a pé. É possível avistar os automóveis passando em alta velocidade, e reconhecer com facilidade marcas e cores. Entretanto, a experiê-

cia de estar na Praça do Valão e desejar ir para o Fundão mostra o condicionamento da noção de distância a fatores subjetivos: os obstáculos e impedimentos dispostos nos espaços entre estes dois lugares impedem o acesso à Linha Vermelha / Ilha do Fundão e estendem a distância real de cerca de duas quadras a vinte minutos de percurso por automóvel! Além disso, neste segundo percurso, as voltas e contra-voltas do trajeto afetam de tal maneira a sensação sensorial da relação corpo-espaco, que se perde de vista os pontos de referência do deslocamento. A discrepância entre o percurso potencial a pé e o percurso real obrigatório por veículo mostra o quanto o mundo físico encontra-se banhado em razões subjetivas, subordinando o regime de proximidades a fatores situados na dimensão simbólica.

Outros afastamentos podem ser evidenciados na Maré. Às margens da Linha Vermelha, por exemplo, no longo segmento em que o nível dela aproxima-se daquele das áreas lindeiras à Maré, a incômoda proximidade é afastada pela ocupação por equipamentos de uso coletivo, de acesso limitado (como o CIEP, o Posto Policial e a Igreja) ou a “Vila Olímpica da Maré”, que nitidamente “dá as costas” para a Linha Vermelha. Em outros trechos da Vila Olímpica, em que a permeabilidade é acentuada pela coincidência de nível, uma grande área desocupada situada entre as quadras e a Linha Vermelha instaura um longo afastamento, desestimulando a caminhada, ao mesmo tempo em que hiper-expõe o “aventureiro” que pretende a travessia.

Onde não há outro recurso, a impossibilidade de transposição é garantida por grades situadas ao longo do ponto de encontro da via com a ocupação. No trecho em que o Parque União divisa esta Linha Vermelha, a situação é mais gritante: as casas coladas às grades no grande segmento onde o toque é mais intenso podem ser claramente avistadas por quem passa por essa via, porém, existe do “lado de dentro”, por detrás da grade, um arruamento de acesso restrito aos moradores do Parque União, que divide a circulação em circuitos separados dentro e fora. Isso ocorre com freqüência na Maré: ao longo de quase todas as vias correm ruas paralelas alternativas do lado interno, para impedir tecnicamente o tráfego local nas vias arteriais (Vermelha e Amarela), e que também funcionam como importantes barreiras, acentuando o confinamento e desligamento dos bairros à articulação urbana mais geral.

A ação desse conjunto de dispositivos, que no discurso visa proteger a região, resulta no seu encarceramento, distanciamento, contenção, impedimento para a liberdade de ir e vir, confinamento. A uma só palavra, pretende promover a invisibilidade da área para quem a avista do exterior.

CERCAMENTO

Desbanca a outra que abusa / de ser tão maravilhosa...

O cercamento faz parte do imaginário local neste bairro que experimenta um elevado grau de violência e em que o policiamento e o sistema carcerário comparecem nas conversas cotidianas. O próprio bairro, como vimos, desde sempre esteve “encerrado”, para que não chegue a resvalar sobre a cidade. Este encerramento é forçado por limites “naturais” (Canal do Cunha, canal entre localidades como o Parque União e o Major Rubens Vaz, entre outros) ou artificiais, como as obras de engenharia: Avenida Marechal Trompowski, Linhas Amarela e Vermelha e Avenida Brasil.

Na Linha Amarela, os acessos restringem-se a alguns pontos definidos por “estrangulamentos”; pequenas entradas permitem acesso para as já citadas vias secundárias de uso local, que seguem em paralelo a esta e servem estritamente à população moradora das localidades da Maré. Os acessos pela Avenida Brasil guardam a mesma marca de estrangulamento: consistem em poucas ruas perpendiculares à esta Via, onde, ao fundo, no fim da rua, abre-se a possibilidade de atravessar para a Maré. Aqui, em especial, tem-se a impressão de labirinto, metáfora muito usual para descrever o espaço da favela.

Estranhamente, o cercamento aparece no sentido inverso, como proposta de moradores do Parque União. No trecho que toca diretamente a Avenida Brasil há uma área remanescente de antiga fábrica desativada, ocupada recentemente pela população. A área, conhecida no local como “dos sem-terra”, consiste na última ocupação desta localidade, estendendo-se pelas ruas perpendiculares à Avenida Brigadeiro Trompowski, que bifurca a Avenida Brasil em direção à Ilha do Governador e à Ilha do Fundão. Moradores das imediações desta avenida reivindicaram à Associação de Moradores obras para colocação de “portais de entrada”, com a instalação de “portões” para controle do acesso, incluindo melhorias na aparência do local: gradeamento, pintura, arrumação, conserto do piso etc. Fato curioso, já que este é o trecho de maior contato entre a Maré e a “cidade”, onde a interação das edificações com a rua encontram-se dentro dos padrões da cidade formal, o que nos leva a questionar as razões dessa preocupação, enquanto tantas outras dificuldades estão em jogo. O presidente da Associação de Moradores supõe que seus moradores pretendem com isso dar uma melhor aparência a quem passa na rua e avista o bairro.

