

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS  
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

Leila de Oliveira Lima Araujo

**GEOGRAFIA DA PERIFERIA URBANA:  
LUGAR DE MÚLTIPLAS REPRESENTAÇÕES NO ENTORNO  
DO TRECHO RODOVIÁRIO NITERÓI-MANILHA, BR 101**

Belo Horizonte  
2014

**Leila de Oliveira Lima Araujo**

**GEOGRAFIA DA PERIFERIA URBANA:  
LUGAR DE MÚLTIPLAS REPRESENTAÇÕES NO ENTORNO  
DO TRECHO RODOVIÁRIO  
NITERÓI-MANILHA, BR 101**

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia do Departamento de Geografia da Universidade Federal de Minas Gerais, como requisito parcial à obtenção do título de Doutor em Geografia.

Área de concentração: Organização do Espaço

Orientador: Prof. Dr. Ralfo Edmundo da Silva Matos

Coorientador: Prof. Dr. José Antonio Souza de Deus

Belo Horizonte  
2014

A658g  
2014 Araujo, Leila de Oliveira Lima.  
Geografia da periferia urbana [manuscrito] : lugar de múltiplas representações no entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha, BR 101/ Leila de Oliveira Lima Araujo. – 2014.  
246 f.: il. (color.).

Tese (doutorado) – Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências, 2014.

Área de concentração: Organização do Espaço.

Orientador: Ralfo Edmundo da Silva Matos.

Co-orientador: José Antonio Souza de Deus.

Bibliografia: f. 203-217.

Inclui anexos e apêndices.

1. Periferias urbanas – Teses. 2. Rodovia – Teses. 3. Organização espacial – Teses. I. Matos, Ralfo Edmundo da Silva. II. Deus, José Antonio Souza de. III. Universidade Federal de Minas Gerais, Instituto de Geociências. IV. Título.

CDU: 911.375



UNIVERSIDADE FEDERAL DE MINAS GERAIS

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA



FOLHA DE APROVAÇÃO

**GEOGRAFIA DA PERIFERIA URBANA: LUGAR DE MÚLTIPLAS REPRESENTAÇÕES NO ENTORNO DO TRECHO RODOVIÁRIO NITERÓI-MANILHA, BR 101**

**LEILA DE OLIVEIRA LIMA ARAÚJO**

Tese submetida à Banca Examinadora designada pelo Colegiado do Programa de Pós-Graduação em GEOGRAFIA, como requisito para obtenção do grau de Doutor em GEOGRAFIA, área de concentração ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO.

Aprovada em 24 de março de 2014, pela banca constituída pelos membros:

Prof(a). Ralf Edmundo da Silva Matos - Orientador  
UFMG

Prof(a). Jose Antonio Souza de Deus  
UFMG

Prof(a). Marcio Einon de Oliveira  
Universidade Federal Fluminense

Prof(a). Catia Antonia da Silva  
Universidade Estadual do Rio de Janeiro

Prof(a). Weber Soares  
Instituto de Geociências - UFMG

Prof(a). Marly Nogueira  
Universidade Federal de Minas Gerais

Belo Horizonte, 24 de março de 2014.

***Dedico a Deus por ter me dado forças para concluir este  
trabalho. A Ele toda glória e todo  
louvor!***

## AGRADECIMENTOS

Ao Prof. Dr. Ralfo Matos Edmundo da Silva, por ter acreditado em minha proposta de pesquisa, pela generosidade em disponibilizar o conhecimento, liberdade e respeito.

Ao Prof. Dr. José Antonio Deus, pelas observações atentas na coorientação.

Ao prof. Dr. José Alberto Rio Fernandes pela orientação, incentivo e acolhida durante o período do estágio doutoral na Universidade do Porto, Portugal.

À CAPES pela bolsa *Sandwich* concedida para o período de estágio doutoral na Universidade do Porto, Portugal.

À Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de Minas Gerais pela concessão da bolsa de doutorado.

À Universidade Federal Fluminense pela concessão do afastamento para realizar o doutorado, entendendo o quão é relevante investir na formação do seu corpo técnico.

À Prefeitura Municipal de São de Gonçalo, por conceder o afastamento para realizar o doutorado.

Aos professores do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFMG, pela colaboração em minha formação.

Aos professores Weber Soares (UFMG) e Nélson Nóbrega (UFF) pelas observações atentas no exame de qualificação.

À Perses Maria Canellas da Cunha, amiga, incentivadora nas muitas geografias da vida.

Aos amigos Ana Maria Queiroz, Bárbara Pinheiro, Daniel Vater de Almeida, Guilherme Vargas, Patrício Pereira Alves de Sousa, Letícia de Melo Honório, Andreia de Souza Ribeiro Rodrigues, Adriana Motta, Gil Carlos Silveira Porto, alguns de longa data, outros recentes, mas todos guardados no coração.

Aos amigos Carlos José Franco e Ligia Polycarpo da Biblioteca do Instituto de Geociências da Universidade Federal Fluminense, pelo companheirismo e carinho de sempre.

Aos funcionários do Instituto de Geociências da UFMG, pela atenção e colaboração recebidas durante o curso.

A todos os entrevistados, por contribuir com o seus olhares atentos e por disponibilizarem suas memórias.

À minha família pelo incentivo e carinho de sempre.

A todos que de forma direta ou indireta colaboraram com o trabalho.

*"Desistir...  
eu já pensei seriamente nisso,  
mas nunca me levei realmente a sério,  
é que tem mais chão nos meus olhos  
do que o cansaço nas minhas pernas,  
mas esperança nos meus passos,  
do que tristeza nos meus ombros,  
mas estrada no meu coração  
do que medo na minha cabeça."  
(Cora Coralina)*



## RESUMO

O presente estudo analisa a periferia urbana, através dos registros das recentes modificações no espaço. Tradicionalmente, a periferia foi considerada como espaço extramuros das cidades, onde o urbano encontrava-se com o rural. Por vezes, o conceito mesclou-se e confundiu-se com o de subúrbio, que ocupou áreas de moradias planejadas e industriais, afastadas do centro das cidades e no entorno das vias férreas e rodoviárias. Entretanto, o conceito de periferia consolida-se a partir da década de 1950, ao referir-se inicialmente aos países com menor poder econômico e distantes do foco das decisões internacionais. Em seguida, o conceito adaptou-se e incorporou-se a definição das áreas localizadas além dos centros das cidades. Hoje, o espaço considerado periferia apresenta-se com paisagens que não encontram apenas o rural quando o urbano termina, mas também reveste-se de outra paisagem que reúne condomínios de luxo, espaços com moradias segregadas e degradadas, indústrias e comércio de aparência global no entorno de rodovias. Como fenômeno relativamente recente no Brasil, a periferia, no estudo, foi examinada através do conceito de lugar, entendendo que, neste espaço, a vida dialoga através de relações locais e globais. Assim sendo, investigou-se a periferia, constituída no entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR-101), localizada na Região Metropolitana do Rio de Janeiro - RJ, onde notadamente a construção da via e a chegada do comércio de aparência global vem trazendo mudanças para a vida dos sujeitos no lugar. Assim, o estudo colheu dados empíricos através de artigos jornalísticos, oralidade e entrevistas dirigidas para desvendar a constituição desta paisagem urbana, além de buscar a percepção dos sujeitos com intuito de medir a dinâmica espacial e social do lugar.

Palavras-chave: Periferia, Lugar, urbano, rodovia e comércio.

## ABSTRACT

The present study analyses the urban periphery through the new image registered by the recent changes at the urban space. Traditionally, periphery has been regarded as the extramural space of the city, where the urban met the rural. Sometimes the concept blended up and mixed with the suburban, that occupied housing and industrial planned areas remote away from the inner cities and in the vicinity of railways and road. Though the concept of periphery is consolidated from the 1950s, when referring initially to countries with lower economic and distant focus of international decisions. Then, the concept was adapted and incorporated the definition of areas located beyond the city centers. Nowadays the space considered periphery is presented with landscapes that are not only the countryside when the city ends, plus also takes on another landscape that combines luxury condos, villas with spaces segregated and degraded, industries and trade in overall appearance in the vicinity of highways. As a recent phenomenon in Brazil, the study of periphery was examined through the place concept, learning that in this place life dialogues through local and global relations. In this way, we investigated the periphery in the vicinity of Niterói-Manilha highway (BR-101), located in the Metropolitan Region of Rio de Janeiro - RJ, where the construction of the trade and the arrival of overall appearance has brought changes to the lives of individuals in place. So, the study collected empirical data through newspaper articles, oral and directed interviews to uncover the construction of this urban landscape, and seek the perception of subjects in order to measure the spatial dynamics and social place.

Keywords: Periphery, Place, Urban, Highway and commerce.

## RÉSUMÉ

Cette étude analyse la périphérie urbaine, grâce à la nouvelle image enregistrée depuis les récents changements dans l'espace urbain. Traditionnellement, la périphérie était considérée comme un espace à l'extérieur des murs des villes, où la ville s'est retrouvée avec le milieu rural. Parfois, le concept mélangé avec les zones suburbaines qu'il occupait le logement prévu industrielle et loin des centres-villes et à proximité des voies ferrées et des routes. Cependant, le concept de périphérie est consolidée à partir des années 1950, en se référant d'abord aux pays en mettant l'accent économique et lointain inférieure de décisions internationales. Puis le concept a été adapté et intégré à la définition des zones situées au-delà des centres urbains. Aujourd'hui, la zone considérée périphérique avec des paysages qui ne sont pas seulement la campagne où la ville se termine, plus prend également en charge un autre paysage qui combine condos de luxe, villas avec des espaces distincts et dégradées, des industries et du commerce dans l'apparence globale autour autoroutes. Comme un phénomène relativement récent au Brésil, l'étude de la périphérie a été examinée par la notion de lieu, de comprendre que, dans cet espace, la vie dialogues par des relations locales et globales. Par conséquent, nous avons étudié la périphérie, faite dans le voisinage de la route Niterói-Manilha (BR-101), situé dans la région métropolitaine de Rio de Janeiro - RJ, où notamment la construction du commerce et l'arrivée de l'aspect global vient apporter des changements dans la vie des personnes en place. Ainsi, l'étude a recueilli des données empiriques à travers des articles de presse, interviews orales et dirigé pour découvrir la constitution de ce paysage urbain, et de chercher la perception des sujets afin de mesurer les dynamiques spatiales et le lieu social.

Mot-clé: Périphérie, Lieu, Urbain, Route.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01	Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Rodovia BR- 101 (trecho Niterói-Manilha)	21
Figura 02	Bairros do entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR- 101)	26
Figura 03	Bairro londrino de Bethnal Green (1848), na ilustração de Hector Gavin “degradação física e moral”	37
Figura 04	Bairro pobre de Londres; gravura de Gustave Doré de 1872	38
Figura 05	Esquema teórico de Howard para as cidades-jardins	42
Figura 06	Planta da primeira cidade-jardim Letchworth	44
Figura 07	Propaganda do loteamento Jardim Laranjeiras, RJ	50
Figura 08	Cortiço no Centro do Rio de Janeiro no início do século XX	53
Figura 09	Reforma urbana no Rio de Janeiro entre 1903 e 1906	54
Figura 10	Bairro dos Mineiros, São Pedro da Cova, Gondomar, Portugal	60
Figura 11	Bairro social em Badajoz, Espanha	61
Figura 12	Subúrbio decadente em Detroit, Estados Unidos	62
Figura 13	Vista dos condomínios da Barra da Tijuca, Rio de Janeiro - RJ	65
Figura 14	O primeiro automóvel brasileiro	91
Figura 15	Rodovia Governador Mário Covas - BR 101	94
Figura 16	Mercado Central de Paris (Halles Centrales), século XIX	102
Figura 17	Parte interna do Mercado Central (Halles Centrales) de Paris, século XIX	103
Figura 18	Galeria Lafayette (Paris) fachada externa e cúpula interna	106
Figura 19	Viaduto sobre antiga rua em São Gonçalo - RJ	116
Figura 20	Praia do Barreto, Niterói-RJ, década de 1960	122
Figura 21	Atividade esportiva na praia do Barreto, Niterói-RJ, década de 1960	123
Figura 22	Obra na Avenida do Contorno, BR 101	126
Figura 23	Principais pontos de grandes estabelecimentos de consumo na BR 101, trecho Niterói-Manilha, RJ	130
Figura 24	Fábrica de Fósforos Fiat Lux e vila operária, década de 1960	132
Figura 25	Rodovia Gov. Mário Covas, trecho Niterói-Manilha (BR 101)	134
Figura 26	Vista lateral do São Gonçalo Shopping Rio	136
Figura 27	Chaminés da antiga cerâmica Porto Rosa, 2007	146
Figura 28	Etapas da obra do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR 101)	153
Figura 29	Siderúrgica Hime, Neves, São Gonçalo, RJ, na década de 1950	154
Figura 30	Siderúrgica Hime, Neves, São Gonçalo, RJ, em primeiro plano e na parte superior o trecho Niterói-Manilha da BR 101, em construção, na década de 1970	155
Figura 31	Manguezal degradado, próximo ao trecho Niterói-Manilha da BR 101	162
Figura 32	Engarrafamento no trecho Niterói-Manilha, BR 101	167
Figura 33	Construção do São Gonçalo Shopping Rio	170
Figura 34	Fachada principal do São Gonçalo Shopping Rio	171
Figura 35	Comércio familiar, ao fundo área de manguezal e a torre da rádio Manchete	173

Figura 36	Bairro e cidade de residência dos entrevistados	179
Figura 37	Unidade do Carrefour, localizado no trecho rodoviário Niterói-Manilha	188
Gráfico 01	Profissão dos entrevistados	177
Gráfico 02	Entrevistados por faixa etária	178
Gráfico 03	Bairro e cidade de Residência dos entrevistados	180
Gráfico 04	Tempo de residência do entrevistado no bairro	181
Gráfico 05	Comércio que frequenta e compra no bairro	186
Gráfico 06	Lojas que frequenta e compra no trecho Niterói-Manilha, BR 101	187
Gráfico 07	Produtos que costuma comprar no comércio da rodovia	189

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01	Problemas que afetaram o lugar até o ano de 2000	182
Tabela 02	Problemas que afetam o lugar hoje	182
Tabela 03	Conhecimento sobre o que havia no lugar antes da construção do trecho Niterói-Manilha (BR 101)	183
Tabela 04	Características atribuídas para a periferia	184
Tabela 05	Elementos identificados com o lugar de vivência	184
Tabela 06	Lazer com a família no bairro	185
Tabela 07	Frequência que utiliza a rodovia	190
Tabela 08	Distância aproximada da casa ao comércio da rodovia	191
Tabela 09	Motivos para utilizar o comércio da rodovia	191
Tabela 10	Meio de locomoção para ir ao comércio da rodovia	192
Tabela 11	Significado da rodovia na vida cotidiana	193

## LISTA DE SIGLAS

BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
COMPERJ	Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro
DNER	Departamento Nacional de Estradas e Rodagem
DETRO	Departamento de Transportes Rodoviários do Rio de Janeiro
FLUP	Faculdade de Letras da Universidade do Porto
ICBEU	Instituto Cultural Brasil – Estados Unidos
IAB	Instituto dos Arquitetos Brasileiros
MEMOR	Instituto Gonçalense de Memória, Pesquisas e Promoções Culturais
RGI	Registro Geral do Imóvel

## SUMÁRIO

<b>1</b>	<b>INTRODUZINDO IDEIAS</b>	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>PERIFERIA: LUGAR PARA CONSIDERAÇÕES</b>	<b>31</b>
2.1	A CONSTRUÇÃO DOS LUGARES: SUBÚRBIO E PERIFERIA	31
2.2	DIFERENTES IMAGENS DO SUBÚRBIO	35
2.3	PERIFERIA URBANA: LUGAR DE MUITAS PAISAGENS	57
2.4	O LUGAR NA GEOGRAFIA	66
<b>3</b>	<b>PERIFERIA URBANA: LUGAR DE ACELERAÇÃO DOS FLUXOS EM REDE E OS ESPAÇOS DE CONSUMO MODERNO</b>	<b>78</b>
3.1	AS REDES E OS FLUXOS	78
3.2	A ACELERAÇÃO DOS MOVIMENTOS NO BRASIL	85
3.3	COMÉRCIO: OFERTA E CONSUMO	96
3.4	COMÉRCIO, CONSUMO E LUGARES	98
<b>4</b>	<b>PERIFERIA URBANA NO BRASIL CONTEMPORÂNEO: LUGAR DE MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS</b>	<b>112</b>
4.1	AS MÚLTIPLAS PERIFERIAS NO BRASIL	112
4.2	QUANDO A RODOVIA PROVOCA RUPTURA EM UM LUGAR PERIFÉRICO	115
4.3	COMÉRCIO MODERNO E SUAS RELAÇÕES GLOBAIS NO LUGAR PERIFÉRICO	127
<b>5</b>	<b>OLHARES PARA PERIFERIA URBANA</b>	<b>141</b>
5.1	OLHARES ATRAVÉS DA MEMÓRIA ESPACIAL	143
5.1.1	A construção da periferia: lugares de moradia	144
5.1.2	A ruptura no lugar	150
5.1.3	A Especulação imobiliária no entorno da rodovia	164
5.1.4	O Deslocamento diário, os acidentes e os engarrafamentos no trecho rodoviário Niterói-Manilha	166



<b>5.1.5</b>	<b>O olhar para o comércio da Periferia</b>	169
5.2	O OLHAR DOS SUJEITOS NAS ENTREVISTAS DIRIGIDAS	176
<b>6</b>	<b>SÍNTESE E CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	194
<b>7</b>	<b>REFERÊNCIAS</b>	203
<b>8</b>	<b>APÊNDICE</b>	218
<b>9</b>	<b>ANEXOS</b>	223
Anexo A	Portaria Nº 021/DES, de 18 de fevereiro de 1974	223
Anexo B	Decreto-lei nº 512, de 21 de Março de 1969	224
Anexo C	Exemplo de planta de desapropriação de terreno - Bairro do Gradim, São Gonçalo, RJ	230
Anexo D	Dados técnicos - DNER	231
Anexo E	Estrada Niterói-Manilha sem data de conclusão	232
Anexo F	Niterói-Manilha (Figueiredo inaugura trecho da Lagoa-Barra em janeiro)	233
Anexo G	DNER reiniciará em dois meses as obras da Niterói- Manilha	234
Anexo H	Com a estrada, a paisagem da praia agora está mudando	235
Anexo I	DNER capeia ponte e faz estrada Niterói-Manilha	236
Anexo J	Niterói-Manilha, dez anos de transtornos	237
Anexo K	Niterói-Manilha, dez anos de transtornos (continuação)	238
Anexo L	Niterói-Manilha, a desculpa	239
Anexo M	Praia do Barreto: um espaço em extinção (Niterói-Manilha, como sempre causando transtorno em S. Gonçalo)	240
Anexo N	Adiada inauguração da Niterói-Manilha	241
Anexo O	Auto-estrada custa caro, mas não resolve viagem para Região dos Lagos.	242
Anexo P	Niterói-Manilha será entregue ao trânsito amanhã	243
Anexo Q	Desnecessários em 75 (Novos radares combaterão alta velocidade na Ponte)	244
Anexo R	Niterói-Manilha, o progresso	245
Anexo S	Niterói-Manilha, o progresso (continuação)	246

Todo trabalho acadêmico possui uma história de construção, que, de imediato, está relacionada ao seu título, *Geografia da periferia urbana: lugar de múltiplas representações no entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha, BR 101*, e, na sequência, revela-se na escrita do texto, representado pelas palavras contidas nos parágrafos das páginas do papel. Todo este conjunto discursivo, resultado de leituras, levantamentos e análise de dados ao longo da pesquisa, frutifica o processo de germinação da ideia, que inicialmente inquietou o autor.

Entretanto, o processo de construção da tese foi iniciado bem antes, ainda na elaboração do projeto de pesquisa, na escolha da instituição (UFMG) para cursar o doutorado. Na fermentação de ideias que envolveram o estudo, relacionando-o ao caminho percorrido, não apenas o acadêmico, mas o informal, o subjetivo, como nas idas e vindas entre as cidades do Rio de Janeiro e Belo Horizonte, na estrada aérea. Em alguns dias, os voos foram turbulentos devido a frentes frias, em outros, os voos foram tranquilos e permitiram contemplar a paisagem, o relevo urbano, a ocupação "desordenada" da região metropolitana das duas cidades, despontando como um mapa. Ainda no percurso das viagens, ou mesmo nas salas de embarque dos aeroportos, conversas foram trocadas e observou-se a mobilidade das pessoas, as histórias de vida e de seus lugares. Nas aulas, conteúdos foram apreendidos e laços afetivos construídos. Deles vieram os encontros informais, onde lugares da capital mineira foram apresentados e diálogos geográficos compartilhados. No dever acadêmico, os congressos, seminários, encontros, colóquios etc., realizados nos diferentes lugares do país e no exterior, tornaram-se frequentes e importantes para o aprendizado e divulgação do conhecimento que estava em constante construção.

No percurso, houve ainda, o período do estágio doutoral na Universidade do Porto, Porto, Portugal. Naquela cidade, a geografia e a realidade urbana europeia foram apresentadas nas reuniões do doutoramento, nas visitas de campo ao centro urbano e nas áreas periféricas da região metropolitana. As participações em eventos acadêmicos perpassaram a passagem nas terras lusitanas. Todas essas atividades

foram entremeadas por leituras de teses, livros e artigos, realizadas na biblioteca da FLUP, em meio aos dias frios e chuvosos do inverno europeu. Ali o olhar contemplou a paisagem do rio Douro e compreendeu-se a geografia, a história e a cultura portuguesa que, de longa data, unem o Brasil àquele país.

Assim, o presente estudo uniu teoria e empiria, elucidou questões e abriu passagem para indagações. Algumas foram embasadas na investigação anterior, desenvolvida no Mestrado, com a dissertação *Imagens urbanas contadas por meio da paisagem: a antiga região industrial de Niterói e São Gonçalo - RJ*, em que se pesquisou a transformação da paisagem urbana, com enfoque no processo de industrialização e desindustrialização entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, localizadas na orla oriental da baía de Guanabara, RJ. Naquele momento, havia a percepção do esvaziamento industrial e, por conseguinte, a implantação de hipermercados de capital global, nas áreas das antigas fábricas, cujos acessos foram estabelecidos através dos bairros e do trecho rodoviário Niterói-Manilha, BR-101<sup>1</sup>, recém-implantado.

Este quadro não privilegiou apenas a área em estudo, mas a paisagem urbana brasileira, fomentada pelas mudanças socioespaciais que romperam com o tradicional status dos subúrbios industriais. Essa tendência surgiu a partir da década de 1980, especialmente, quando os hipermercados foram instalados nas áreas disponíveis dos espaços urbanos periféricos das cidades, onde, anteriormente, desenvolvia-se a atividade industrial, no entorno das autoestradas. Entende-se neste contexto que, existe "uma delimitação do que deve ser visto e o que não deve ser e isso é resultado de uma classificação relacionada ao espaço" (GOMES, 2013, p. 23), à posição do objeto, de onde se concluem escalas de valores e significação. O novo, com sentido de novidade, espaço comercial de aparência global passa a divergir na forma e estrutura do comércio local, cuja característica predominante eram as pequenas lojas comerciais, localizadas nos espaços das ruas dos bairros, onde o diálogo entre clientes e proprietários fazia-se de forma direta e constante.

---

<sup>1</sup> O Presidente da República Fernando Henrique Cardoso sancionou a Lei nº 10.292, de 27 de setembro de 2001, que modificou o nome da rodovia. No "artigo 1º - Fica denominada "Rodovia Governador Mário Covas" a Rodovia BR-101, em toda sua extensão".

Pensar os novos espaços comerciais dentro do processo econômico, sua fixação no local e os acessos, até então, parecia ser uma temática interessante. No entanto, devido à multiplicação no número de empreendimentos como esses (*shoppings*, hipermercados, *fast food*), às margens das estradas localizadas na periferia das regiões metropolitanas brasileiras, ocorreu um estímulo no desejo de compreender o seu surgimento e, por conseguinte, dialogar com a nova imagem da periferia.

O intuito de dialogar com a imagem urbana reúne a estratégia da atração e sedução do olhar no processo de compreensão da espacialidade, composto por formas, cores e coisas. Como num "jogo com posições relativas, de coisas que estão dispersas sobre um mesmo plano" (GOMES, 2013, p. 22), obedecendo a uma ordem constituinte sobre o mundo percebido. Mas, também o mundo que comunica. Para Benjamin (1994), a percepção do mundo está ligada à maneira pela qual se aprecia a realidade. Sobretudo, porque as imagens representam as formas visíveis do mundo.

Logo, a representação torna concretas as ideias, transformando-as "em dado exterior sensível, em elemento interno ao pensamento" (SILVA, 2000, p. 22). Ela também é "ação e formas tangível que participa do processo tanto quanto os atores" (SANTOS, 1986, p. 137). Nela o conteúdo se refere a um objeto, a uma situação, a uma cena do mundo e tem um sujeito que compõe essa construção. A representação pode ainda "ser considerada a imagem do mundo, em que cada aspecto do real passa a ser expresso simbolicamente" (BASTOS, 1998, p. 55).

As representações constroem diferentes níveis de olhar. Através desta construção, o mundo do homem cria subjetividades diferentes. Por exemplo, a "representação é uma criação, plena de historicidade no seu movimento de enunciar ou revelar pelo discurso e/ou pela imagem o movimento do mundo" (BARBOSA, 2000, p. 73).

Assim, entende que a imagem se coloca na categoria da representação, "percebida como signo" (JOLY, 1996, p. 39). O signo tem como particularidade ser percebido pelos sentidos, como coisa que está no lugar de outra: ausente, concreta ou abstrata. Existe uma imagem objetiva detectada pelos sentidos da consciência e outra subjetiva, advinda de uma ideia, de um pensamento. Antes, apenas a cultura

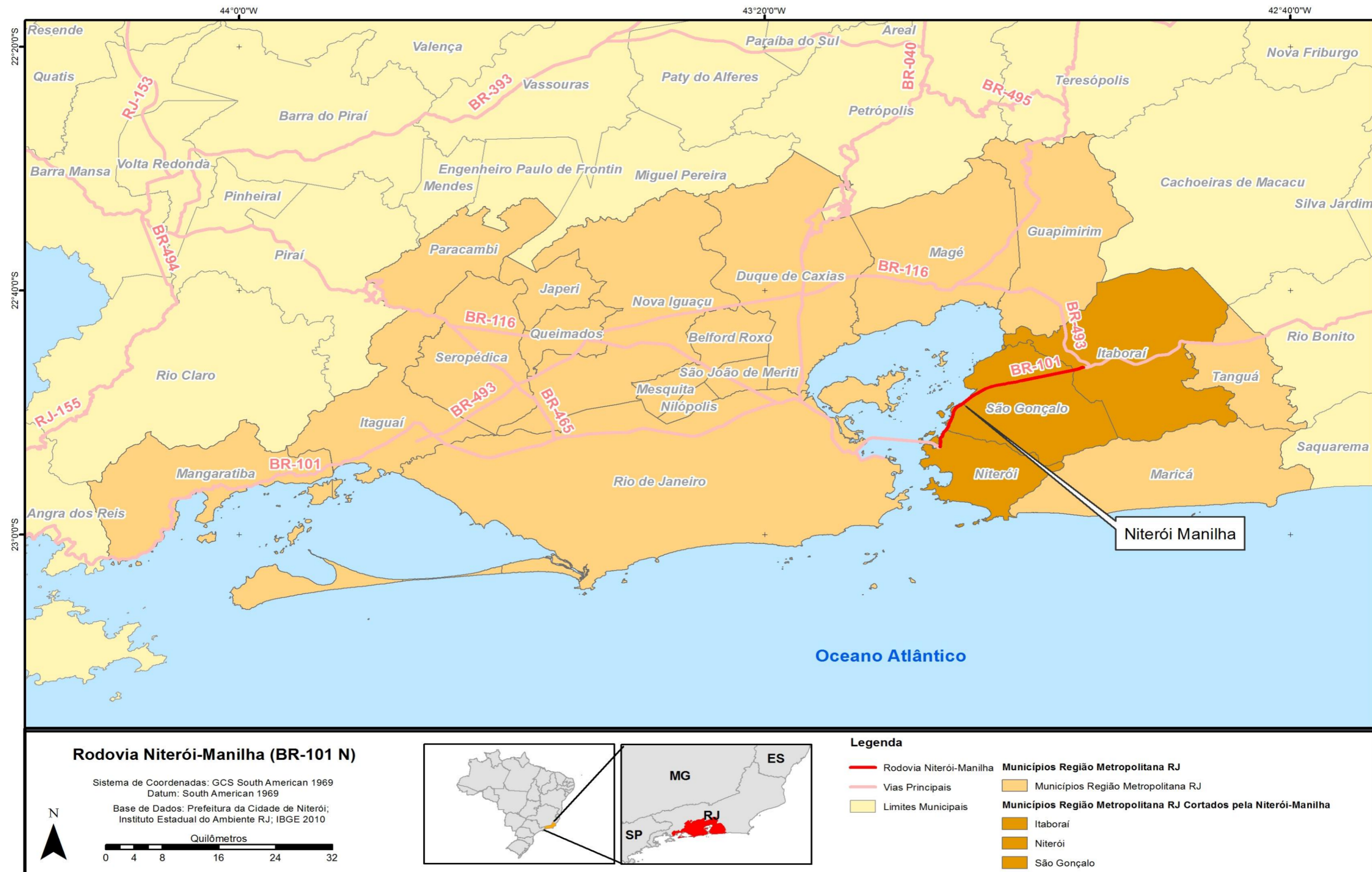
ocidental sentia os refinados e agressivos apelos imagéticos. Hoje, o globo como um todo faz credenciar a imagem dentro de diferentes apelos logísticos: propagandas televisivas, outdoors, dentre outros.

No atual estudo, ao eleger a periferia urbana como lugar de múltiplas representações, buscam-se subsídios para continuidade do diálogo. Agora, investiga-se o entorno do trecho Niterói-Manilha, da Rodovia Governador Mário Covas (BR-101), entre as cidades de Niterói e São Gonçalo (Figura 1), com as associações estabelecidas entre o "novo" modelo comercial, com o surgimento da ideia de "ruptura" na organização espacial do lugar, em relação a um não-lugar<sup>2</sup> (AUGÉ, 1994), e à vida social.

---

<sup>2</sup> O não-lugar pode ser comparado aos espaços de passagem, efêmero, transitório, provisório. (AUGÉ, 1994).

Figura 1 - Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Rodovia BR- 101 (trecho Niterói-Manilha)



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2013.

A "ruptura" esteve presente neste espaço urbano em períodos distintos. O primeiro seria na transição entre a industrialização, nas décadas de 1950 a 1970, seguida, posteriormente, de um segundo período: o fechamento das fábricas. Este último processo foi influenciado por fatores, que, em linhas gerais, estiveram associados ao distanciamento da matéria-prima, altos custos energéticos e dos transportes. Soma-se a esses fatos a interiorização do país, a transferência da capital federal para Brasília, a fusão do antigo Estado do Rio de Janeiro ao Estado da Guanabara e em seguida a criação do Estado do Rio de Janeiro, cuja capital passou da cidade de Niterói para a cidade do Rio de Janeiro, conforme Araujo (2002) analisou. Nesse período observou-se, ainda, que a vida social do lugar ressentiu-se dada a perda na dinâmica econômica e política, sofrida pela cidade de Niterói, após deixar de ser a capital do antigo Estado do Rio de Janeiro.

Nesta ordem, o atual estudo debruça-se sobre as recentes transformações dos lugares, associando a estas, as decorrentes do trecho rodoviário, que desde a fase de sua construção, em 1974, acarretou severos impactos sociais e ambientais. Progressivamente, nos bairros do entorno do trecho Niterói-Manilha asseverou-se o aumentando no crescimento populacional entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, por ela margeadas, fazendo com que o fluxo rodoviário fosse intensificado. Por consequência, nas décadas seguintes, os fatores velocidade, áreas livres, fluxos de pessoas e mercadorias possibilitaram a instalação do novo comércio de aparência global naquela via, sobretudo, no entorno rodoviário, ao tornar-se o elo agregador dos fatores estruturantes para análise da segunda ruptura espaço-temporal, presente no curso deste estudo.

Seguindo o processo dinâmico da urbanização, os lugares, nas últimas décadas do século XX, adquiriram e perderam, ao mesmo tempo, novas características e valores. Isso devido às demandas patrocinadas pela junção entre ciência, tecnologia e capitalismo reveladas pela aceleração intensa e ininterrupta no sentido do tempo, caracterizados pela velocidade, instantaneidade e "aceleração da aceleração" (SANTOS, 2006).

Entende-se que o quadro descrito decorre do desafio estrutural imposto pelo capitalismo que necessita continuamente renovar-se. Como consequência desta dinâmica, conforme Santos (1985) interpretou no seu clássico *Espaço e Método*, os

espaços são levados a modificar suas "estruturas, formas, funções e conteúdos"(SANTOS, 1985, p. 57), afetando os diferentes âmbitos da vida social.

Nesse contexto, muitas foram, de fato, as mudanças e inovações, vinculadas à introdução dos meios técnicos ao território, como os transportes ferroviários e rodoviários, que propiciaram a redução das distâncias ao longo do tempo. A estes se associam a telegrafia, a telefonia e a teleinformática, permitindo maior velocidade na circulação de mercadorias, de informações, bem como um maior fluxo de pessoas, de ideias e de consumo.

Diante do quadro descrito, a acentuação das mudanças urbanas, nos últimos tempos, vem sendo observada nas áreas periféricas, cujas modificações apresentam-se nos novos espaços de consumo com aparência global (*Shoppings*, *fast-food* e hipermercados). Eles lembram os simulacros, ao deterem o poder de produzir a mesma imagem, uma reedição. Agora, priorizando a localização nas rodovias.

Para que essa nova paisagem se consolidasse, modernas técnicas (SANTOS, 2001) foram empregadas na construção e estruturação dos objetos. Eles "são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou" (SANTOS, 1996, p. 72). O autor ainda argumenta que "interessa à geografia não apenas objetos móveis, mas também imóveis, tal uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma montanha" (SANTOS, 1996, p. 73).

Os objetos que aqui serão estudados como os shoppings, hipermercados, *fast-foods*, terminais bancários e outros, dispostos no entorno da rodovia, passam a ser analisados inicialmente por conter a mesma forma e aparência, remetendo às estruturas físicas dos demais cenários do comércio global, diferenciando-se das imagens "pretéritas" do local. Entretanto, pensa-se, como hipótese, que as mudanças trazidas pelos objetos de consumo acarretam renovação urbanística em seu entorno, ao impactar a dinâmica dos estabelecimentos comerciais voltados para as ruas internas dos bairros, ao agregar novos hábitos culturais e de consumo à vida dos sujeitos (moradores). Neste sentido, o novo comércio pode estar ordenando e reordenando o espaço urbano e dando outra conotação aos lugares. Sobretudo, no atual processo produtivo mundial, com seus novos meios de comunicação e



transporte, a conexão entre o espaço às redes de fluxos e a nova divisão territorial e social do trabalho.

Esta estruturação nos modos de produção data da Terceira Revolução Industrial e permitiu uma certa homogeneização dos hábitos, costumes, comportamentos e, até mesmo, dos padrões de consumo. Geograficamente, o processo produtivo dispersou-se nos diferentes lugares e, em etapas variadas, resultando na fabricação dos mais diferentes tipos de produtos, como: computadores, telefones, *tablets*, entre outros. Esses produtos passam a ser consumidos em diversas partes do planeta, modificando as relações entre as pessoas e o cotidiano dos lugares.

Sabe-se que as mudanças espaciais que estão surgindo são difíceis de serem explicadas apenas pela configuração espacial anteriormente estabelecida. Muitas cidades e suas periferias, nas últimas décadas, acabaram incorporando os múltiplos significados do contexto global, isto é, imagens homogêneas da globalização, uma vez que se direcionam para o fortalecimento do capitalismo e do consumo.

Os "objetos" introduzidos nestes espaços são, reconhecidamente, visíveis no cotidiano das cidades. Eles são emblemáticos, simbólicos, sígnicos, com aparência, essência e existência. Tanto que "os objetos da paisagem existem em correlação" (SANTOS, 2006, p.71), mesmo no período atual, quando são difundidos e reproduzidos amplamente na espacialidade, respondendo exatamente aos padrões contemporâneos.

Para Santos (2006), existe um sistema de objetos dinâmicos, estabelecendo relações pragmáticas no espaço e servindo de matriz para o atual cenário urbano. Nele, os objetos resultam verdadeiramente do testemunho da atual ação do processo técnico, vindo do passado e manifestando-se no presente. Para o autor,

o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificiais, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes (SANTOS, 2006, p. 63).

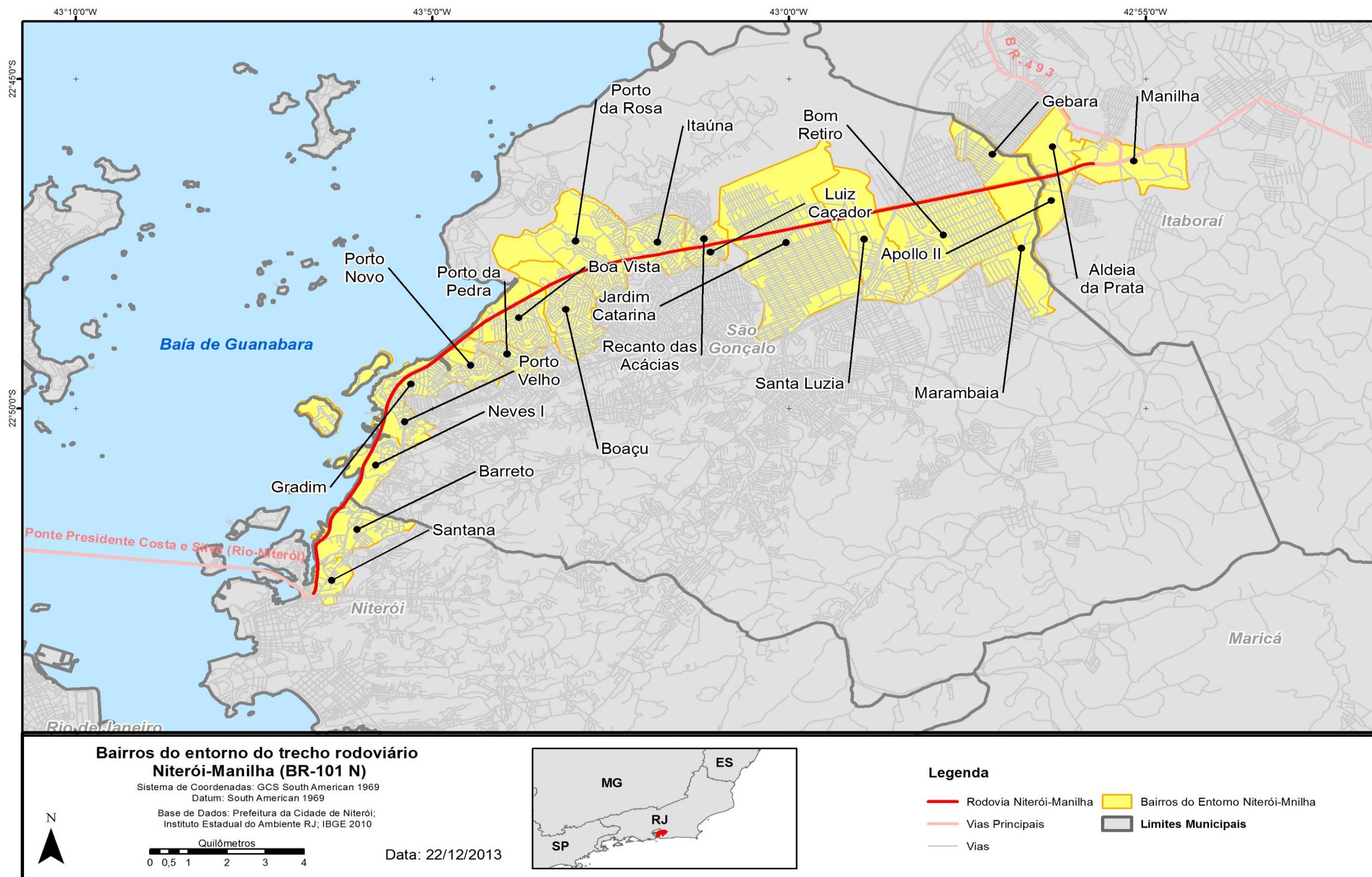
Sendo assim, pressupõe-se que as transformações periféricas, intensificadas nos lugares, nas últimas décadas do século XX e nas primeiras do

século XXI, ocorreram através dos processos de expansão das cidades, em paralelo com o processo técnico e científico, levando à constituição de um tempo marcado pelo signo da velocidade, em uma feição do capitalismo emergente, centrado na produção e consumo em massa.