Os moradores da Maré, como os moradores das favelas da cidade, sofrem o constrangimento de serem responsabilizados pelas condições que se verificam nesses locais, e culpabilizados pela própria situação de insalubridade e desconforto. O quadro “pintado” pelo senso comum é modelado conforme o forjado em padrões muito inferiores ao que a realidade mostra.

Incompreensivelmente, também a Praça do Valão na Nova Holanda é cercada por grade. Sua configuração nasceu de um projeto desenhado por um órgão do Estado competente no assunto. Pelo projeto original, o acesso a esta, que é uma das raras áreas dotadas de mobiliário de lazer e recreação, e que possui vários prédios significativos em suas cercanias – como a creche, a casa das rendeiras, a Associação de Moradores e o CEASM –, se daria por meio de três portões, devidamente destruídos pelos usuários, que circulam livremente pelos estreitos caminhos.

Há ainda um último cercamento de obrigatoriedade menção: o Parque Municipal Ecológico da Maré, situado na Vila Pinheiro. Como já referido, a Vila do Pinheiro nasceu de um programa governamental incluído no Projeto Rio, que previu a preservação da vegetação da antiga Ilha do Pinheiro pela criação de uma área de lazer nos moldes dos manuais de urbanismo. Não se entendem as razões do gradeamento dela, que consiste em um dos únicos espaços livres e “verdes” disponíveis à população do bairro. Talvez tenha sido incluído para impor disciplina ou controle do uso, evitar uso predatório e violência. Porém, como também percebeu Jacques (2002), “o local parece não ser ocupado por ninguém”, já que o excesso de zelo resvalou para inibição do uso do lugar. Em uma população que tem presente a imagem da grade como aprisionamento, talvez o efeito desta sobre o imaginário seja o constrangimento em vez de disciplina.

CONCLUSÕES

Faz ouvir os acordes do choro-canção / Traz as cabrochas e a roda de samba /
Dança o teu funk, rock, forró, pagode, reggae / Teu hip-hop, fala na língua do rap /
Fala no pé, dá uma idéia / Naquela que te sombreia...

Nosso enfoque sobre a realidade da Maré procurou enfatizar os dispositivos encontrados nesse assentamento, supostamente introduzidos no contexto dos diversos projetos governamentais implantados na região, para lidar com a fixação de uma área de baixa renda, considerando a permanência de sua população no local e a grande transformação da realidade espacial nos entornos. Foram privilegiadas as estratégias espaciais e arquitetônicas coletivamente produzidas, tanto no âmbito do Estado, da Academia ou no campo disciplinar do “urbanismo”, e que se desenvolvem ao longo dos anos, sem descurar das ações reativas da população, em adaptação a novos papéis adquiridos por determinadas áreas que se tornam estratégicas para a cidade.

O caso examinado ilustra, a nosso ver, tendências dos atuais modos de lidar com os bolsões de pobreza inseridos na malha urbana, considerando a perspectiva de sua efetiva permanência nos locais de origem. No caso da Maré, trata-se de uma localização na cidade com o destino marcado pela determinação governamental: sobre a singular ordem natural, decisões de peso foram sendo gradativamente tomadas, como a localização da Cidade Universitária ou a instalação do Aeroporto Internacional em local previamente destinado à concentração industrial da cidade. Suas racionalidades tiveram que conviver com movimentos da cidade espontânea: o assentamento da Maré, do Alemão, Mangueiros e outros existentes nas imediações, que nasceram nos interstícios, no “negativo” do retrato da ordem, gerando, assim, fortes contradições, com as quais a gestão urbana teve que lidar durante esse tempo.

Em face da condição inevitável de permanência da favela, surge como solução tirar proveito da vocação expositiva adquirida pela área após as localizações referidas. Assim, passa a sediar o mais importante projeto habitacional da época, mantendo o caráter “cartão-postal” do local, no que se refere à ação governamental exemplar, de provimento da moradia popular. Essa intervenção engrossa numericamente a população da Maré, no mesmo grau em que agrava a situação social, reforçando o papel de “depositário” de populações originadas dos mais variados pontos da cidade.