O cenário descrito, bem como as possíveis consequências sociais, econômicas e estruturais resultantes das mudanças urbanas, passa a ser motivo para inquietação, especialmente por desejar conhecer o olhar dos sujeitos que ali vivem, mediando sua relação com os novos cenários do cotidiano.

Para melhor entender o processo em curso, o estudo ancorou-se em alguns questionamentos particulares e, posteriormente, direcionou-os aos sujeitos que vivem no lugar, através do método da oralidade e entrevistas dirigidas, com objetivo de detectar e sistematizar a leitura que estes possuem sobre os lugares de vivência, bem como, as transformações que esta periferia urbana vem adquirindo com o passar dos anos, focando-se na análise dos bairros do entorno da Rodovia Governador Mário Covas – BR 101, entre Niterói e São Gonçalo - RJ (Figura 2).

Figura 2 - Bairros do entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR-101)



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2013

Neste sentido, o estudo questionou: qual o momento histórico e político em que o trecho rodovia Niterói-Manilha (BR101) foi idealizado? Quais os impactos para os bairros durante e após a sua construção? Qual a relação entre os objetos de consumo e sua localização às margens da rodovia? Qual a atual dinâmica dos bairros próximos à rodovia? Em que medida os objetos de consumo, de aparência global, modificaram a vida cotidiana das comunidades locais? Será que existe algum tipo de ordenamento no lugar promovido pelo Estado? Será que as transformações locais resultam do processo de implantação dos novos objetos de consumo? Qual o olhar dos sujeitos, frente às mudanças espaciais no lugar? Será que os novos comércios estão associados ao consumo do espaço? Qual o olhar dos sujeitos para a nova paisagem da periferia urbana?

Entende-se a relevância dos questionamentos e as possíveis implicações espaciais e sociais, que os novos objetos trazem para a periferia urbana. Para isso, o estudo analisou o lugar, como um sistema constructo, onde os objetos e as ações explicam o sentido que o espaço geográfico vem adquirindo e as implicações para a vida cotidiana dos sujeitos.

Assim sendo, o presente estudo procurou objetivamente:

- ✓ entender a atual dinâmica da periferia urbana no Brasil;
- ✓ analisar a paisagem periférica como um sistema constructo de objetos e de ações;
- ✓ perceber, no lugar, as recentes transformações espaciais, após a chegada dos objetos de consumo de aparência global;
- ✓ capturar o olhar dos sujeitos que vivem no lugar, frente às recentes mudanças espaciais.

A pesquisa ancorou-se nos aportes teóricos originados da Geografia Humana (econômica, urbana e cultural) e de outros campos do conhecimento (sociologia, história e antropologia). O estudo baseou-se, ainda, em diversas fontes bibliográficas (livros, teses, dissertações, monografias, periódicos). Metodologicamente, realizou-se observação de campo, levantamentos arquivísticos e fotográficos, utilizou-se de artigos jornalísticos e, ainda, como previamente sabia-se que havia reduzido referencial bibliográfico que engloba a área estudo, optou-se pelo método da oralidade e entrevistas dirigidas.

Assim sendo, para desenvolver o procedimento metodológico da oralidade, procurou-se entrevistar o sujeito (morador) que, a princípio, detivesse algum conhecimento sobre o lugar, os fatos que envolvem o cotidiano e seus significados. Importava recuperar, através dos relatos orais, a contribuição de cada sujeito, através da sua experiência e percepção dos lugares desta periferia.

Estabeleceu-se, então, que, para cada entrevista oral, o entrevistado deveria residir em um dos bairros do entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha, RJ (BR-101) (ver figura 2), durante o período anterior e/ou posterior à implantação da obra da via. Isso porque acreditava-se que esse tempo de residência e convívio pudesse permitir recuperar a memória espacial dos lugares, ao subsidiar as narrativas, que consistiam na recuperação do processo urbano. Para isso, julgou-se relevante colher, a princípio, uma amostra de 10 (dez) entrevistas. Entretanto, nos instantes finais deste estudo, uma última entrevista foi acrescentada, por se tratar de um entrevistado com importante conhecimento sobre a memória local. Assim, ao incluir esta última entrevista, somou-se um total de 11 (onze) relatos orais de sujeitos que emprestaram seu olhar para dar significado a essa periferia urbana.

Durante a coleta dos depoimentos orais, os entrevistados autorizaram a divulgação do conteúdo das entrevistas para este estudo. No entanto, solicitaram que suas falas fossem identificadas apenas pelas iniciais de seus nomes, pedido este respeitado e referendado nas citações dos entrevistados. Incluiu-se ainda, o nome do bairro de residência nas entrevistas citadas no estudo, objetivando a compreensão do leitor.

Após a coleta dos depoimentos orais, iniciou-se a fase de transcrição de cada entrevista. Observou-se que na fala de cada entrevistado emergia uma visão diferenciada sobre os lugares e sua transformação urbana, em face dos aspectos socioeconômicos e culturais do passado ao presente. Assim, os diálogos permitiram apresentar os fatos a-históricos, a percepção e o pertencimento que os sujeitos detêm sobre sua realidade e o processo urbano.

As entrevistas dirigidas (questionários) foram incluídas na metodologia do estudo para complementar os dados apurados nas entrevistas orais, especialmente sobre a questão urbana local e seu comércio. Assim sendo, inicialmente adotou-se o modelo de entrevista piloto, em que 05 (cinco) questionários foram distribuídos.

Posteriormente, as respostas foram analisadas e ajustes foram incorporados ao questionário definitivo da pesquisa. Na sequência, decidiu-se aplicar 100 (cem) formulários, com 49 questões (Apêndice B), onde alguns itens poderiam receber mais de uma resposta.

Sabia-se antecipadamente que, em termos de representatividade estatística, os 100 (cem) formulários não contemplariam a totalidade do número de habitantes residentes nos bairros (107.071 hab.<sup>3</sup>) da área pesquisada. No entanto, os dados serviram como base para a amostra que identifica a percepção do grupo de entrevistados. Assim sendo, os questionários foram distribuídos em áreas públicas entre as cidades de Niterói e São Gonçalo - RJ.

O procedimento que se seguiu à aplicação dos questionários foi quantificar o número de respostas obtidas para cada questão. Na sequência, procurou-se analisar qualitativamente os dados apresentados, mediando o conhecimento dos entrevistados sobre os lugares, o cotidiano e seus referenciais sobre o comércio, hábitos de consumo, infraestrutura e transformações urbanas. De posse do resultado, decidiu-se criar representações (gráficos e tabelas) para auxiliar a interpretação e visualização dos resultados, bem como sistematizar de forma discursiva os dados obtidos.

O estudo desenvolveu-se em capítulos, sendo que nesta introdução apresenta-se o fio condutor do estudo, com sua metodologia e objetivos. No segundo capítulo, estabeleceu-se, logo em seu início, a análise conceitual de subúrbio e periferia, buscando-se a perspectiva histórica e atualizada para os conceitos. Na sequência, periferia e subúrbio foram descritos e comparados aos espaços europeu, estadunidense, latino-americano e brasileiro. Logo em seguida, construiu-se o diálogo entre o conceito de periferia e sua adequação nas diferentes perspectivas de análise. Ao final do capítulo, introduziu-se o conceito de lugar e suas vertentes no pensamento geográfico, por entender que a periferia é um lugar, e como tal, apresenta-se em diferentes dimensões no momento.

O terceiro capítulo apresenta as redes e fluxos, com ênfase para os processos da circulação no território, através da análise dos transportes ferroviário e

---

<sup>3</sup>Fonte: IBGE, ano base 2010.

rodoviário, e sua influência na dinâmica dos lugares, ao longo do tempo. Incluiu-se ainda, como desdobramento da conexão entre redes e fluxos, a perspectiva do comércio e consumo, por considerá-los elementos relevantes para a sucessão das mudanças que ordenam os territórios.

A periferia e suas mudanças socioespaciais foram analisadas no capítulo quatro, ao dialogar com as transformações periféricas do país e no Rio de Janeiro. A geohistória do lugar pesquisado empiricamente foi recuperada, com seus embates sociais e ambientais, a chegada do comércio moderno e as atuais relações cotidianas.

O capítulo cinco apresenta o olhar dos sujeitos, através da análise da oralidade e das entrevistas dirigidas. As narrativas e os dados sistematizados dão o tom do discurso dos sujeitos no qual a transformação do lugar, a vida cotidiana, a rodovia e os espaços comerciais são apresentados.

Entende-se que a periferia é um lugar e, como tal, relações são estabelecidas entre sujeitos em meio a um processo dinâmico de transformação socioespacial, em constante diálogo com a cidade. Neste percurso, a periferia apresenta-se no estudo inicialmente em sua formação conceitual e sócio-histórica. Sabendo antes que, para sua leitura, deve-se interpretá-la como conceito relevante para compreensão da dinâmica das cidades e, como tal, por vezes chocava-se, mesclava-se e/ou aproximava-se do conceito de subúrbio. Para isso, examinam-se os dois conceitos (periferia e subúrbio), objetivando maior clareza de semelhanças e diferenças, na constituição do espaço urbano. A este fim, relaciona-se o processo de expansão "extra-muros" das cidades na Europa, Estados Unidos, América Latina e Brasil, onde a periferia e/ou subúrbio pontuam o debate.

Na sequência, o capítulo estabelece o diálogo entre a periferia urbana e o entendimento desta como lugar de múltiplas vivências. Para isso, buscou-se o conceito de lugar, trazendo à luz sua evolução no pensamento geográfico, dentro do processo interpretativo nas correntes da Geografia Humanista e Crítica. Destaca-se ainda, que as duas correntes do pensamento geográfico serão o pilar do estudo em seu percurso, pois procuram apreender a percepção do mundo vivido onde os processos globais, as recentes transformações nos lugares, amalgamam as relações cotidianas na periferia urbana.

Posto isso, num primeiro momento, o capítulo considera analisar a origem dos conceitos (subúrbio e periferia), a saber, o sentido que estes têm na vida das cidades e o seu entendimento na atualidade, ao colher subsídios interpretativos que expliquem o processo de urbanização.

### 2.1. A CONSTRUÇÃO DOS LUGARES: SUBÚRBIO E PERIFERIA

Reconheceu-se inicialmente que o conceito de *periferia*, relativamente recente entre as Ciências Sociais (CORRÊA, 1986), ofereceu subsídios para confundir,



substituir e, por vezes, mesclar-se ao conceito de *subúrbio*, nas análises urbanas das últimas décadas. Neste curso, interrogou-se sobre essa ruptura conceitual, relacionando-a com a origem de ambos os conceitos, sua inter-relação e sua estruturação por entre as áreas urbanas do mundo e do Brasil.

Na perspectiva histórica e descritiva, o *subúrbio* pode ser considerado como uma fase do ciclo de vida das cidades. Entretanto, sua análise revela a herança da perda na capacidade explicativa que o conceito detinha, cujas diferentes dimensões não incluem em seu cerne a atual complexidade da dinâmica urbana com suas transformações sociais e econômicas.

Partindo desse pressuposto, buscou-se analisar a origem etimológica da palavra *subúrbio*, que em seu prefixo 'sub' do latim – *sob* (com a ideia de sujeição, inferioridade ou dependência), subordina-se às aglomerações que compõe o entorno da cidade, o espaço que a cerca (PALLONE, 2005). Sua origem esteve intimamente ligada à questão de classe, em que os que podiam pagar teriam acesso ao novo estilo de vida. Assim, *subúrbio* no francês, *banlieue*, derivou da palavra latina *Banleuca*, "distância de uma légua para lá de uma cidade ou mosteiro, onde era efetiva a sua jurisdição" (FERNANDES, PINTO E CHAMUSCA, 2013, p. 320). No inglês, *suburb*, como definição geográfica, circunda as áreas centrais dos aglomerados urbanos e se estabelece entre a "ruptura e a transição para a modernidade da cidade" (SOTO, 2008, p. 109). Ainda segundo Soto, existe na origem do termo uma clara visão que aponta para a relação do "desenvolvimento da cidade e o surgimento do subúrbio como conceito" (SOTO, 2008, p. 110), avaliando ainda que este lugar de vida particular localizava-se entre o campo e a cidade.

Álvaro Domingues (1994-5) analisou os conceitos de *subúrbio* e *periferia* em seu artigo "(Sub)úrbios e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?", inferindo que esses espaços, nos vários lugares do mundo, apresentam configurações diferenciadas. Em sua funcionalidade, eles podem representar o lugar de residência de populações pobres ou ricas, passando por intervenção estatal ou privada. No caso das áreas ocupadas pelas populações pobres, reflete a estigmatização de um lugar com traços de marginalização, exclusão, segregação social e elevados déficits de cidadania.

Sobre a localização espacial do *subúrbio*, o autor supracitado afirma que este se encontra nas: "áreas tidas como centrais" ou nos "*ghetto*" (DOMINGUES, 1994-5, p. 07), tal como ocorre nos Estados Unidos e nos centros históricos degradados das cidades europeias. Para Domingues (1994-5), as distâncias geométricas e sociais costumam coincidir, na análise da realidade norte-americana, especialmente, como sinônimos da exclusão e da ausência das políticas públicas de habitação urbana.

Nos Estados Unidos, o *subúrbio* ocupou grandes proporções territoriais, contendo "lotes residenciais unifamiliares" (Domingues, 1994-5, p. 7), dentro dos chamados "*Suburban Sprawl*", que foram estruturados por entre as densas redes das autoestradas, obedecendo à lógica da mobilidade e dos altos padrões de deslocamento. Nesse país, os *subúrbios* ganharam forma e atingiram uma larga escala. As classes de alta e média renda ocuparam esses espaços, revestindo-se do conforto e segurança do "*American Dream*". Para Soto (2008, p. 114), os *subúrbios* americanos acabaram por representar o "lado bom do urbano", diferenciando-se das áreas centrais, que sofriam com a insegurança e com os estratos marginalizados de sua concentração espacial, predominantemente, das minorias étnicas.

O termo *periferia*, originado do grego *periphéreia*, indica originalmente a linha que define uma circunferência. Passou a ser usado entre as Ciências Sociais e a Geografia, especialmente, no instante em que o processo de metropolização consolidou-se na segunda metade do século passado. A partir desse período, o conceito de *periferia* passou a conotar o sentido político, econômico e social, que o *subúrbio* em princípio não possuía.

Sobre esta perspectiva Roberto Lobato Corrêa (1986), no artigo "*A Periferia Urbana*", analisou que periferia define-se pela localização no entorno do espaço urbano, em um processo iniciado a partir do Século XIX, quando as cidades passaram a ditar as transformações das atividades do campo segundo os moldes do capitalismo industrial. Na centúria seguinte, a expansão urbana marcou, verdadeiramente, o processo de metropolização, com a origem da "periferia rural-urbana", seguida por "subúrbios integrados ao espaço urbano" (CORRÊA, 1986, p. 71).

No mesmo artigo, Corrêa argumentou sobre os processos de "esterilização e urbanização das áreas rurais próximas às cidades" (CORRÊA, 1986, p. 72),

explicitando que havia diferenças entre o processo de constituição da periferia na Europa e no Brasil. No primeiro caso, o destaque foi dado para a passagem das áreas rurais para as áreas urbanas, que ocorreram progressivamente ao longo dos séculos. No caso brasileiro, as mudanças espaciais resultantes da periferização foram crescentes e rápidas, acarretadas pela especulação imobiliária ao longo do Século XX.

A estrutura centro-periferia foi estudada pela Escola de Chicago, na década de 1920, quando teorizou sobre os núcleos múltiplos. Tradicionalmente, o centro era palco das atividades comerciais, a gestão pública e privada, havendo diferentes fatores (meio físico, as vias de circulação e a produção do solo urbano), determinantes para a formação da *periferia*. No entanto, independentemente da escala, o crescimento urbano, desde então, sempre se fez no sentido periférico, com os seus novos conteúdos.

Decisivamente, a maneira de pensar a *periferia* levou em conta o diálogo estabelecido com o centro, como em um par dialético da *Teoria do desenvolvimento*<sup>4</sup>. Em termos mundiais, a concepção do conceito foi desenvolvida após as Guerras Mundiais do Século XX, quando os países com maior poder econômico e militar seriam elevados ao *status* de central, enquanto os mais pobres, dependentes, com problemas de infraestrutura ao de *periférico* (LACOSTE, 2003). Seguindo nessa linha de análise, o espaço das cidades onde o poder econômico se localiza se tornou central, sendo o oposto, a *periferia*. Sobre isso, Soto afirma que

a periferia passou a designar um dos polos antagônicos entre a pobreza e a riqueza. Centro e periferia fariam parte da nova modernidade e expressariam do ponto de vista geográfico as desigualdades sociais da sociedade (SOTO, 2008, p. 110-111).

---

<sup>4</sup> Carlos Vainer (1998) classifica o conceito de desenvolvimento como o mais importante da produção ideológica, nascido após a Segunda Guerra Mundial. Na verdade, se refere aos processos de acumulação capitalista e dos processos sociais, econômicos e políticos. Para o autor a *teoria do desenvolvimento* é uma teoria da expansão capitalista na periferia, enfocando um problema entre a periferia e o centro. Neste sentido, o local e o nacional ou o local e o regional, estão articulados à política em diferentes escalas de poder, de governo e de administração. VAINER, Carlos. **Entrevista à Revista Proposta**, 1998, p. 41-47.

O modelo *centro/periferia* aplica-se à cidade e ao campo, mas também em relação à cidade e ao subúrbio, que esconde a existência de bairros pobres e guetos, e o centro da cidade, onde vivem populações exploradas. Sobre isso, Lacoste (2003) identificou a situação periférica de uma região ou bairro, não dispensando a análise das relações entre as classes sociais nele inseridas.

Assim sendo, tanto o *subúrbio* como a *periferia*, após o uso indiscriminado de seus conceitos, acabaram por expressar, negativamente, "uma oposição ao centro, ao urbano e à cidade" (SOTO, 2008, p. 111). Esta percepção revela a perda da capacidade explicativa que os conceitos detinham, conservando apenas na sua raiz o significado geográfico. Sobre essa questão Soto (2008) argumenta que, na verdade, o conceito de *subúrbio* permitiu alimentar a noção de *periferia*, ao identificá-la como um lugar distinto.

Assim, para compreender os processos que envolvem a constituição dos conceitos (subúrbio e periferia), coube ao estudo abrir-se para o exame de sua formação. De imediato, apresenta-se o conceito de subúrbio, remetendo-o ao processo geohistórico de sua criação.

## 2.2. DIFERENTES IMAGENS DO SUBÚRBIO

Historicamente, o conceito de *subúrbio*, originado do espaço de transição entre o urbano e rural, esteve inicialmente ligado à cidade de Roma, no século I d.C., com as construções das *villae suburbanae*, fora das muralhas da cidade, quando se criou uma nova atmosfera no campo, com as residências, que reuniam as facilidades de uma habitação urbana.

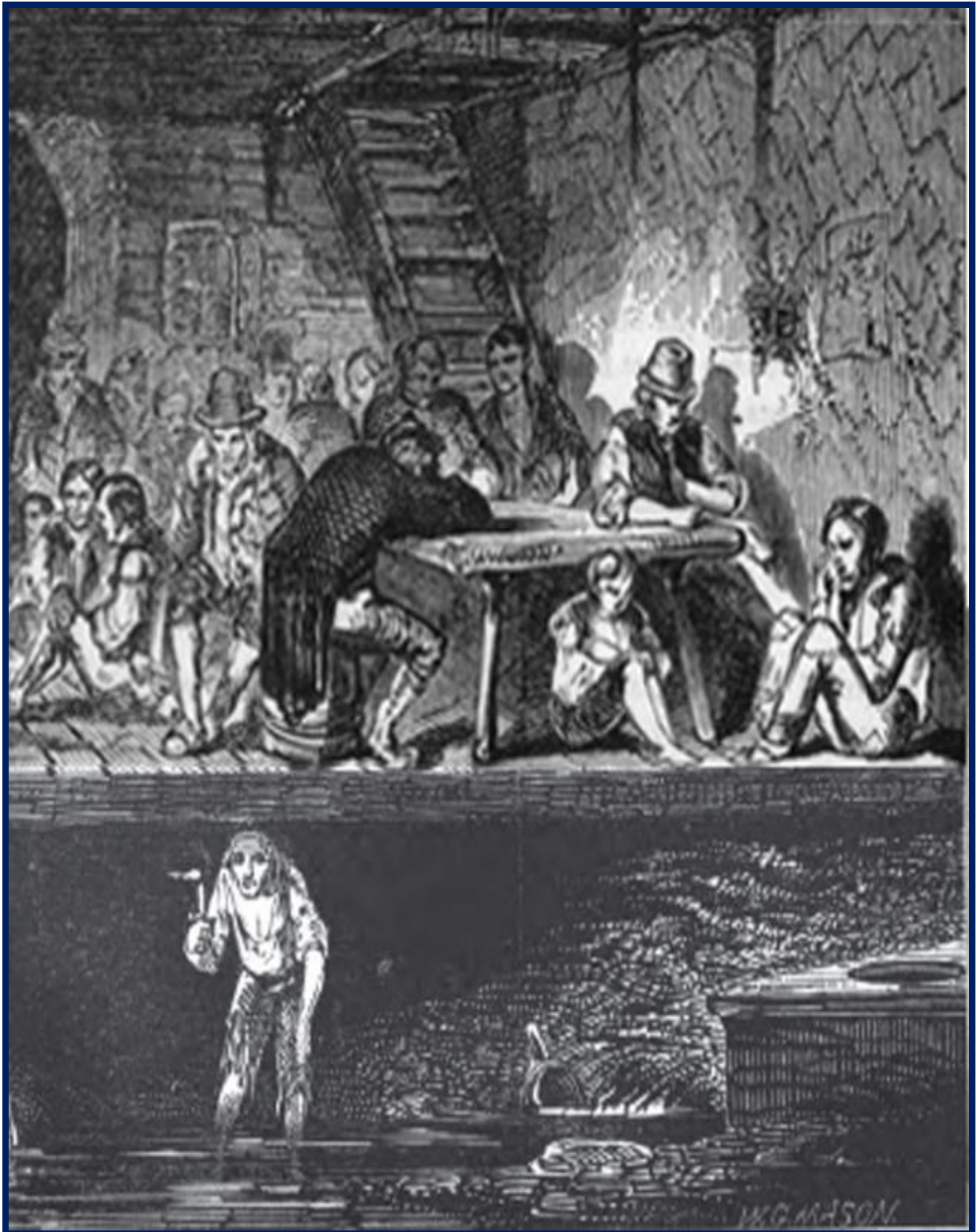
O *subúrbio*, com o passar dos séculos, associou-se a dois tipos de territórios: a cidade e os burgos. Este último, localizado nos arredores do centro urbano, com áreas construídas como a *villae suburbanae*, foram fundamentais na base das edificações das futuras "villas renascentistas", cujo caráter simbolizava o *status*, a riqueza e a nobreza.

O modelo da *villae suburbanae*, retomada segundo os ideais do Renascimento, baseado no projeto de Palladio, a *Villa Capa* (Rotonda), tornou-se uma das áreas suburbanas mais reproduzidas e influentes de sua época. Esta foi construída entre os

anos de 1550 e 1551, numa paisagem campestre, localizando-se na região do Vêneto, a sudoeste da cidade de Vicenza, a aproximadamente 2 km do centro urbano, a Piazza dei Signori (MENEZES, 2009). Posteriormente, essa “Villa” serviria de modelo na Inglaterra para os núcleos suburbanos, cuja ideia estaria aliada ao conforto, *status* e ascensão social no meio rural.

Os primeiros subúrbios da modernidade surgiram na segunda metade do Século XIX, conforme análise de González, Pérez e Gómez (2012), resultado da crise da cidade consolidada (industrial). Nessa fase, as cidades iniciaram intensas mudanças em seu contexto territorial, principalmente, após o surgimento das fábricas. Os centros urbanos aumentaram seus contingentes demográficos devido ao êxodo rural, ampliando as situações de pobreza, visíveis nas condições habitacionais (Figura 3).

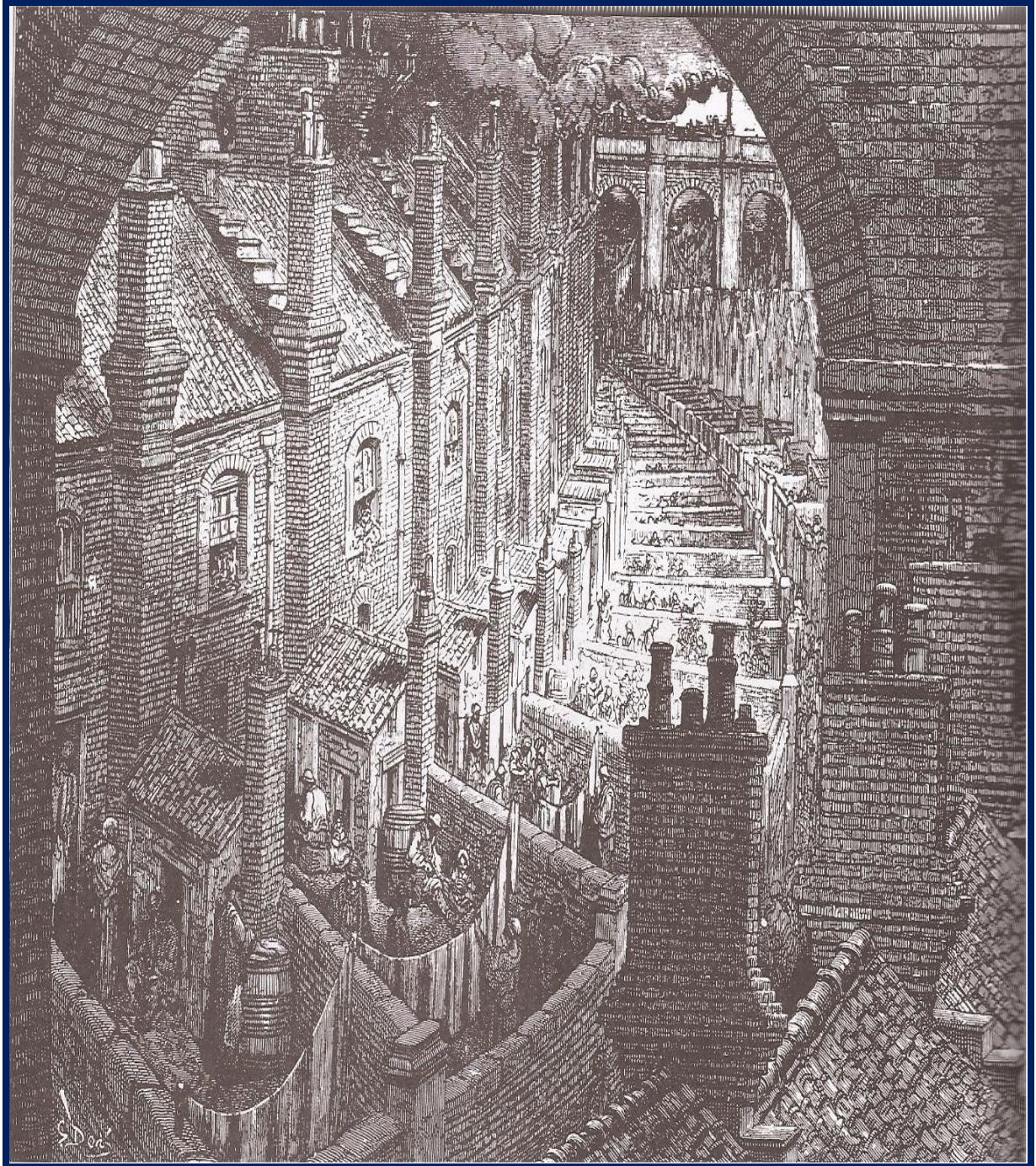
Figura 3 - Bairro londrino de Bethnal Green (1848), na ilustração de Hector Gavin “degradação física e moral”



Fonte: PACHECO, Monica. Suburbanismo. Disponível em:  
< <http://www.estudoprevio.net/artigos/9/monica-pacheco-.suburbanismo>>, acesso 31 jul. 2013.

Hall (2011) corrobora com a ideia de que os problemas habitacionais foram acarretados pelos elevados contingentes populacionais em cidades como Berlim, Paris e Londres, na ordem entre 1,6 a 5,6 milhões de habitantes e estariam associados à intensa industrialização e à precária infraestrutura urbana (Figura 4).

Figura 4 - Bairro pobre de Londres; gravura de Gustave Doré de 1872.



Fonte: Benevolo, Leonardo. História da Cidade, 2009, p. 606.

Fernandes, Pinto e Chamusca (2013) descreveram a paisagem das cidades europeias do Século XIX no artigo "Subúrbio, na relação entre planejamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX-XX e XX-XXI)", afirmando que,

Uma parte significativa da área central das cidades estava preenchida por habitações operárias, em boa parte das ocasiões desqualificadas e abarracadas, numa ocupação densa e em "colmeia". Esse enxamear barulhento, poluidor, contestatório e higienicamente perigoso, fomentou o florescimento de um certo encanto pelo mundo rural (FERNANDES, PINTO e CHAMUSCA, 2013, p. 321).

Ainda sobre o tema, Tuan (2012) no livro "Topofilia" menciona que, "se existiu uma época em que a fetidez do meio ambiente ultrapassava muito a atração permanente das amenidades urbanas, foi durante as primeiras décadas de Revolução Industrial" (TUAN, 2012, p. 314).

Diante da "especulação do solo urbano, adensamento das construções" (SOUZA, 2000, p. 146), dos crescentes problemas higiênicos, sanitários e de circulação, várias intervenções urbanísticas começam a ser desenvolvidas nos grandes centros urbanos europeus. Oxigenar o espaço urbano, através do alargamento e pavimentação das vias, fornecimento de água e esgoto, construção de novos edifícios obedecendo aos padrões de construção, acabou por expulsar uma parte da população para outros lugares da cidade.

Logo, a burguesia desejava de escapar dos efeitos nocivos da urbanização, associou-se à emergência das ideias do movimento romântico, que indicava a vida do campo como a ideal. Assim, o espaço do *subúrbio* tornou-se o novo lugar das famílias europeias, ganhando valor e significado, através de um esforço consciente, vinculado ao planejamento e ao projeto, de forma a permitir que a classe média e alta pudesse diferenciar-se na sociedade. Tuan (2012) analisa que, "infelizmente, somente os endinheirados e a classe média profissional puderam sair. Eles fugiam do fedor da cidade, do perigo das doenças e dos próprios pobres por "temor das suas doenças e sujeiras" "(TUAN, 2012, p. 314).

Este momento coincide com a "possibilidade de movimentação rápida" (FERNANDES, PINTO e CHAMUSCA, 2013, p. 321), entre o centro e o subúrbio, através das "novas tecnologias do transporte" (HALL, 2011, p. 57), como o bonde e



o trem elétrico. Inicialmente, essas tecnologias atenderam apenas às classes sociais de maior poder aquisitivo. Progressivamente, com o crescente deslocamento industrial para as áreas suburbanas, os construtores particulares passaram a buscar um solo de menor valor para que as populações de baixa renda pudessem residir, surgindo aglomerados no entorno das estações de trens.

Ascher (2012) menciona que com

o desenvolvimento dos transportes colectivos [sic] e dos eléctricos [sic], formaram-se bairros residenciais para as camadas sociais mais favorecidas e subúrbios industriais para as fábricas e os operários. Aqui também o papel dos transportes urbanos foi decisivo para tornar possível a expansão dos territórios urbanos e a sua recomposição numa escala alargada (ASCHER, 2012, p. 28).

Por outro lado, o crescimento urbano rumo aos subúrbios passa por um dinâmico processo de planejamento. O intuito era ordenar o território na dimensão física e social, como o ocorrido nos casos emblemáticos das cidades espanholas de Barcelona, com o Plano Cerdá, que preservou a cidade antiga e criou uma malha ortogonal, e na de Madrid. Nesta última, um cinturão verde separou a cidade central do subúrbio. Na base dos projetos estava o ideal progressista e capitalista, que segundo Fernandes, Pinto e Chamusca (2013), contou com a criação de "um eixo residencial de baixa densidade, povoado de jardins e organizado por uma via central arborizada de circulação rápida que previa a introdução do transporte por carril, separando peões, bicicletas e carruagens" (FERNANDES, PINTO e CHAMUSCA, 2013, p. 321).

A preocupação do projeto de Arturo Soria y Mata era reunir as vantagens do campo na cidade, antecipando o modelo de *cidades-jardins*, pensado por Ebenezer Howard. Este último foi elaborado como um veículo para a "reconstrução progressiva da sociedade capitalista dentro de uma infinidade de comunidades cooperativas" (HALL, 2011, p. 103), ganhando força com a criação das estruturas de mobilidade entre as cidades e o campo. A ideia central seria a apropriação das vantagens do campo, eliminando as desvantagens da grande cidade.

Se trata de planificar una ciudad que funcione de forma autosuficiente, situada relativamente lejos de la metrópoli que busca descongestionar, con la finalidad de evitar desplazamientos pero también con el objetivo de

conseguir precios bajos de suelo (GONZÁLEZ; PÉREZ e GÓMEZ, 2012, p. 123).

Assim sendo, o plano de Howard para as *ciudades-jardins* (Figura 5) sugere limites de crescimento para as cidades industriais, melhorando as condições de vida dos trabalhadores, associando áreas verdes, integradas entre o campo e a cidade. No plano, a cidade poderia ter livremente suas formas criadas. Entretanto, objetivamente, Howard concebe um modelo referencial, "um esquema geométrico, que ele chamou de diagrama" (SOUZA, 2000, p. 146).

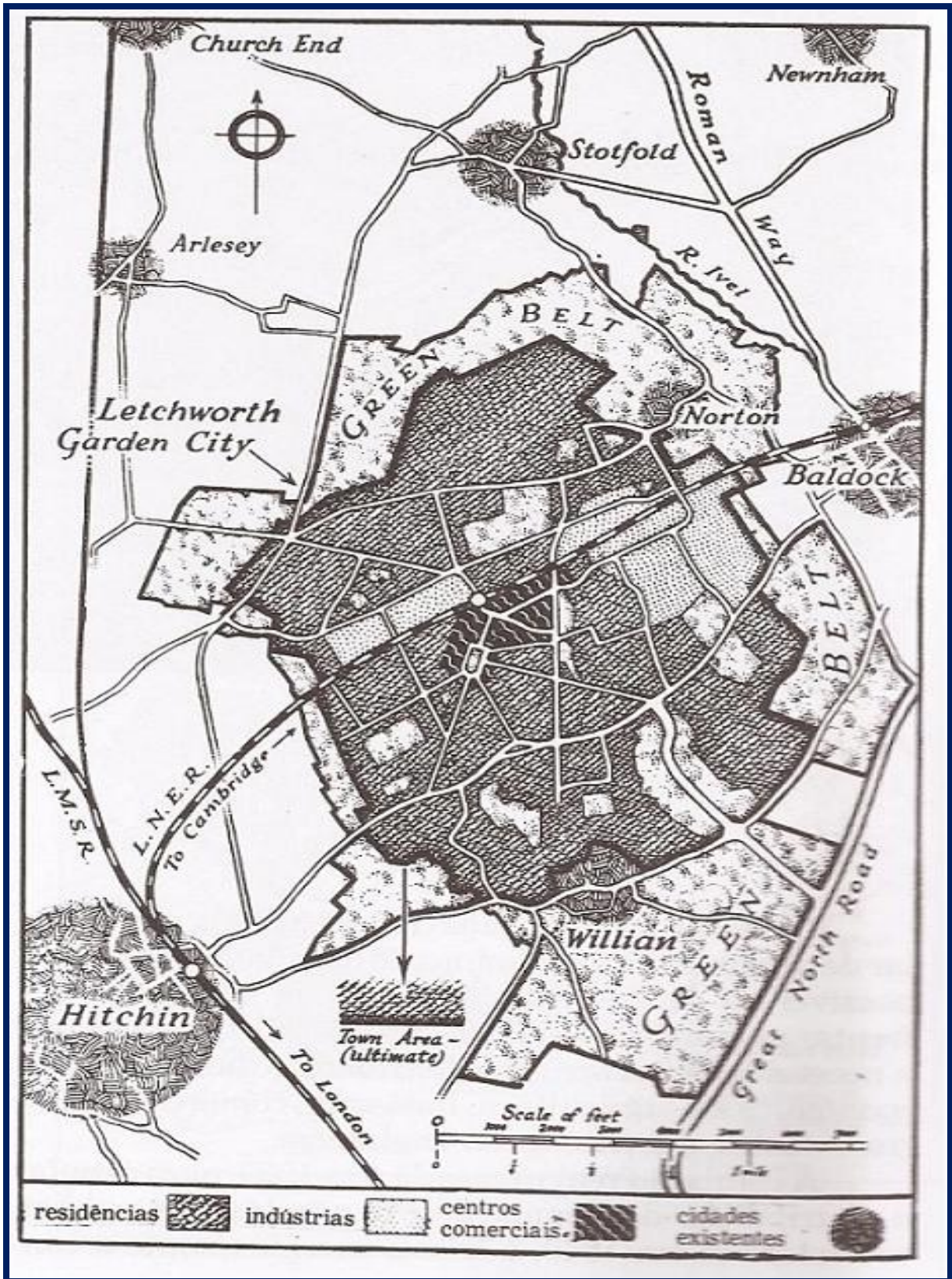


destinada às atividades esportivas e jardins. A rede ferroviária e as fábricas deveriam ser instaladas no exterior da cidade.

Souza (2000), ao analisar a proposta de Howard, percebe que as *ciudades-jardins*, em média, teriam no máximo 32 mil habitantes e em seu entorno estaria localizada uma cidade central para 58 mil habitantes. Segundo a autora, a proposta de Howard, reforça a "ideia de rede urbana" (SOUZA, 2000, p. 146), ao propor um modelo de integração regional.

Em 1903, Howard cria a primeira *cidade-jardim*, Letchworth (Figura 6), situada a quarenta quilômetros de Londres, baseada no projeto de Raymond Unwin e Barry Parker que, na prática, ajustou-se "às novas noções de capitalismo racionalizado, compatibilizado com as propostas de reforma urbana do liberalismo radical da Grã-Bretanha na época" (SOUZA, 2000, p. 146). A área escolhida para a implantação deste projeto e os que se sucederam atenderam às normas espaciais e estéticas da época, incluindo proximidade férrea e comercial.

Figura 6 - Planta da primeira cidade-jardim Letchworth



Fonte: Benevolo, Leonardo. História da Cidade, 2009, p. 677.

A aproximação do rural ao urbano denota a relevância do projeto para aquele momento histórico, tornando-se referência como padrão de urbanização extramuros, que ia além da cidade tradicional, com seus limites definidos. Entretanto, este modelo distanciou-se da forma do diagrama referencial anteriormente proposto por Howard (RELPH, 1987).

Seguindo este movimento urbano, ainda nas últimas décadas do Século XIX, as cidades estadunidenses iniciaram o processo de suburbanização, resultado do deslocamento das populações de alto e médio poder aquisitivo, em busca de habitações unifamiliares e de áreas mais espaçosas.

No século seguinte, nas primeiras décadas, os norte-americanos utilizam a ideia das *ciudades-jardins*, proposta por Ebenezer Howard, no projeto que os arquitetos Clarence Stein e Henry Wright adaptaram para construção de *Radburn*. Conforme análise de Célia Ferraz de Souza (2000), o projeto criado pelos arquitetos serve de modelo para as inúmeras *Green-Belt Cities*, que surgem no país posteriormente.

Para que essa estrutura se desenvolvesse nos Estados Unidos, os meios de transporte desempenharam importante papel na formação do crescimento urbano. A adição dos trens e suas estações ao longo das linhas radiais das cidades estimularam uma onda de desenvolvimento suburbano.

Inclusive, logo no início do processo, a empresa de bonde elétrico passou a comprar e a vender terras, causando uma subdivisão nos subúrbios. Na sequência, os empreiteiros e empresários adquiriram individualmente propriedades e iniciam, progressivamente, a construção e venda de moradias, agora de padrão inferior, dedicadas aos trabalhadores e suas famílias. O resultado deste processo foi uma onda de suburbanização no entorno dos trilhos.

Em todos os casos, a generalização do automóvel, a partir dos anos de 1920, desempenhou importante impulso para a expansão urbana. O projeto americano de suburbanização procurou harmonizar a natureza, as estradas, parques espaçosos, conservando as propriedades sem cercas. O modo de vida nos *subúrbios* ajudou a estabelecer as bases do ideal suburbano, influenciando as décadas seguintes.

Ao longo do Século XX, diferentemente do anterior, surgiram os *subúrbios* industriais que logo proliferaram. Projetados para dar melhores condições de vida à

classe trabalhadora, estes foram ocupados por uma população diversificada de moradores de origem pobre, imigrantes e afro-americanos.