Por redefinições da própria cidade, essa localização singular e estratégica não cessa de passar por reformulações, agravando as contradições. A ênfase na articulação e aceleração da circulação na cidade, em local próximo ao terminal aeroportuário, apropria a região definitivamente a partir dos anos 1990 à lógica fortemente rodoviária, com a implementação de mega-planos que concretizem ideais há muito adormecidos por carência de recursos e prioridade. Estes projetos que se viabilizam nas brechas abertas por negociações políticas de caráter momentâneo, tão grandiosos quanto urgentes na sua execução, deixam pouca possibilidade de questionar as transformações ocorridas entre o tempo de sua formulação (as Linhas Coloridas foram concebidas no Plano Doxiades) e o momento da execução. As Linhas Vermelha e Amarela, com toda carga simbólica que carregavam, eram certamente incompatíveis com a proximidade a zonas de moradia de baixa renda, implicando medidas de readequação.

A idéia central defendida neste texto é a de que o conjunto de intervenções governamentais modificadoras – decisões de alocação de usos e atividades especiais, programas

de melhoria habitacional e urbana, decisões viárias, entre outras –, quase sempre veiculadas pela racionalidade de planos e projetos urbanos, incluem desde sempre, de modo não declarado, uma série de mecanismos destinados a manter as populações empobrecidas sob vigilância, impedindo-as, de algum modo, de “estragar a brincadeira”.

Julgamos que o texto tenha tornado claros os objetivos imediatos destas intervenções. Destinam-se a manter a “favela” sob controle, na convivência de vizinhanças estratégicas, e os formatos adotados, percebidos até o momento na Maré, são fartamente encontrados em outras área da cidade: o emuralhamento como tentativa de confinamento; limitação do movimento de seus moradores; restrição ao crescimento da área; o isolamento de acessos viários por meio de afastamento (como no caso da Linha Vermelha) ou quando este se torna impossível, gradeamento (Linha Vermelha e Linha Amarela); vedação do acesso pela situação de quadras com edificações que servem a fins industriais ou governamentais. Foram depositados aos poucos no domínio microfísico, em “doses homeopáticas”, de modo que cada nova intervenção mais abrangente carregava consigo dispositivos que iam “ajeitando” o espaço a essa lógica.

Com isso, os objetivos eram múltiplos. Primeiramente, conter os corpos no interior do assentamento, cercando, restringindo sua permeabilidade com o lado de fora. Depois, banir sua imprevisibilidade, que tanto assusta o universo da razão, monitorando atos indesejáveis dos moradores, atrasando e dificultando seus movimentos, e desestimulando, assim, a intensificação do trânsito dentro-fora da favela. No limite, visam imobilizar os corpos e, nessa impossibilidade, monitorar seus movimentos, vigiando cada passo a partir do momento em que a fronteira é ultrapassada.

Tentam invisibilizar a realidade da favela, escondendo a feiúra e o atraso, demonstrativos, entre outras coisas, daquilo que não se quer ver, a difícil situação do país e a incompetência em administrar soluções. E, como alternativa, inserir esses assentamentos na paisagem como imagem remota e estática, uma espécie de pintura, separada da cena urbana vivida.

Modos semelhantes de lidar com bolsões de pobreza aparecem a olhos vistos no Rio de Janeiro: o estabelecimento de ecolimits, o estrangulamento de acessos, a farta utilização de dispositivos inibidores – como desníveis acentuados, grades, longas áreas desconectadas de vias e outros empecilhos – encontram-se fortemente presentes em áreas vizinhas a assentamentos de baixa renda, constrangendo moradores ao confinamento. Aparecem com recorrência no discurso governamental, mas também naquele que vem da Academia, embasando modos de intervenção e projetos, em sinal do quanto já se encontram naturalizados.

Confinamento, cercamento, estrangulamento de acessos e vigilância nos fazem recordar outro modelo urbanístico muito praticado na nossa cidade e país atualmente: os condomínios de camadas altas e médias que se reproduzem rapidamente na cidade. Também estes são cercados; sua população está, em certo sentido, confinada e mantida sob permanente vigilância, sendo que a ameaça principal não recai sobre seus moradores, mas na invasão pelos “de fora”. Também aqui a invisibilidade é perseguida, mas no sentido inverso: é a paisagem externa que não se deseja ver.

Cabe então questionar: essas aproximações serão simples coincidências ou será que possuem, de fato, substâncias próximas? Arriscamos reconhecer que no centro da questão está o medo, o medo propriamente urbano, a desconfiança do outro, aquele que se origina do choque no espaço público, entre populações com acentuada iniquidade social, que parece encontrar-se no limite: a impossível República dando lugar ao *apartheid*.