A suburbanização espalhou-se pelos Estados Unidos até a *Grande Depressão* econômica, em 1930, quando o governo federal evitou o colapso imobiliário, criando os programas para o mercado habitacional suburbano, permitindo a um número maior de americanos financiarem a casa própria. Entretanto, este modelo governamental de financiamento lança as bases para o crescimento suburbano do pós-guerra, quando o padrão urbanístico dos projetos menos elaborados, com preços menores e padronizados, afastou-se da proposta de Howard. Por outro lado, a política estatal de financiamento habitacional contribuiu para a construção de categorias raciais, ao definir o subúrbio para os brancos como "bons" e os das minorias como "ruins". Essa norma federal reforçou os padrões de segregação racial no espaço daquele recorte histórico, como também, para o futuro (NICOLAIDES; WIESE, 2006).

O padrão urbanístico dos projetos suburbanos, após a Segunda Guerra Mundial, adotou o modelo padronizado, menos elaborado, em sistema de construção em linha de montagem, nas zonas verdes, em grandes áreas, com lojas e escolas. Relph, ao analisar este processo, menciona que "cerca de 75% do parque habitacional do Norte da América foi construído a partir de 1945" (RELPH, 1987, p. 154).

A crescente suburbanização baseou-se no argumento dos desenvolvedores suburbanos do "espírito de Forest Park", onde os norte-americanos deveriam redescobrir as virtudes da vida na pequena cidade (NICOLAIDES; WIESE, 2006). Nesta fase, o imaginário suburbano se fortalece, com a ampliação do interesse pela venda e compra de casas com quintais a preços menores, conjugando o acesso da população aos bens materiais de consumo (SPOSITO, 2004).

Toda essa estrutura suburbana foi possibilitada devido à disponibilidade de terras aos homens de negócios com desejo de criar novas comunidades, expansão dos centros comerciais e pela presença dos transportes urbanos. Ascher (1995; 2000), analisou o desenvolvimento das áreas suburbanas, identificando que esta estrutura esteve intimamente relacionada aos meios de comunicação (telégrafo e telefone) e transporte. Este último, associado ao trem, e posteriormente, ao

automóvel, vinculou-se ao crescimento da indústria automobilística e à criação das autoestradas, possibilitando a expansão das áreas suburbanas.

Acerca de tais fatos, foi possível que as novas cidades norte-americanas e as europeias, construídas nos grandes espaços, estivessem estruturadas como *subúrbios*, ao desenvolverem uma série de microdestinos, ao invés dos macrodestinos, em busca dos escritórios e comércios (LANG; NELSON; SOHMER, 2008).

A estrutura suburbana norte-americana, sem dúvida, propagou-se rapidamente, seguindo o modelo de *Radburn*, que valorizava a vida suburbana e a nova proposta de urbanização. Inclusive, este modelo inspira as novas cidades inglesas, após a Segunda Guerra Mundial. Para Tuan (2012) "o aspecto mais extraordinário da expressão da metrópole suburbana moderna é a sua velocidade e escala. Os subúrbios apareciam 'da noite para o dia' " (TUAN, 2012, p. 320), e com eles a classe média-baixa e a ascendente classe operária passam ocupar esses espaços.

A imagem do subúrbio americano, com seu modo de vida, estética e beleza foram imediatamente representadas e divulgadas para todo o mundo através do cinema americano, após 1950. A cena do cotidiano de uma família americana foi descrita por Souza (2000), ao mencionar que,

A tranquilidade com que as donas-de-casa saem para as compras nos seus automóveis, deixando antes seus maridos na estação do trem que os levará para o serviço nas grandes cidades, ou a vida das crianças que brincam pelo parque em direção à escola, andam de bicicletas pelas ruas arborizadas, ou, ainda, permanecem em frente às suas casas, brincando nos jardins sem cercas, onde sempre está estacionado um carro prestes a sair a qualquer momento (SOUZA, 2000, p. 150).

As impressões de conformismo descritas na narrativa da vida cotidiana nos subúrbios americanos devem ser relativizadas. Especialmente, após a década de 1960, conforme análise de Lang, Nelson e Sohmer (2008), o espaço suburbano passa por múltiplas tensões, centradas na raça, na pobreza, reafirmando uma imagem desconectada da ideal, criando um abismo cada vez maior entre a cidade e o *subúrbio*.



O período seguinte reflete, ainda, nas áreas suburbanas norte-americanas, uma série de problemas anteriormente ausentes da pauta dos planejadores. Progressivamente, questões relativas ao aumento nas densidades demográficas, infraestrutura, embates com as questões ambientais (sustentabilidade), aumento dos impostos, preços dos combustíveis e reforma tributária, começaram a surgir, buscando-se novos argumentos para demonstrar a eficiência e sobrevivência deste espaço (NICOLAIDES; WIESE, 2006).

A crescente diversidade étnica dos *subúrbios* americanos esbarra, ainda, nos conflitos econômicos e sociais. No entanto, este cenário não isenta de problemas os espaços suburbanos dos países europeus que, em certa medida, também vivenciam as mesmas questões. Ascher (2012) inclui outros agravantes para a questão suburbana atual, como os problemas relativos à distância dos locais de trabalho e os gastos com habitação e transporte. No caso do automóvel, a subida do preço dos combustíveis e as longas distâncias, tornaram o seu uso limitado.

No Brasil, as ideias de Howard, seguindo o modelo da *Cidade-Jardim*, chegam inicialmente em São Paulo, através de um loteamento distante do centro, realizado pela Companhia *City*, nos primeiros anos do Século passado, com "poucas áreas para equipamentos públicos" (SOUZA, 2004, p. 3). O empreendimento contava com áreas verdes e elevada arquitetura, o que permitiu o seu êxito, especialmente elaborado para a alta renda.

A ideia de *Cidade-Jardim*, adaptada pelo movimento urbanístico de Londres das primeiras décadas do século XX, expandiu-se em várias cidades brasileiras. No norte do Paraná, as cidades de Cianorte e Maringá, projetadas pela empresa *Paraná Plantations Ltd.* ao longo da ferrovia, respeitaram a arborização e o desejo pela qualidade de vida (REGO, 2008). As cidades de Goiânia, Porto Alegre e Natal são importantes exemplos da adaptação das ideias de Howard. Nos bairros construídos nessas cidades, o processo de urbanização incluiu inúmeros loteamentos destinados às camadas ricas e áreas para a população pobre, distantes dos centros urbanos em sua origem e em algumas, sem infraestrutura (SOUZA, 2000). No Rio de Janeiro, bairros como o Jardim Guanabara, na Ilha do Governador e Jardim Laranjeiras (Figura 7), também foram projetados com base no traço urbanístico de

Howard, e destinados ao atendimento das camadas da população com maior poder aquisitivo.

Figura 7 - Propaganda do loteamento Jardim Laranjeiras, RJ

**Uma Cidade Moderna  
num  
BAIRRO ARISTOCRATICO!**

- Durante as sessões de trabalho, reuniões, Conselho Régio, esportes, estudantes e acadêmicos.
- Lugar independente e de atmosfera tranquila, próximo aos melhores serviços de Laranjeiras.
- Significativa estação de programação.
- Todas as casas terão serviço de Água e Esgoto.
- Não será necessária a construção de prédios de mais de 3 andares, sem prejuízo para sua economia ou localização, visto que na área central onde se pretendem construir edifícios de mais de 3 andares.

**Magníficos lotes de terreno à venda na  
CIDADE - JARDIM LARANJEIRAS  
situada no recanto mais pitoresco do Rio**

Mande construir sua casa na verdadeira "cidade" que está surgindo em Laranjeiras - o bairro mais tradicional do Rio! Adquire um dos terrenos que a Cia. Textil Aliança Industrial, está loteando na **CIDADE-JARDIM LARANJEIRAS**. Excelente situação entre a montanha e o mar. Clima saudável como o de Petrópolis. Próximo à praia do Flamengo, frequentada a freqüência diária aos banhos de mar e nas imediações do Largo do Machado onde se encontram bons estabelecimentos comerciais e casas de diversões. A **CIDADE-JARDIM LARANJEIRAS** está ligada a Botafogo - através do futuro Túnel Aliança - pela rua General Glória, a nova artéria carioca, e que representa uma valiosíssima reserva para todos os lotes localizados nessa área e uma sólida garantia para o capital empregado. Aproveite a grande facilidade de pagamento que a Cia. está oferecendo a todos os compradores, e estabeleça a sua moradia num lugar agradável, futurista e dotado de todas as comodidades.

**Incorporadora  
CIA. TEXTIL ALIANÇA INDUSTRIAL**

Fonte: O Globo, 15/01/1945.

Disponível em: <[http://www.fotolog.com.br/luiz\\_o/91516131/](http://www.fotolog.com.br/luiz_o/91516131/)>, Acesso: 16 jul 2013.

O *subúrbio* brasileiro, entretanto, tem sua história relacionada à inauguração do trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, em 1858, no Rio de Janeiro. Nesta época, as principais cidades brasileiras iniciaram a implantação das companhias de trem e bondes, reforçando as tendências das elites locais sobre a busca de regiões próximas ao centro para construção de moradias.

Até o Século XIX, a denominação *subúrbio* não era utilizada, e sim, o termo "arrabalde", no Rio de Janeiro, que designava os lugares de natureza exuberante, com ares saudáveis, aprazíveis, para passear e morar. Para Martins (2002, p. 10), "naquela época o saber e o sentido da beleza, na arte, conquistas históricas possibilitadas pelo que da riqueza colonial aqui permanecia, estavam melhor distribuídos do que hoje, chegavam ao subúrbio e a zona rural".

As chácaras afastadas do centro da cidade passaram a ser o local escolhido para residência dos membros das classes alta e média do Rio de Janeiro. Esta escolha não foi privilégio exclusivo das classes sociais brasileiras. Nas cidades da América Latina, as elites procuraram áreas distantes do centro para residir, onde não houvesse poluição e barulho.

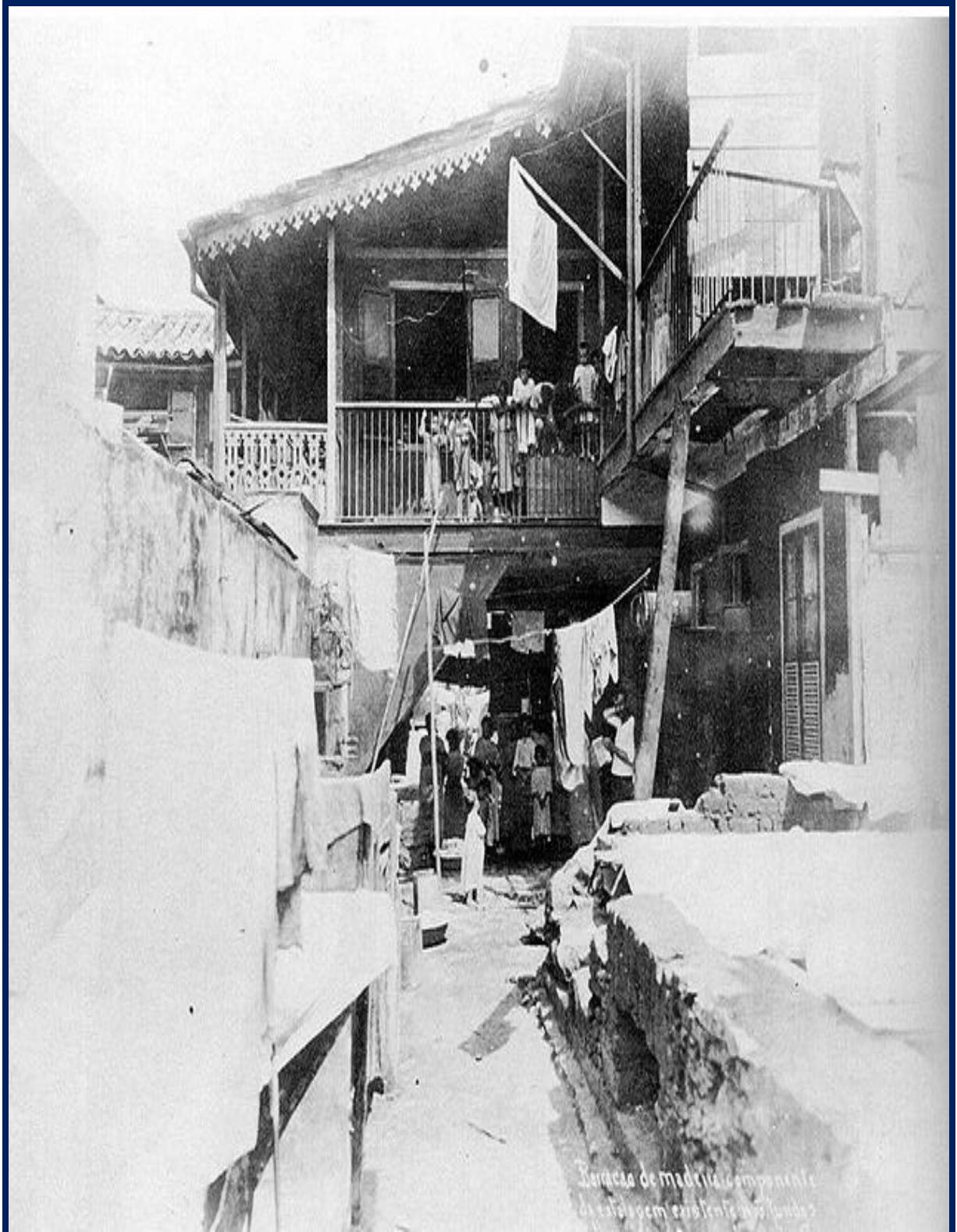
No Brasil, e em especial no Rio de Janeiro, essas áreas distantes do centro tornaram-se lugares de elevado valor, como Tijuca, São Cristóvão, Glória, Laranjeiras, Catete, Botafogo; foram exaltadas e fizeram parte das narrativas das obras de escritores como Machado de Assis e José de Alencar. Estes procuraram retratar os espaços de moradia da elite carioca e seu cotidiano, denotando, com isso, que o *subúrbio* de então continha uma conotação positiva, diferentemente do que ocorreria no período seguinte.

Opostamente, o centro das principais cidades brasileiras, como o Rio de Janeiro, apresentava-se, na época, com uma paisagem de ruas sujas, estreitas, onde transitava uma população "em sua maioria negra, escrava e pobre" (OLIVEIRA, 2011, p. 197). Nas últimas décadas do Século XIX, essa população ampliou-se, com a chegada de grandes levas de imigrantes e migrantes, na maioria ex-escravos vindos das fazendas do interior dos Estados. Martins (2002, p. 10) menciona que estas

transformações, sociais, econômicas e políticas (...) redefiniram a cidade e suas circunvizinhanças, fizeram do subúrbio rural invadido pela cultura metropolitana um subúrbio industrial invasor e portador da incultura das concepções métricas da fábrica e sua lógica linear pobre, opressiva e disciplinadora (MARTINS, 2002, p. 10).

Na virada do Século XIX para o XX, o termo *subúrbio* substituiu o termo *arrabalde*. Isso ocorreu devido ao processo de expulsão das populações pobres do centro da cidade do Rio de Janeiro, que viviam nos cortiços (Figura 8), para que as reformas urbanas no Rio de Janeiro (Figura 9), a partir de 1903, fossem implementadas pelo prefeito Francisco Pereira Passos.

Figura 8 - Cortiço no Centro do Rio de Janeiro, no início do século XX



Fonte: <<http://www.arquitetonico.ufsc.br/a-reforma-urbana-de-pereira-passos-no-rio-de-janeiro>>, acesso em fev. 2013.

Figura 9 - Reforma Urbana no Rio de Janeiro, entre 1903 e 1906.



Fonte: <<http://www.arquitetonico.ufsc.br/a-reforma-urbana-de-pereira-passos-no-rio-de-janeiro>>, acesso: fev. 2013

A ordenação do território entre a área urbana e suburbana foi anteriormente formalizado pela divisão municipal através de ato legislativo<sup>5</sup>, onde a cidade passou oficialmente a ser dividida em vinte circunscrições urbanas e oito suburbanas. Após essa medida, o capital imobiliário, estrategicamente, projetou os parcelamentos das terras suburbanas, transformando-as em lotes residenciais. Essas áreas passaram a ser a opção de moradia possível para a população que residia na área central, em especial para aqueles que tiveram seus barracos e cortiços da área central demolidos sob o argumento de higienização da *Reforma Pereira Passos*. Dela, surgiram vias largas, oxigenadas e construções, como o Theatro Municipal, idealizadas por arquitetos e urbanistas seguidores do Prefeito Passos.

Lago (2006) argumenta que para o projeto de modernidade implantado no Brasil, no início do século XX,

a invisibilidade dos pobres foi sempre um objetivo a ser alcançado, e as políticas urbanas cumpriram muito bem a função de garantir tal invisibilidade através da distância geográfica. Urbanizar, ordenar, regular ou "limpar" os centros urbanos foram, e continuam sendo, ações de redirecionamento daqueles que estão "fora do lugar" (LAGO, 2006, p. 47).

O *subúrbio* carioca ganhou força com os serviços dos trens (Central do Brasil e Leopoldina), e com as linhas dos bondes, aliado ao custo da terra, que impulsionou o trabalhador a residir cada vez mais distante do centro. A partir deste momento, a palavra *subúrbio* foi ganhando o sentido depreciativo, não apenas pela escassez de recursos financeiros da maioria dos seus habitantes, mas pela falta de infraestrutura e abandono.

O crescimento urbano rumo ao *subúrbio* identificou a expansão do comércio e da indústria, principalmente têxtil, permitindo que o capital visse a região como importante alvo de seus investimentos. Neste sentido, as empresas contribuíram sobremaneira para impulsionar na região o segmento operariado carioca. Assim sendo, as fábricas passaram a desempenhar importante papel na organização do espaço suburbano, pois, através delas, vilas operárias nasceram e outras moradias

---

<sup>5</sup> Decreto nº 1034, de 1º de setembro de 1892.



surgiram em seus arredores. Na orla oriental da Baía de Guanabara, em direção do município de São Gonçalo, não foi diferente. Os bondes, progressivamente, passaram a atender a população proletária. A região, que tradicionalmente era agrícola, rapidamente transformou-se "em zona industrial e subúrbio de Niterói, e da mesma forma que os subúrbios do Rio e Baixada Fluminense" (AMADOR, 1997, p. 341), cujos investimentos públicos em infraestrutura urbana eram precários.

Progressivamente, as constantes levas migratórias para as cidades brasileiras, sempre atraídas pelas oportunidades de trabalho nas fábricas, fizeram com que as necessidades de moradia fossem aumentando. A iniciativa privada, neste momento, incumbiu-se de implantar loteamentos sem atender às exigências da legislação urbana (SPOSITO, 2004), especialmente, nas áreas afastadas dos centros urbanos.

Este fenômeno teve início a partir da década de 1950, não restrito somente ao Rio de Janeiro, passando pela intensificação do processo de metropolização, quando se tornou visível na paisagem urbana o cenário composto por habitações precárias, inacabadas, provisórias, com falta de infraestrutura, configurando o extremo da urbanização degradada. Sposito (2004) analisa que o padrão disperso e não o concentrado, nas cidades brasileiras, passou a ser uma constante na organização espacial.

As novas moradias que surgiram foram baseadas na autoconstrução, em terrenos reduzidos, ou nos conjuntos habitacionais financiados pelo poder público e privado, localizados em bairros distantes do centro urbano, sem praças e sem plantas, com graves problemas de saneamento, transporte, serviços médicos e escolas.

O suburbano, neste momento, vira urbano com o crescimento das cidades. No sentido amplo, o *subúrbio* passa a ser confundido com a *periferia*. No caso do Rio de Janeiro e cidades vizinhas, o termo *subúrbio* tornou-se esvaziado, pois conservou apenas o significado geográfico que, anteriormente, designava os bairros servidos pelo trem e onde morava a população pobre (SOTO, 2008).

Paralelamente ao processo descrito, áreas rurais decadentes e distantes dos centros das cidades mudam as suas paisagens ao transformarem-se em

condomínios de luxo para atender a população de alta e média renda, com infraestrutura urbana e serviços.

Assim sendo, no fluxo do debate, torna-se relevante pensar o que é periferia, e como essa área da cidade foi concebida, constituída e construída com suas múltiplas paisagens, em diferentes aspectos socioespaciais e escalares, consolidada e articulada no tempo e no espaço, dentro do processo de urbanização.

### 2.3. PERIFERIA URBANA: LUGAR DE MUITAS PAISAGENS

O conceito de *periferia* foi considerado, por Domingues (2007), difícil de precisar, além de vago. Essa relação pode ser considerada histórica, pois o conceito, ao longo do tempo, recebeu vários nomes: arrabalde, subúrbio, arredores etc. Mas também pode ser caracterizada como geométrica, uma vez que as áreas localizadas fora do centro urbano foram medidas pelo seu grau de afastamento. Em termos sociais, como naturais, elas não se constituem de forma homogênea e circular conforme o autor analisa.

Quase tudo pode ser periferia de qualquer coisa, em tempos e geografias distintas, lugar ou condição. Centro, por oposição, pode ser o mesmo. A questão é que «centro» para além de lugar ou forma, é também um significado de organização – de onde tudo diverge e para onde tudo converge – uma espécie de *axis mundi* que antropologicamente pode tomar sentidos, representações e rituais diversos (DOMINGUES, 2007, p. 139).

Isso demonstra que existem *periferias* e *periferias*, com suas formas, funções, estruturas e processos (SANTOS, 2008), definidas ou por definir-se, podendo relacionar-se com o centro urbano imediato ou mais distante, remetendo para metrópole, numa outra escala de entendimento da cidade, onde o território passa a ser organizado por redes e fluxos.

Alves (2011) destaca que a *periferia* passou a existir bem antes do processo de metropolização das cidades brasileiras. A autora afirma que o uso corrente do termo se deu após a criação dos primeiros loteamentos populares em São Paulo, ainda na década de 1940. Alves (2011) argumenta que isto foi devido a

característica de loteamento-ônibus, ou seja, assim que era aberto, já se colocava à disposição dos interessados/necessitados a linha de ônibus que os levaria ao trabalho nas centralidades existentes (ALVES, 2011, p. 110).

O ônibus, como modelo de transporte, rompe com aquele que até então era utilizado, o ferroviário. Assim, o território brasileiro vai sendo moldado dentro do sistema rodoviário, constituído por ruas, avenidas, rodovias para a circulação de mercadorias e pessoas.

Posteriormente, na década de 1970, a noção de *periferia* no Brasil foi incorporada ao discurso da Geografia, após ser influenciada pelas discussões vindas da sociologia, que agregou a dimensão social, uma vez que anteriormente, ainda na década de 1940, "limitava-se a indicar áreas que ficavam muito distantes do centro, mas que não necessariamente eram compostas por populações de baixa renda (ALVES, 2011, p. 113)".

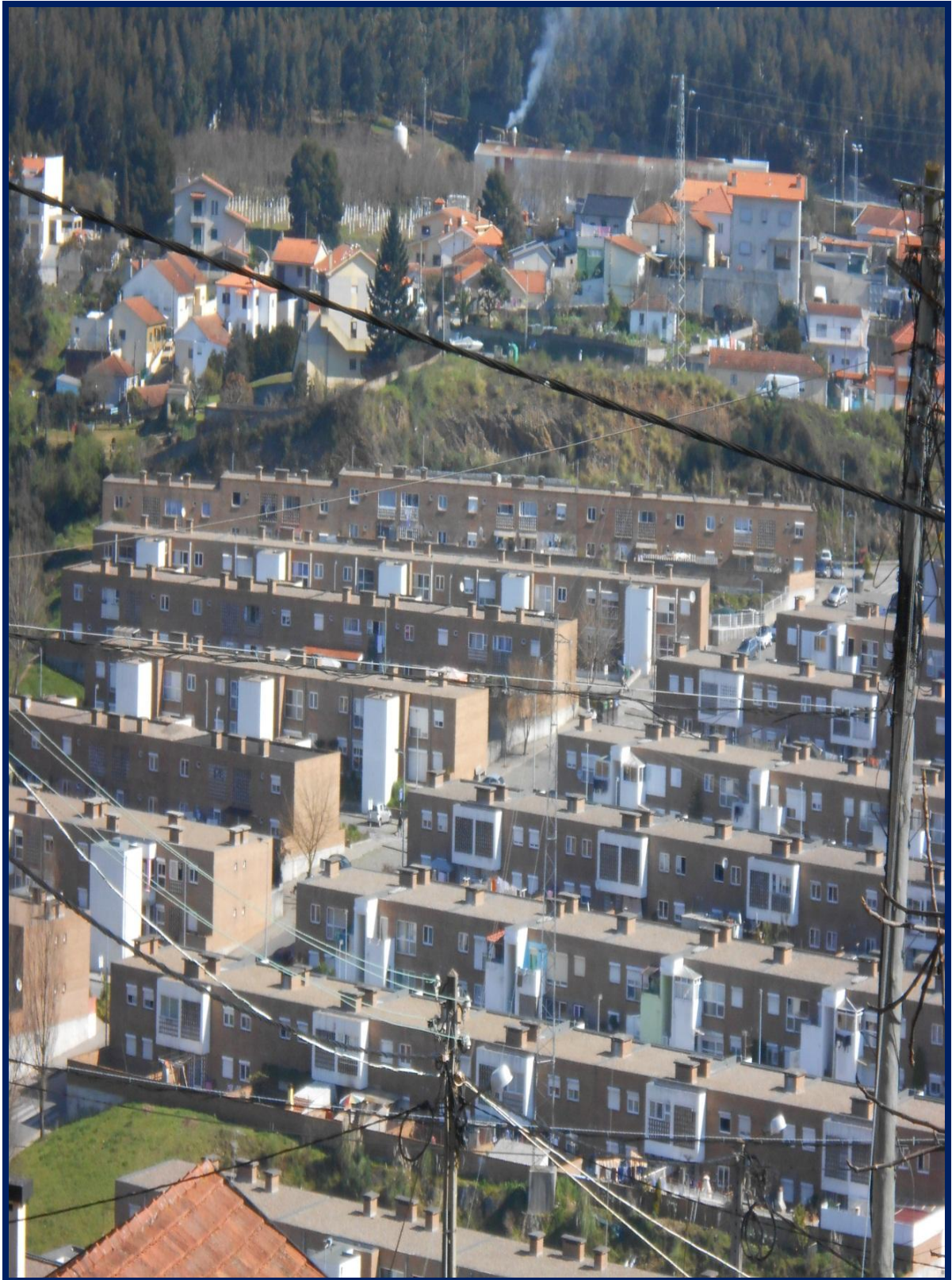
Dessa forma, para Lago (2008), a periferia surgiu como marco da sociologia urbana marxista, na década de 1970 e, posteriormente, foi incorporada ao senso comum, ao qualificar um determinado território metropolitano cujas carências atingem os serviços públicos básicos, infraestrutura urbana, distância do mercado de trabalho, entre outras.

Como lugar onde a vida urbana acontece, as *periferias* unem as técnicas para estabelecer o diálogo no espaço e no tempo, imprimem identidades, pertencimentos e representações locais e globais. Notadamente, elas são diferentes entre si e contém uma história particular, que se mescla entre a forma e a aparência, definidas e concebidas no espaço.

No caso particular das áreas periféricas europeias e norte-americanas, correntemente associadas à ideia de subúrbio e aos espaços constituídos pós-industrialização, verifica-se, no curso de sua constituição, o planejamento urbano unido às políticas de ordenamento do território, ao criar as estruturas balizadoras para equacionar a localização das áreas para o seu estabelecimento, unindo moradias com semelhança arquitetônica e modos de vida, serviços e estrutura viária para o seu acesso. Com o ideário da produção normativa, a *periferia* revelou-se na paisagem urbana, através dos bairros sociais (Figuras 10 e 11) erguidos na forma de *container*, na Europa, e nos subúrbios norte-americanos (Figura 12) destinados às

minorias étnicas, onde foram construídos por meio da inovação dos projetos e políticas sociais estatais. Em ambos os casos, esses espaços servem à população pobre e encontram-se dotados de severos problemas sociais e com inúmeros questionamentos sobre a sua organização, dadas as propostas de intervenção pública, que privilegiaram a relação centro-periferia, esquecendo-se da articulação periferias e periferias.

Figura 10 - Bairro dos Mineiros, São Pedro da Cova, Gondomar, Portugal



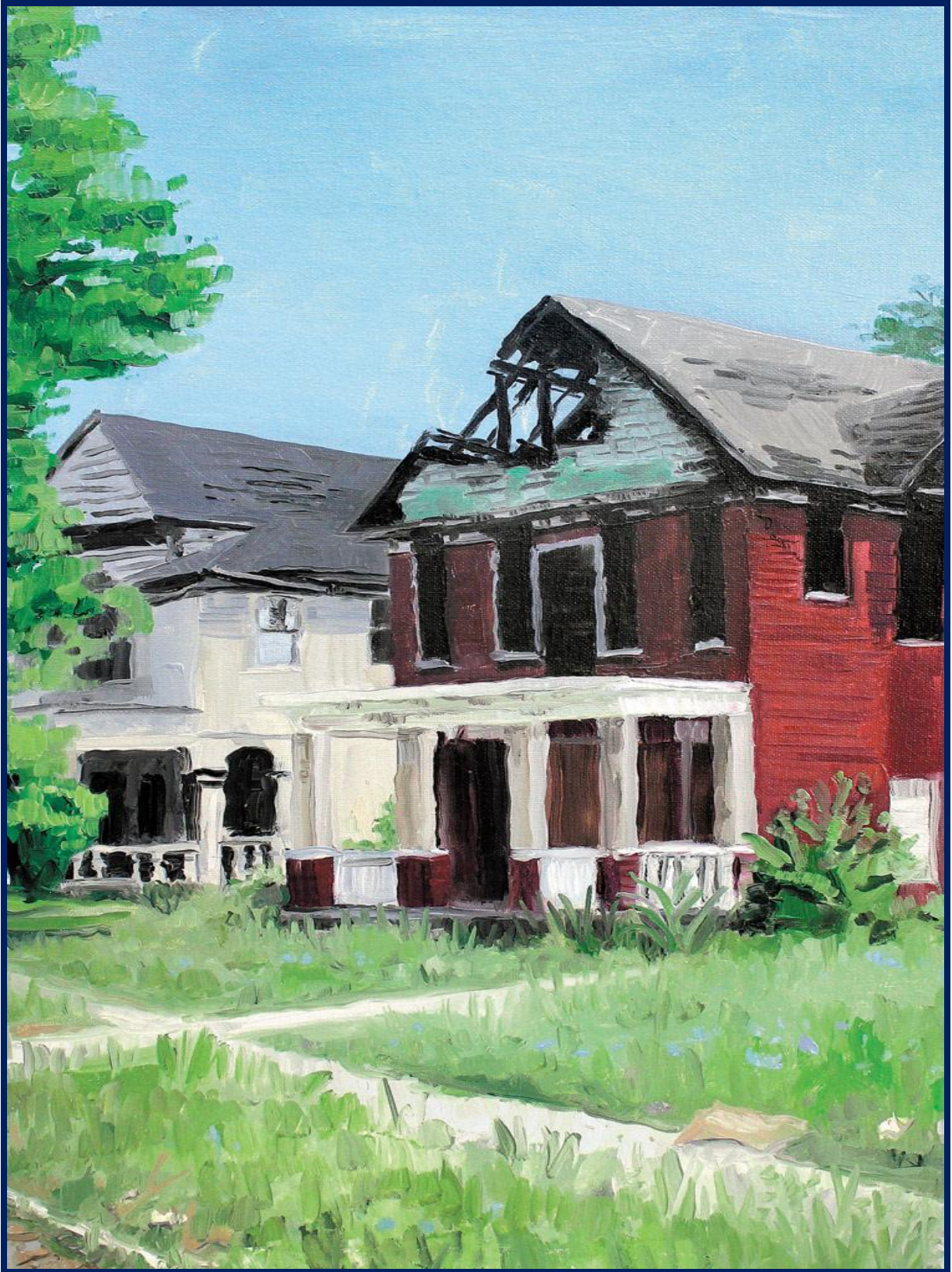
Fonte: Arquivo da autora. Fev. 2013.

Figura 11 - Bairro social em Badajoz, Espanha



Fonte: Arquivo da autora. Mar. 2013.

Figura 12 - Subúrbio decadente em Detroit, Estados Unidos.



Fonte: Pintura de Rodrigo Andrade. Disponível em <http://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2013/07/1317254-pesadelo-americano.shtml>. Acesso em: 02 out. 2013.

Diferentemente, as *periferias* na América Latina, tornaram-se visíveis a partir da década de 1930, quando elevou-se o crescimento industrial e a população oriunda do campo migrou em grandes levas para as cidades. Até então, a América Latina era predominantemente rural, tanto em relação às atividades econômicas, como em termos de local de residência. As cidades de São Paulo, Buenos Aires e Medellín por exemplo, prosperaram inicialmente com atividades associadas ao comércio, transporte e exportação de produtos agrícolas. Progressivamente, estas atividades foram substituídas, em grau de importância, pela industrialização. A partir desse momento as cidades se urbanizaram e a distribuição espacial da população sofreu mudanças.

Oliveira e Roberts (2009) apontam que até a década de 1930, as vilas e cidades na América Espanhola estavam organizadas em torno de uma praça com órgãos de governo, edifícios religiosos, moradias das elites e o comércio.

(...) os artesões urbanos respeitáveis habitavam o anel seguinte. (...) nas fímbrias da cidade encontravam-se os habitantes urbanos mais pobres. (...) A proximidade da zona rural significava que a periferia urbana se fundia, tanto econômica quanto espacialmente, com o mundo rural, e seus habitantes cultivavam hortas ou trabalhavam como diaristas na agricultura (OLIVEIRA; ROBERTS, 2009, p. 310 e 311).

No momento seguinte, as elites fugiram para as áreas bucólicas, tranquilas e distantes do centro das cidades. A partir da década de 1940, progressivamente, esta parcela da população deixou de sair do centro das cidades para as periferias, devido à escassez de conectividade e baixa infraestrutura urbana.

Por outro lado, a falta de moradia crescente nos centros das cidades, para atender a demanda do restante da população que ali vivia, fez ampliar o número de assentamentos precários, em terrenos invadidos nas áreas periféricas das cidades latino-americanas. Essa fase, atingiu a década de 1960, e nela ideologias desenvolvimentistas e nacionalistas floresceram, culminando com o cerceamento e não atendimento das reivindicações por melhores salários e melhores condições de vida para a classe média e trabalhadora.

Nas décadas seguintes, tornou-se visível o enfraquecimento do Estado de bem-estar social e as novas tecnologias do mundo do trabalho foram introduzidas nos países latinos. Nesta fase, e em um processo crescente, a crise econômica se



instaurou, com inflação elevada e a queda dos salários afetou, sobremaneira, a população urbana, impondo às classes sociais, em sua maioria, a busca por moradias mais baratas. Por conseguinte, a ocupação espacial das áreas distantes do centro das cidades na América Latina ocorreu de forma não ordenada, heterogênea social e economicamente, e, em alguns países latinos, mesclou-se a construção de residências de alto padrão destinada a classe média e moradias de autoconstrução, sem infraestrutura urbana, em áreas periféricas.

No caso brasileiro, as *periferias* multiplicaram-se com o mínimo de planejamento territorial, levando-se em conta, na maioria dos casos, apenas a localização geográfica, estabelecida pelo distanciamento do centro urbano. A precariedade na infraestrutura dessa parte da cidade também se tornou referência na paisagem urbana, onde as moradias (autoconstrução ou conjuntos habitacionais) e ruas dialogam com a reprodução do estigma da pobreza.

Serpa e Santos (2000), ao analisarem a produção do espaço nas *periferias* brasileiras, afirmam que elas adquiriram, nos últimos tempos, conotação sociológica e vem se redefinindo. Para os autores, a paisagem urbana, no primeiro momento, denuncia a distância da *periferia* em relação ao centro (urbano ou metropolitano), onde problemas na dimensão espacial e social reproduzem a precariedade das moradias nos inúmeros loteamentos, vários deles clandestinos, ou ainda nos grandes empreendimentos de luxo destinados aos extratos sociais médio e alto da sociedade, como os condomínios (horizontais ou verticais) (Figura 13).

Figura 13 - Vista dos condomínios da Barra da Tijuca, Rio de Janeiro - RJ



Fonte: site do Bairro da Barra de tijuca. Disponível em <<http://www.barradatijuca.com.br/bairro-barra/fotos-bairro-barra-da-tijuca/o-bairro-barra-da-tijuca/>>. Acesso em: set. 2013.

As habitações precárias, inacabadas, provisórias e a falta de infraestrutura que coexiste com os objetos de consumo (hipermercados e shoppings), numa dimensão multiescalar, localizados às margens das autoestradas, refletem a paisagem de uma nova imagem periférica. Neste espaço, modos de vida tradicionais e modernos entrecruzam-se com o concreto, o simbólico e a memória. Esse

contraste remete à realidade cotidiana dos lugares, cujos referenciais podem ser próximos e/ou distantes.

Assim, analisar o espaço periférico no momento atual torna-se necessário para dimensionar a escala em que a periferia se consolida no espaço urbano. Os processos oriundos de sentidos e tempos diferentes, caracterizados pela produção e reprodução do espaço urbano periférico, podem auxiliar na "justaposição de elementos tradicionais e modernos, culminando numa cristalização diferenciada de signos" (SERPA, 2000, p. 05).

Nesse sentido, a reprodução da vida humana, presente na *periferia* urbana, não tem ação neutra sobre o espaço. Ela permite que o espaço periférico construído com suas contradições e conflitos interfira no cotidiano, na cultura e manifeste-se através dos modos de habitar, transitar, consumir, dialogar e refletir sua dinâmica. Por tudo isso, apesar da periferia ser um importante conceito teórico e relevante nas dinâmicas do planejamento urbano, ela é, sobretudo, um lugar e como tal deve ser compreendida dentro do processo de urbanização em suas múltiplas escalas.

Logo, para dar consistência as ideias até aqui delineadas, o estudo busca investigar o conceito de lugar, caro à Geografia, por entender que, como um todo, as pessoas, seja nas sociedades tradicionais ou complexas, vivem em lugares e estes fazem parte de suas vidas cotidianas.

## 2.4 O LUGAR NA GEOGRAFIA

Em todo o seu espectro de abrangência, os lugares, independente dos seus sentidos, significados ou mesmo nomenclaturas (periferia ou subúrbio) acabam por ser criados e organizados de acordo com diferentes processos. Isso leva ao debate sobre a sua constituição e ordenação, autorizando a reflexão teórica, acerca de sua origem, natureza e a condução dos saberes nele envolvidos.

Deste modo, concebe-se que o lugar pode apresentar homogeneidade (isotopias) ou heterogeneidade (heterotopias), como espaço de pausa e movimento. Como conceito originado do grego *topos* e do latim antigo, *lôga*, define-se como empírico, concreto, real e palpável; ou simplesmente, onde a vida acontece. Mas para Tuan (1983) os lugares também podem ser imaginados e sonhados (utopias).

Sabe-se que o lugar, como conceito, foi utilizado na Geografia Tradicional e na Teorético-Quantitativa, "para expressar o sentido localizacional de determinado sítio" (HOLZER, 2003, p. 113), diferenciando-se de outros conceitos, como: espaço, paisagem, território, região, e por muito tempo foi relegado a um plano secundário devido à sua expressão aparentemente "considerada autoevidente como se referindo à descrição de diferentes assentamentos e regiões da Terra" (RELPH, 2012, p. 17). De fato, parecia existir, a princípio, uma dificuldade em se trabalhar com o lugar por parte dos cientistas sociais, incluindo os geógrafos, já que no passado havia poucas análises que contribuíam para a elucidação do conceito.

Edward Relph alega que, desde a Antiguidade Clássica até o século XVI, vários filósofos tiveram a preocupação com o tema. "Platão considerou lugar como alimento do ser" (RELPH, 2012, p. 18), os filósofos seguintes chegaram a um sentido mais próximo do geográfico, no qual os seres estariam nele reunidos. Na máxima de Aristóteles, "O que não está em nenhum lugar não existe". O lugar ficou fora da análise filosófica e das ciências físicas, a partir do século XVII, com "as concepções cartesiana e newtoniana de espaço" (RELPH, 2012, p. 18-19).

Foi apenas no final do século XX que os "geógrafos ultrapassaram essa mudança epistemológica e perceberam que sua disciplina "poderia ser" compreendida em termos de espaço e de relações espaciais" (RELPH, 2012, p. 19). Isso ocorreu devido às características da Geografia, que, de longa data, preocupou-se com a descrição e o "mapeamento da diversidade de lugares da Terra" (RELPH, 2012, p. 19), enquanto outras ciências sociais já haviam ultrapassado o sentido cartesiano de espaço. Filósofos fenomenologistas como Husserl, Heidegger e Merleau-Ponty, desde a segunda metade do século XX, identificaram profundas inadequações na "lógica cartesiana e na ciência newtoniana" (RELPH, 2012, p. 19). Naquele momento analisava-se o "Positivismo" com muitas fragilidades, o que significa mencionar que a ciência empírica deixava de fora tudo o que era humano. Neste sentido, a geografia reduzia-se a uma única dimensão ao deixar de fora as conexões das pessoas com os espaços regionais, das cidades e na natureza.