O condomínio é um modelo urbanístico que se origina em fins do século XIX, e que foi aperfeiçoado no decorrer do século XX para variadas situações e adaptado a diferentes realidades, com grande oportunidade de teste. Seu repertório de componentes (muros, grades, guaritas, etc.) foi intensamente aprimorado, adquirindo alto grau de eficiência e autonomia, passando a incorporar outros modelos e modos de intervenção. Como vimos, estão presentes tanto nos condomínios que se espalham por toda a cidade como nas intervenções propostas para favelas em áreas centrais e Projetos Urbanos nas cercanias de áreas faveladas.

Por último, cabe reafirmar que esta ordem atua no reforço de preconceitos e estigmatização da população, substituindo a real melhoria do local e da situação em que se encontram seus moradores, o que não exigiria o aperfeiçoamento de tantos dispositivos estratégicos. Especialmente neste momento de grande agitação são freqüentes as ações do crime organizado que tentam “inverter” esta ordem e vão para as pistas da Linha Vermelha, tornando visível sua presença para aqueles que não desejamvê-los. Vêm cobrar, da maneira mais contundente, a equivocada presença do poder público e o seu reconhecimento como cidadãos com iguais direitos e oportunidades.

Maria Julieta Nunes de Souza é professora da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UFRJ e coordenadora do Escritório Público de Arquitetura e Urbanismo – FAU/NIAC/UFRJ.
E-mail: mariajulieta@globo.com

Artigo recebido em maio de 2007 e aprovado para publicação em julho de 2007.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BENETTI, P. C. *Violência e projeto urbano em favelas*. Vitruvius, Arquitextos nº 48, maio 2004.
- CALDEIRA, T. P. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.
- CEASM. *Quem somos? Quantos somos? O que fazemos? A Maré em dados: Censo 2000*. Ano 2003.
- DAVIS, M. *Ecology of fear: Los Angeles and the imagination of Disaster*. New York: Vintage Books. A Division of Random House, Inc., 1999.
- DUARTE, C.; SILVA, O. L.; BRASILEIRO, A. (Orgs.) *Favela, um bairro: propostas metodológicas para intervenção pública em favelas do Rio de Janeiro*. São Paulo: Pró-Editores, 1996.
- ELLIN, N. *Shelter from the storm or form follows fear and vice versa*. In: _____ (Ed.) *Architecture of fear*. New York: Princeton Architectural Press, 1997.
- FLUSTY, S. *Building Paranoia*. In: ELLIN, N. (Ed.). *Op. cit.*
- JACQUES, P. B. *Cartografias da Maré*. In: VARELLA, D., BERTAZZO, I., JACQUES, P.B. *Maré, vida na favela*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2002, p.13-59.
- MARCUSE, P. *Walls of Fear and Walls of Support*. In: ELLIN, N. *Op.cit.*
- PUENTE, P.; SEPULVEDA, R.; TORRES, E.; TAPIA, R. *Seguridad residencial y comunidad: factores incidentes en la seguridad ciudadana en habitat residenciales pobres. Evaluación y propuesta*. Facultad de Arquitectura y Urbanismo – Instituto de la Vivienda – Facultad de Ciências Sociales – Departamento de Sociologia – Universidad de Chile. Santiago: LOM Ediciones Ltda, 1999.
- SANTOS, C. N.; VOGEL, A. (Coord.) *Quando a rua vira casa. A apropriação de espaços de uso coletivo em um centro de bairro*. São Paulo: Projeto, 1985. 3^a edição.
- SILVA, J. S. *Por que uns e não outros? Caminhada de jovens pobres para a universidade*. Rio de Janeiro: 7 letras, 2003.
- SILVA, S. M. S. *Espaço favela – o Projeto Rio e a Favela da Maré*. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: PUR/UFRJ, 1984.

SORKIN, M. (Ed.) *Variations on a theme park. The New American City and the End of Public Space.* New York: Hill and Wang, 1992.

VALLADARES, L. P. *Passa-se uma casa: análise do programa de remoção de favelas do Rio de Janeiro.* Rio de Janeiro: Zahar, 1978.

A B S T R A C T *In picture marked for the end of politics of eradication of slums and the permanence of inhabitants in low rate areas placed very close to desired urban areas of big cities in the country, space strategies are improved to deal with these uncomfortable proximities. This text intends to explore the space forms and territorial devices consolidated in our reality, which deal with the inconvenient presence of large amount of poverty inserted in important sections of the city. It is translated in mechanisms of separation, invisibility, distance, confinement and isolation of these patterns, mentioned by the literature concerning the realities of other cities, started from the observation of the relationship of the Maré District (Rio de Janeiro) with the areas around, in the explicitness of the microphysical contributies added all along the years in which the region has grown and reformulated its role and importance in the context of the city.*

K E Y W O R D S *Slums; peripheral areas; spatial segregation; urban projects.*