O fato é que, nas últimas décadas, o conceito de lugar reapareceu como um dos fatores essenciais para a compreensão do mundo contemporâneo, estando na ordem do dia dos discursos acadêmicos. Para Santos (2006), os lugares são o elo

que intermedeia o mundo e o indivíduo. Então, uma questão merece ser destacada: o que vem ocorrendo para que, nos últimos anos do século XX, tenha havido uma retomada e ampliação dos estudos utilizando o conceito de lugar?

Este processo demandou, nas Ciências Sociais e na Geografia, o surgimento de uma vasta literatura sobre o lugar. Relph calcula que, atualmente, na língua inglesa, "haja mais de uma centena de livros e milhares de artigos acadêmicos" (RELPH, 2012, p. 17) tratando o tema. Notadamente, os estudos reflexivos e teóricos sobre tal categoria conceitual tornaram-se necessários em decorrência da evolução dos múltiplos processos que envolvem os próprios lugares, as relações que nele se inserem, e as condições que são estabelecidas em seu interior. Para Santos (2006), o lugar voltou a ter uma posição central no discurso acadêmico, por conter novos significados em que o cotidiano passa a considerar o mundo vivido, com os objetos, as ações, as técnicas e o tempo.

Reconhecidamente, os lugares vêm, por outro lado, transformando-se rapidamente por meio de processos quase simultâneos na globalização, por exemplo, em seu aspecto econômico, ao trazer este processo consigo, ações que tentam neutralizar o espaço, forçando a homogeneização de seus valores e identidades. Neste contexto, é que surge a possibilidade de refletir sobre o lugar e interrogar sobre as ações e os objetos que sobre ele interferem.

O lugar, com toda sua especificidade, passou a ser estudado em termos de localização na cidade e na região metropolitana, relacionado às velhas e novas formas nele presentes, como os seus objetos fixos, e ao processo de mobilidade, em um diálogo multiescalar. Assim, a análise, potencializa o aspecto da significação e qualificação dos lugares, libertando-se "dos rigores dimensionais da escala cartográfica." (TAVARES, 2002, p. 51). Aspecto que Tuan exemplifica ao afirmar que "o lugar existe em escalas diferentes. Em um extremo, uma poltrona preferida é um lugar; em outro extremo toda a Terra. A pátria é um tipo importante de lugar em escala média" (TUAN, 1983, p. 165).

Como outras categorias conceituais de análise, o lugar apresenta uma diversidade de interpretações, o que no tempo gerou certas dificuldades em sua aplicação. Por vezes, o conceito ganha sentido de local; em outros momentos, de localidade. Para elucidar o processo, considerou-se introduzir, no presente estudo,

um breve diálogo com as correntes teóricas da Geografia que surgiram a partir da segunda metade do século XX, articuladas com as ocorrências espaciais de cada época.

Na "Nova Geografia" (*New Geography*), por exemplo, nos idos de 1960, a antiga tradição de "diferenciação de áreas" advinda de Hartshorne (CORRÊA, 1995) foi suplantada e adotou-se a ordem estrutural matemática, orientada pelo positivismo lógico. Naquele momento, os estudos geográficos, embasados nas técnicas e métodos quantitativos, permitiram ao espaço adquirir dimensões relevantes, sendo ele considerado o conceito-chave da disciplina. Essa primazia não foi então ampliada aos outros conceitos da Ciência, como paisagem, território e lugar, que ficaram relegados a um plano secundário nas investigações e práticas geográficas daquele período. Segundo Corrêa o conceito de região adotado nesta perspectiva (da "Geografia Teórica"), por exemplo, foi "reduzido ao resultado de um processo de classificação de unidades espaciais, segundo procedimentos de agrupamento e divisão lógica com base em técnicas estatísticas" (CORRÊA, 1995, p. 20).

Utilizando a abordagem probabilística, a perspectiva geográfica então adotada impôs aos pesquisadores a descrição de padrões espaciais muito complexos, sem compreender, contudo, a origem de seu processo, omitindo-se à Ciência geográfica, portanto, o sentido de desenvolver a ideia de uma Geografia reflexiva. Moreira (2009) adverte sobre o caminho formal que a Nova Geografia adotou, indicando a percepção da insuficiência da quantificação como paradigma de interpretação dos geógrafos envolvidos naquele momento. A necessidade de dotar um suporte teórico capaz de dar-lhe sustentação veio na forma de modelos e postulações à teoria dos sistemas<sup>6</sup>.

O mundo, naquele momento, modificava-se aceleradamente, recém-saído de duas Grandes Guerras, com conflitos regionais em curso, com a emergência dos movimentos *hippie* e estudantil, e o constante questionamento aos padrões políticos

---

<sup>6</sup> O conceito de ecossistema proposto por Tansley a partir dos anos de 1930 serviu em parte, como base teórica para a teoria dos sistemas utilizada por Bertalanffy. Na proposta, os conhecimentos biológicos influenciam de "maneira geral as ciências que se preocupam com os aspectos físicos da terra. E na geografia não é diferente, sendo esse conceito de grande importância para as propostas metodológicas principalmente na área da biogeografia (BARROS, 2012, p. 61)".

e culturais vigentes. Paralelamente, a imagem urbana na Europa e América do Norte modifica-se através dos modernos espaços projetados arquitetonicamente,

os quais olhavam para o futuro sem nenhuma conexão com a história local, o ambiente ou as tradições. Os projetos modernistas, sem suas formas mais triviais e uniformes, eram especialmente convenientes para corporações multinacionais porque tinham aparência de progresso e eram ao mesmo tempo baratos; as logomarcas poderiam distinguir os edifícios das diferentes empresas e nenhuma outra forma de identificação era necessária (RELPH, 2012, p. 20).

O resultado deste processo foi a criação de inúmeras "paisagens sem-lugar, nas quais as diferenças foram relacionadas às marcas, não às localidades" (RELPH, 2012, p. 18). A perda da identidade geográfica e sua diversidade foram expressas na ausência de memória nos lugares, em contraponto surge o interesse do lugar na perspectiva da preservação ambiental.

Diante do quadro estabelecido, sem conseguir encontrar uma explicação teórica eficaz para as questões de mundo, a Geografia Quantitativa, sem perceber as "forças subterrâneas" (MOREIRA, 2009, p. 45) que a impulsionavam, leva o discurso geográfico a uma outra renovação. Este movimento de renovação na Geografia surge a partir da década de 1970, questionando tanto os paradigmas tradicionais desta Ciência como a Geografia Teorética e o desenho do mundo. As tendências críticas da geografia (geografia radical, geografia humanística) que surgiram, trouxeram um olhar diferenciado sobre a realidade social, política e econômica, embasada em correntes filosóficas.

A Geografia Humanística, para entender o conceito de lugar, inicialmente, retorna a Vidal de La Blache, que, no ano de 1913, classicamente propôs uma "geografia dos lugares", satisfazendo o interesse pelo caráter individual das áreas, em uma França formada por um mosaico de identidades regionais (HOLZER, 2002). Na sequência, a obra de Carl Sauer, na década de 1920, possibilitou o encontro do campo geográfico apoiando-se na visão fenomenológica de ciência, com conceitos morfológicos (paisagem cultural) e dinâmicos (ação humana), de acordo com Cosgrove (2010).

É relevante assinalar que os pensamentos lablacheano e saueriano foram fundamentais na montagem da estrutura conceitual do lugar, cuja identificação e

percepção estão, aliás, presentes nas relações sociais e geográficas. Passadas algumas décadas, as ideias destes pensadores foram se aprimorando e permanecem embasando o arcabouço teórico da *nova* "Geografia Cultural".

Pouco antes dessa renovação dos estudos culturais da década de 1970, o livro de Éric Dardel, "*L'homme et la Terre*" de 1952, trouxe uma contribuição aos questionamentos sobre as razões da presença do homem no planeta. A sua obra considerada fenomenológica e existencialista constituiu um suporte teórico (HOLZER, 2003) e foi encarada como "libertadora", além de ser um manifesto claro do humanismo dos tempos modernos (GOMES, 1996).

Praticamente esquecida na França, a obra de Dardel foi redescoberta por Edward Relph, que, em sua tese *The Phenomenon of Place*, de 1973, utilizou o conceito de lugar, partindo das experiências diretas do mundo e da consciência individual do ambiente em que se vivia. Relph (1976) incorporou aos estudos de lugar, as análises sobre o processo de produção de imagens, representações e renovações urbanas. Todas essas ideias, introduzidas no Canadá, acabaram se somando ao pensar de base oriental de Yi-Fu Tuan tendo contribuído na formação intelectual de seus alunos, como Edward Relph, Leonard Guelk, Anne Buttimer e Marwyn Samuels. Surgiria, então, em 1976, a *Nova Geografia Cultural*. Partindo das leituras filosóficas, a corrente geográfica invoca Heidegger numa busca fenomenológica para analisar e descrever o mundo, "tal como as pessoas fazem sua experiência direta" (CLAVAL, 1999, p. 53), sendo possível unir os estímulos, conforme a leitura de Cosgrove (1999),

das convergências teórica e metodológica entre as disciplinas humanísticas tais como a história, a filosofia, e do estudo das línguas e das ciências sociais, as quais sustentam o amplo campo dos *estudos culturais* (COSGROVE, 1999, p. 17).

No bojo do estabelecimento do movimento Humanista, a base filosófica incorpora-se ao pensar geográfico, e com ele a abordagem cultural na Geografia, que passa a contribuir como fonte para os trabalhos em que houvesse a necessidade de abordar subjetividade nas relações com o espaço, distinguindo-se da geografia cultural tradicional e da geografia quantitativa. É neste sentido que



Claval advoga que o movimento humanista acabou trazendo "uma lufada de frescor a uma disciplina que a estatística tinha um tanto ressecado" (CLAVAL, 2011, p. 239).

Os artigos acadêmicos, produzidos sobre o conceito de lugar, neste período, sublinham as "ligações sentimentais e psicológicas entre as pessoas e os lugares que vivem" (BARTOLY, 2007, p. 82). Já para Claval, os elementos do percurso fenomenológico apresentam os lugares como se não tivessem apenas "uma forma e uma cor, uma racionalidade funcional e econômica" (CLAVAL, 1999, p. 55). Estes elementos libertam a Terra da ideia de uma superfície geométrica, apontando que não são pontos anônimos num espaço neutro. Sobre isto, o autor menciona que nos lugares "a vida está por toda parte e os homens moldaram a sua imagem" (CLAVAL, 2011, p. 222).

Foi, principalmente, pela contribuição da Geografia Cultural, que cobre inúmeras questões, desde as relativas à cultura material até os significados simbólicos, que os estudos sobre o lugar passaram a voltar-se para a essência dos estudos geográficos (Holzer, 1997). Nessa perspectiva, Tuan (1983) considera a experiência humana do espaço, com seus valores subjetivos e sua vivência, fundamental para que o lugar ganhe importância.

Outras correntes de base filosófica, como o idealismo e o surrealismo, tentaram dar suporte a tais discussões teóricas do movimento humanista, mas não obtiveram êxito. Por outro lado, a fusão da fenomenologia e do existencialismo, presente no trabalho de Anne Buttimer, ganhou importância por não separar os valores dos fatores. Holzer deixa claro nesse sentido que a fenomenologia "ênfatisa os problemas do conhecimento e do significado, enquanto que o existencialismo ênfatisa a conduta" na vida (Holzer, 1992, p. 191-192).

Anne Buttimer (1985) buscou na percepção de mundo vivido o entendimento da expressão "existencial", na ideia de subjetividade, que o indivíduo ou grupo social guarda com o lugar, remetendo-se a suas experiências de pertencimento. Para a autora, é válido se pensar nas "descrições mais concretas do espaço e do tempo, e de seus significados na vida humana diária" (BUTTIMER, 1985, p. 167). E para analisar o mundo vivido, seria necessário, antes, conhecer os seus atores e suas práticas, sua história e sua memória, refletindo as experiências e o seu compartilhar.

Deste modo, os geógrafos humanistas preocuparam-se em definir o lugar como uma experiência no espaço, vivenciada pelos seres humanos.

A visão geográfica, de base fenomenológica, questionou as ações presentes no mundo contemporâneo globalizado, por reduzir a dimensão e importância dos lugares. Neste processo, as paisagens homogeneizadas que proliferam por toda parte tendem, na leitura humanística, a reduzir os lugares com expressividade e criam, nesse sentido, os deslugares (RELPH,1976).

As conclusões de Relph sobre os deslugares foram, de certa forma, relativizadas por Buttimer, ao considerar os lugares por ele nomeados de grandes "manchas de concreto", deslugarizados. A autora percebe que neles existe um significado diferenciado entre os diferentes grupos sociais, como no caso dos *fast-food* e outros objetos globais de consumo, localizados à beira das rodovias. Mesmo "deslugarizadas", as "manchas de concreto" são plenas de significado e sentido social, sendo importante pensá-las no presente, dentro do contexto global e no passado do lugar, recuperando a sua memória espacial.

No entanto, Buttimer, Relph e a abordagem humanista pouco avançam nas reflexões ou contextualizações sobre a análise das "manchas de concreto", ou, melhor dizendo, sobre os objetos de consumo. Eles apenas referem-se a eles como componentes da paisagem moderna, congelando suas proposições sobre os possíveis impactos que o mundo globalizado acarreta no lugar. Nesse trajeto, detecta-se a existência de algumas lacunas na evolução do pensamento humanista, especificamente, nas variáveis tempo e processo. Segundo Leite, o método analítico empregado pela Geografia Humanística resulta de uma inabilidade implícita para "explicar os fenômenos do lugar e da paisagem da mesma forma como esta se refere à consciência humana." (LEITE, 1998, p. 11)

Sabidamente, ao privilegiar as abstrações da mente, recai sobre estas as "interpretações filosóficas tradicionais utilizadas pelo positivismo, de caráter determinístico" (LEITE, 1998, p. 11). Assim sendo, é relevante assinalar, contudo, que a Geografia Humanista empreendeu, em sua análise, esforços sobre a compreensão do conceito de lugar, transformando-o, inclusive, em um de seus conceitos-chave. Neste sentido, cabe refletir, em detalhes, sobre o melhor uso da abordagem conceitual do lugar, uma vez que as definições a ele atribuídas contêm o

rigor científico, que sustenta alguns questionamentos do presente estudo. Sabe-se que o conceito de lugar, na abordagem Humanista, não esgota o seu significado, e procura solucionar questões e conflitos das mudanças socioespaciais. Desta maneira, vale destacar também o conceito de lugar presente em outra corrente geográfica, a "Geografia Crítica", que, aliás, se desenvolveu paralelamente à Geografia Humanista.

A corrente "crítica" baseou-se no materialismo histórico e dialético, como método explicativo para o entendimento da dinâmica espacial do mundo capitalista, uma vez que a sociedade vivia com profundos problemas sociais relativos à concentração de renda, migrações para as cidades, infraestrutura urbana precária, entre outros. Notadamente, a perspectiva radical desejava, assim como a humanista, criticar o quantitativismo utilizado pela Geografia Teorética, em sua análise espacial. E a visão crítica, nesta fase, observa o mundo da experiência, não o negando, mas apontando a necessidade de entender os processos globais e sua relação com a vida cotidiana.

Assim sendo, o conceito de lugar avançou dentro da Geografia Crítica, a partir da década de 1980, quando se percebeu a necessidade de compreendê-lo em uma perspectiva que partisse do regional para o global. E nesta concepção, o lugar passa a ser entendido como uma construção social, dentro de um processo global, envolto em relações capitalistas.

Nesse entendimento, ao se pensar na produção do espaço, os lugares acabam sendo capturados pelos processos globais de produção capitalista. No primeiro momento, o lugar estaria, neste contexto, condenado a uma supressão. Entretanto, ele ressurge, fortalecido, ao valorizar as questões políticas e econômicas, atribuindo-lhe o papel de "arena de combate entre as classes sociais" (COSTA e ROCHA, 2010), onde se materializam as contradições da globalização.

Acompanhando essa ótica, há espaços nos quais as escalas do local, regional, nacional e global se inter-relacionam no lugar. Não convém estudá-lo sem antes considerar as particularidades e possibilidades que se materializam nas contradições de um mundo globalizado. As especificidades do lugar não necessariamente desaparecem com este movimento; pelo contrário, as

peculiaridades e suas características podem coexistir, contrariando a forte tendência de homogeneização do capitalismo.

Os estudos sobre o lugar na análise crítica perpassam pela análise diferenciada de muitos teóricos, que, em sua maioria, consideram-no como o *locus* de resistência ao atual momento global, refletindo sobre a relação entre o indivíduo e o mundo. Nessa visão, dialeticamente, nos movimentos locais e globais, como em uma mediação, é que deveria ser criada uma ordem para o cotidiano. O lugar, sob este prisma, passa a ser visto como uma interseção entre o global e o local, que se desterritorializa e se reterritorializa, constituindo-se em uma categoria fundamental da existência. Nele, todos estabelecem uma vida coletiva. Ao construir essa ideia, Santos (2006) partiu das densidades técnicas, informacionais, comunicativas e normativas, incluindo, também, em sua análise, a dimensão temporal de cada lugar.

Damiani (1999), em sua leitura sobre o lugar, apresenta duas visões sobre essa categoria conceitual: uma de lugar diferente, em relação aos locais e ao mundo; outra, em que aparece o lugar da segregação. Tomando essas duas noções sobre o lugar, a sugestão é que sua existência seja regida, entre outras coisas, pelo desenvolvimento desigual, que remete à dimensão do global ao local. A escolha da localização de certos objetos (prédios, represas, estádios etc.) na espacialidade poderia assim estar relacionada aos interesses sediados em outro lugar (SANTOS, 2000), atendendo às necessidades práticas do capitalismo.

E mesmo havendo uma tendência à hegemonia dos fluxos, o lugar apresenta-se, segundo Castells, como uma importante categoria na compreensão espacial das sociedades no tempo atual. Para o autor, o lugar tem uma forma, uma função e um significado independentes, "dentro das fronteiras da contiguidade física" (CASTELLS, 1999, p. 447). O lugar pode não ser uma comunidade, onde todos os habitantes se relacionam. No entanto, estes têm as vidas marcadas por suas características.

O "*lugar fantasmagórico*", considerado por Giddens (1991), no momento global, alimenta a ideia de que as relações sociais são estruturadas a partir de grandes distâncias tempo-espaciais, que o autor chamou de "mecanismos de desencaixe". Em seu discurso, o termo "local" passa a ser utilizado para referir-se ao lugar, não se reconhecendo nele as interações sociais.

Na visão de Carlos (1996), o lugar, como espaço de resistência, tem um papel, ao mesmo tempo singular e global, na compreensão dos processos sociais e de suas espacializações. Principalmente, no atual momento de globalização, que se redefine enquanto dimensão prático-sensível. Para a autora, o lugar é

a porção do espaço apropriável para a vida — apropriada através do corpo — dos sentidos — dos passos de seus moradores, é o bairro é a praça, é a rua. (...) São os lugares que o homem habita dentro da cidade que dizem respeito a seu cotidiano e a seu modo de vida onde se locomove, trabalha, passeia, flana, isto é pelas formas através das quais o homem se apropria e que vão ganhando o significado dado pelo uso (CARLOS, 1996, p. 17-18).

Assim, ao analisar as correntes geográficas, nas quais o conceito de lugar se faz presente, cabe pensá-lo inclusive com seus objetos fixos e seus fluxos. Neste contexto, Santos (1996) caracterizou o lugar como originário dos fixos. Estes seriam feitos das relações dos fixos, conjunto de objetos localizados no espaço; e fluxos que, na leitura do autor, se refeririam à circulação, ao movimento, explicando os fenômenos da distribuição e do consumo.

Os movimentos, a propósito, não se referem apenas aos fluxos convencionais, uma vez que vários deles, que constituem os lugares, "são feitos das relações entre os indivíduos e os próprios lugares" na vida cotidiana, sugerindo que todos os movimentos originam-se do ser humano, de olhos "que emprestam significado às coisas, aos objetos" conforme também observam Hissa e Corgosinho (2006, p.10).

A mobilidade, desigualmente distribuída no espaço, privilegia e influencia processos econômicos, sociais e espaciais. Nessa perspectiva, Massey inquieta com as questões que tocam o mundo globalizado, por sua vez argumenta que "toda vez que se vai de carro a um *shopping center*, contribui-se para o aumento dos preços da loja da esquina e até se acelera sua falência" (MASSEY, 2000, p.181). Assim, o poder das lógicas capitalistas sozinhas não determinam as mudanças espaciais. Elas não são as únicas existindo e coexistindo, já que outras lógicas reinam em conjunto, determinando nossa vivência no espaço.

A existência do ser humano em cada lugar tem um sentido particular, pois o movimento não é o único responsável pela retirada da condição de existência dos

lugares. A partir deles, a mobilidade ocorre, possibilitando que caminhos e conexões sejam construídos.

Ao se refletir sobre o mundo contemporâneo com suas transformações, seria conveniente se incorporar às discussões a ideia de velocidade que rege o ritmo das metrópoles, das cidades e dos lugares. Em todos esses termos, o movimento está presente em escalas diferentes, dependendo das ações realizadas no cotidiano. Pois vale ressaltar ainda que para se compreender os lugares, deve-se considerar a vida cotidiana, através dos encontros, comportamentos, hábitos e rotinas. Isso porque a vivência dos lugares alude ao mundo que se comunica por suas paisagens e imagens, seus movimentos e fluxos, ampliando a gama de interpretações.

Nesta perspectiva, o lugar não é estático ou congelado no tempo; vive dos processos, de sua singularidade, sem fronteiras, com seus conflitos internos e identidades. Numa mistura distinta das relações sociais, o lugar "pode conduzir às articulações através do espaço" (ESCOBAR, 2005, p. 142). Assim, interessa distinguir suas relações e observar a vida neste cotidiano, com um olhar objetivo e subjetivo.

Ferreira (2000) auxilia, a propósito, na compreensão sobre o lugar que a pesquisa geográfica pode desenvolver, ao afirmar que

tanto a realidade subjetiva quanto a objetiva, será colocar-se em algum lugar no meio do caminho entre a visão descentrada do cientista, que vê o lugar como um conjunto de relações genéricas e aquela centrada do sujeito que vê em relação às preocupações do indivíduo (FERREIRA, 2000, p. 76)

Para tanto, na sequência, o estudo busca meios para compreender os diversos caminhos que possibilitam pensar o(s) lugar(es) periféricos e sua constituição. E neste trajeto, verifica-se que o movimento no espaço desempenha relevante importância na mobilidade de mercadorias e pessoas, especialmente, ao dialogar diretamente com as redes e os fluxos. Neste aspecto, considera-se que as modernas técnicas de movimento articuladas ao território estabelecem importante conexão entre os lugares, e em certa medida, estas atuam como agentes facilitadores da expansão urbana, rumo a áreas periféricas. Inclui-se, a este dado, a logística para a instalação de modernos espaços de consumo no entorno do sistema viário.

## PERIFERIA URBANA: LUGAR DE ACELERAÇÃO DOS FLUXOS EM REDE E OS ESPAÇOS DE CONSUMO MODERNO

---

*O meu olhar é nítido como um girassol  
Tenho o costume de andar pelas estradas  
Olhando para direita e para a esquerda,  
E de vez em quando olhando para trás...  
E o que vejo a cada momento  
É aquilo que nunca antes eu tinha visto,...  
Alberto Caeiro (Fernando Pessoa)*

Diante do cenário até aqui apresentado, cabe explicitar a discussão sobre as redes geográficas, que foram historicamente recuperadas através do processo da circulação, numa narrativa que desenha os seus movimentos na espacialidade e a influência na dinâmica dos lugares. É importante assinalar, a propósito, que a circulação, referência na trajetória no tempo e no espaço, estabelece a comunicação e conexão entre os lugares, em meio dos processos técnicos. Nela, percebe-se a relevância da rede e dos fluxos para a economia na dimensão do transporte marítimo, ferroviário e, posteriormente, no rodoviário, pois conecta os lugares, desloca pessoas e mercadorias.

Mercadorias estas, que com seus processos comerciais, mostram-se importantes para o desenvolvimento das cidades ao longo dos séculos. Aqui as formas de proceder à comercialização, sejam nos mercados, praças, ruas, galerias e até mesmo nos modernos *shoppings centers* (que modelam o espaço urbano atual) foram resgatadas com o objetivo de destacar o desenvolvimento cidadão diante de sua expansão rumo à periferia.

### 3.1 AS REDES E OS FLUXOS

À vista disso, sabe-se que as redes e os fluxos, desde os primeiros impérios do Ocidente, apoiaram-se em itinerários que asseguravam as ligações entre os

lugares (CLAVAL, 2011), ao trânsito de mercadorias e à mobilidade de pessoas. Muitas vezes representadas de forma imprecisa, a despeito das retas e contornos para a circulação, as redes se constituíram por necessidade de informação sobre os lugares, ao levar as ordens e editos das autoridades imperiais.

As estradas construídas ou pavimentadas, por exemplo, pelos romanos, tornaram visível a reunião da técnica da argamassa, pedra e cimento, composto de cal e areia. Tuan (2012) menciona que,

As estradas que saíam de Roma para a Itália, como a Via Ápia e Vila Latina, variavam de cinco a um pouco mais de seis metros de largura. As ruas comuns da cidade eram muito mais estreitas. Muitas eram simples passagens e trilhas. As ruas pareciam mais estreitas porque as casas altas de ambos os lados interceptavam a luz do sol e transformavam as ruas em túneis escuro (TUAN, 2012, p. 249).

Essas vias constituíram-se, com o tempo, em uma ferramenta de domínio, destinada "a facilitar o envio de tropas" (BRUNHES, 1962, p. 96), no caráter estratégico. Surge também nesse período o desejo de rapidez na comunicação entre os lugares. Para Brunhes, os romanos, inclusive, levaram em consideração os acidentes naturais, cujas obras não aplainavam apenas o terreno, mas asseguravam "a solidez da estrada, em lugar de abri-la, edificavam-na" (BRUNHES, 1962, p. 96).

Os comerciantes, no Renascimento, encararam o tempo de deslocamento como investimento; os militares, como estratégia; e os políticos, como forma de administrar o poder. Nos séculos seguintes, as redes ganharam maior conteúdo e complexidade nas suas formas.

A proximidade entre lugares tornou-se um fator facilitador não apenas para a mobilidade de pessoas e mercadorias, mas também para as demais questões sociais e políticas. Neste sentido, é que Jean Gottman (1952) registra que a circulação é materializada no território, permitindo a organização do espaço. Entretanto, segundo Santos (1988), o curso do processo cria diferenciações nos lugares, uma vez que

os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar (SANTOS, 1988, p. 75).



Vale ressaltar, por outro lado, que a teoria geral da circulação, ligada à noção de movimento, subordina-se à da troca, não apenas no seu caráter econômico, mas também no político. Vallaux, em seus estudos, mencionou que “a circulação não é somente econômica e externa à intervenção do Estado”, pois transmite a “energia ativa das diferentes formas sociais”, (VALLAUX, 1914, p. 7) e opera como força motriz da mudança por meio de fluxos carreados por estradas e interligando diferentes lugares.

Neste contexto, que contribuição a Geografia trouxe para esta discussão? Na fase de sua institucionalização, no século XIX, a disciplina foi regida pela doutrina positivista<sup>7</sup>, ganhando *status* de Ciência após apoiar-se nas bases da medicina e da biologia. A partir dos estudos de Ratzel, em sua “Antropogeografia” (MORAES, 2003), se pôde sistematizar, organizar e pensar o conhecimento acumulado da época, nas ciências da natureza. E foi no âmbito da construção da Geografia Humana que, em 1897, surgiu o termo *Verkehrvsgeografie*, cunhado por Alfred Hettner, que, imperfeitamente traduzido na França, recebeu o nome de Geografia da Circulação.

A Geografia da Circulação, inicialmente, esteve ligada às descobertas da fisiologia da circulação sanguínea, tornando-se “polissêmica a partir de um projeto de civilização racionalista, mecanicista, organicista e positivista” (SILVA JUNIOR, 2009, p. 66). Transportada posteriormente para várias ciências, ela explicou fenômenos sociais por analogia e função. Atualmente, a noção de circulação envolve a mobilidade espacial e as ideologias subjacentes ao movimento.

Com o tempo, os estudos sobre circulação tornaram-se cada vez mais relevantes, dada a multiplicação de fatos econômicos a eles relacionados. Os geógrafos da chamada Geografia Tradicional, o alemão Friedrich Ratzel e o francês Paul Vidal de La Blache, por exemplo, analisaram “a técnica, a relação homem-meio e apresentaram uma preocupação com a influência exercida pelo meio, sobre a circulação (as condições naturais)” (SILVA JUNIOR, 2009, p. 75).

---

<sup>7</sup> Segundo Moraes (2003, p. 6) nesta “concepção filosófica e metodológica que os geógrafos vão buscar suas orientações gerais (as que não dizem respeito especificamente à Geografia). Os postulados do positivismo (aqui entendido como o conjunto das correntes não-dialéticas) vão ser o patamar sobre o qual se ergue o pensamento geográfico tradicional, dando-lhe unidade”.

Para Silva Junior (2009), Ratzel investigou as vias de circulação, preocupando-se com a classificação e a significação geográfica dos seus tipos e interessando-se pelo aspecto político da circulação. Tanto Ratzel, como Brunhes (1962) concordam com o fato de não haver distinção entre a constituição da estrada e as relações no quadro geográfico.

Ao advertir sobre a obra póstuma e incompleta de Paul Vidal de La Blache, *Princípios de Geografia Humana*, Emmanuel de Martone no prefácio, elucida a visão do autor sobre a simultaneidade dos fenômenos mais correntes que formavam a trama da vida na época: "habitação e coabitação, modos de alimentação, meios de transporte e de troca" (LA BLACHE, 1921, p. 25).

Ao descrever a trama da vida cotidiana, La Blache construiu uma geografia histórica que apresenta a importância dos lugares, caminhos, estradas, inscritas na superfície, trazendo detalhes que demonstram o esforço do homem para tornar acessível as cadeias de montanhas e o transporte de mercadorias. As estradas podiam ser percorridas em determinadas épocas do ano sem grandes esforços e, dependendo das condições naturais propícias para suportar o peso de um carro, - à época carroças puxadas por cavalos - deslocar os povos.

As estradas, com o passar do tempo, expandiram-se por regiões diversas e longínquas, dando vida aos lugares e às cidades por onde percorria o seu traçado. Nelas, o desenho, a disposição e sua multiplicidade ligaram a história íntima e a vida dos peregrinos e dos exércitos, às ideias e às lendas (LA BLACHE, 1921; BRUNHES, 1962).

Segundo Brunhes, as estradas carregam consigo o "testemunho de numerosos fatos históricos e econômicos" (1962, p. 97), além de sua relevância política e social. Elas se exprimem topograficamente, aproximando cidades e povos, que, por vezes, foram atraídos entre si pela segurança e, em certos momentos de insegurança e conflitos, expulsos de determinadas regiões.

Acerca disso, por exemplo, o ministro de Luís XIV, Colbert, no século XVII, sensível aos aspectos políticos e econômicos de sua época, equipou o Estado francês com redes rodoviárias e fluviais, a fim de facilitar a troca entre províncias e o crescimento da divisão inter-regional do trabalho, segundo Mónica Arroyo (2004). Na

concepção de Santos (2006), a partir desse período, é que as redes iniciam a melhora de sua estrutura e facilitam o deslocamento no território.

Durante seu processo de formação, constituição e consolidação, as redes caminharam em paralelo com o desenvolvimento técnico e científico (nos séculos XVIII e XIX), potencializando o modo capitalista de produção. Isso possibilitou “uma vasta e nova rede global de comunicações” na qual emergiu “progresso sem rival no terreno da produção e à prosperidade material” (MOODIE, 1965, p. 119).

Foi nesse contexto que, ao longo do século XIX, o transporte ferroviário tornou-se presente na Europa, Estados Unidos e, inclusive, no Brasil. Nessa época, o capitalismo passou a difundir-se pelas estradas de ferro. Através delas, a produção fabril se organizava, o que possibilitou rapidez no fluxo da matéria-prima e da produção.

Matos e Maria (2008) mencionam que foi em decorrência das ferrovias, que os "núcleos suburbanos nas maiores cidades" começaram a emergir. Conforme os autores, estes núcleos nasceram "enfileirados ao longo das estradas de ferro, descontínuos e polarizados pelas estações ferroviárias" (MATOS e MARIA, 2008, p. 53).

Paralelamente ao desenvolvimento ferroviário, a agricultura tornou-se mais eficiente, ampliando o êxodo rural e acelerando a urbanização. Sobre isto, Claval discute este período histórico sinalizando que então:

grandes cidades instalaram-se. São encruzilhadas de estradas e de vias férreas; as suas funções administrativas são importantes; encontram-se casas atacadistas e comércios semiatacadistas que colocam no mercado os produtos agrícolas dos arredores (CLAVAL, 2011, p. 167).

A evolução técnica das vias férreas e as estradas possibilitaram, por outro lado, o encurtamento das distâncias, e proporcionaram o aparecimento de áreas urbanas no chamado período da "revolução dos transportes e comunicação" (MATOS e MARIA, 2008, p. 38), no início do século XX.

Neste contexto, sabe-se que as estradas modernas não surgiram apenas para cumprir a função do transporte de mercadorias, já realizada pelo "trem de ferro". Elas resultam, conforme hipótese defendida por Matos e Maria (2008), da associação política e econômica dos interesses das corporações vinculadas ao aço,

borracha, cimento e petróleo, principalmente, nos Estados Unidos. Após a década de 1920, o país experimentou uma grande expansão industrial, baseada nos bens de consumo, ocorrendo o estímulo às compras a crédito e ao desejo por adquiri-los após a difusão do automóvel, fator propiciado pelas linhas de financiamentos e sua indústria.

Em declínio, o trem passava, aos poucos, a dar lugar às inovações rodoviárias, e o capital industrial é que direcionava a sua expansão. Matos e Maria (2008) afirmam ainda que nesta fase a indústria dos transportes assiste a "uma das mais dramáticas disputas entre segmentos da indústria dos transportes: de um lado o que representava o modal ferroviário, e do outro o que viria conformar o chamado 'rodoviarismo' "(MATOS e MARIA, 2008, p. 43).

As rápidas e modernas autopistas, que surgiram associadas ao automóvel, geraram a sensação de liberdade "espacial" dadas as vantagens da circulação. Segundo Baudrillard (1989), o automóvel concretiza o sistema subjetivo de necessidades e os objetivos da produção. Este veículo passa a estimular as sensações de felicidade, em um jogo e em uma aventura que se integram ao perfil social do sujeito, permitindo maior conexão e fluidez no território.

Na análise de Tuan (2012) foi

somente nas primeiras décadas do século XX que os veículos começaram a substituir o andar a pé como meio de locomoção predominante, e as cenas de rua foram percebidas cada vez mais do interior dos automóveis movendo-se rapidamente por consequência de semáforos sincronizados (TUAN, 2012. p. 261).

Com o fordismo, o automóvel se populariza e grandes mudanças se iniciaram a partir daí. "O carro leva o indivíduo não apenas ao sacrifício do trabalho, mas também à (tentativa de) fuga – o passeio, a diversão" (NED LUDD, 2005, p. 19). A esse respeito, Padilha argumenta que "o automóvel mudou a forma de locomoção das pessoas" (PADILHA, 2006, p. 59). Para Tuan os veículos automotores transformaram "o aspecto da cidade e a relação do homem com o seu meio ambiente urbano (TUAN, 2012, p. 261). E Maricato (2011, p. 176) observa que foi preciso a "construção de toda uma cultura e um universo simbólico relacionados à ideologia do automóvel" para ocupar toda a existência urbana. A autora acrescenta,

ainda, que "ao comprar um automóvel, o consumidor adquire não apenas um meio para se locomover, mas também masculinidade, potência, aventura, poder, segurança, velocidade, charme entre outros atributos" (MARICATO, 2011, p. 176).

Após o automóvel, as cidades mudaram sua forma, adquirindo uma nova paisagem, onde as ruas foram alargadas. As distâncias passaram a ser vencidas. Os locais de trabalho foram se distanciando dos de moradia, exigindo-se ações de infraestrutura nas áreas de expansão e investimentos para a reforma e construção de novas vias.

Para Ortigoza (2009), as mudanças na vida urbana que sucederam a este período estão relacionadas ao automóvel e às novas tecnologias que possibilitaram o desenvolvimento de novos objetos, que marcaram o cotidiano das pessoas, operando mudanças em seu ritmo, nas noções de tempo e espaço. A autora acrescenta também que, mesmo de forma sutil, as mudanças foram se impondo e conduzindo à vida urbana.

O artigo publicado pelo grupo autonomista Aufheben (2005), de Brighton, Inglaterra, enfatiza a importância do automóvel para a economia moderna, revelando que

a liberdade de movimento oferecida pelo carro torna-se cada vez mais uma liberdade formal, uma representação da liberdade, assim como todos os lugares se tornam os mesmos tão logo sejam asfaltados e poluídos para se tornarem caminho para carro. À medida que o carro se torna a norma, a sua própria liberdade transforma-se numa necessidade, uma vez que atos mundanos, como fazer compras, tornam-se impossíveis sem acesso a um carro (AUFHEBEN, 2005, p. 93).

Tuan analisa o tema mencionando que,

com o advento do automóvel, apareceu uma nova concepção de comprimento da rua: as diferentes seções do boulevard, que antes tinham vários nomes, passam a ter um só nome, implicando uma uniformidade no uso do solo onde não havia (TUAN, 2012, p. 262).

Maricato (2011) reconhece a dominação automobilística, sua influência no crescimento e forma das cidades, mas percebe também que este processo associa-se à "produção das ideias, ao desenvolvimento da ciência, da tecnologia e da cultura" (MARICATO, 2011, p. 178), ao mudar a forma de comercializar produtos, criar novos hábitos de consumo e costumes na sociedade.

Os fatos mencionados acima podem ser dimensionados em várias partes do planeta, inclusive no Brasil. Cabe, no caso, estabelecer o diálogo com os processos que adequaram as redes e os fluxos no território do país.

### 3.2. A ACELERAÇÃO DOS MOVIMENTOS NO BRASIL

Assim sendo, o papel das redes e fluxos, anteriormente discutido, também pode ser compreendido na escala local e em tempos distintos. Desse modo, buscaram-se referências nos períodos Colonial, Imperial e no início do período Republicano no Brasil, quando as tropas percorriam grandes distâncias, lentamente, carregadas de diversos produtos. Nessa fase, pessoas e animais desbravavam florestas durante o dia, percorrendo longas distâncias. À noite, pousavam para, na manhã seguinte, continuar a jornada. Parecia haver "uma supremacia do espaço sobre o tempo" (CAMPOS, 2007, p. 06), o que também revelava a circularidade, a mobilidade entre os lugares.

Logo após a Independência do Brasil de Portugal, as primeiras estratégias com vistas a não fragmentação territorial foram formuladas no país. Nesta época, conforme Santos e Silveira (2001),

o litoral e as grandes bacias fluviais eram as vias francas onde, em pontos adequados e em função de suas virtualidades, podiam localizar-se certas atividades econômicas dependentes de um comércio longínquo (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 64).

Magalhães (2006), ao estudar as relações entre transporte e desenvolvimento econômico, revela-nos que isto se deu devido às especificidades da "formação econômica colonial do país, de exportador de matérias-primas" (MAGALHÃES, 2006, p. 02), que exigia que o mar fosse uma decisiva via de comunicação; e, logicamente, neste contexto os caminhos das tropas e os rios navegáveis foram relevantes para a conectividade interiorana. Matos, Delgado e Stefani (2011), revelam em recente estudo sobre o São Francisco, que esse rio sempre esteve presente na vida das comunidades ribeirinhas e na integração dos sertões mineiros e baianos. Mesmo antes da chegada dos "vapores", em meados do século XIX, o rio e seus afluentes já eram utilizados como "caminhos de

interiorização territorial", fazendo "a comunicação entre os lugares e povoados" (MATOS, DELGADO E STEFANI, 2011, p. 21) para a viabilização da circulação de mercadorias, equipamentos e pessoas.

A circulação pelo território era diferenciada entre os lugares do país e o cenário só começa a ser alterado no final do século XIX e início do XX, quando o Estado republicano brasileiro coloca em prática o desenvolvimento dos primeiros Planos de Viação Nacional, os quais serviriam para minimizar a escassez de vias de circulação em um território arquipélago, além de projetar externamente um Estado que primava pela defesa territorial. Criou-se, então, uma infraestrutura capaz de possibilitar meios de transporte para pessoas, informação e bens.

Caio Prado Jr. (1958)<sup>8</sup> considera esse período como sendo o da república burguesa. Santos e Silveira<sup>9</sup> preferem relacioná-lo a um meio técnico da circulação mecanizada e da industrialização, quando ocorre a incorporação de máquinas ao território (ferrovias, portos, telégrafos). As lógicas e os tempos humanos impõem-se, então, à natureza, situações em que "as possibilidades técnicas presentes denotam os conflitos resultantes da emergência de sucessivos meios geográficos, todos incompletos realizados, todos incompletos difundidos" (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 31), feitos dentro de um tempo lento<sup>10</sup>. Com as ferrovias, inaugura-se uma mobilidade de deslocamento na qual o espaço é vencido pelo tempo continuamente, tornando-se, com sua velocidade, o meio de transporte mais rápido da época (CAMPOS, 2007). É assim, que o transporte ferroviário passa a estar presente nas zonas agrícolas para as áreas de exportação e/ou matéria-prima para produção fabril (ARAUJO, 2002).

O trem, representado por várias empresas, entre elas a *The Leopoldina Railway Company Limited*, de capital britânico, cortou as cidades de Niterói e São Gonçalo – RJ e, ao constituir-se, no final dos anos do século XIX e início do XX,

<sup>8</sup> O autor estabelece uma periodização do Brasil, sob o ponto de vista histórico. PRADO JR., Caio. História Econômica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 195

<sup>9</sup> O autor usa a sucessão dos meios geográficos no Brasil para determinar, ao longo da história da organização do território brasileiro, três momentos: os meios "naturais", os meios técnicos e o meio técnico-científico-informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2001).

<sup>10</sup> Santos e Silveira (2001, p. 52) referiu-se a *um tempo lento, diferenciado segundo as regiões*. Braudel preferiu relacionar os tempos históricos: tempos longos, os da história quase imóvel, um "tempo geográfico"; tempo social, lentamente ritmado; e os tempos curtos, um tempo individual. LACOSTE, Y., Braudel Geógrafo. In. AYMARD. M. Ler Braudel. Campinas, SP: Papirus, 1989.

encampou os serviços de outras ferrovias menores. Os ramais da Leopoldina, como ficou conhecida com o passar dos anos, atravessavam o Estado do Rio de Janeiro (então Distrito Federal), alcançando Minas Gerais e Espírito Santo, além de conectar cidades já constituídas e outras que acabavam de nascer. Em paralelo, apenas as estradas de rodagem, até a década de 1920, ainda constituíam, de modo geral, caminhos de terra, vias carroçáveis que se distribuíam na região sudeste, articulada no entorno de São Paulo e na região Nordeste, partindo do litoral em direção ao interior.

O cenário rodoviário nacional vive significativas mudanças a partir do ano de 1928, com a inauguração da rodovia Washington Luís, no Rio de Janeiro, que se tornou a primeira estrada asfaltada do país, no ano de 1931. A rodovia atendia aos anseios do último presidente da República Velha, Washington Luís, que declarara que para se governar a nação era necessário abrir estradas, mesmo que atendendo, à época, a uma frota reduzida de veículos automotores.

Nestor Goulart Reis Filho (2000) argumenta que, após 1929, superada a crise mundial, as prioridades econômicas foram estabelecidas com base na diversificação da agricultura e da indústria, o que repercutiria na expansão do mercado interno. Para o autor, institucionalmente, os governos estaduais começaram então a intervir, permitindo o cancelamento das taxas aduaneiras sobre a circulação de mercadorias entre os estados. Na época, boa parte das regiões brasileiras permaneciam isoladas entre si, mas os estímulos se encaminhavam no sentido da "integração do mercado interno, o que conduzia necessariamente a um esforço equivalente para a integração do sistema viário e do sistema urbano em escala nacional" (REIS FILHO, 2000, p. 109)

Durante as décadas de 1930 e 1940, o país crescia industrialmente e as cidades mais populosas e complexas passaram a ser reconfiguradas, atendendo a duas linhas de preocupação. A primeira defendia uma modernização estética, cujo objetivo seria criar um novo cenário urbano. A outra tinha como preocupação a ordem técnica, visando à abertura de amplas vias públicas, adequadas para o transporte de veículos automotores, especialmente as linhas de ônibus e automóveis particulares.



O Brasil chegava assim, em meados da década de 1940, ainda com poucas rodovias pavimentadas (federais ou estaduais). Entretanto, após 1945, a Lei Joppert (decreto-lei 8.463) conferiu autonomia técnica e financeira ao Departamento Nacional de Estradas e Rodagem (DNER) e criou o Fundo Rodoviário Nacional, possibilitando, após a década de 1950, por força de lei, que o País apresentasse o dobro de sua malha rodoviária já pavimentada. Começou, então, a rápida expansão rodoviária no país, principalmente, após os resultados do diagnóstico sobre a economia brasileira, feitos entre os anos de 1951 e 1953, pela Comissão Mista Brasil - Estados Unidos de Desenvolvimento Econômico (CMBEU), que recomendava a extinção dos ramais ferroviários. (ARAUJO, 2002; PAULA, 2010).

Esse diagnóstico foi a principal base do governo Juscelino Kubitschek, que em uma perspectiva desenvolvimentista, implantou o Plano de Metas<sup>11</sup> e permitiu ao país receber novas tecnologias e vivenciar intensa industrialização com o ingresso de investimentos estrangeiros. Vale ressaltar que as metas dos “50 anos em 5” do governo Juscelino Kubitschek foram especialmente direcionadas para o setor automobilístico, mas também para as estradas, siderúrgicas, hidrelétricas, empreiteiras (NED LUDD, 2005).

Na leitura de Ned Ludd (2005), a criação do Grupo Executivo da Indústria Automobilística (GEIA), em 1956, contribuiu para o estabelecimento do planejamento industrial do país, em detrimento dos demais modais de transporte. Este grupo executivo contou, inclusive, em sua estruturação, com a participação da Ford, General Motors, Mercedes e Vemag (a única brasileira).

Petuba (2011) reafirma que a política adotada pelo governo, conduzia o país, então, para o

---

<sup>11</sup> Segundo a pesquisadora Suely Braga da Silva, da Fundação Getúlio Vargas, o Plano de Metas consolidou-se através de um "conjunto de 30 objetivos a serem alcançados em diversos setores da economia. Na última hora o plano incluiu mais uma meta, a 31ª, chamada de meta-síntese: a construção de Brasília e a transferência da capital federal, o grande desafio de JK. O Plano de Metas mencionava cinco setores básicos da economia, abrangendo várias metas cada um, para os quais os investimentos públicos e privados deveriam ser canalizados. Os setores que mais recursos receberam foram energia, transportes e indústrias de base, num total de 93% dos recursos alocados. Esse percentual demonstra por si só que os outros dois setores incluídos no plano, alimentação e educação, não mereceram o mesmo tratamento dos primeiros". O Brasil de JK - 50 anos em 5: o Plano de Metas. Disponível em:

<<http://cpdoc.fgv.br/producao/dossies/JK/artigos/Economia/PlanodeMetas>>, acesso em 17 abr. 2012.

predomínio do transporte rodoviário e, embora a decadência do transporte ferroviário tenha começado bem antes dos anos 1950, só a partir daí é que se constituiu uma efetiva política antiferroviária de desmonte da maioria das linhas do setor (PETUBA, 2011, p. 467).

Entretanto, é importante destacar que o transporte ferroviário no Brasil, ao longo de sua história, utilizou medidas de bitolas diferenciadas entre os trilhos de uma ferrovia para outra, impossibilitando a integração territorial dessa modal. Associada a isso, a "escassez de financiamentos e de uma política voltada para a construção ferroviária acentuou a deterioração do parque ferroviário" (PAULA, 2010, p. 149).

Outro fato relevante neste processo relaciona-se diretamente à situação causada pela Segunda Guerra Mundial, quando, segundo Paula (2010), ocorreu a redução do envio de materiais ferroviários ao país, num momento em que havia a expansão na demanda desse transporte. Para a autora, no pós-guerra, os Estados Unidos exportaram para a Europa e para o Brasil grande quantidade de veículos automotores, inclusive equipamentos de terraplanagem, vendidos por preços baixos e com longos prazos de financiamento, o que favoreceu a construção de rodovias.

Com o tempo, as ferrovias passaram a apresentar indícios visíveis de desgaste em suas composições, especialmente nos chamados ramais antieconômicos, nas áreas agrícolas de plantio do café no Vale do Paraíba, justificando, com isto, os seus prejuízos. Por outro lado, as empresas não investiram na ampliação e manutenção de seus ramais, como no caso da *Leopoldina Railway*, ao longo do período de concessão. A Companhia tinha como meta remeter seus lucros para a matriz na Inglaterra e usava constantes artifícios de solicitação de empréstimos ao governo federal para manter sua atividade.

Neste quadro, intensificaram-se movimentos grevistas ferroviários, por solicitações de melhorias salariais e trabalhistas. O governo passa então intervir neste cenário, reprimindo, por vezes, os trabalhadores. Após constantes negociações com a empresa, o pedido de estatização foi aceito. Assim, esta acaba por ser encampada pelo governo federal, que cria, em 1957, a Rede Ferroviária

Federal S.A.<sup>12</sup>, submetendo os ramais da Leopoldina e de outras empresas ferroviárias ao seu controle (PAULA, 2000).

Enquanto o sistema rodoviário ascendia, o ferroviário entrava em declínio. Nesse contexto, apenas as ferrovias dedicadas ao transporte de grãos e minérios foram mantidas estrategicamente. Petuba (2011) entende que ocorreu nesta época o acirramento na competição do transporte de cargas, principalmente entre rodovias, ferrovias e navegação de cabotagem, causando a não integração intermodal dos transportes no país.

A expansão rodoviária não pode ser explicada apenas pelo sucateamento ferroviário e pelo seu avanço. Foi preciso se estabelecer uma cultura do novo, calcada na velocidade, com investimentos na construção de estradas e na estruturação da indústria automobilística. Este processo, implementado ao longo de décadas, tornou-se mais evidente com o lançamento do primeiro automóvel brasileiro, em 1960 (Figura 14).

---

<sup>12</sup> Esta Rede Ferroviária foi privatizada em atendimento aos ditames neoliberal impostos pelo Governo Fernando Henrique Cardoso.

Figura 14 - O primeiro automóvel brasileiro



Fonte: Revista O Cruzeiro, nº 27, 16 de abril de 1960 - CPDOC/FGV/r47

Posteriormente, a ditadura militar (1964-1984) manteve e evidenciou os rumos da política de transporte. Em boa medida, Paula (2010) analisa que o sistema de transportes foram "definidos pelos grupos de pressão: interesses das montadoras, das multinacionais do petróleo e borracha, aliados aos interesses das empreiteiras nacionais" (PAULA, 2010, p. 144).

A obra *Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras*, de Mário Travassos (1942), coronel do exército brasileiro e professor da ESG (Escola Superior de Guerra), já manifestava, a propósito, uma série de articulações para o território brasileiro, exaltando a presença dos veículos automotores e sua importância para o desenvolvimento econômico do país, ao afirmar que os

velhos traçados dos caminhos carroçáveis aos poucos se transformaram em auto-estradas [sic] e, com isso, as linhas naturais de circulação retomaram sua decisiva importância no estabelecimento das comunicações (MÁRIO TRAVASSOS, 1942, p. 59).

Segundo Mello (2010), Mário Travassos inclusive influenciou as ações geopolíticas do governo Vargas, ao definir as coordenadas hegemônicas do território brasileiro frente à América do Sul. A autora considera que para a realização da estratégia, Travassos criou um projeto multimodal, que incluía uma infraestrutura viária de amplitude continental.

As ideias de Travassos serviram, na ditadura Vargas, para a implementação do Plano Nacional de Viação, "de caráter essencialmente integrador multimodal" (MELLO, 2010, p. 110). No entanto, o plano de Travassos, no decorrer dos anos, subsidiou, em uma escala maior, as estratégias rodoviárias no País.

Marcos Xavier (2001) em sua análise sobre a rede rodoviária brasileira afirma que esta se tornou, com o passar dos anos, "um dos principais instrumentos para a formação de um mercado nacional unificado e para a circulação exigida pela nova divisão territorial do trabalho" (XAVIER, 2001, p. 333).

O processo, então, em curso, assegurou o escoamento da produção, que à época era feito em escala comercial, realidade esta que, segundo Santos e Silveira (2001, p. 64), fez a "circulação, em sentido amplo", viabilizar "a criação e a continuidade das áreas de produção". Para Xavier (2001), este foi o meio escolhido para a

realização dos fluxos de mercadorias e pessoas no país. (...) O resultado foi a formação da rede rodoviária nacional por meio da articulação das redes municipais e estaduais com grandes eixos rodoviários federais (XAVIER, 2001, p. 334).

Durante os governos militares, esforços foram envidados para que as regiões centro-oeste e parte do território amazônico fossem integradas por terra às demais regiões brasileiras, dando, posteriormente, sustentação para a abertura das áreas agrícolas, na chamada "marcha para o oeste" e ao processo de legitimação de exploração das riquezas minerais. Assim, estradas como por exemplo a Transamazônica, na fase de construção, devastaram a floresta, e deslocaram os

povos indígenas para outros territórios, diferentes dos de sua origem, demarcados, posteriormente, como reservas.

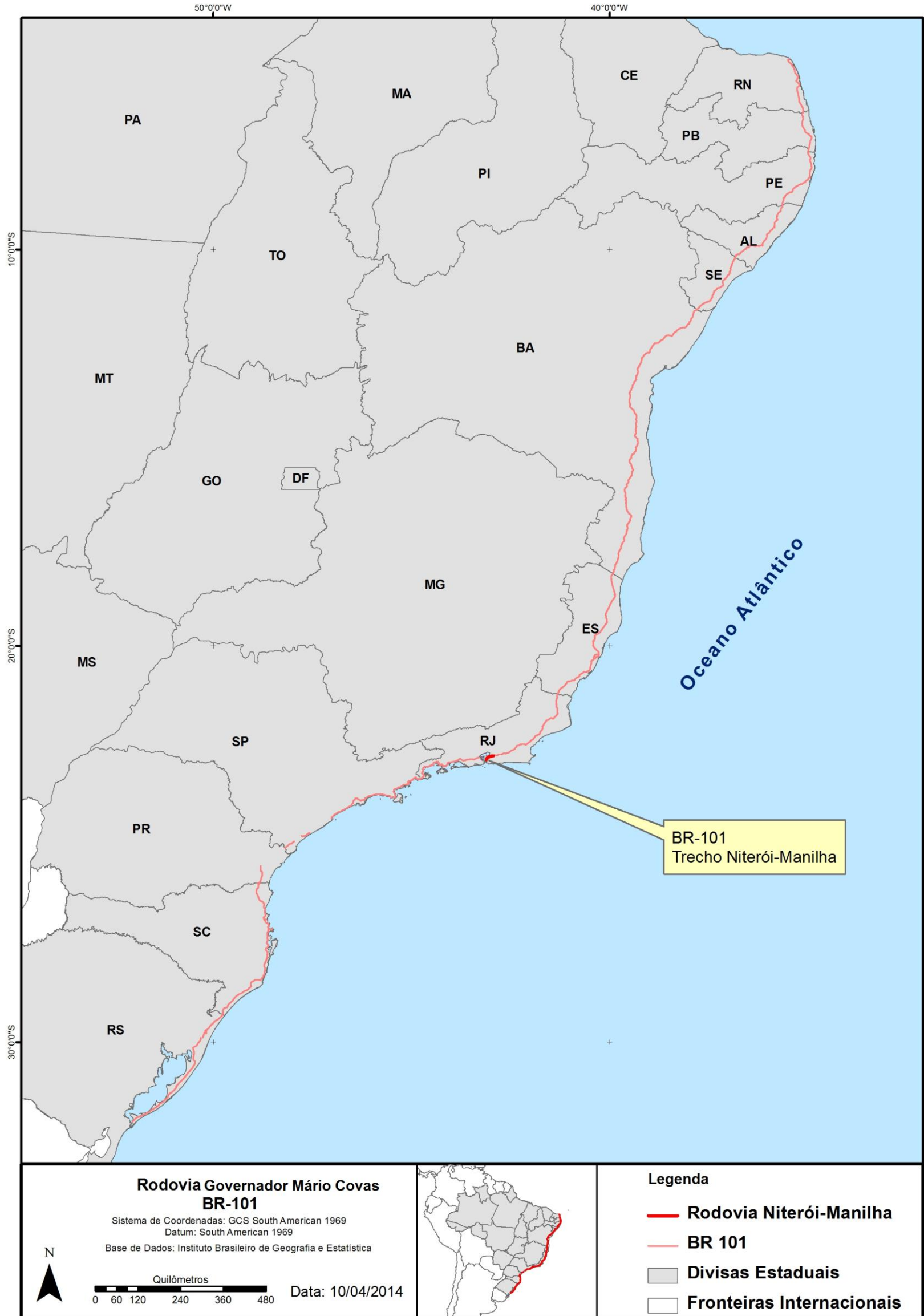
A excelência da expansão rodoviária nacional, permitiu que outras estradas fossem construídas com objetivo de conectar lugares. Exemplo disso, foi a rodovia Governador Mário Covas, BR-101 (Figura 15), que corta o país de norte ao sul, no sentido longitudinal, por praticamente todo o litoral leste brasileiro, do Rio Grande do Norte ao Rio Grande do Sul. Construída em partes, ao longo de anos, a rodovia agregou aos seus quilômetros vários trechos que receberam nome diferentes, conforme a localidade ou região. Entre os trechos construídos na década de 1970, pode-se citar dois deles: a Rio-Santos, que serviria como “elo de ligação” econômica entre os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, em meio a uma paisagem de generosa beleza natural e o trecho Niterói-Manilha, que passa pelas cidades de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, na região metropolitana do Rio de Janeiro<sup>13</sup>, e une-se a cidade do Rio de Janeiro através da Ponte Presidente Costa e Silva. Deve-se acrescentar que, os trechos citados estão localizados no estado do Rio de Janeiro.

---

<sup>13</sup> O Rio de Janeiro não foi incluído na Lei Federal nº 14 de 1973, que instituiu, no Brasil, as primeiras regiões metropolitanas. O fato da região do “Grande Rio” abrigar dois estados da Federação - o Estado do Rio de Janeiro e o Estado da Guanabara - fez com que se aprovasse, no ano seguinte, a Lei nº 20 - “Lei da Fusão” - a qual incorporou todos os dispositivos da Lei nº14 e, ainda, criou o Fundo Contábil para o Desenvolvimento da RMRJ, destinado a financiar os programas e projetos prioritários para a Região. A RMRJ, quando criada, era composta por 14 municípios, num total de 6.464 Km<sup>2</sup>, com uma discrepância grande quanto à dimensão territorial entre os municípios, destacando, de um lado, Nilópolis com apenas 22 km<sup>2</sup> e, de outro, o Rio de Janeiro com 1171 km<sup>2</sup>. Diferentemente da maioria das metrópoles brasileiras, a metrópole fluminense vem, desde 1990, sofrendo um esvaziamento político institucional, com a saída de três municípios integrantes de sua composição original. O primeiro foi Petrópolis, que por decisão do governo local, passou a fazer parte da Região Serrana. O mesmo processo aconteceu em 2002, com a autoexclusão dos municípios de Mangaratiba, Itaguaí e Maricá, indo os dois primeiros para a Região da Costa Verde; e o segundo, para a Região das Baixadas Litorâneas, ambas, áreas de expansão turística. Além das possíveis vantagens para a captação de investimentos no setor de turismo, se afastar da identificação de “município periférico” pode ter sido um critério relevante na estratégia territorial desses municípios, no sentido de uma mudança de status. Outro tipo de modificação na estrutura político-administrativa da região diz respeito às emancipações de distritos, ampliando o número de municípios. A partir da década de 90, foram emancipados os distritos de Belford Roxo, Guapimirim, Queimados, Japeri, Tanguá, Seropédica e Mesquita. Itaguaí, Maricá e Mesquita foram novamente incluídas no Grande Rio em outubro de 2009, estabilizando o número de 19 municípios. Disponível em:

<[http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/como\\_anda/como\\_anda\\_RM\\_riodejaneiro.pdf](http://www.observatoriodasmetropoles.ufrj.br/como_anda/como_anda_RM_riodejaneiro.pdf)>, acesso em 14 fev. 2012.

Figura 15 - Rodovia Governador Mário Covas - BR 101.



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2014.

Neste contexto, Petuba (2011) trabalha com a ideia de que para a efetivação e ascensão rodoviária nacional

foram projetadas as esperanças de consolidação de um novo momento para o estado, onde esse se apresentaria mais coeso, integrado e fortalecido frente às demandas da modernidade e do desenvolvimento nacional (PETUBA, 2011, p. 464).

A malha rodoviária do país respondeu às necessidades do "rápido deslocamento no território nacional" (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 64). E, com isso, grande proporção de mão de obra indispensável ao processo de industrialização pode se deslocar. Assim, a vida metropolitana ganhou novas relações e "velocidades".

Sobre isto, Lago (2000) detectou que foi a partir da década de 1950 que se iniciou o período de consolidação do processo de metropolização. A análise baseou-se na expansão demográfica da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, cujos "loteamentos periféricos" expandiram-se de forma perversa e ilegal. Sobre o tema, Mendonça, argumenta que isso ocorreu "em parte, devido à falta de titulação da propriedade da terra, à falta de fiscalização e ao não cumprimento da legislação urbanística pouco rigorosa nos Municípios vizinhos à capital" (MENDONÇA, 2007, p. 49).

Convém mencionar ainda que as regiões metropolitanas brasileiras, criadas oficialmente na década de 1970, representaram uma tentativa do Estado de traduzir e aplicar as políticas econômicas e sociais, com vistas à formulação de estratégias de desenvolvimento nacional, pautadas na articulação e coordenação de planos diretores urbanos.

Com o tempo, as áreas metropolitanas apresentaram rápidas modificações em seu espaço, principalmente em suas periferias. Anteriormente, havia apenas características que revelavam uma configuração espacial segregada, de distribuição desigual de serviços urbanos básicos, além de longas distâncias a serem percorridas. Este quadro consubstanciava-se no processo de "expansão urbano-industrial que desestruturou o espaço rural periférico, aumentando os fluxos migratórios" (SERPA, 2002, p. 162) ao longo do século XX.



Contudo, a periferia urbana no Brasil passou a incorporar vários tipos de assentamentos densos, no momento em que o país acabou sendo "cortado por estradas de rodagem grandes e bem construídas, de interesse nacional e internacional" (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 64). No entorno destas vias, aos poucos surgiram modernos espaços de serviços e comércio de grande alcance e de aparência global, que passaram a instalar-se, criando subcentros, novas centralidades. Esta perspectiva permite avaliar a existência de demanda de oferta e consumo nos lugares periféricos.

Logo, a estratégia de implantação do comércio e suas atividades requer uma reflexão, antes porém, perpassando sobre os estágios de seu desenvolvimento nos diferentes lugares. Isso porque transitar pelo espaço e pelo tempo consiste em investigar o seu caráter geográfico, cultural, social, econômico e político, sendo, por isso, a tarefa que será desvendada no segmento do estudo.

### 3.3 COMÉRCIO: OFERTA E CONSUMO

*"O comércio abastece-nos  
de utilidades e ilusões  
igualmente indispensáveis".*

*Carlos Drummond de Andrade*

Na perspectiva do pensamento geográfico, a localização comercial dava-se em função da clientela e do esquema espacial que se resumia a um centro, o local preferencial do comércio, e às feiras, episódicas e permanentes. Até o final dos anos 1960, a hierarquia entre os lugares foi a maneira encontrada para interpretar o espaço geográfico. Quanto aos estudos sobre consumo, o mesmo se restringia às estatísticas que mensuravam o lucro sobre as vendas dos produtos.

Segundo Vargas (2008), durante muitos anos e, ainda hoje, planejadores urbanos creditam pouca atenção ao comércio, especialmente no Brasil, que se limita a hierarquizar as cidades na rede urbana. O que se justifica observando a importância atribuída pelos artificios do planejamento à indústria que, inclusive, detém sua ação nos processos de transformação urbana e do território.

Somente com a expansão industrial de modelo fordista, após a Segunda Guerra Mundial, novos mercados foram criados e expandidos para atender à distribuição industrial. Naquele momento, os estudos sobre comércio e serviços ampliaram-se e o diálogo prontamente estabelecido por várias áreas do conhecimento, como a antropologia, administração e *marketing*, chamaram a atenção dos profissionais de comunicação e dos estudiosos do comportamento (VARGAS, 2008).

Nesse período, segundo Pintaudi (2008) a localização do comércio passa a ser questionada. Constata-se que o lugar do comércio deve ser o

resultado da articulação entre as categorias espaço e tempo para entendimento da verdadeira dimensão material de um lugar numa sociedade, cujo movimento é comandado por um objetivo fundamental - o lucro (PINTAUDI, 2008, p. 123).

Para a autora, com a incorporação de novos objetos técnicos ao território, observa-se nitidamente que as cidades tornaram-se desiguais e "polinucleadas". Isso se deveu à existência dos hipermercados e *shopping centers* que antecipam a expansão urbana e o surgimento de novas centralidades.

Seguí (2007), por sua vez, argumenta que os estudos sobre o comércio são relativamente recentes e, em muitos casos, demarcam a proximidade com o urbanismo comercial, complementando a geografia urbana. Segundo a autora, desde a década de 1970, os processos de desestruturação urbana foram analisados em vários artigos científicos, os quais destacavam correlações existentes no interior da Geografia do Comércio.

Sobre isso, Seguí (2007) acredita que os estudos sobre o comércio foram beneficiados, principalmente, após os diálogos estabelecidos com as Primeiras Jornadas de Geografia e Comércio, na década de 90, realizadas na Espanha, onde foi discutida "la nueva situación que se erigía en las ciudades con la proliferación de las grandes superficies comerciales en las periferias, tales como hipermercados o centros comerciales cerrados" (SEGUÍ, 2007, p. 11).

No bojo deste movimento de desenvolvimento intelectual, encontramos, além-fronteiras, escolas de administração e economia empenhadas em estudar o tema em seus núcleos de pesquisas. Entretanto, vale considerar as reflexões de

Ortigoza (2009), que reforçam a relação entre comércio e consumo, enquanto categorias geográficas relevantes no passado e no presente, capazes de redefinir os lugares e os espaços. Assim sendo, cabe destacar os fenômenos do comércio e da circulação, com as múltiplas escalas e seus impactos na vida cotidiana de um lugar, que incluem a evolução do comércio e sua relação com o consumo ao longo do tempo, no espaço.

### 3.4 COMÉRCIO, CONSUMO E LUGARES

Desta forma, o comércio não pode ser considerado como uma atividade estática no espaço, uma vez que está exposto às conjunturas econômicas, e sujeito às mudanças sociais, políticas e territoriais. Inicialmente, convém observar que, desde os tempos mais remotos, as práticas comerciais estiveram presentes na história da humanidade, mas o processo de comercialização não ocorreu uniformemente em todos os lugares. As práticas comerciais, com o passar dos séculos, foram se desenvolvendo e ampliando sua escala de ação, marcando épocas e culturas.

Desde a antiguidade, o excedente produzido serviu às trocas entre os próprios produtores nas praças de mercado, onde as mercadorias eram espalhadas pelo chão para tornarem-se visíveis ao interessado. Na fase seguinte, barracas e tendas foram acolhidas no espaço da praça. Nessa época, o comércio detinha importância econômica, política e social, em virtude do fluxo de negócios ali realizados, associado ao fluxo de indivíduos.

França Junior (2008) argumenta que no período feudal, ao redor das praças, as ruas de comércio se desenvolveram e os comerciantes se organizavam de acordo com o produto vendido. Nos diferentes espaços do comércio era comum se ouvir pessoas dialogando em dialetos e línguas diferentes. Em tais ambientes, sentia-se a fragrância das ervas, o aroma dos alimentos e o cheiro dos animais.

Os mercados, inicialmente instalados no entorno das igrejas e por elas administrados, pouco a pouco passam a ocupar as proximidades dos castelos e prefeituras. Esse espaço comercial ganhou significativa importância quando, a partir

dele, cidades começaram a nascer, impulsionando "a construção de estradas, portos e canais" (PADILHA, 2006, p. 40).

A cidade medieval e o mercado tornaram-se espaços indissociáveis. Sob o controle dos senhores feudais, e com a autorização do rei em meados do século XII, os mercados começam a ser implantados e entram em funcionamento fora dos muros das cidades. Essa estratégia, iniciada na França favoreceu as comunidades locais e orientou o desenvolvimento urbano (PADILHA, 2006).

Ainda no período medieval, os mercados, ao receberem coberturas, permitiam a concentração de agricultores, cavaleiros, mercadores e outras categorias, transformando-se, no dia a dia, no lugar de ponto de encontro, desempenhando também importante papel social e cultural nas cidades.

Os mercados cobertos, ou *halles*, segundo Padilha (2006), configuraram-se como espaço privilegiado em quase todos os lugares da Europa, exceto na França, cujos locais de trocas, compras e vendas de produtos situavam-se nas ruas. Os *halles* passaram a ser utilizados para as assembleias públicas, eleições, conselhos e festas da comunidade, ultrapassando o uso comercial.

No alto da torre do mercado havia o sino (marco do mundo cristão) que, com seu toque, informava o horário de abertura e fechamento do comércio. Seu toque passa a marcar o tempo civil, em oposição ao sino que toca convocando os fiéis para as igrejas.

Ao mesmo tempo em que a atividade comercial se desenvolvia, o preconceito contra ela e contra aqueles nela envolvidos (burgueses) aumentava. Tal fato pode ser explicado na origem da palavra negócio, "*neg-ócio*", negação ao ócio, atribuído aos "bem-nascidos" (VARGAS, 1996). Isso porque caberia aos nobres dignificar-se pelo ócio desde a antiguidade. Fortalecido pelos olhares do dogma cristão, aqueles que viviam do ócio encontravam respaldo na ideia de serem tementes a Deus, afastando-se do trabalho para cultivar a fé (VARGAS, 2008).

O ócio, presente entre a nobreza, foi ilustrado na obra de ficção de William Shakespeare, *O Mercador de Veneza*, escrita no findar dos anos de 1500 e que apresenta as relações entre um nobre falido, um mercador cristão e um agiota judeu. Na trama, várias questões sociais são abordadas, entre elas a questão jurídica, o preconceito contra o povo judeu e a maneira como a atividade comercial se

realizava nas praças e ruas da cidade. A temática da peça inspira-se na vida cotidiana do Renascimento, utilizando como cenário um dos mais importantes centros comerciais europeus da época, a cidade-estado de Veneza que, juntamente com Gênova, estabelece o monopólio sobre as especiarias vindas do Oriente. Com o desenvolvimento do capitalismo mercantil, novos valores sociais são agregados à vida cotidiana. E nesse período, o trabalho começa a ser mais valorizado, categorias como mercador e comerciante ascendem e são reconhecidas socialmente.

Segundo Godart (2010), a análise sobre a estratificação social no Renascimento devia partir da diferenciação entre a "classe ociosa" e a "classe trabalhadora". No entanto, na leitura do teórico, as classes assim definidas não poderiam ser comparadas à leitura marxista, de oposição entre burguesia e proletariado. Para Godart, importa a posição das classes na relação entre objetos e o tempo. Assim sendo, o sociólogo defende que a classe ociosa seria um resquício das sociedades "bárbaras", uma "aberração no mundo capitalista moderno". Não querendo com isso determinar que a classe ociosa fosse inativa ou "indolente", pois ela apenas "se recusa a sujeitar-se ao trabalho" (GODART, 2010, p. 27).

Para chegar a esta conclusão, Godart (2010) analisou sociologicamente a moda, desde a sua origem na Renascença. Nessa perspectiva, o autor argumenta que

o capitalismo, que assume impulso nesta época, permite a emergência de uma nova classe social - a burguesia -, que reconsidera a superioridade da aristocracia. Esse período caracteriza-se por certa tranquilidade política na Europa, com o fim das invasões, e com intensas transformações econômicas e científicas que redefinem os equilíbrios tradicionais (GODART, 2010, p. 22-23).

Com isso, os comerciantes vão buscar, em lugares comuns, como a praça, a rua e o mercado, uma visibilidade para o desenvolvimento das atividades comerciais. Esses espaços sociais também servem para uma variedade de negociações, possibilitando ao comerciante agir como um intermediador entre o produtor e o comprador final do produto.

Neste contexto, as cidades crescem em meio a ruas estreitas e tortuosas, com casas de até dois andares. As ruas exalam cheiro fétido, dado ao acúmulo de

lixo e dejetos humanos que ali eram despejados. As torres das igrejas dominam a paisagem urbana e o lugar de moradia e o de trabalho ocupam o mesmo espaço nas casas. Segundo Padilha (2006), a atividade comercial possibilitou as cidades testemunharem, então:

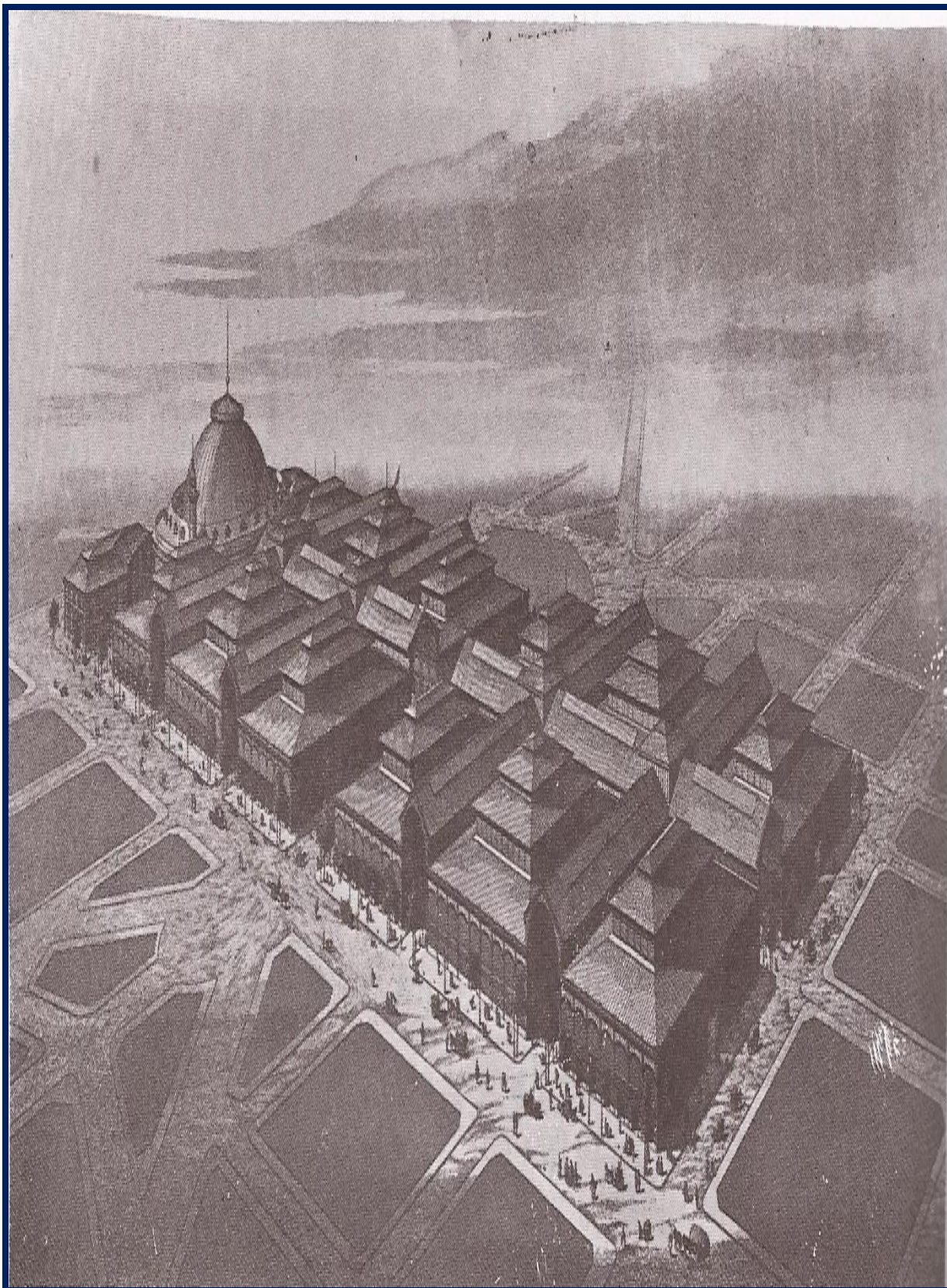
por meio de suas construções, esse crescimento. Mesmo após as destruições provocadas pela Guerra dos Cem Anos, os mercados foram, em grande parte, reconstruídos, acompanhando a renovação econômica do fim do século XV. (PADILHA, 2006, p. 42)

Nessa época, a política mercantil do Estado e sua intervenção na economia permitem o estabelecimento de uma íntima relação, garantindo o desenvolvimento comercial e financeiro. Países como Portugal, Espanha e Holanda, adentram ao Renascimento, lançando-se ao mar e adotando a exploração colonial, principalmente de metais preciosos.

O século seguinte reflete a Revolução Científica, a Reforma da Igreja e as alterações no cenário comercial, em face às lutas pela hegemonia mercantil e marítima dos países europeus, cabendo a vitória à Holanda, França e Inglaterra.

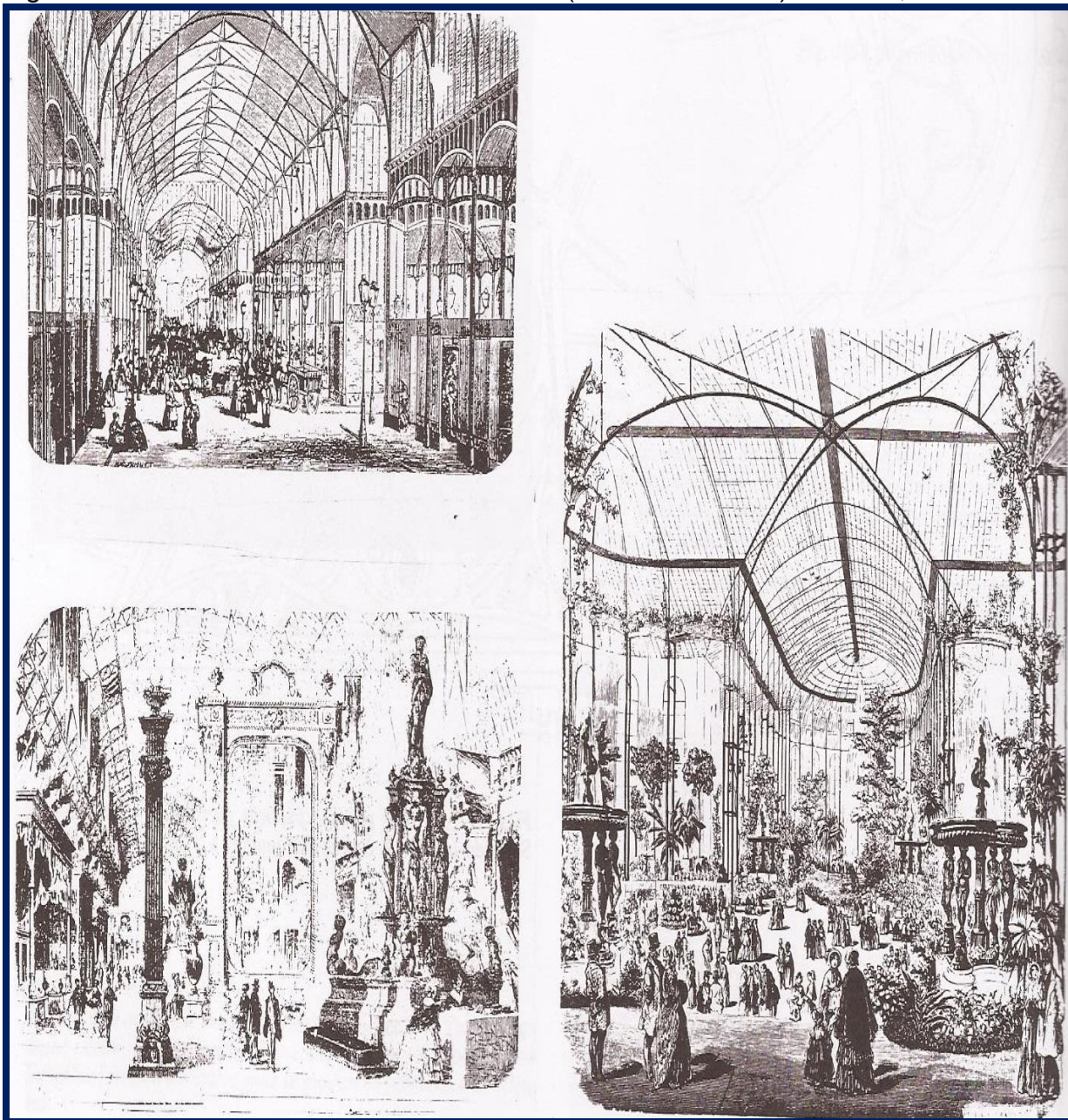
O "Século das Luzes" foi marcado, assim, por profundas modificações no cenário político e econômico, com a ascensão do liberalismo. A Revolução Francesa garante legalmente, por sua vez, a liberdade do comércio e a livre circulação dos grãos, sem a prévia autorização do *Bureau du Commerce*. Em seguida, os direitos feudais são abolidos e uma lei concede os *halles* (mercados cobertos) à comunidade. No entanto, boa parte dos mercados entregues ao público foi demolida, devido ao péssimo estado de conservação. O mercado central de Paris (Figuras 16 e 17), por exemplo, foi adaptado e recebeu cobertura e aderiu à estética do ferro maciço e vidro. Em outros lugares, a população, sem alternativa, retorna ao espaço das feiras ao ar livre para o exercício das atividades comerciais (PADILHA, 2006).

Figura 16 - Mercado Central de Paris (Halles Centrales), século XIX.



Fonte: Benevolo, Leonardo. História da Cidade, 2009, p. 606.

Figura 17 - Parte interna do Mercado Central (Halles Centrales) de Paris, século XIX.



Fonte: Benevolo, Leonardo. História da Cidade, 2009, p. 604.

Com a Revolução Industrial, o modelo industrial e urbano de modernização consolida-se, desenvolvendo-se então a ciência e a tecnologia, a divisão técnica e racional do trabalho e intensificando os movimentos migratórios rumo às cidades. Novos espaços sociais tomam forma, como o surgimento dos *shoppings*, galerias, lojas de departamentos etc., denotando hábitos de consumo de forte visibilidade.



Debord argumenta que, no século XIX, “a mercadoria aparece como uma força que vem ocupar a vida social” (1997, p. 130). Neste aspecto, Barbosa (2004) ratifica a ideia de necessidade de exposição de produtos, quando

a vitrine, voltada para a rua, e a criação do manequim de papelão prensado disponibilizaram para o grande público aquilo que estava sendo ou iria ser usado, facilitando a disseminação das últimas tendências por todos os seguimentos sociais (BARBOSA, 2004, p. 27).

Com essa estratégia, as mercadorias tornavam-se visíveis a qualquer hora do dia, permitindo que os transeuntes pudessem vê-las, e posteriormente, adquiri-las. Essa nova racionalidade de consumo, adquirida na Europa, a partir do século XVIII, como estratégia simbólica, foi materializada pelos burgueses da França e Inglaterra, fazendo, inclusive, com que o consumo de bens de luxo extrapolasse o consumo das necessidades primárias (RETONDAR, 2007).

O desenvolvimento das indústrias têxteis, associado ao uso do ferro na construção, permitiu o aparecimento das galerias (*magasins de nouveautés*), fechadas e cobertas, nas décadas iniciais do século XIX. Com padrão de embelezamento e arquitetura apropriada, as galerias passam a proteger os possíveis compradores das intempéries da natureza.

Segundo Ortiz, a fase seguinte do processo de desenvolvimento comercial esteve apoiada, no fim das corporações na França, eliminando-se “as vantagens que os alfaiates detinham na determinação do preço das roupas” (ORTIZ, 2000, p. 15). E nasce, nesse contexto, a figura do “negociante transformador” que, estrategicamente, compra grandes quantidades de tecidos e utiliza a mão de obra de costureiras terceirizadas. Esses novos atores distribuem as mercadorias para os novos estabelecimentos, os *magasins de nouveautés*, que passam a vender “tecidos e artigos de luxo: roupas, sedas, peças de lã, lençóis, botões, luvas, ocasionalmente peles e guarda-chuvas” (ORTIZ, 2000, p. 16). O agrupamento das diversas mercadorias passa a ser uma novidade, rompendo com o padrão até então estabelecido pelos pequenos comerciantes.

As novas lojas implantam ainda uma mudança na apresentação das mercadorias, introduzindo exposições por seções e balcões especializados por ramos de produto. Elas permitem também a livre circulação dos clientes no seu interior estimulando desta forma uma nova prática social: fazer compras (ORTIZ, 2000, p. 16).

No entanto, mesmo com outra proposta comercial, esse tipo de estabelecimento permitiria, aos poucos, o acesso à nova racionalidade capitalista. Isso porque, os *magasins de nouveautés* estavam localizados em enclaves e apenas em determinados lugares da capital francesa.

As mudanças comerciais sentidas na Europa iniciam-se na França, a partir da segunda metade do século XIX, ganhando visibilidade, quando o Barão Haussmann transforma o espaço urbano parisiense. Até então, a cidade imprimia "uma modernidade contida, uma intenção de mudança restrita a uma urbanidade ainda compartimentada" (ORTIZ, 2000, p. 17). Em cada lugar de Paris havia, então, um mundo sem comunicação com o outro. A partir da reforma, a capital francesa se transforma. Surgem "linhas férreas, parques, hospitais, mercados e inúmeros prédios urbanos", instalam-se "redes de esgoto, iluminação pública e tubulação de gás nas ruas" (PADILHA, 2006, p. 44). Largas avenidas são construídas, interligando todos os lugares da cidade. À medida que as vias se expandiam, o isolamento com o interior da cidade desaparecia e a mobilidade entre lugares e pessoas se intensificava. Assim, o "eixo norte-sul, leste-oeste, comunica o centro à periferia e as grandes vias de comunicação convergem para as estações de trem" (ORTIZ, 2000, p. 18).

Na leitura crítica de Walter Benjamin (1991), Haussmann destruía a cidade com o intuito de criar uma nova Paris, sem território, estranha aos próprios parisienses, como no caso do proletariado, forçado a deslocar-se para os arredores da cidade, em busca de aluguéis mais baratos.

Cabe destacar que a vida privada, ao longo do século XIX, tornou-se cada vez mais inseparável das circunstâncias econômicas e sociais criadas pela indústria e pelo processo de urbanização. Para Ortiz, a industrialização redefiniu as relações produtivas, implicando "em diversos setores da vida social, da confecção, padronizando a fabricação das vestimentas e influenciando a moda" (ORTIZ, 2000, p. 19).

Associadas a tudo isso, a nova estrutura do transporte urbano, o sistema bancário e a ampliação dos negócios possibilitaram que, nas últimas décadas do século XIX, surgissem os *grand magasins* (lojas de departamentos) como a Galeria Lafayette (Figura 18). Este novo conceito comercial de

empresas industriais, tem como base a rápida rotação de seus estoques, preços atrativos, diversificação de mercadorias, distribuídas em grandes dimensões arquitetônicas de ferro e vidro. Lojas como Bon Marché e Louvre, na França, Mable Dry Goods em Nova Iorque recebem uma multidão, atraídas pelas estratégias da publicidade (BARBOSA, 2004, p. 27).

Figura 18 - Galeria Lafayette (Paris), fachada externa e cúpula interna.



Fonte: <<http://villasanti.blogspot.com>>, acesso: jun, 2012.

E quando a *Belle Époque*<sup>14</sup> passou a difundir seus signos e valores, observava-se a

---

<sup>14</sup> O final do século XIX e primeiros anos do século XX, foi marcado por profundas transformações tecnológicas que, inspiraram as mudanças culturais traduzindo nos novos modos de pensar e viver o cotidiano na Europa.

existência de uma dimensão simbólica e de uma dimensão cultural que envolvem o consumo, não apenas a compra de bens materiais, (...) mas também o consumo de imagens e de valores para uma grande parte da sociedade (PADILHA, 2006, p. 43).

Já Retondar prefere pensar a sociedade de consumo como “um sistema social que envolve um conjunto de novos valores e atitudes culturais responsáveis pela produção contínua de ‘necessidades’” (RETONDAR, 2007, p. 30) que denotam diferenciação social. Para o autor, desde o século XVI, o mundo vem sendo transformado, social e culturalmente, pelo comércio (mercantilismo), através da ampla penetração de bens de consumo na vida cotidiana. Aos poucos, uma nova imagem surgiu no mundo – a da liberdade de interação social, onde a cultura do consumo substituiu a ideia de sociedade civil (SLATER, 2002).

No início do século XX, as sociedades capitalistas, imbuídas pela democracia liberal, comprovaram a coexistência da democracia de massa estruturada na propriedade privada e no trabalho assalariado (OFFE, 1984). Em seguida, surgiu o Fordismo, subordinando o indivíduo a uma engrenagem que o anulava. E, em paralelo, ofereceu-se prosperidade ao trabalhador. Neste sentido, o operário ganhava *status* de consumidor moderno. E, como tal, recebia dos veículos publicitários notícias sobre os produtos obtendo inclusive informações sobre o sistema de crédito para facilitar a sua aquisição. (SLATER, 2002; LIPOVETSKY, 2007). Ned Ludd (2005) ilustra o processo ao dizer que,

Henry Ford, com sua produção em série, foi um dos pioneiros da generalização de bens de consumo antes restritos à burguesia. Cinema, rádio, disco, TV: “cultura” (ou “semicultura” como diria Adorno), informação e diversão aos trabalhadores, bem embaladas, pasteurizadas e vendidas pela indústria cultural (e também pela escolarização) (NED LUDD, 2005, p. 19).

É relevante assinalar, por outro lado, que para Padilha, o automóvel, “ao lado da geladeira e do *freezer*, possibilitou às donas de casa fazer compras maiores, que poderiam ser estocadas em casa” (PADILHA, 2006, p. 59). Nesse contexto histórico, a posição do trabalhador muda objetivamente diante do consumo. E ele acaba subjetivamente se transformando de proletário em burguês, passando a acessar variados bens de consumo, ao adquirir novos hábitos de compras nos grandes supermercados localizados nas periferias das cidades.

O final da década de 30 e início de 1940 marca o período de dissociação do comércio à sua referência espacial tradicional às áreas centrais. Notadamente, verifica-se, nesse contexto, um espriamento da atividade comercial para outras áreas da cidade. Essa ruptura pode ser entendida pela degradação de determinados centros urbanos e o surgimento de novas áreas comerciais distantes do centro, localizadas nas periferias e que não possuíam qualquer referência comercial anterior. Tuan utiliza como exemplo do processo de expansão urbana a "metrópole do automóvel", que comparada com

outras comunidades urbanas, as residências de Los Angeles (ao redor de 1930) muito mais espalhadas, o comércio estava mais descentralizado, os bondes elétricos entraram em bancarrota mais depressa e os carros particulares assumiram uma maior parte do transporte urbano (TUAN, 2012, p. 261-262).

Segundo Ortigoza (2009), os primeiros supermercados e hipermercados chegaram aos Estados Unidos na década de 20. Esses espaços comerciais se difundiram pelo mundo após a Segunda Guerra Mundial, quando passaram a revolucionar o processo e a forma de se vender mercadorias, sendo considerados lugares ideais para compras de produtos alimentícios e destinados ao lar, apresentando-se ainda em ambientes amplos e agradáveis, higienizados e com a propaganda de preços mínimos ao consumidor.

Sennett (2006), ao analisar os aspectos culturais no capitalismo, reconhece que os hipermercados exercem grande atração sobre os consumidores pelo "fato de encontrarem no mesmo lugar tudo que desejam comprar barato: roupas, peças de automóveis, comida, perfumes" (SENNETT, 2006, p. 125). O sistema *self-service* permite aos consumidores escolherem os diferentes produtos, nas prateleiras abarrotadas dos hipermercados. Essa falsa liberdade, imposta pelo comerciante, direciona o desejo do consumidor para os mais diferentes produtos. O hipermercado, na leitura de Ortigoza, agrega grande potencial administrativo e "traz ainda, devido o seu tamanho e estratégia de localização, uma nova estruturação para o espaço urbano, já que passa a fazer uso de grandes superfícies para a sua atividade comercial" (ORTIGOZA, 2009, p. 52).

O período do pós-guerra aparece como sendo o apogeu da produção de massa fordista. Nesta fase, “o indivíduo se tornou um mero elo em uma enorme organização de coisas e poderes que arrancam de suas mãos todo o progresso, espiritualidade e valores” (RETONDAR, 2007, p. 80).

Como "remédio" para o preenchimento do vazio existencial das pessoas e como "cura" para os males urbanos, os *shopping centers* surgem a partir da década de 50, nos Estados Unidos, sendo instalados nas décadas seguintes na Europa e em outros continentes (PADILHA, 2006). Construídos em áreas superiores a 50 mil metros quadrados, e situados em sua maioria, nas periferias das cidades e próximos a rodovias, os *shopping centers* se organizaram, em muitos casos, pela união das atividades comerciais, de serviços e de lazer. Essas estruturas comerciais desenharam suas plantas com grande número de vagas em seus estacionamentos.

O rápido desenvolvimento e localização dos *shopping centers*, a partir dos anos 60, associam-se a questões como o aumento da população urbana em busca de moradias periféricas, na crescente transformação espacial, incluindo o campo e a metrópole, além do surgimento de novos hábitos de consumo e o uso intenso do automóvel. Para o contexto de então, muitos teóricos, na época, procuram entender o fenômeno comercial isoladamente ou associá-lo à dinâmica espacial. Vargas (2008) salienta que tem observado nos estudos acadêmicos recentes sobre o tema,

um encantamento (fácil de acontecer com um tema desta natureza), seguido da descrição do fenômeno descoberto ou da sua simples constatação. A tentativa de explicação ou de formulação de questões, pela análise do fenômeno, que alimentaria a ação, no caso das intervenções urbanas, têm sido altamente limitada (VARGAS, 2008, p.4).

Notadamente, os estudos sobre o comércio e os serviços varejistas estiveram, por longo período, subordinados ao estudo das cidades, tanto nos seus aspectos espaciais, como nos econômicos. A partir da teoria dos lugares centrais, com o modelo hexagonal de Walter Christaller, passando pelos estudos de "Brian Berry (1967), Michel Rochefort (1976), Marc Andrée Prost (1965) e muitos outros, incluindo seguidores brasileiros" (VARGAS, 2008, p. 5), como Roberto Lobato Corrêa, teorizaram sobre a rede urbana, com base no comércio e nos serviços

varejistas. Além da teoria de Christaller, outras se desdobraram e incorporaram, nos estudos geográficos, a lógica do capital imobiliário e a produção do espaço urbano.

Assim, encontrou-se na expansão das periferias, na metropolização, nas transformações do campo e da cidade, novas exigências e temas de análise, pois as anteriores eram insuficientes para explicar as transformações espaciais da metrópole (GOTTDIENER, 1993).

Inclusive, Gottdiener (1993) procurou compreender o papel desempenhado pelo Estado e, nesse contexto, analisou as abordagens funcionalistas. Ele reconheceu, entretanto, a insuficiência desta abordagem, por ignorar a luta de classes pelo uso da terra, e por tratar o espaço como um receptáculo, desconsiderando que as disputas no e pelo Estado eram mais complexas. O autor elege, então, a teoria do consumo coletivo de Castells, onde o Estado assume o papel de dar suporte a certos "bens públicos" essenciais à reprodução da força de trabalho. Mas, na verdade, essa teoria revela os problemas urbanos e não uma teoria do espaço.

Numa tentativa de solucionar a questão, Gottdiener (1993) encontrará uma teoria do espaço na obra de Lefebvre. Nesta, o espaço tornou-se para o Estado um instrumento político de importância capital, pois aí se considera que este é inimigo da vida cotidiana, uma vez que produz um espaço abstrato que nega o espaço social.

Em certa medida, a "separação" entre o Estado e a economia remete, na verdade, a modificações substanciais das relações de produção capitalistas. Em toda a sua complexidade, tanto no plano mundial como nacional, essas modificações subentendem processos tais como os de concentração, reprodução e acumulação do capital. Essas mudanças, na modalidade de produção, transcendem o Estado, embora o reconvertendo para se acomodar a novas formas de organização e acúmulo de capital (YÚDICE, 2006). No entanto, Habermas (2001) afirma não haver enfraquecimento do Estado no que tange à garantia estatal do direito à propriedade, das condições de competição e de consumo.

Hoje, com a globalização e com suas novas tecnologias, a participação do mercado substitui a participação na política e o cidadão é suplantado pelo consumidor (HOBBSAWN, 2007). Neste aspecto, é que o Estado e o capitalismo

criaram mercados territorialmente delimitados, com uma densa trama de direitos subjetivos (O`DONNELL, 1999). As ideias de Habermas (2001) complementam essa análise, pois lembra que a globalização modificou a estrutura do sistema econômico mundial e destruiu o Estado social, promovendo uma erosão de “todo um mito do Estado-previdência ou Estado do bem-estar-social” (POULANTZAS, 1977, p.36).

Neste aspecto, deve-se destacar que o mercado encarregou-se de produzir as materialidades urbanas e o Estado mediou as regras para o uso do solo, direcionando os recursos para infraestrutura e equipamentos urbanos para certas áreas das cidades, ao passo que negou os mesmos direitos a outros espaços citadinos, como a periferia. No entanto, na atualidade, a cidade apresenta-se em constante transformação, ainda com aspectos de segregação, mas, com novos conteúdos socioespaciais que inspiram os espaços de consumo, localizados em áreas periféricas.



## PERIFERIA URBANA NO BRASIL CONTEMPORÂNEO: LUGAR DE MUDANÇAS SOCIOESPACIAIS

---

A periferia, nas suas múltiplas formas de estabelecimento no urbano brasileiro, manifesta-se associada à realidade atual e suas mudanças. Nela a circulação responsável pela ligação entre os lugares pode ser considerada à luz dos processos de implantação dos trechos rodoviários, representados pela dinâmica da vida metropolitana, ao estabelecer a comunicação entre as cidades e os lugares periféricos.

Por conseguinte, o estudo decidiu evidenciar o processo de construção do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR101), que acarretou uma ruptura espacial nos lugares por ela cortados, modificando o cotidiano da população local. Sabe-se que a estrada proporcionou, e ainda proporciona, o deslocamento de pessoas e mercadorias, associado ao processo de industrialização e comercialização em uma das regiões brasileiras mais urbanizadas.

Na última parte do capítulo se estabelece um diálogo entre o comércio moderno e os lugares na periferia, onde são explicitadas as relações entre os objetos de consumo de aparência global e as transformações locais, postas até o momento, ancoradas no diálogo entre a escala do global e local.

### 4.1. AS MÚLTIPLAS PERIFERIAS NO BRASIL

Nos últimos tempos, observa-se que a periferia urbana vem sendo modificada de forma visível e, nesse contexto, os espaços do passado sofrem profundas transformações em seu conteúdo socioespacial. Hoje, essas transformações estabelecem relações com o número de pessoas residentes e o número de pessoas em trânsito entre os territórios urbanos, configurando uma dinâmica demográfica, com taxas elevadas de crescimento e deslocamento populacional (MATOS, 2006). A esses fatores acrescenta-se que a paisagem da periferia vem se tornando cada vez mais plural, bem como os seus conteúdos, o que

é revelado por novas práticas socioespaciais e culturais, novas formas de diferenciação e segregação urbana (LOPES; RAMIRES, 2009).

Conceitualmente, muitos estudos abordam a evolução de periferia, termo que, originariamente, explicitava a configuração de "áreas localizadas fora ou nas imediações de algum centro" (SERPA, 2002, p. 161). À época, Corrêa (1986) investigou a periferia como área da cidade no que se refere à localização, situando-a nos arredores do espaço urbano. Durham (1986), em sua análise, preferiu acrescentar as variáveis econômicas e políticas, além de tecer considerações quanto ao modo de vida. Maricato (1979) trabalhou com a ideia de periferia urbana associada à dimensão fundiária. Aldo Paviani (1994) argumentou que a consolidação através dos loteamentos clandestinos nas periferias permitiu sua diferenciação do resto da cidade, denunciando as várias formas de segregação socioespacial. Seabra (2004) referiu-se à pobreza geral expressa na falta de meios materiais que suportavam a reprodução dos indivíduos com padrões mínimos de dignidade, em seu estudo sobre o tema.

Ainda de acordo com Corrêa (1993), a expansão da periferia urbana está diretamente relacionada com a propriedade fundiária estéril que, a princípio, segue os processos de transformação da estrutura agrária, através do fracionamento da terra para loteamentos, seguida de sua valorização, além das condições naturais e da existência de eixos de circulação. Para o autor, somente quando estas especificações são atendidas é que ocorre o espraiamento do "padrão periférico" na escala metropolitana.

Seguindo nesta direção, observa-se que os espaços periféricos ampliaram-se nas metrópoles, nas últimas décadas, e vêm apresentando, ao mesmo tempo, as características acima mencionadas, além das características de centros urbanos – principalmente ao longo das rodovias – repletos de serviços (SOJA, 1993). Estados como o Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo apresentam ainda empreendimentos residenciais de elevado padrão, localizados ao longo das rodovias, que coloca em questão uma melhor adequação para os conceitos de centro e periferia na escala metropolitana. Sabe-se, ainda, que o tema apresenta noções e conceituações múltiplas e estão veiculadas às diferentes correntes

teóricas, podendo ser aplicadas na “compreensão da diferenciação do espaço em muitas escalas, do espaço urbano ao mundial” (SPOSITO, 2007, p. 08).

Sendo assim, para entender os processos de transformação do espaço urbano, faz-se necessário compreender aspectos da história humana, através dos quais o exercício simultâneo das escalas micro e macro (ELIAS, 1993) permitem a leitura da dinâmica do capitalismo, com a sua lógica de produção e consumo, que acaba por influenciar, de forma direta e/ou indireta, toda a estrutura produtiva e social dos diferentes lugares.

A história espacial que vem sendo construída nos lugares e entre lugares, determinada por múltiplos fatores, incluindo-se aí os elos que estão sendo criados com percursos variados. No entanto, no mundo globalizado, estes caminhos encontram-se conectados por redes que desempenham importante papel no e entre os lugares.

Sabidamente, essas redes são globais e, também, locais. Globalmente, unificam o planeta, sobretudo quando se referem à produção, circulação, distribuição e consumo. No plano local, as redes, através de sua estrutura técnica e informacional, acolhem em certa medida as redes globais. No lugar, segundo Milton Santos (2005), "elas presidem ao trabalho e ao capital (vivo) e determinam a sua natureza. [...] Neste sentido, o lugar não pode ser visto como passivo, mas como globalmente ativo" (SANTOS, 2005, p. 162).

Marc Augé (1994) argumenta que o lugar pode ser muitas coisas ao mesmo tempo (identitário, relacional, histórico e global) nessa época de *super-modernidade*. Ele sustenta, como hipótese, a existência de “não-lugares”, uma vez que vivemos num “mundo prometido à individualidade solitária, à passagem, ao provisório e ao efêmero”. Entretanto, os não-lugares como o *shopping*, o hipermercado, o *fast-food* serão aqui tratados como lugares, sabendo, antes, que eles são polaridades fugidias. Neste sentido, entende-se que “o lugar nunca é apagado, enquanto o não-lugar nunca se realiza totalmente” (AUGÉ, 1994, p. 74).

Diante do exposto, verifica-se que no lugar leva-se em conta as possibilidades de mudanças que estão ocorrendo e as formas pelas quais os sujeitos o compreendem. Nesta ótica, decidiu-se no estudo, investigar o que vem acontecendo no lugar onde, nos últimos anos, se construiu uma rodovia, e em

seguida, surgiram vários objetos globais (SANTOS, 1996), em outras palavras, espaços de consumo, identificados como: *shoppings*, hipermercados, *fast-foods* etc. É relevante assinalar que "equipamentos urbanos estandardizados, presentes na configuração espacial das principais cidades brasileiras e mundiais" (SILVA, 2010, p. 82), dão a sensação de que o sujeito está fora de sua realidade e termina por criar outra percepção, fugindo e distanciando-se de seu cotidiano. Logo, a partir desta perspectiva, é que conduz-se uma noção muito própria da transformação espacial do lugar, a periferia.

#### 4.2. QUANDO A RODOVIA PROVOCA RUPTURA EM UM LUGAR PERIFÉRICO

O espaço ao longo do tempo pode passar por inúmeras transformações em escalas variadas. No entanto, a marca deste processo pode ser personificada na imagem de um objeto que causou a ruptura espacial. Ruptura esta que foi o motivo para ordenar a periferia. Desta forma, o estudo atribui que este processo localmente, se desenvolveu a partir da construção do trecho Niterói-Manilha, da rodovia Governador Mário Covas (BR-101), no estado do Rio de Janeiro, que teve suas obras iniciadas em 1974, no governo do Presidente Ernesto Geisel, ainda na ditadura militar – período em que foram negados os direitos fundamentais (liberdade política e social) aos cidadãos – e no final do milagre econômico.

Idealizada para margear a baía de Guanabara, a autoestrada apresentava-se, inicialmente, com características urbano-rurais, tendo sido implantada em uma posição estratégica e configurando-se como o prolongamento da Avenida do Contorno e da Ponte Presidente Costa e Silva, RJ. Ela seria uma estrada *free way* (expressa e sem saída), destinada a reduzir os congestionamentos da Rodovia RJ-106 (caminho para a Região dos Lagos através da Alameda São Boaventura), ao viabilizar o fluxo de trânsito interno entre as cidades de Niterói e São Gonçalo.

Na construção das duas pistas dos aproximados 25 km do trecho da rodovia, com duas faixas de tráfego cada uma, as colinas (GEIGER, 1956) que estavam no caminho foram seccionadas; os canais aí existentes dragados; manguezais

cortados<sup>15</sup> e aterrados. Surgiu, ainda, a necessidade de desapropriar 1.055 (mil e cinquenta e cinco)<sup>16</sup> áreas de terrenos<sup>17</sup>, incluindo as benfeitorias, que se localizassem na faixa de domínio do trecho da Niterói-Manilha. Para efetivar o traçado planejado, o poder público deslocou famílias e fez desaparecer ruas (Figura 19) que estavam na faixa de domínio da rodovia, principalmente no município de São Gonçalo, onde se situa o maior trecho da estrada.

Figura 19 - Viaduto sobre antiga rua em São Gonçalo - RJ



Fonte: Jornal do Brasil, 1º Caderno, Cidade, p. 16, 05.05.1982.

---

<sup>15</sup> A primeira lei sobre meio ambiente surgiu em 1981, posteriormente, várias leis e decretos surgiram para "disciplinar a questão, como as audiências públicas e a compensação ambiental" Jornal Estadão, matéria "Primeira lei ambiental é de 1981", de 06/12/2009. Disponível em: <<http://www.estadao.com.br/noticias/impresso,primeira-lei-ambiental-e-de-1981,477458,0.htm>>, Acesso em 31 jan. 2012.

<sup>16</sup> Fonte: O Globo, Niterói, de 01/08/1982, p. 07.

<sup>17</sup> Portaria nº 021, DES, de 18 de fevereiro de 1974 (apêndice).

As obras da rodovia foram realizadas em várias etapas ao longo dos anos, esbarrando com diversas dificuldades, desde os trâmites legais para estruturar os processos de desapropriação das propriedades que estavam localizadas em seu traçado, passando pelos ajustes nas solicitações e liberações das verbas indenizatórias para os proprietários dos imóveis. As licitações das construtoras e liberação de verbas para o pagamento dos serviços prestados também causaram demora na efetivação da obra. O processo de construção da estrada alargou-se em anos, devido aos fatores acima e adicionando-se a estes a intensa inflação econômica existente no país naquele momento.

Além das famílias que possuíam terras regulares, havia outras que ocupavam áreas onde a estrada seria construída, mas não detinham qualquer documento legal de propriedade da terra, como os moradores da *Favela do Gato*<sup>18</sup>, localizada no bairro do Gradim, em São Gonçalo, RJ. Segundo Bienenstein (2001), a Favela do Gato estava assentada em terras da Marinha<sup>19</sup>, pertencentes à União e sob a guarda do Serviço de Patrimônio da União - SPU, tendo as primeiras famílias iniciado a ocupação do local na década de 1940, situando as "moradias e seus quintais na faixa limítrofe do mar, próximo à linha d'água" (BIENENSTEIN, 2001, p. 163). Com o passar dos anos, parentes e amigos e outros pescadores passaram ocupar a área situada em frente àquela ocupada pelos primeiros residentes.

Muitas famílias que passaram a residir no local vieram expulsas de outros lugares próximos, devido aos processos de expansão da zona industrial. Sobre o tema Corrêa (1997) identifica que os detentores dos meios de produção, a saber: os proprietários de terras e os donos das imobiliárias e construtoras, associadas ao Estado acabam organizando o espaço.

Originariamente, o terreno onde estava localizada a *Favela do Gato* correspondia a um manguezal que, após inúmeros aterros, foi se ampliando. Era neste lugar onde, por décadas, reunia-se a comunidade de pescadores, que o trecho da Niterói-Manilha, da Rodovia Federal BR-101, iria passar. Esta seria a grande obra inaugurada pelo último governo militar que, a propósito, "aquela altura não tinha

---

<sup>18</sup> "Acredita-se que a origem do nome Favela do Gato tenha relação com típicos 'Gatos de Luz'" (ligações clandestinas de residências com rede elétrica), segundo Ferreira (2010, p. 05).

<sup>19</sup> Decreto-Lei 9760/1946.

mais como se sustentar frente à sociedade que reivindicava maior participação política" (BIENENSTEIN, 2001, p. 165).

Entretanto, o Presidente Figueiredo tinha como meta de governo desenvolver neste período o "programa de rodovias vicinais, para ampliar o sistema de estradas alimentadoras, em atendimento ao escoamento dos produtos do setor primário da economia" (FIGUEIREDO, 1985, p. 132). As obras de investimentos para a construção de estradas foram priorizadas; embora tenham sido restringidas aos projetos essenciais de integração do território nacional.

Devido à sua localização, a *Favela do Gato* representava um impedimento para a construção do trecho da Niterói-Manilha. Como havia ocorrido noutros trechos da estrada, a meta era remover qualquer empecilho ao avanço da obra viária, obedecendo apenas à determinação de utilidade pública<sup>20</sup> das áreas por onde esta passaria, sem se oferecer qualquer alternativa para a população residente nas diversas comunidades atingidas pelo projeto.

Segundo Bienenstein (2001), os moradores da *Favela do Gato* apesar de não terem

nenhuma tradição de luta anterior, diante do perigo iminente de expulsão do local que habitavam, as pessoas que lá residiam fundaram, em 1983, a Associação dos Moradores da Favela do Gato e passaram a buscar ajuda e esforço externo para garantir sua permanência no local (BIENENSTEIN, 2001, p. 167).

Em busca de ajuda para garantir sua permanência no local, os moradores da *Favela do Gato* criaram então a Associação dos Moradores da Favela do Gato, e em seguida procuram assessoria do Instituto dos Arquitetos Brasileiros (IAB), Núcleo Regional de Niterói, que à época debatia questões habitacionais relativas à cidade de Niterói e adjacentes. No IAB, foram encaminhados para o Departamento de Arquitetura da Universidade Federal Fluminense que, "desde 1975, realizava esforços no sentido de uma abordagem mais crítica da questão habitacional" (BIENENSTEIN, 2001, p. 167). Após esse encontro, os moradores iniciaram intensa mobilização, pressionando o Governo Federal, em busca de atendimento às suas reivindicações. Durante algum tempo, as inúmeras rodadas de negociação

---

<sup>20</sup> Artigo nº 14 do Decreto-lei nº 512, de 21 de Março de 1969 e exemplo de planta de desapropriação de terreno (anexo B).

realizadas entre os moradores e o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) decorriam em torno de questões técnicas, com linguagem hermética, incompreensível para a população, sem se chegar a qualquer solução para o impasse.

Os estudos realizados pelo grupo de trabalho formado pela Universidade Federal Fluminense demonstraram a

viabilidade técnica da permanência de grande parte da favela no mesmo local, pois a estrada cortava apenas uma parte da mesma. No entanto, isso demandaria alterações e obras complementares às previstas e já iniciadas com relação à construção da BR-101 (BIENENSTEIN, 2001, p. 169).

O Ministro dos Transportes do Governo João Figueiredo, engenheiro Cloraldino Severo<sup>21</sup>, e outros políticos, ao visitarem as obras de construção da rodovia, em dezembro de 1983, foram surpreendidos por uma manifestação dos moradores da *Favela do Gato* que, diante da demora na solução de suas solicitações, passaram a ser mais combativos e reivindicaram, naquele momento, moradias para aproximadamente 70 (setenta) famílias que seriam afetadas pelo trecho da estrada (em um universo de quinhentos habitantes que viviam em habitações precárias, sobrevivendo da pesca artesanal e de sua comercialização).

Na ocasião, os movimentos associativos de bairros estavam retomando a sua força, dado o momento de abertura política do país. Entre eles, a Associação dos Moradores da Favela do Gato desempenhou importante papel para manutenção da Praça do Peixe<sup>22</sup>, contribuindo, ainda, para o encaminhamento das solicitações locais ao Poder Público Federal, e visando minimizar os problemas socioeconômicos que foram agravados pelo processo de construção da rodovia.

A partir desse evento, um canal de negociação foi aberto entre moradores e Ministério dos Transportes, propiciando que modificações fossem introduzidas no projeto original da estrada. Em seguida, ocorreu a regularização fundiária daqueles que permaneceram na favela junto aos órgãos competentes (Ministério dos Transportes, Serviço de Patrimônio da União - SPU e Prefeitura de São Gonçalo).

---

<sup>21</sup> Reportagem intitulada "Niterói-Manilha fica concluída em setembro". Jornal O Fluminense, 10 de dezembro de 1983. (Biblioteca Pública de Niterói - Sala História Fluminense - Pasta 4Q (28)).

<sup>22</sup> Local escolhido pelos pescadores para negociar o pescado.



As famílias atingidas pelo trecho rodoviário aguardaram em moradias improvisadas até a conclusão da construção do conjunto habitacional. Os moradores obtiveram a regularização fundiária definitiva em 1993, com a emissão das escrituras e averbação do Registro Geral do Imóvel - RGI (BIENENSTEIN, 2001).

Durante o processo de construção da autoestrada, houve certa expectativa por parte da classe política local de fomentar a possibilidade futura da cidade de São Gonçalo - RJ colher os benefícios da urbanização nas antigas áreas agrícolas e, ainda, explorar a potencial dinamização da atividade turística nas praias calmas e limpas da baía de Guanabara e do entorno da estrada. O discurso parlamentar ratifica a proposição idealizada por Rosas (1983) ao mencionar que

o traçado da nova rodovia, que acompanha as praias do interior da baía de Guanabara, percorre uma região quase inexplorada, distante dos centros de maior movimentação de trânsito, servindo inclusive para abrir novos espaços à ocupação populacional, obrigando a melhor urbanização de praias, que ainda não são suficientemente exploradas pelo turismo interno (ROSAS, 1983, p. 5394).

A rodovia foi entregue ao tráfego no final do ano de 1984, com apenas uma pista em funcionamento. Posteriormente, a obra foi concluída em sua plenitude, para uso efetivo da população. A classe política legitimou a demora na conclusão das obras, que duraram aproximadamente 10 (dez) anos, justificando que a estrada havia sido construída entre "rios, pântanos e áreas residenciais ou industriais", e afirmando que o Ministério dos Transportes conseguiu atender, após anos, "uma das mais caras reivindicações dos fluminenses" (ROSAS, 1982, p. 1596).

Por outro lado, os órgãos responsáveis pela construção da autoestrada reconheceram o atraso das obras discriminando alguns fatores responsáveis por isso, como, por exemplo, as intempéries locais e os longos procedimentos legais relacionados à liberação de verbas públicas pela própria burocracia estatal. Os deputados, ao longo desse período, por razões ideológicas, repetiam constantemente as suas solicitações para a liberação de verbas e retomada das obras da rodovia. Outras vezes, os mesmos justificaram a demora no seu andamento baseada nas "inúmeras obras de arte, pontes e vãos, exigidas para

perfeita adequação da rodovia ao solo que corta, beirando ao mar, ao longo da Baía de Guanabara" (COIMBRA, 1977, p. 3559).

Os bairros cortados pela estrada e banhados pela baía de Guanabara, ainda hoje, em sua maioria, carecem de obras de infraestrutura básica. Associado a isso, as praias passaram a apresentar águas com elevados índices de poluentes (industriais e humanos), tornando-se impróprias para o banho. De fato, com o passar dos anos, a ocupação territorial se intensificou desordenadamente nos bairros do entorno da rodovia, criando outras centralidades. Contudo os lugares não receberam a urbanização devida, com a implantação dos serviços necessários a uma vida digna para a população.

Mendonça (2007) observou, a propósito, que os loteamentos, principalmente os irregulares, ampliaram-se após a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Ponte Rio-Niterói) e a rodovia Niterói-Manilha. Estas contribuíram muito "para o aumento da densidade demográfica na orla oriental da Baía de Guanabara" (MENDONÇA, 2007, p. 26). Deve-se ressaltar que nesta área, inexistem até o momento, construções planejadas para atender a classe média alta, como os grandes condomínios de luxo.

As praias que existiam no lugar, como a do bairro do Barreto (Niterói) (Figuras 20 e 21), e que, por anos, serviram como área de lazer para a população residente e do entorno, foram aterradas durante a construção do trecho da Niterói-Manilha. Notadamente, até a década de 1960, os bairros, hoje cortados pela rodovia, localizados entre as cidades de Niterói e São Gonçalo/RJ, eram margeados pela baía de Guanabara. Neles, havia intensa industrialização e uma vida social que transcorria por entre as fábricas, vilas operárias, clubes fabris e praças (ARAUJO, 2002).

(...) a praia do Barreto destruída para construção do trecho da Niterói-Manilha da BR101-N, (...) era frequentada [sic] por inúmeras pessoas da Zona Norte que, pela sua proximidade, preferiam aquela praia, evitando andar quilômetros em direção às praias oceânicas.(...) A Praia do Barreto trazia ainda para o bairro um número de consumidores que deixavam dividendos para o município.(...) Com 200 m de areia e aproximadamente, três quilômetros de extensão, a praia foi destruída, (...) sem nenhuma consulta à comunidade, parte mais interessada no local. (...) As pessoas tinham onde ficar e se divertir, agora são obrigadas a sair do bairro e com isso esquecem do lugar onde moram...<sup>23</sup>

Figura 20 - Praia do Barreto, Niterói-RJ, década de 1960.



Fonte: acervo do Humaitá Atlético Clube, Niterói, RJ.

<sup>23</sup> Jornal O Fluminense de 04/09/87, p. 2.

Figura 21 - Atividade esportiva na praia do Barreto, Niterói-RJ, década de 1960.



Fonte: Acervo do Humaitá Atlético Clube, Niterói, RJ.

Araujo (2002), ao analisar a transformação da paisagem urbana entre Niterói e São Gonçalo, percebeu que havia uma identificação imediata deste processo com a dinâmica do lugar. Hoje, nota-se que as referências da vida social passam por outros lugares distantes do cotidiano, resultando em redes imateriais que se valem de torres, fios e estradas.

As enseadas, antes existentes entre o litoral e a rodovia, foram aterradas, criando-se aí novas áreas planas. As árvores de pau-de-mangue foram cortadas indiscriminadamente, servindo, posteriormente, como suporte para as moradias

simples e irregulares, que foram construídas no novo espaço. A esta formação irregular, Haesbaert (1998) chamou de “aglomerados de exclusão”, os quais na ausência de uma política estatal de moradia para a população de baixa renda, à época, passaram a ocupar, de forma intensificada, não apenas os espaços mencionados, mas também as antigas fábricas abandonadas e as áreas de cargas da rede ferroviária próximas à autoestrada (ARAUJO, 2002).

Essas comunidades, por fim, acabaram projetando na paisagem urbana sua inclusão, seja no bairro, cidade, metrópole ou país. Notadamente, esses lugares contrastantes são classificados dentro da escala urbana como produtos da desordem. No entanto, a desordem visível tem uma ordem invisível, não aceita pelo discurso e estética burguesa. "A imagem do caos reitera a rigorosa correspondência entre a hierarquia social e a morfologia urbana" (BARBOSA, 1999, p. 61).

Magalhães (2006) menciona em seu estudo que a expansão demográfica e a consequente ocupação do solo no entorno do trecho Niterói-Manilha da rodovia BR-101 foi potencializada não apenas pela construção dessa obra, mas também pela construção da Ponte Presidente Costa e Silva (Rio-Niterói), havendo um "espraiamento da mancha urbana, com destaque para o norte do município de São Gonçalo e todo o município de Itaboraí" (MAGALHÃES, 2006, p. 12).

Sobre as mudanças ocorridas no lugar, após a chegada da rodovia, entende-se que estas se enquadram na lógica do desenvolvimento do sistema rodoviário federal, cujo II Plano de Desenvolvimento Nacional (1974) priorizou a "implantação de novos setores, a criação e a adaptação de tecnologias para modernizar a economia, o ajustamento às realidades da economia mundial e a nova etapa para a integração nacional" (XAVIER, 2001, p. 336).

O trecho rodoviário em questão resultou, também, na leitura de Santos e Silveira (2001) sobre o peso dos fluxos, em uma área de alta divisão do trabalho e de comando das atividades regionais e nacionais; isso devido à integração do território pelas estradas e a expansão da frota nacional de veículos, decorrente da imposição do sistema de circulação rodoviário no Brasil, a partir da segunda metade do século XX.

A construção e manutenção das rodovias no Brasil, em geral, sempre foram onerosas, envolvendo, por exemplo, a construção de pontes sobre os rios, seja

devido à remoção do relevo acidentado ou aplainado nas áreas alagadas naturais; ou à ocorrência de chuvas tropicais constantes, que acabaram por danificar as partes pavimentadas das estradas.

Decerto que as estradas no passado foram desenhadas pelas condições geográficas, visto que muitas delas criaram mudanças na ordem estabelecida no espaço ao "domar" a natureza em seu entorno, com a construção de retas, curvas, pontes sobre os rios que, na modernidade, alteraram o contorno do relevo. Mesmo que em várias situações "certas vias de circulação, enfim, são talhadas antecipadamente pelas próprias condições geográficas; o homem só teve que transformar, ligeiramente, as partes mais favoráveis à sua passagem" (BRUNHES, 1962, p. 95).

Sabe-se que as condições geográficas são fundamentais na estruturação da circulação. Entretanto, fez-se necessária a evolução das estratégias técnicas, como a logística e a obtenção de materiais e equipamentos necessários à construção de uma estrada. Essas estratégias perpassam por projetos elaborados nas pranchetas dos escritórios e acordados por políticas de gabinetes. Os sujeitos dessas ações não se identificam, em sua maioria, com as peculiaridades dos locais e do seu entorno. Tanto que, logo após a inauguração da rodovia, iniciou-se a construção do primeiro acesso ligando a estrada à Base de Fuzileiros Navais da Ilha das Flores, da Marinha do Brasil, fugindo ao projeto inicial. Na sequência, outros acessos foram autorizados e construídos, atendendo às reivindicações do poder público local ou, ainda, efetivados de forma clandestina e posteriormente legitimados. A partir de então, a rodovia perdeu sua característica de *free way* e assumiu uma nova função, assemelhando-se a uma longa avenida com vários acessos.

Atualmente, o trecho Niterói-Manilha da BR101, unido à Avenida do Contorno, encontra-se em obras para a duplicação de 2,2 quilômetros, com previsão de término em 2015<sup>24</sup> (Figura 22). Essa estrada, em seu prolongamento, conforme Mendonça (2007) argumenta, propicia o deslocamento diário de grande parte da população dos municípios por ela cortados, estimando-se que mais de 140 mil

---

<sup>24</sup> Artigo "Começa a duplicação da Avenida do Contorno", jornal O Globo. Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/comeca-duplicacao-da-avenida-do-contorno-7614195>>, acesso em 24 maio 2013.

peças transitem diariamente. Existe a previsão de aumento do fluxo de veículos com a entrada em operação, em 2014, do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (COMPERJ), em Itaboraí, e com a crescente instalação de plantas fabris relacionadas.

Figura 22 - Obra na Avenida do Contorno, BR-101.



Fonte: <<http://oglobo.globo.com/rio/comeca-duplicacao-da-avenida-do-contorno-7614195>>. Acesso em: maio 2013.

No entorno do trecho Niterói-Manilha, observa-se um forte crescimento urbano. No aspecto econômico, desenha-se, nas últimas décadas, o ressurgimento

da indústria naval e o crescimento do comércio e serviços. O primeiro pode ser identificado através dos estaleiros e empresas do ramo naval, que atualmente oportunizam postos de trabalho em menor escala que no passado. Paralelamente, o comércio e serviços, às margens da rodovia, destacam-se na paisagem viária com suas marcas simbólicas de contexto internacional, apresentando-se com importante crescimento, diferenciando-se na forma e aparência dos demais espaços comerciais da localidade.

Em grande medida, com o passar dos anos, a rodovia vem possibilitando a expansão comercial local, não apenas por reunir fatores como a localização e acessibilidade dessa atividade econômica, mas por esta associar-se ao capital imobiliário que busca os espaços livres e disponíveis, a custos relativamente inferiores se comparados a outros espaços muito mais valorizados da Região Metropolitana do Rio Janeiro.

#### 4.3. COMÉRCIO MODERNO E SUAS RELAÇÕES GLOBAIS NO LUGAR PERIFÉRICO

No período que antecedeu a construção da rodovia, como mencionado anteriormente, havia, nos bairros situados entre as cidades de Niterói e São Gonçalo, intensa industrialização (têxtil, naval, pescado, fósforo etc.), que comandava o cenário social e econômico do lugar. Aos poucos, o comércio e os serviços foram se transformando na principal fonte geradora de empregos, lazer e consumo. No entanto, se antes a fábrica comandava a organização social do lugar, hoje nota-se que o consumo acabou por desempenhar relevante papel na construção simbólica dos novos hábitos e costumes locais.

Barata Salgueiro (2006), ao refletir sobre as relações de consumo na modernidade, argumenta que na sociedade de consumo, quando supridas as necessidades básicas, surgem outras, que desempenham um importante papel na construção das identidades. Para o desenvolvimento dessas novas necessidades, o comércio, com suas estratégias de localização, como atividade urbana, passou a ter um papel decisivo nessa dinâmica ao interferir com suas formas e seu conjunto na vida das cidades e dos lugares.



Ortigoza (2010), ao analisar os espaços de consumo na metrópole, reafirma que o comércio promove a organização interna nas cidades, contribuindo para explicar os movimentos em seu interior. A autora acrescenta que a atividade comercial, no passado e no presente, continua sendo extremamente importante na definição dos lugares e dos espaços.

No processo de implantação das empresas internacionais de varejo no Brasil, segundo Costa (2005), a década de 1980 foi o marco estratégico. Àquela época não se consolidou apenas o varejo, mas também as redes globais de produção, em uma fase em que se observava a formação de um proletariado operário e o fortalecimento da burguesia urbana, isso ainda nos anos de 1970, motivando a introdução das mudanças. As empresas, reformuladas passaram a organizar-se, então, em complexas redes dentro da cadeia produtiva. Elas tornaram-se flexíveis e ágeis, atendendo às demandas do mercado. Diniz (2001) realiza importante discussão sobre as mudanças estruturais trazidas pela globalização no setor de serviços, enfatizando, em especial, o aumento do seu peso relativo na matriz produtiva, a incorporação das tecnologias da informática e telemática e a formação de *clusters*<sup>25</sup>.

A localização geográfica das empresas varejistas, "nas áreas periféricas das grandes cidades, à beira de rodovias para facilitação de seu acesso" (FRANÇA JUNIOR, 2012, p. 05), atribui-lhes enorme valor estratégico, dado o fortalecimento das vantagens locacionais, diferenciando lugares por seus conteúdos como: mão de obra, redes de transportes, energia ou telecomunicações.

As multinacionais do setor de comércio e serviços, ao decidirem expandir suas unidades para o exterior, consideram uma série de fatores para a escolha do país em que implantarão suas atividades, como: o estágio de desenvolvimento, o grau de industrialização, o mercado interno, a logística de transporte e as condições políticas locais (DALLA COSTA, 2005). Por outro lado, essas empresas obedecem à tendência global ao se organizarem em rede, privilegiam a flexibilidade e evidenciam a lógica da competitividade. Em meio a todos esses processos supracitados toma-se como exemplos o comércio de aparência global localizado no trecho rodoviário

---

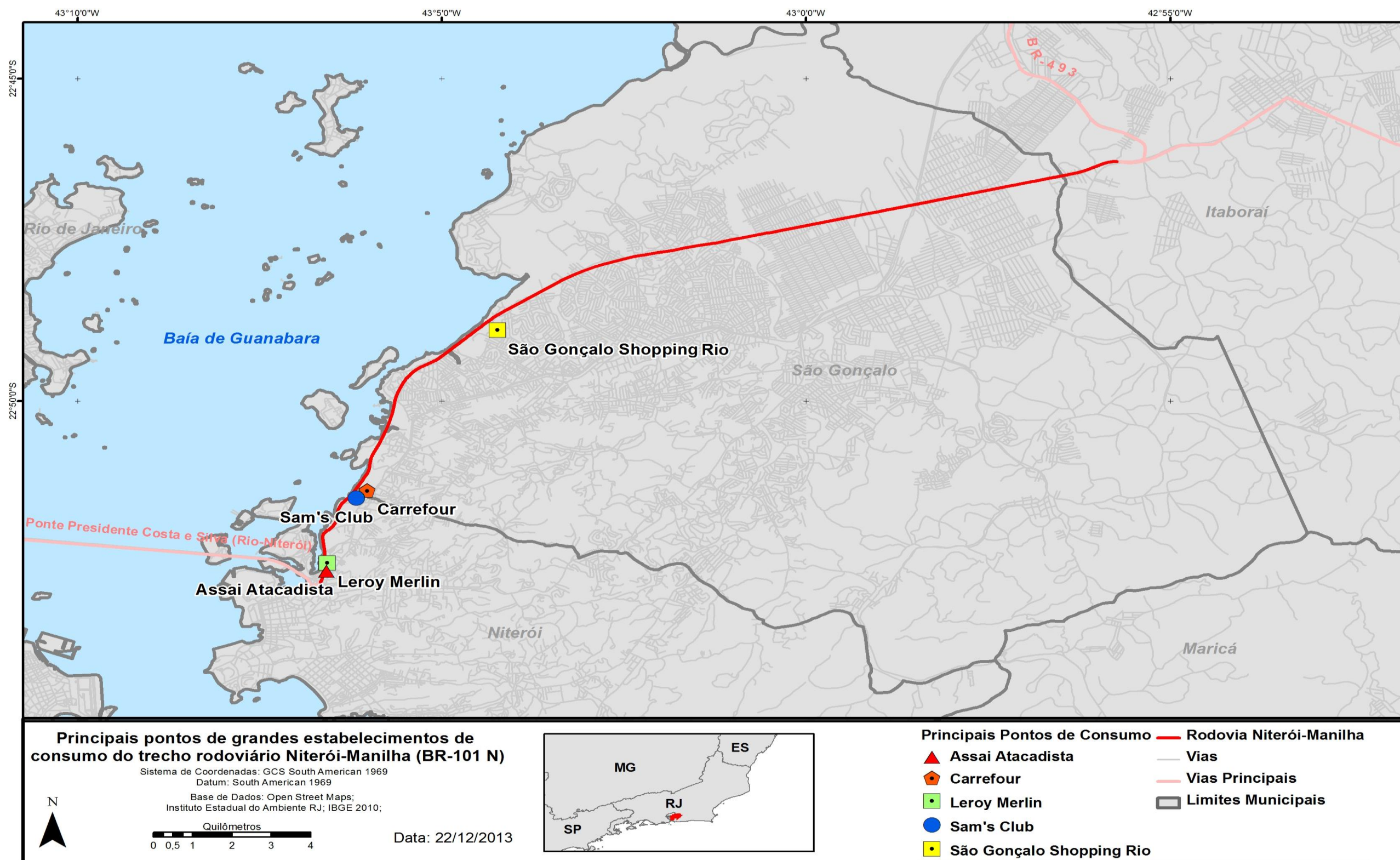
<sup>25</sup> Os *clusters* são indústrias que se comunicam por possuírem características semelhantes.

Niterói-Manilha (BR101) (Figura 23), cuja configuração espacial apresenta-se na forma de "território arquipélago", conforme análise de Ferrão<sup>26</sup> (1991; 2002), e utiliza a estrada como meio de conexão entre os objetos.

---

<sup>26</sup> Ferrão (1991; 2002) atribui o termo "território arquipélago" para explicar a desconcentração do processo de urbanização, onde novos desenvolvem-se com aspectos da modernidade.

Figura 23 - Principais pontos de grandes estabelecimentos de consumo na BR-101, trecho Niterói-Manilha, RJ.



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2013.

No caso do Carrefour Brasil, que construiu em tempo recorde a sua quarta loja no Rio de Janeiro<sup>27</sup> em 1992, reconhecem-se ainda hoje

elos fundamentais nas cadeias de distribuição e produção, pois participam das diversas instâncias, criando marcas, agindo como oligopsônios em algumas produções, modificando os calendários de pagamentos e comandando assim uma importante parcela do comércio varejista. (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 150).

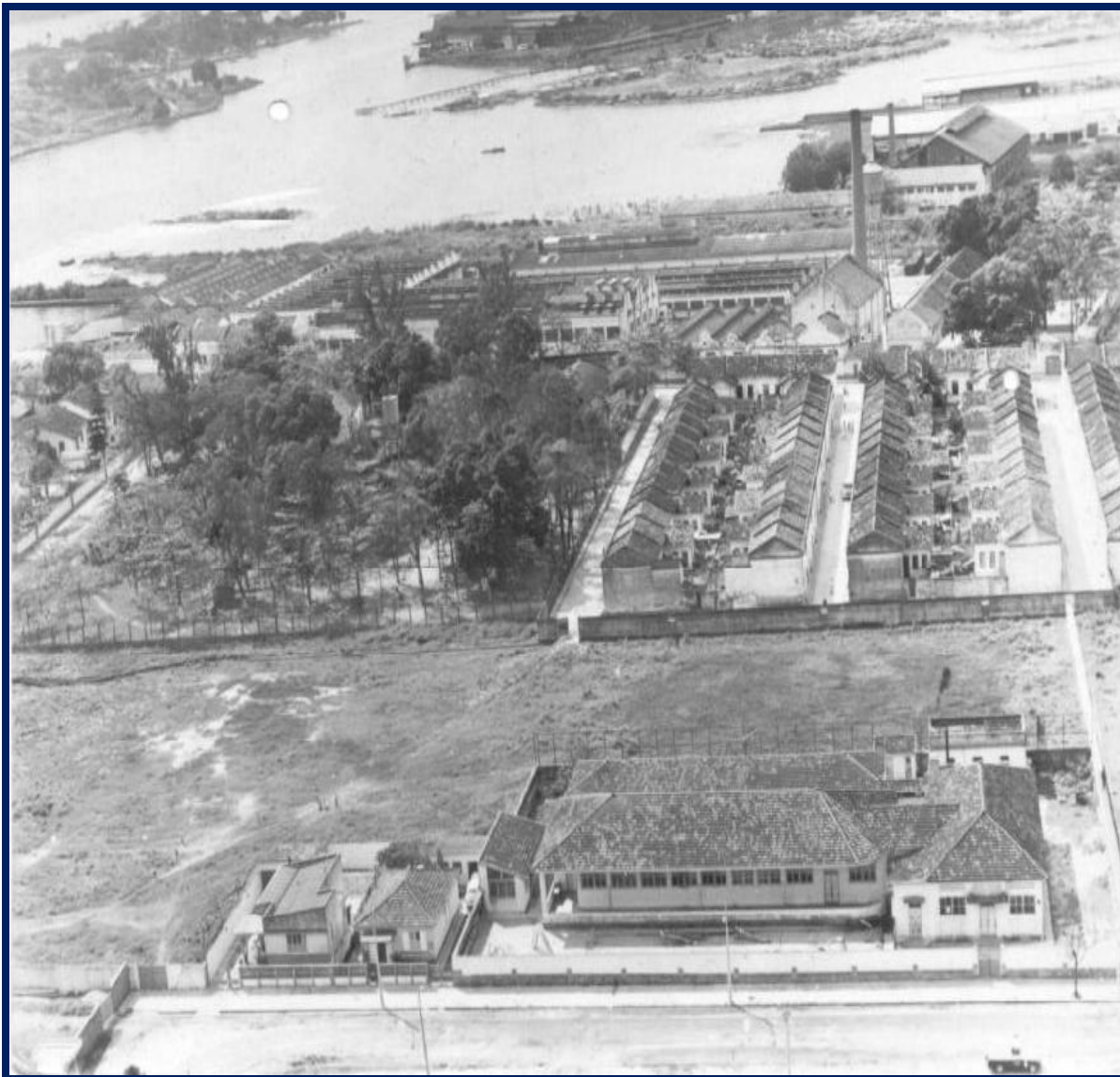
Para erguer o novo hipermercado e um estacionamento com capacidade para aproximadamente mil e quatrocentas vagas, foram investidos, em torno de quinze milhões de dólares<sup>28</sup> na área que antes compreendia o prédio principal, a chaminé centenária e o bosque da antiga fábrica de fósforos Fiat Lux (Figura 24).

---

<sup>27</sup> Jornal O Fluminense de 27/10/92, p.5.

<sup>28</sup> Jornal O Fluminense de 24/07/92, p. 4

Figura 24 - Fábrica de Fósforos Fiat Lux e vila operária, década de 1960.



Fonte: acervo da Biblioteca MEMOR - ICBEU

A rede Carrefour, controlada pelo grupo francês *Comptoirs Modernes*, tem como principal característica "a inovação constante, buscando adaptar-se ao comércio tanto nos formatos como adotando novas insígnias" (DALLA COSTA, 2005, p. 197). A rede apresenta-se com amplas lojas com número reduzido de funcionários, devido aos encargos sociais. Articula-se na força de sua marca, fixando suas placas sígnicas na rodovia para serem visualizadas, a longa distância, a fim de

promover seus produtos<sup>29</sup>, bem como veiculando seu discurso publicitário na imprensa.

Com o passar dos anos, o hipermercado incluiu em sua área externa outras empresas do mesmo grupo comercial, ocupando alguns metros do estacionamento, o que o diferencia do segmento varejista, como um prolongamento da marca Carrefour. Agora, em seu espaço, encontra-se posto de combustível e serviços automobilísticos, ligados à marca, além de concessionária de automóvel, *fast-food* e loja de materiais de construção e decoração.

Mendonça detectou que, após a inauguração do hipermercado, o lugar vem passando por constante transformação. Para ele, o lugar "definitivamente abandonou a fase das grandes indústrias e entrou na fase do comércio e serviços" (MENDONÇA, 2007, p. 111). No entanto, o autor acrescenta que essa atividade econômica prima pela oferta de empregos temporários e com baixa remuneração.

Atraída pelo mercado consumidor e pelas facilidades de logística, no ano de 1999, a rede americana *Walmart*<sup>30</sup> também anunciou a construção do hipermercado *Sam's Club*. Um conceito de loja do tipo "armazém" destinado a pequenos comerciantes e outros clientes que desejam adquirir mercadorias por atacado. A nova loja passou a localizar-se ao lado do seu concorrente, o Carrefour, ao ocupar um terreno à beira da rodovia, no quilômetro 318 (Figura 25), na área antes ocupada pelo clube esportivo da fábrica de fósforos Fiat Lux<sup>31</sup>.

---

<sup>29</sup> Jornal O Fluminense de 24.07.92, p. 4 e O Fluminense de 01 a 07 de novembro de 1992 - 3º Caderno - p. 5.

<sup>30</sup> A Walmart trabalha atualmente "com diversos formatos de lojas, desde os Sam's Clubs, passando pelas lojas de desconto, *supercenters* e mercados de vizinhança" (DALLA COSTA, 2005, p.195).

<sup>31</sup> Jornal O Globo de 29.08.1999, p. 6, Caderno Niterói.

Figura 25 - Rodovia Gov. Mário Covas, trecho Niterói-Manilha (BR 101)



Fonte: Acervo da autora. Jan. 2011.

Na década de 2000, as margens da Avenida do Contorno (prolongamento da Niterói-Manilha) recebem outros três investimentos comerciais. O primeiro foi o hipermercado que se originou das Casas Sendas<sup>32</sup> que, na sequência, passou por um processo de fusão com o grupo Pão de Açúcar (em 2003). No ano de 2007, após o grupo Pão de Açúcar se associar ao grupo varejista francês Cacino, é incorporado pelo Assai, tradicional rede atacadista, que passa a atender e abastecer pequenos e médios comerciantes localmente (e em todo o país), como faz desde 1974.

<sup>32</sup> As Casas Sendas era uma rede varejista fluminense, estabelecida inicialmente, na Baixada Fluminense - RJ. Na década de 1970, ela inaugura no estado do Rio de Janeiro, a modalidade dos supermercados. A partir do ano de 2003, o grupo Sendas foi incorporado ao grupo Pão de Açúcar. Disponível em: <<http://www.grupopaodeacucar.com.br/o-grupo/historia/>>, acesso em 13 jun. 2012.

Outro investimento que surgiu na mesma década foi a Leroy Merlin<sup>33</sup>, de capital francês, especializada na venda de materiais de construção e decoração e que nasce com a promessa de geração de 200 (duzentos) empregos diretos, e 600 (seiscentos) indiretos. O empreendimento passou a ocupar a área de 15 mil metros quadrados, do antigo clube dos funcionários da TELERJ (Telecomunicações do Estado do Rio de Janeiro, empresa privatizada em 1998), localizada ao lado das Casas Sendas, hoje Assai.

Na visão de Baudrillard (1995), os hipermercados assemelham-se a uma grande fábrica de montagem, onde os "agentes, ou pacientes" dão a impressão de transitarem pela cadeia, aleatoriamente, contrariamente às práticas de trabalho. O autor argumenta ainda que,

O hipermercado é já, para além da fábrica e das instituições tradicionais do capital, o modelo de toda a forma futura de socialização num espaço-tempo homogêneo de todas as funções dispersas do corpo e da vida social (trabalho, tempos livres, alimentação, higiene, transportes, média, cultura): retransição de todos os fluxos contraditórios em termos de circuitos integrados; espaço-tempo de toda simulação operacional da vida social, de toda uma estrutura de habitat de tráfego. (BAUDRILLARD, 1995, p. 13)

As redes varejistas reconhecem o seu poder mercadológico, ao enfrentar a concorrência procuram constantemente se adaptar às necessidades e exigências do mercado consumidor. Nesse aspecto, Santos e Silveira (2001) entendem que o processo de expansão do comércio varejista das "grandes cadeias, como Carrefour, Walmart, Pão de Açúcar" etc. está relacionado ao desejo de manter o "controle de 85% do abastecimento de produtos de grande consumo" (SANTOS E SILVEIRA, 2001, p. 150).

França Junior, ao analisar o processo de trabalho e a reestruturação de redes varejistas, alerta que o processo de expansão das redes Carrefour e Walmart confundiu-se com "a trajetória de predominância das práticas políticas neoliberais havidas durante os governos de Fernando Collor de Mello (1990-1992) e Fernando Henrique Cardoso (1995-2002)" (FRANÇA JUNIOR, 2010, p. 44).

---

<sup>33</sup> MONTEIRO, Gilson. "Leroy Merlin investe R\$ 30 milhões em Niterói". Disponível em: <<http://oglobo.globo.com/rio/bairros/gilson/posts/2008/12/29/leroy-merlin-investe-30-milhoes-em-niteroi-150070.asp>>, Acesso em 29 dez. 2008.



Notadamente, o governo Fernando Henrique Cardoso estabeleceu como política pública de governo a prática da privatização da malha rodoviária brasileira. Neste contexto, é que o trecho Niterói-Manilha hoje se encontra tutelado à concessionária Autopista Fluminense, que além da cobrança de pedágio, responde pela manutenção da estrada.

Mendonça (2007) observa que o processo de renovação do lugar continua em curso, ao detectar que a empresa ECIA - Irmãos Araujo procurou entender o perfil do morador de São Gonçalo (segunda maior cidade do estado do Rio de Janeiro em população), através da concretização de uma pesquisa que objetivava a modernização do comércio local. Ao final do estudo verificou-se o poder de compra da população, descobrindo, ainda, que aproximadamente 50% dos consumidores da cidade eram assíduos frequentadores do *Plaza Shopping*, localizado em Niterói - RJ. Diante disso, a mencionada empresa definiu como localização estratégica o trecho Niterói-Manilha, da Rodovia Gov. Mário Covas, às margens da Baía de Guanabara, no bairro Boa Vista, para construção daquele que seria o primeiro *shopping* em São Gonçalo, o São Gonçalo Shopping Rio (Figura 26).

Figura 26 - Vista lateral do São Gonçalo Shopping Rio



Fonte: Acervo da autora. Jan. 2011.

Nasceu então, no quilômetro 8,5 da autoestrada, o São Gonçalo Shopping Rio, no ano de 2004, terceiro investimento comercial da década, com gastos de aproximadamente sessenta milhões de reais, sendo parte dos recursos, ou seja: 20 (vinte) milhões de reais, financiados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. Essa transformação no espaço origina-se da aliança do capital comercial com o Estado, que incorpora a função de apoio à sociedade de consumo. O novo espaço de consumo, localizado no alto de uma colina, visível de todas as direções da rodovia, ocupa aproximadamente 88 (oitenta e oito) mil metros

quadrados, distribuídos entre lojas-satélites e mega-lojas, salas de cinemas e agência bancária.

Na análise de Ortigoza (2010), os *shoppings Centers* "existem e persistem na paisagem urbana em suas mais diferentes versões e formas e ultrapassam a função apenas de paraíso das compras para se converter num lugar de lazer" (ORTIGOZA 2010, p. 08).

Segundo Pintaudi (1989), o êxito dos *shoppings Centers*, ou mesmo um hipermercado, não necessariamente tem vinculação com a tradição comercial do lugar de sua instalação. Eles estão associados à situação geográfica, à sua localização metropolitana, que provavelmente permitirá auferir lucros maximizados. Uma vez instalados, modificam os padrões antes estabelecidos de tráfego, redirecionam a segurança pública para o seu entorno, recriam um ambiente por inteiro.

Sobre o processo de implantação dos hipermercados, *shopping, fast-food* etc., entende-se, neste momento, que são agentes que podem colocar em jogo as referências da vida social local, ao estabelecer um diálogo mais próximo e intenso com outros lugares distantes do cotidiano via redes que circulam por fios e estradas. Estradas, como o trecho Niterói-Manilha, que trouxeram os novos "objetos de consumo" para instalarem-se em suas margens, com a promessa de "iluminar" o lugar e estão tornando-se novas centralidades ao competir com a área central da cidade.

O lugar escolhido, por se tratar de uma via rápida, proporciona a redução no tempo de circulação das mercadorias e possui um mercado consumidor em seu entorno. Diante disso, concorda-se com a afirmação de Santos de que, "hoje, cada vez mais os lugares são condição e suporte de relações globais que, sem eles (lugares), não se realizariam" (SANTOS, 2005, p. 156).

Considerados como espaços selecionados, os objetos de consumo de aparência global fogem da realidade que os circulam e apresentam-se localizados em vias rápidas, a que os sujeitos com seus automóveis têm acesso. Esses objetos tornaram-se locais pretensamente "seguros", carregando consigo a ilusão e a fantasia. Na verdade, os objetos de consumo assumem uma significação própria, contendo a lógica do capitalismo em seu cerne. Logo que essas empresas iniciaram

a construção dos seus espaços, derrubaram todas as marcas do passado fabril do lugar, rejeitando o poder imemorial da tradição em favor da celebração do aqui e do agora (BARBOSA, 2004).

Estrategicamente, as empresas ordenaram o território, adotando práticas que visam à criação e ao controle da organização espacial. É através dessa organização do espaço que elas têm a gestão do território. Vale ressaltar que Bertha Becker (1995), ao estudar a dimensão territorial analisou que a "gestão do território está baseada na parceria entre todos os atores do desenvolvimento e, através da discussão direta, as normas e as ações são estabelecidas e responsabilidades e tendências são definidas" (BECKER, 1995, p. 296). Assim, a gestão territorial formulada pelas empresas passa, de certa forma, por estratégias, ora visíveis, ora invisíveis, integrando elementos da administração empresarial e elementos de governabilidade (BECKER, 1995). Essas estratégias serão muito significativas na redefinição de territórios.

Ao analisar esse processo, Castells (1999) situa as empresas como organizações imbricadas em redes, por meio das quais o paradigma informacional e o processo de globalização afetam a sociedade em geral com a conseqüente deterioração das condições de trabalho e de vida dos trabalhadores, resultado da reestruturação das relações Capital/Trabalho.

No local, as estratégias de gestão do território são pontuais, e são articuladas desde a construção dos novos espaços globais. Toda ou qualquer relação do lugar com o passado fabril desapareceu. As chaminés centenárias das fábricas, símbolos do processo urbano-industrial, fazem parte, atualmente, apenas da memória da população que vivenciou essa realidade naquele momento histórico. Antes, a vitrine voltada para as ruas dos bairros facilitava a disseminação das últimas tendências (BARBOSA, 2004). Hoje, as ruas-corredores percorridas pelos sujeitos situam-se dentro dos *shoppings* e hipermercados, que foram instalados às margens da rodovia.

Utilizando as imagens de suas marcas nas placas, os objetos de consumo comunicam sua mensagem para atrair consumidores locais e/ou em trânsito, com o auxílio da publicidade. Sobre isso, Antongiovanni (2001) menciona que esta

estratégia "é um dos vetores da vertiginosa aceleração contemporânea, em que um dos elementos centrais é o império das imagens" (ANTONGIOVANNI, 2001, p. 402).

Notadamente, à medida que os novos objetos de consumo foram fixando-se no lugar, os pequenos estabelecimentos comerciais (quitandas, perfumarias, açougues etc.), de base familiar, instalados dentro dos bairros, nas ruas, passaram a ressentir-se do impasse aí constituído. Alguns deles desapareceram, o que ocasionou, aliás, sérios problemas sociais. Outros procuram reestruturar-se ou associar-se a grupos distintos, como estratégia de sobrevivência. Isso porque as empresas globais, detentoras de forte estratégia de *marketing* e de uma sólida rede de negociação com fornecedores, acabam por adquirir e vender produtos por menores preços, além de possuir linhas de crédito para financiar suas mercadorias.

Por outro lado, o Estado, condizente com o atual momento global, criou as condições necessárias para a instalação dessas grandes empresas comerciais no lugar, seja ofertando empréstimos, benefícios fiscais, ou mesmo promovendo a construção de vias secundárias às margens da rodovia, que acabaram facilitando o acesso dos consumidores que chegam de vários lugares.

Assim sendo, para Retondar (2007), no contexto atual, a sociedade de consumo, pode ser analisada como importante "suporte objetivo para a transferência e formação de valores, ideologias, imagens e representações em um horizonte globalizado" (RETONDAR, 2007, p. 94-95). O autor entende, ainda, que a articulação entre o desenvolvimento do mercado e a expansão do consumo ocorre em escala mundial e com rebatimento na escala local.

Diante do exposto, torna-se relevante avaliar a transformação urbana, a dimensão comercial e a escala do consumo local nos dias de hoje e na área estudo. Para isso, o estudo opta, na sequência, por recuperar, através das falas dos sujeitos que ali habitam e por meio de entrevistas dirigidas, as mudanças pretéritas e as que estão em curso no entorno da rodovia Niterói-Manilha.

## OLHARES PARA PERIFERIA URBANA

---

(...) *E no entanto estou lembrando é da minha infância;  
 Do bairro perigoso, da favela cheia de criança;  
 Do rosto, do esforço das pessoas que moravam lá;  
 Que batalharam pra conseguir um teto pra morar;  
 Nordestino iludido com as propagandas que mostravam a televisão;  
 Era mais uma família pra viver na mesma situação;  
 E que situação do conto do vilão;  
 As propagandas passavam, as famílias chegavam;  
 A favela enchia, eu me divertia;  
 De cada família que chegava de uma, duas, três crianças tinham;  
 Pra mim era só alegria, aumentava as amizades;  
 Mas diminuía o espaço, aumentava os desentendimentos;  
 Mas como sempre chegávamos á um acordo;  
 E acabava o sufoco daquelas crianças, ó tempo de infância;  
 Rodar pião, empinar pipa, ó tempos de criança;  
 Brincar de polícia e ladrão, pow, pow no matagal;  
 Dar mergulho na lagoa em dias de sol;  
 Bater uma bola com os camaradas no campo ou na rua;  
 Tomar puxão de orelha "moleque não brinca mais na chuva";  
 Esse era o conselho que a minha coroa tanto me dava;  
 Periferia tem o lado bom e eu não enxergava (...)*

***Periferia tem seu lado bom***  
*Consciência Humana*

Este capítulo objetiva analisar o olhar dos sujeitos (moradores) sobre a formação e transformações da periferia urbana, entendendo que a dinâmica atualmente estabelecida entre vida cotidiana e objetos de consumo de aparência global podem criar um outro movimento no lugar. Neste sentido, buscou-se avaliar a percepção dos sujeitos, partindo-se do pressuposto que estes possuem memória com sentido e significado, sobre os diferentes aspectos do espaço. Entende-se que sucessivas gerações deixaram suas marcas no lugar, enquanto movimento de vida. Vida esta que pode ser recuperada e revelada através da decodificação e leitura dos signos e símbolos, expressos no cotidiano, como nos eventos, no fazer diário, nas festas, nas brincadeiras infantis, que ganharam brilho e deixaram transparecer que debaixo de cada lugar aparentemente comum, existe uma rica história de associações (SCHAMA, 1996).

Para compreender este espaço periférico, buscou-se desvendar, através do cotidiano, tudo aquilo que foi "dado cada dia" e que de certa forma "prende intimamente, a partir do interior" (CERTEAU, GIARD e MAYOL, 2009, p. 31), cada sujeito a este lugar. Nesta perspectiva, este capítulo foi dividido em duas partes: a primeira ancorou-se na premissa de que todo lugar possui memória, e que ela necessita ser recuperada, entendida e socializada. Para encontrá-la, utilizou-se a base metodológica da história oral (oralidade), que possibilitou reunir diferentes diálogos e compreender a constituição social ao trazer à luz os fatos não registrados por documentos. Pois os relatos orais têm o poder de desvendar o particular e o geral, ao transparecer, em cada uma das narrativas, o contexto social, histórico, geográfico e econômico do lugar de vivência. Sobre isso, Thompson (1992) admite que o campo de ação das descobertas possa ser alargado com o uso da oralidade, onde novos "heróis", imagens e experiências surgem com os depoimentos, dando novo sentido social ao cotidiano.

O capítulo apresenta ainda, o resultado das entrevistas feitas por meio de questionários, cujas respostas diretas e objetivas capturam as impressões dos entrevistados sobre a estrutura e modificação urbana, os hábitos de consumo no comércio dos bairros e no comércio de aparência global localizado às margens da rodovia BR 101.

Após análise das entrevistas dirigidas, foi possível observar o olhar dos sujeitos, cujas características individuais, como profissão, faixa etária, hábitos, costumes do cotidiano, puderam explicar os questionamentos anteriores e trazer contribuições ao estudo. Assim, com os resultados da investigação foi possível construir tabelas e gráficos para explicar as conclusões obtidas, seguidas de apreciação sobre os dados encontrados.

Nas duas partes do capítulo, procurou-se fazer alusão à experiência humana em relação ao mundo, ao julgar, em primeiro plano, que o lugar concentra as intenções e ações da vida. Pois é nele que cada sujeito identifica-se espontaneamente, permitindo que o cotidiano seja reconhecido nos aspectos físicos, nos diferentes eventos, nas atividades e nas ações. Os significados particulares e do grupo são apresentados através das experiências e intenções que cada sujeito detém nas relações estabelecidas com o lugar. Na verdade, o nível de apego, o

envolvimento e a preocupação que cada pessoa ou grupo detém por determinado lugar, permite medir seu real sentido para a vida humana (SEAMON; SOWERS, 2008). Sobre isso, a fenomenologia pode ser destacada, ao desempenhar relevante papel para Geografia Humanista, valorizando a experiência do indivíduo e grupo, ao compreender o comportamento, as formas de agir e sentir os lugares.

Entende-se ainda que, no estudo, "o lugar como categoria de análise geográfica pode ser considerado como a síntese do local e do global" (ORTIGOSA, 2009). Mas também, na concepção de *topofilia* como elo de ligação afetiva entre a pessoa e o espaço da vida (TUAN, 1983). Assim sendo, o capítulo procura, ainda, dialogar com a vivência dos sujeitos, que construíram e constituem-se na periferia, verificando os processos do passado aos dias atuais, as dinâmicas que interagem com o lugar e entre os lugares no cotidiano urbano e em múltiplas escalas.

## 5.1 OLHARES ATRAVÉS DA MEMÓRIA ESPACIAL

Esta parte do capítulo procurou desvendar paisagens que se reportam ao espaço pretérito dos lugares, às etapas da construção do trecho rodoviário Niterói-Manilha, RJ (BR 101) e aos conflitos associados a ela; bem como a consequente transformação da vida local e à recente dinâmica espacial, incluindo o comércio de aparência global e as relações multiescalares. Em cada entrevista oral, lugares foram apresentados carregados de objetividade e subjetividade.

Entendeu-se que os depoimentos orais resgatam a memória coletiva dos lugares, o que, na leitura de Santos (1996), é apontada como um "cimento indispensável à sobrevivência das sociedades, o elemento de coesão garantidor da permanência e da elaboração do futuro" (SANTOS, 1996, p. 263). Assim sendo, nesta periferia, os diferentes processos foram identificados e recuperados através da memória dos sujeitos (moradores) que cederam suas falas para este estudo. As falas amalgamam impressões sobre discussões que se consideraram relevantes como: especulação imobiliária, novo comércio, questão ambiental que, de forma direta ou indireta, estruturam o olhar dos sujeitos para esta periferia urbana.

Na análise, os depoimentos orais foram introduzidos inicialmente como forma de elucidar a constituição da periferia, reportando-se ao processo de ocupação de



áreas onde a produção agrícola apresenta-se em declínio, permitindo a chegada da industrialização.

### **5.1.1 A construção da periferia: lugares de moradia**

A expansão das áreas periféricas no Brasil teve como componente decisivo o processo de migração de ex-escravos (MATOS, 2006), que procuraram os principais centros urbanos do país, em busca de oportunidades de trabalho. Essa população ocupou os morros, as áreas alagadas e fez crescer o número de cortiços nas áreas centrais, ao longo dos últimos anos do século XIX e primeiras décadas do século XX. Aos poucos, as reformas urbanas deslocaram a população pobre para áreas distantes do centro. Não obstante, a expansão industrial e os novos meios de transportes (trens e bondes) colaboraram com a segregação desses sujeitos, levando-os para áreas cada vez mais distantes dos centros urbanos, produzindo as periferias.

Nesta perspectiva, Geiger (1956) introduz importante análise sobre a periferia, no artigo *Urbanização e Industrialização na Orla Oriental da Baía de Guanabara*, ao revelar o processo urbano entre as cidades de Niterói e São Gonçalo - RJ, atribuindo as mudanças espaciais à crescente industrialização e ocupação de áreas de transição urbano-rural. Nota-se que em meados do século passado, as propriedades rurais nessas localidades encontravam-se em franca decadência, propiciando o seu fracionamento em lotes, mas com ausência de infraestrutura urbana, o que determinou os traços de uma expansão desordenada.

Abreu (2013) referiu-se a este período histórico, ao mencionar que da mesma forma que ocorria na cidade do Rio de Janeiro e Baixada Fluminense, aqui também houve o fracionamento de grandes propriedades para criação de loteamentos.

A mesma "febre loteadora" verificava ainda na orla oriental da baía da Guanabara, especialmente em São Gonçalo, cujo crescimento industrial se processou de forma acelerada durante e após a Segunda Guerra Mundial (ABREU, 2013, p. 111).

No mesmo sentido, foi possível encontrar em Campos (1955) a tendência de urbanização periférica, ao apontar indicadores para o desenvolvimento e posterior declínio de olarias localizadas em antigas propriedades rurais, entre as cidades do entorno da Baía de Guanabara. Para a autora, a alternativa econômica rentável encontrada pelos proprietários rurais, foi o loteamento de suas terras, antes ocupadas pelas grandes olarias que, naquele momento, padeciam com a carência da matéria-prima. No caso acima, faz-se destaque para a "Cerâmica Porto Rosa" e a "Fábrica de manilhas Croll", ambas localizadas em São Gonçalo, RJ.

Atualmente, essas cerâmicas encontram-se desativadas e as suas terras loteadas. Na paisagem, restam apenas as marcas simbólicas do passado, onde as chaminés das olarias, como a da Cerâmica Porto Rosa (Figura 27), passam a representar os vestígios pretéritos da atividade econômica no bairro do Portão do Rosa.

Figura 27 - Chaminés da antiga cerâmica Porto Rosa, 2007.



Fonte: Associação de Moradores e Amigos do Porto do Rosa, disponível em <<http://portodorosa.blogspot.com.br/>>, Acesso 10 set. 2013.

Nesse aspecto, as histórias de vida possibilitaram recuperar e identificar os processos dinâmicos do crescimento das cidades. Nas histórias encontram-se relatos a indicar que a ocupação da área periférica surgiu depois da aquisição dos terrenos em terras de fazendas fracionadas devido a problemas econômicos causados pela estagnação do solo e baixa produção agrícola. A construção de moradias, na forma de autoconstrução em loteamentos, se dava em meio à falta de infraestrutura urbana, como luz, água, telefone, esgoto, ruas pavimentadas e transporte público.

*Geralmente, todos que compraram os lotes (...) moravam em casa alugada, ou morava no fundo de casa dos pais(...). Porque foi um loteamento assim, os terrenos foram baratos e financiados por muitos e muitos anos. O pessoal foi pagando três anos, cinco anos pagando, prestação muito pequena. Então, a minha cunhada comprou. Não dava entrada não, entendeu? Era pagando em carnês. A minha mãe comprou em três anos. Ficou três anos pagando.*

(Depoimento de M. O. V., morador do bairro Gradim)

*O Portão do Rosa<sup>34</sup> em 1964 parecia uma fazenda. Tinha uma cerâmica, era Portão do Rosa e tinha dois portões. Um entrando pela estrada da Conceição e o outro entrando por Boaçu. Era fazenda de cana e fábrica de tijolo. (...) Construí dois cômodos de casa e depois fui acrescentando. Com muita dificuldade, trabalhando muito.*

(Depoimento do L. B., morador do Portão do Rosa)

*À medida que a fazenda Cerâmica acabou, ela indenizou os funcionários com casas e vendeu os outros terrenos. Então, quem era de fora, como eu, foi morar no bairro. Moradores pobres, carentes, como é até hoje. (...) Porque quando eu comprei o terreno e fui construir minha casa, tinham 4 ou 5 casas no lugar. (...) Porque antigamente aquilo era mato, aquilo era uma fazenda. (...) Já tinha emprego. (...) e comprei o terreno lá em 1964. (...) Lá no bairro, tinha uma linha de ônibus para Niterói precária. (...) Naquela época não existia telefone. Água tinha, luz tinha, mas telefone não tinha. Rua não era asfaltada. Toda rua cheia de buraco.*

(Depoimento de S. S. S., morador do Portão do Rosa)

Importante observar, que entre os depoentes, muitos deles chegaram à cidade e foram residir inicialmente em moradias alugadas, nas primeiras décadas da segunda metade do século XX, vindos principalmente de cidades do interior do estado do Rio de Janeiro, embora muitos tenham migrado de cidades da região nordeste para trabalhar nas indústrias locais. Matos argumenta, a propósito, que o processo migratório no Brasil, é sem dúvida a "componente demográfica mais decisiva a explicar a expansão das periferias urbanas" (MATOS, 2006, p. 61).

*A grande maioria era invasão sim! Mas, era uma invasão onde a maioria estava ali há muito tempo. Poucas pessoas estavam há pouco tempo. A maioria das pessoas que estavam ali já tinha cerca de arame, eles faziam uma cerquinha, botavam uns pauzinhos e tinham um espaço grandão. E às vezes as pessoas davam, traziam um parente lá de não sei da onde, cortava um pedaço e dava. (...) A minha tia, meu tio conheceu ela lá, veio da Paraíba e acabou indo para ali. Conseguiu um pedacinho de uma área ali e foi morar ali. E com ela veio as duas irmãs e a mãe dela dona Maria, vieram de lá, da Paraíba para cá. Então tinham moradores de várias regiões*

---

<sup>34</sup> Nome originado da Cerâmica Porto do Rosa.

*(...) na favela do Gato (...), do Rio, tem gente que veio do Rio, tem gente que veio de outros Estados, então aquilo ali é uma mistura. Não tem só gente dali. A princípio foram alguns moradores e depois foi feita uma ocupação de forma desordenada, as pessoas iam chegando, não tinha onde morar iam para ali. Ou então outros diziam “ó tem lugar ali, em não sei aonde...!”*

(Depoimento de F. A. morador do bairro Boa Vista)

À medida que passaram a residir nos lugares, os sujeitos adotaram hábitos sintonizados com a realidade local, como frequentar as praias, outros adaptaram suas vidas a novas atividades profissionais como participar da pesca nas águas da baía de Guanabara. Esses hábitos e costumes, em boa parte, estavam ligados à natureza, refletindo o conhecimento adquirido sobre a dinâmica ambiental e sua paisagem. Neste contexto, muitos depoentes assinalam em seu discurso traços de pertencimento e identidade ao lugar, através do convívio, práticas, nexos simbólicos que por muito tempo estiveram gravados na memória.

*Lembro-me bem do mangue existente próximo do quintal da minha casa a mais ou menos três quilômetros do mar, com belas praias. No manguezal se encontravam caranguejos, garças, tocos, siris e outros animais. (...) Havia canais largos e profundos onde desembocam os rios vindos da cidade. Atravessando todo o mangue até o mar. Canais usados para navegação, pescaria e lazer. Havia também trilhas às margens dos canais onde íamos até as praias. Lembro-me bem da praia do Barreto em Niterói, das Flores, praia do Pontal, praia do Portinho no bairro do Porto Novo, praia da Torre da Manchete e praia das Pedrinhas no bairro Boa Vista. (...) Para pescar, jogar bola, catar marisco. Era lazer em praias limpas, praias boas. A praia das Pedrinhas era a mais famosa e mais frequentada. Havia uma pequena estrada de acesso. (...) A praia era uma grande diversão, futebol de areia, garota tomando banho, (...) tinha ponte de pesca com isca de mariscos e mexilhões pegos na própria areia da praia. A gente jogava bola e pegava os mariscos. Quando enchia os peixes vinham, entravam e ficavam quase aqui perto e a gente ficava pescando. As famílias frequentavam...*

(Depoimento de. M. B. O., morador do bairro Boa Vista)

*Eu nasci nesse bairro<sup>35</sup>, a luz elétrica chegou quando eu tinha 6 anos de idade, (...) então nós brincávamos na rua, era um bairro que não tinha asfalto, (...). Naquela época, nem carro. Era muito difícil. O ônibus passava de hora em hora.*

(Depoimento de J. C., morador de Jardim Catarina)

*Tinha um lugar chamado Areal que era muito lindo que tinha areia, mas uma areia branquinha. (...) tinham vários coqueiros. Muito bonito esse lugar. E em frente subia um morro com grama verdinha e nós passávamos um tempão ali, eu com meu avô, com as crianças, meus filhos para irmos em*

---

<sup>35</sup> Bairro de Jardim Catarina, São Gonçalo, RJ.

*uma praia do lado de lá que se chamava praia da Esso<sup>36</sup>. (...) Tinha uns sobrinhos da minha avó, parentes da minha avó, que vinham com os filhos, todos adolescentes, assim da minha idade, outros mais velhos, outros mais novos. Era uma festa! Nós íamos para essa praia lá da Esso! Era uma maravilha! (...) Eu fui muito à praia do Barreto. Eu trabalhei na fábrica de tecidos e na hora do almoço (...) a gente ia tomar banho lá na praia do Barreto.*

(Depoimento de M. O. V. morador do bairro Gradim)

*Era um lugar muito tranquilo, ele tinha uma característica como se fosse uma comunidade. Era uma comunidade pesqueira muito passiva. Ali existia uma comunidade pesqueira e uma comunidade que trabalhava fora, algumas pessoas que trabalhavam fora. A população se reunia em volta daquela comunidade pesqueira e ali tinham bares, eles cantavam, tinham as festas juninas que aconteciam ali no entorno daquela comunidade. Tinha festa junina, próximo, tinha baile no colégio que oferecia baile no final de semana. Não tinha praça de lazer, então a comunidade brincava na rua, as pessoas sentavam no portão conversavam, dialogavam, iam para a beira da praia tomavam banho, as mulheres às vezes pescavam, ficavam sentadas, minha mãe muitas das vezes ia pescar, ficava sentada. Então, assim, não existia um local de lazer próprio, um clube voltado para isso, ou uma comunidade, não! O lazer era criado pelos próprios moradores. Acendia uma fogueira, a gente se reunia, brincava, pescava, tomava banho de praia.*

(Depoimento de F. A., morador do bairro Boa Vista)

Os entrevistados mencionaram que, com o passar do tempo e a permanência no lugar, acabaram construindo relações afetivas e referenciais simbólicos para suas vidas. Naquele espaço vivia-se com simplicidade, onde os valores coletivos dialogavam com o lugar. Isso pôde ser recuperado através da memória espacial trazendo à luz o ritmo da vida cotidiana, com a atividade laboral, as brincadeiras, as festas e o lazer.

Nos dias atuais, embora as características fisionômicas de outrora tenham desaparecido na memória dos sujeitos, os lugares guardam as marcas de sua essência, pois somente os que ali viveram no passado conseguem projetá-lo no presente. Em certos momentos, o passado contrasta com o presente e são marcados por rupturas espaciais.

---

<sup>36</sup> Praia localizada nas imediações do bairro Gradim, São Gonçalo, RJ

### 5.1.2 A ruptura no lugar

Logo, para muitos depoentes as transformações ocorridas nos lugares de vivência podem produzir certo impacto, positivo ou não. Entretanto, os diálogos apontam que a ruptura local se deu inicialmente com o processo de construção do trecho rodoviário Niterói-Manilha, RJ (BR101), iniciado logo após a inauguração da Ponte Rio-Niterói (ponte Presidente Costa e Silva), em 1974, quando moradores dos bairros foram afetados pela desapropriação - "despejo" - dos seus imóveis para a estrada existir. As narrativas descrevem não apenas os acontecimentos relativos às perdas, mas, às consequências dos aspectos sociais, econômicos e ambientais que afligiram a vida dos moradores no lugar. Os relatos exprimem as marcas deixadas com a obra, externando o sentimento de dor, impotência e injustiça frente às estratégias legais que foram estabelecidas pelo poder público para desapropriar suas casas e propriedades.

*(...) a BR-101 chegou e com as obras de aterro, com pedras brutas e asfalto, entre o mar e o manguezal. A gente atravessava o mangue para ir à praia. Essa BR passou na areia da praia. A BR isolou o mar da Baía de Guanabara do mangue. Em consequência disso o mangue secou. (...) Onde era mangue secou porque a água do mar deixou de entrar. Então secou tudo e o pessoal foi cortando, aterrando. (...) Aterraram as praias e o mangue que era o filtro natural do mar. Secou o terreno, foi desmatado o mangue e com o passar do tempo essa área foi habitada, em grande parte irregular formando favelas. A construção da BR-101, em São Gonçalo causou um impacto profundo no meio ambiente. Aterrou as praias, acabou a área de lazer e esportes. Isolou o manguezal do mar. O mangue secou. O que era filtro natural da Baía de Guanabara, com as marés cheias, o lixo, algas, pequenos crustáceos, peixes, entravam nos mangues e no baixar da maré ficavam resíduos entre as raízes e o lodo do mangue serviam de alimento aos caranguejos. Na área do mangue seco alguns lugares foram invadidos, formaram-se favelas.*

(Depoimento de M. B. O., morador do bairro Boa Vista)

*(...) tiraram as pessoas das suas casas para poder fazer a BR. Porque lá onde é a BR existiam casas e eles cortaram um pedaço das casas, desapropriaram as pessoas. Fizeram a BR, praticamente o manguezal acabou. Era manguezal mesmo! E a minha casa – aí eu conto a história da minha casa – para mim poder entrar na minha casa eu subia cinco degraus. Com a BR – porque aí asfaltaram – na minha casa começou a entrar água, não só a minha casa como a casa de outros vizinhos.*

(Depoimento de S. R. N. B., morador do Bairro Portão do Rosa)

*Tinham as casas aqui, o comércio, tinha o colégio, tinha uma sede atrás. (...) Sede de dançar, baile, futebol...Clube! Gradim futebol clube. Aí fizeram*

*a estrada e acabou com tudo. Tinha uma igreja Nossa Senhora da Conceição lá em cima, que dava festa aqui, alegrava o lugar. Acabou com tudo, o Gradim morreu. (...) Foram tirando as famílias (...). Eles falaram que tinha que sair de qualquer jeito. (...) Perdemos tudo. Tinha a casa do meu avô, uma avenida de casas, dois bares, tinham duas casas aqui, (...) Meu avô tinha duas portas de aço para fazer o bar e atrás tinham três ou quatro casas alugadas, e teve que desativar tudo. (...) Eles tiraram tudo. Aqui era uma barreira, era um morro. Eles passaram com aquela coisa, que cavava e tirava o barro, aí chegava espalhando nas casas. O trator também cortando muro(...) Derrubou tudo!*

*(Depoimento do R. C. T., morador do bairro Gradim)*

*(...) eu não me lembro muito bem o ano preciso que começou a derrubada das casas, mas eu me lembro de quando a comunidade começou. Por um lado a comunidade ficou feliz porque eles tinham uma noção de que vinha uma obra que vinha trabalho. Porque era um período muito difícil. (...) Era um período de ditadura, de governo de ditadura. Se eu não me engano, final de Ernesto Geisel, início de Figueiredo, então não existia trabalho, a inflação era muito grande, a comunidade era muito pobre, não existia bens de consumo, muito mal a gente tinha fogão! Bens de consumo que as pessoas tinham era fogão. Então, você ia nas casas, tinha o fogão e o botijão nas casas normais, mas se cozinhava na lenha para não gastar o gás que era muito caro. A primeira apreensão foi uma expectativa, porque iria trazer trabalho. Eu lembro que a minha mãe foi uma das contempladas de conseguir uma vaga de trabalho por essa obra. E no segundo momento, sabia-se que vinha uma obra, uma construção de uma estrada ou algo parecido, mas não se sabia o que era. Quando se iniciou o processo mesmo da obra que os moradores tomaram conhecimento do que seria, aí começou um novo processo. Ao invés da alegria... porque muitas pessoas que trabalhavam no canteiro de obras eram moradores dali, a grande parte eram moradores dali, outra parte não, então começou de um processo de uma possibilidade de trabalho para uma possibilidade de ficar sem casa. Foi um processo muito difícil para os moradores daquela área ali porque aconteceram várias coisas que desenrolaram ao longo de muito tempo, não foi rápido, foi durante um tempo. Eu me lembro assim, (...) era nesse período 81-82 (...) foi um período mais difícil para a comunidade. Porque a comunidade perdeu o referencial. Primeiro porque existia uma comunidade que vivia daquela pesca, a Praia das Pedrinhas não é a praia que a gente conhece hoje. Era uma praia muito bonita, praia limpa, as pessoas tomavam banho. Existiam muitos barcos que atracavam ali que vendiam os peixes para as peixarias. Eles entravam para o pessoal das peixarias comprar os peixes vivos, fresquinhos para revender.*

*(Depoimento de F. A., morador do bairro Boa Vista)*

No discurso dos entrevistados, destaca-se a notícia da obra rodoviária e sua repercussão. Nele, o entusiasmo inicial da população, que vivia em condições de extrema pobreza, foi rompido. Eles imaginaram, inicialmente, que a obra traria possibilidades de trabalho e melhores condições de sobrevivência. Entretanto, com o passar do tempo, verificou-se uma realidade distante da sonhada. O trabalho temporário oferecido pela empresa responsável pela obra, para muitos não garantiu



a manutenção de suas casas. Ao mesmo tempo que se ganhava o sustento, perdia-se a morada.

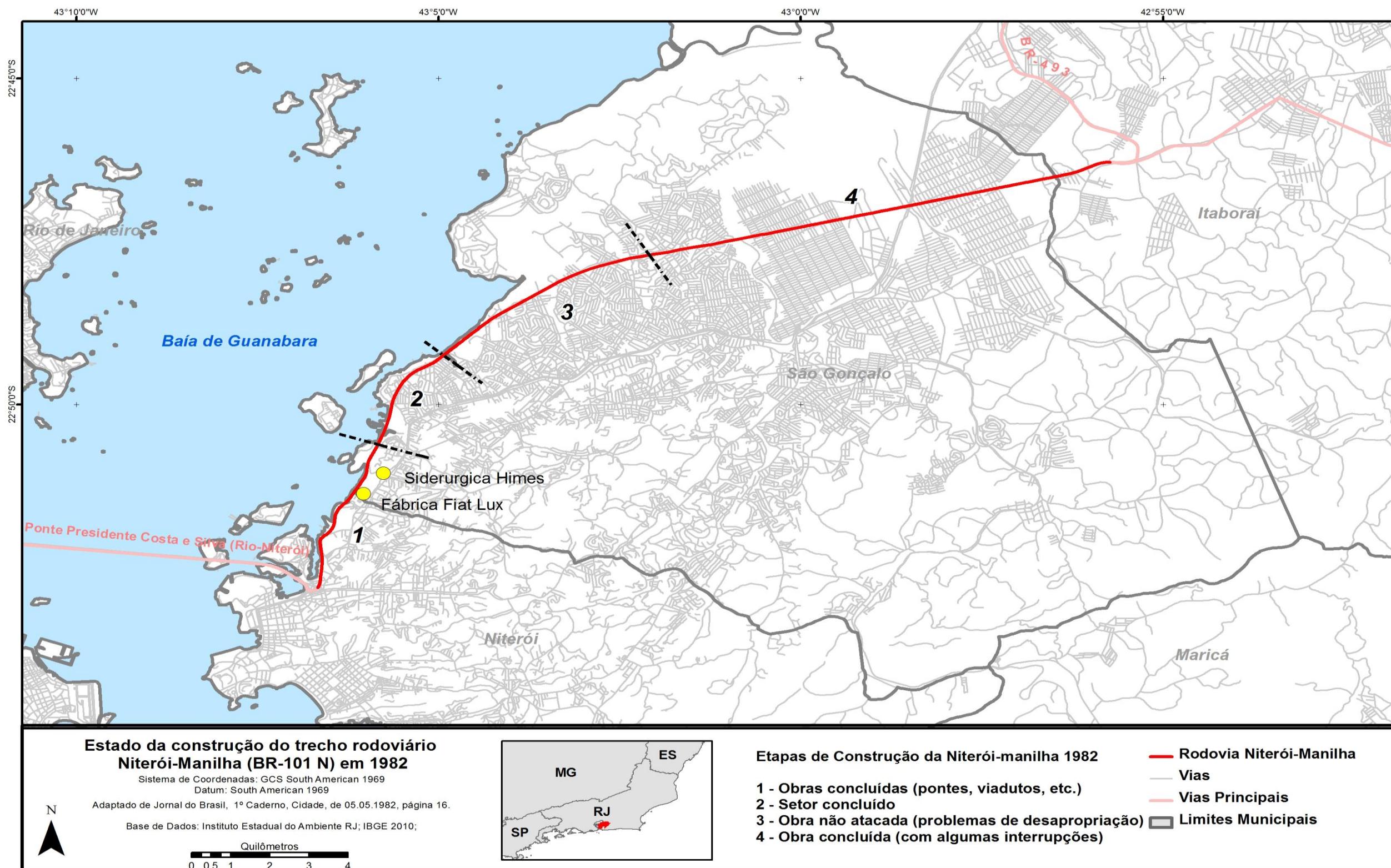
As mudanças no cotidiano dos sujeitos tornaram-se visíveis, a partir do desaparecimento dos objetos e a emergência de uma nova paisagem resultante dos avanços na construção da estrada. Salienta-se que a referida construção iniciou-se simultaneamente em Manilha (Itaboraí) e no Barreto (Niterói), avançando para a parte central onde deveria ter a sua conclusão prevista, conforme ilustra a figura 28. Durante a evolução da obra, algumas partes desenvolveram-se conforme o cronograma previsto, enquanto outras sofreram atrasos em razão das desapropriações dos imóveis que passavam por análise do DNER. Para as terras legais, o órgão governamental preparava minucioso processo, que continha um inventário da propriedade, planta de localização do imóvel (anexo C) e dados do proprietário.

*Fazia pedaço parava, depois continuava novamente e depois parava. Foi indo até que construíram. (...) Só sei que foi um processo do Departamento das Estradas de Rodagem que mandavam fiscalização, iam lá para avaliar as casas. E mesmo os donos não concordando, o único jeito depois era entrar na justiça. Não tinha acordo para aumentar o valor. Eu tinha um conhecido que a família já morreu e até hoje é herdeiro na justiça. (Depoimento do Sr. S. S. S., morador do bairro Portão do Rosa)*

*A estrada passou pelo Barreto, já estava chegando perto do Gradim, onde tem aquela favela do Gato, já estavam chegando e eles ainda estavam ali. (Depoimento de F. V., morador do bairro Porto Velho)*

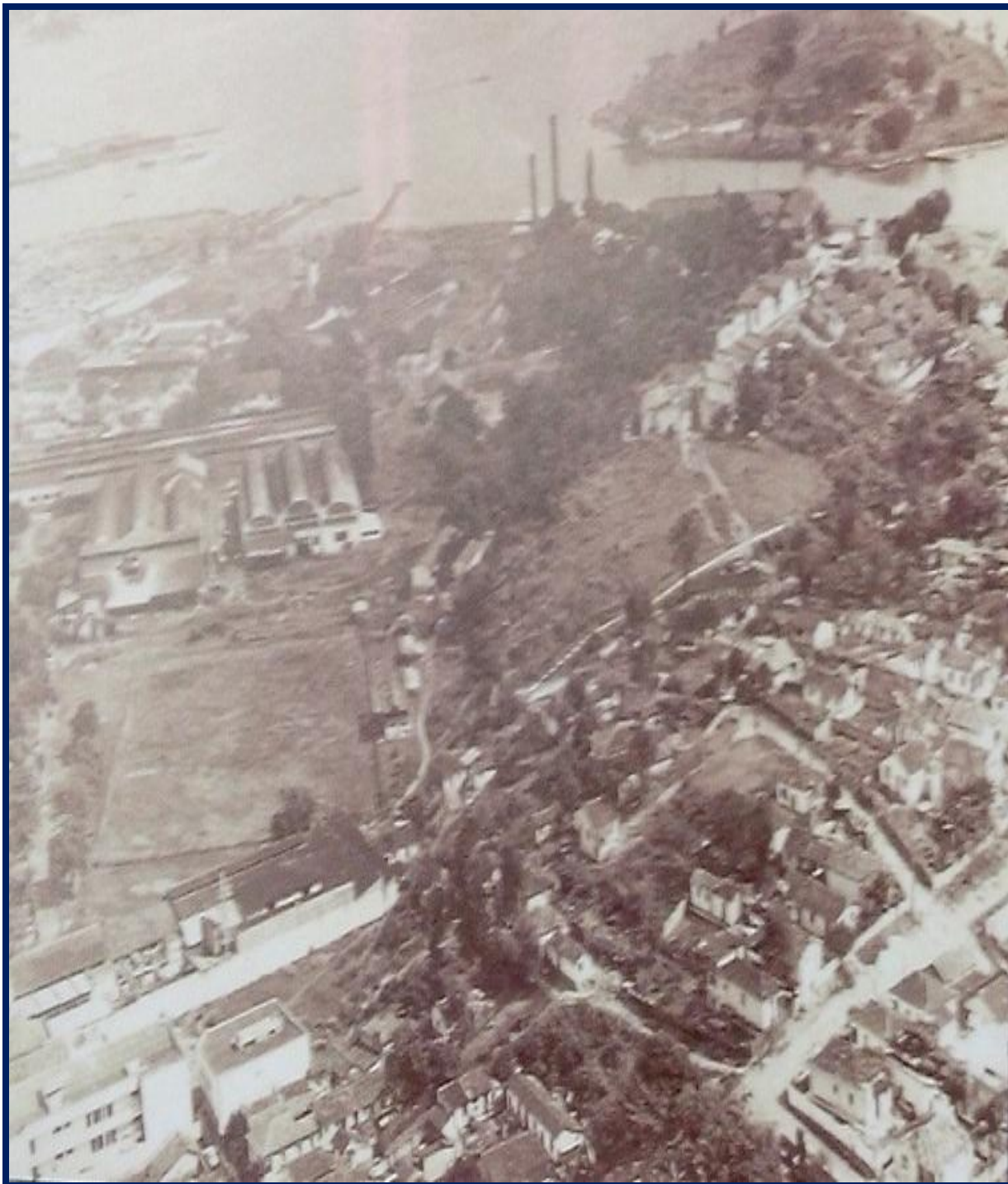
Os entrevistados narravam inúmeros problemas enfrentados pelos moradores afetados pela rodovia, principalmente os relativos às indenizações. A forma arbitrária e urgente com que o processo se desenvolveu, sem antes ouvir a população afetada provocou protestos. Os valores pagos não podiam ser questionados de imediato, restando como alternativa as ações judiciais, que demandariam tempo e despesas. Para a população afetada e que não possuía documentos de propriedade, mesmo protestando e exigindo a permanência no local, ao final, restou apenas buscar outro lugar de residência.

Figura 28 - Etapas da obra do trecho rodoviário Niterói-Manilha, RJ (BR 101).



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2013.

Figura 29 - Siderúrgica Hime, Neves, São Gonçalo, RJ, década de 1950.



Fonte: Autor desconhecido. Acervo MEMOR.

A figura 29 ilustra a área da antiga Siderúrgica Hime, vila operária e atracadouro na parte superior da imagem, por onde era possível receber a matéria prima e escoar a produção fabril, antes do aterramento do canal entre o continente e

a ilha das Flores, para a construção da rodovia Niterói-Manilha, RJ (BR 101), conforme representado na figura 30.

Figura 30 - Siderúrgica Hime, Neves, São Gonçalo, RJ, em primeiro plano e na parte superior o trecho Niterói-Manilha da BR 101, em construção, na década de 1970.



Fonte: Autor desconhecido. Acervo Gerdau.

No contexto da construção da estrada, imóveis foram desapropriados e passam a servir aos interesses do Estado autoritário. E diante da determinação legal, restou aos cidadãos impotentes conduzir suas vidas para outros lugares ou adaptar-se à nova realidade local. Por outro lado, a expansão rodoviária serviu às estratégias de desenvolvimento e integração nacional através das rodovias.

Estudiosos como Santos e Silveira (2001) e Corrêa (1989), analisam a importância das redes de transporte na organização do território brasileiro, especificamente na estruturação de sua rede urbana. Silva Júnior (2011) analisa, por exemplo, o papel do Estado ao detectar a forte relação entre transporte e desenvolvimento, ao afirmar que "o Estado buscou unir esforços, ligando ao conhecimento do território um desejo de mudar a ordem territorial e utilizando a rede urbana e a rede de transporte como elementos de transformação" (SILVA JÚNIOR, 2011, p. 48).

Mesmo no Estado autoritário, com um discurso de melhorias sociais e progresso, os sujeitos que tiveram seus imóveis desapropriados ou souberam que seus familiares e amigos seriam atingidos devido à obra rodoviária tiveram uma percepção diferenciada em relação ao cenário que era estabelecido. Para esses depoentes, afetados diretamente, a lembrança daquele período de vida foi marcado por sentimentos de tristeza e dor, consequência da privação material, social e simbólica. Notou-se ainda que, antes, a vida desses sujeitos ligava-se à casa. Com a perda da casa, perdeu-se o espaço da intimidade, o canto no mundo, o universo. Neste espaço, recordam-se as fases da vida, os tempos de criança, as brincadeiras e descobertas, os sonhos da juventude. E perdê-los significou para essas pessoas romper com o passado, sua história, sua memória. Diante do desafio colocado, os sujeitos procuraram rever e refazer sua vida, e enfrentar o novo, o desconhecido, buscando nos destroços da destruição da casa, o alento para resistir à demolição na alma.

*Aos meus 15 anos, veio uma notícia que nós seríamos afetados por uma construção, a Niterói-Manilha que hoje existe – eu tenho 52 anos, então foi há 35 anos atrás. No primeiro momento, teve um impacto emocional que a gente se perguntava, “mas, como?!”. Meu pai tinha 7 casas, nós tínhamos uma vida estruturada, achava que íamos crescer, casar, criar nossos filhos, envelhecer – dentro da minha cabeça, naquele momento, era assim. E veio uma construção que iria acabar com tudo isso. Então, houve uma emoção*

*muito negativa. Comigo aconteceu isso. E eles entraram em nossa vida sem pedir licença, avaliaram como quiseram os nossos imóveis, nos deram o que quiseram – (...) eles impuseram uma nova vida para a gente e não foi nos perguntado se a gente queria ou não.(...) o valor da indenização dado pelas sete casas que o papai tinha, não deu para construir uma. Para vocês notarem como é nivelada a indenização por baixo. Vem o trabalho de uma vida dos meus pais em que eles construíram várias casas, pensando naturalmente (...) que seus filhos poderiam morar ao entorno deles e, de repente, eles se viram sem nada. O trabalho de uma vida foi simplesmente jogado ao chão e com valor recebido... Não deu para ele construir outra casa para ele acolher toda sua família. Isso porque ele tinha sete casas, agora imagina quem tinha apenas uma casa!(...) Uma quadra inteira, seis casas, mais a casa do meu tio, sete. (...) Eles tinham que indenizar para que pudéssemos comprar mais uma quadra de terreno e construir mais sete casas. Aí sim, diríamos que o progresso tem mãos dadas com a dignidade, com o olhar para o outro. (...)porque eles vieram de repente, não nos deram tempo. Então, é muito complicado. Mas, isso não é importante. O governo não se preocupa com isso. Eles fazem a parte deles, mostram no jornal e televisão que o progresso chegou de uma forma maravilhosa, mas também a nossa imprensa não se preocupa muito com isso. Eles se preocupam apenas em mostrar o serviço e não daqueles habitantes, daqueles moradores que ficaram sem casa, sem trabalho muitas vezes, sem o seu sustento, sem um teto, sem nada. Modificou a vida de todo o mundo. Isso não era importante, nunca foi e nunca será importante. O progresso acima de tudo. Não importa a maneira e o meio que ele venha. Sempre o progresso! (...) E, diga-se de passagem, (...) por conta da Niterói Manilha ter desalojado as pessoas e ter deixado a gente esse período todo, dez anos, sem a construção, ficou um lugar vazio. (...). Mamãe, por exemplo, se ela tivesse só aquele terreno, até hoje ela estaria sem ter com que começar nova construção e comprar um novo terreno, porque ela não recebeu indenização até hoje.*

(Depoimento J. C., morador do bairro Jardim Catarina)

*(...) Em uma quadra meu pai tinha muitos terrenos. Então, ficou a metade e levou a outra metade onde ele pode reconstruir. Mas, muitas pessoas que só tinham um terreno com sua casinha simples e humilde, avaliada por baixo, ficou realmente, sem moradia. Então, quer dizer isso aí quando não se é programado, quando não se é pesquisado, eu acho que destrói a vida e os sonhos de muita gente. (...) Nós tivemos que abrir mão do nosso pomar, no qual tínhamos aqui todas as frutas que se possam imagina, desde a goiaba à pera. Tínhamos tudo!(...) Moramos de aluguel porque não tínhamos mais casa. (...) e quem não tinha dinheiro para pagar o aluguel? Porque isso tudo é um processo que demora para vir a indenização.(...) É uma situação, realmente, injusta. (...) Porque na verdade, eu acho que ninguém tem o direito. Tudo bem, o progresso ele está aí, ele tem que vir, mas ele tem que ser mais elaborado. Eu acho que tem que se valorizar as vidas. (...) Então, sente, organize, indenize de forma digna. Eu acho que quando a gente abre mão para o progresso você não tem que ficar pior do que você estava, você tem que ficar melhor do que você estava.(...) Mas, afeta o Jardim Catarina Velho, hoje você tem dois lados. Tanto que a gente fala, antes da estrada ou depois da estrada. “Depois da Niterói Manilha”! Entendeu?(...) Agora existe, “ah eu resido antes da Niterói Manilha”, “ah, depois da Niterói Manilha!”.*

(Depoimento de A. C., morador do bairro Jardim Catarina)

*Quando eu vi a minha casa desmoronar chorei muito, senti muita tristeza, mas graças a Deus...(...) Eu ajudei a construir outra! Carreguei muito, muito cimento! Para ajudar o meu marido. Porque fomos nós dois que construímos e tivemos participação na construção da nossa casa.*

(Depoimento de M. A. S. C., morador do bairro Jardim Catarina)

*As pessoas foram morar em lugares piores da onde moravam. Ficaram muito tristes. (...) Tiraram as pessoas das suas casas para poder fazer a BR. Porque lá onde é a BR existiam casas e eles cortaram um pedaço das casas, desapropriaram as pessoas.*

(Depoimento de S. R. N. B., morador do bairro Portão do Rosa)

Durante o processo de construção da rodovia, alguns habitantes que viviam em certos trechos afetados pela obra inicialmente foram cooptados como força de trabalho. Posteriormente, passaram a oferecer resistência ao "despejo", estabelecendo estratégias para manutenção de suas casas, principalmente aquelas de posse que não teriam valor indenizatório. Entretanto, o poder estatal desenvolveu suas investidas e a obra rodoviária prosseguiu, mesmo com períodos de pausa.

Muitos moradores, que tiveram suas propriedades indenizadas, não receberam valores compatíveis ao de mercado e acabaram migrando para lugares distantes do bairro que residiam. Alguns acabaram buscando áreas desvalorizadas em bairros distantes na mesma cidade ou em outra, sem qualquer infraestrutura urbana.

*Dois anos antes de acontecer já começaram com o burburinho que ia ter a estrada e iam fazer e acontecer... as pessoas começam logo a especular, dizendo que iam tirar as casas que iam fazer e acontecer. Uns diziam que não iam, que era mentira, era conversa. E aí começou eles virem para fazer a medição. (...) Aí começou aquela especulação de vem ou não vem, até que eles começaram a fazer a medição e muitas casas foram desapropriadas. (...)Tiveram pessoas que resistiram muito! Diziam que não, não iam sair não iam deixar a casa deles. Outros que a indenização era abaixo do que mereciam. (...)Mas, quando começou a chegar a estrada eles viram que não ia ter como fazer. (...)Inclusive uma prima minha morava quase em frente a Rubi<sup>37</sup> e ela perdeu a casa dela era uma casa boa, a casa dela foi desapropriada.(...) Ninguém fez passeata, ninguém fez nada. Só as pessoas quando viram que eles iam mesmo, foi notificado oficialmente, eles foram na casa das pessoas, fizeram medição aquelas coisas, aí algumas pessoas diziam ter uma resistência, mas para eles mesmos, falando "eu não saio!".*

(Depoimento de M. O. V., morador do bairro Gradim)

---

<sup>37</sup> Fábrica de Pescado Rubi, localizada no Gradim, São Gonçalo, RJ.

*Minha casa ficava a 400 metros da BR, do início da construção, onde a empresa, responsável pela construção, uma das empresas, a Camargo Corrêa<sup>38</sup> se organizou no entorno. Ela fez um aterro ao lado quase da minha casa, porque era um mangue, um manguezal muito grande, então, ela se implantou ali. Uma delas, porque eram várias, tinham outras, eu não sei se ela era a maior. Mas, era com certeza a que nós conhecíamos mais porque foi diretamente naquela localidade, naquele trecho que ela atuou. (...) a ordem era para que retirasse os moradores das casas para que se abrisse caminho. (...) Era uma comunidade pobre, levando em consideração a sociedade que você tinha. Era um governo que não possibilitava nada para a população. Então, era uma comunidade de acordo com a época. As casas muito humildes, muitos filhos, (...) e aí aquelas casas que estavam naquele entorno, algumas pessoas tiveram suas indenizações porque tinham escritura, mas muito poucas tinham. A maioria era posse, porque aquilo ali era beira de praia. (...) Então, essas casas, os moradores eram chamados a reuniões na base de pesca dos pescadores da Praia das Pedrinhas. (...) Então, eles conversavam de como ia ser feito isso, se iam receber alguma coisa, quem iria receber e quem não iria receber. Eu não sei de que forma foi feito, mas eu conheço muitas pessoas, amigos meus que tiveram suas casas demolidas. (...) Existiam moradores que estavam ali há mais de 40 anos. “Eu não quero sair! Eu não vou sair! Eu não vou sair!”. E essas casas foram demolidas sem o menor constrangimento. Entraram com as máquinas, quebravam as casas todas e foram abrindo e derrubavam de um lado, abria a pista e o povo se revoltando e eles tinham seguranças que tomavam conta das máquinas porque o povo ficava muito revoltado porque via suas coisas sua história de vida ir por água abaixo. E nesse meio tempo algumas pessoas saíram porque ficaram com medo, ficaram intimidadas. Algumas pessoas conseguiram certa indenização, não sei quanto, mas muita gente desistiu. Era um período muito difícil no país e as pessoas tinham muito medo. Então, uma ameaça vinda do governo, da empresa, que era uma construção do governo, intimidava a população. Então, muita gente foi embora, abandonou a casa porque ficou com medo de algumas ameaças que aconteciam. A gente sabe que acontecia. É aquela questão, você tem como provar? Não. Mas a gente sabia que eles diziam “olha, se não sair nós vamos entrar com as máquinas, com todo mundo dormindo dentro de casa e vamos derrubar as casas. (...) Os operários da empresa que dirigiam as máquinas não eram dali. A comunidade trabalhou na enxada, espalhando concreto, trabalhou mais na mão de obra pesada. Nesse maquinário, não era gente dali. (...) Pensando por esse lado, da empresa, acho que era até uma estratégia. (...) Os moradores que eram do bairro ali, eles sofriam pressão sim, lógico, para não fazerem. Mas, eles contavam, eles precisavam do dinheiro. Alguns eram pescadores, pedreiros e estavam sem trabalho. Então, eles estavam ali para trabalhar e se sentiam meio que isentos. (...) A gente usava a palavra despejados! Eles foram despejados! A gente nem usava desapropriados. “Ah a família de fulano foi despejada!”. Essas famílias foram despejadas tiveram que sair e pra onde iam? Alguns ficavam na casa de vizinhos, casa de parentes, (...) começa um novo período de invasão aonde surge uma outra comunidade ali do lado, (...) nos campos de futebol. (...) Muitos não receberam nada. Os que receberam, não sei quanto receberam e nem se daria... era uma posse. Então, como se avaliava essa posse? Não se avaliava. Na posse você não*

---

<sup>38</sup> A empresa utilizou áreas próximas da construção da rodovia para armazenar materiais e guardar equipamentos da obra.



*tinha direito. Não tinha documento. Era uma situação diferente. Então, foram expulsos. E iam para onde? (...) Outra coisa também muito interessante é que quando eles começam a pressão porque algumas famílias resistiam, (...) eles, com as máquinas..., tinham uns postes de energia, (...) eles vinham do Gradim, Porto da Pedra, (...) mas como quase ninguém tinha relógio naquela época, era 1 relógio e 10 gatos, muita gente era ligação clandestina de energia para aquelas casinhas, alimentavam aquelas casas que ficavam naquela redondeza, quando esses postes acidentalmente foram derrubados, (...) na obra, a empresa não fez a religação. Não ligou. (...) Eles alegam que quando 1 caiu, caíram os outros. Eram 4 postes na rua. Cinco postes na rua. (...) Mas, a comunidade inteira, você olhava, era toda no escuro. (...) Querendo brigar pelos direitos da comunidade – atearam fogo em parte da estrutura da Camargo Corrêa, aonde ficavam guardadas as ferramentas, algumas máquinas. (...) com o intuito de impedir que a obra continuasse. (...) Então, a comunidade tentou de todas as formas. Depois desse episódio começou um período de medo porque logo depois aconteceu a morte de um pescador que estava envolvido naquele movimento, ele apareceu morto na BR. (...) Depois apareceu morto um outro rapaz e a gente não sabe o porquê dessas duas mortes. Foram duas mortes que aconteceram no período e eram pessoas da comunidade, que pelo que se sabia não tinha envolvimento com tráfico e com crime (...). Então, a gente não sabe se aquilo foi vingança ou um recado que eles mandaram ou se foi um outro fato que aconteceu isolado que não tinha nada a ver com a obra. Mas, no entanto, devido à circunstância que estava aquela coisa aquele medo, aquela insegurança, aquela luta, claro que todo mundo culpou essas pessoas pela morte desses dois. (...) Depois disso a comunidade cedeu. Houve alguns acordos e a comunidade veio e resolveram abrir mão de suas casas alguns, outros não, continuaram até o fim. Mas, não teve jeito, a obra tinha que continuar. Então, a única coisa que eles poderiam fazer era tentar se ressarcir de alguma forma. Tentar ganhar alguma coisa, retirar alguma coisa para poder reconstruir uma casa em outro lugar.*

(Depoimento de F. A., morador do bairro Boa Vista)

Durante as obras e com a conclusão da rodovia, o espaço do seu entorno foi significativamente transformado, causando alterações no aspecto social e ambiental. No que tange à vida cotidiana, a estrada, além de ser para os depoentes, a causadora das desapropriações, passou a ser vista como uma barreira, um impedimento ao acesso pleno da população nos e entre os bairros. A rodovia dividiu os bairros em segmentos distintos, provocando o distanciamento de familiares e amigos, que antes viviam na mesma rua e mantinham contato frequente. Na mesma medida, a conexão entre as partes dos bairros também foi afetada, especialmente pela falta de pontes que pudessem fazer a ligação viária entre as partes dos bairros em poucos quilômetros. Antes, o contato no bairro era feito em uma caminhada, agora o percurso demanda tempo e o uso de veículo automotor. A precariedade e/ou ausência de passarelas em certos trechos da rodovia entre as partes dos

bairros persistiu por muitos anos. Somente, após a privatização da estrada, no início dos anos 2000, que esta situação começou ser minimizada.

*Aqui era um bairro<sup>39</sup> muito tranquilo, muito pacato, como se fosse o interior mesmo. E aqui, o comércio familiar em que todos se conheciam. Aquele bairro que no final de semana todo mundo se encontrava e brincava na rua, e aí o que acontece? Vem essa estrada, essa imposição sobre os moradores e aí modifica tudo. Sem dizer no impacto ambiental onde a paisagem ela muda totalmente,(...), e o pior de tudo, uma estrada que corta um bairro no meio ela divide os moradores. E a gente perde realmente o contato dos que ficaram de um lado com os que ficaram do outro lado. (...) Amigos de infância que não podiam brincar toda hora nem se ver toda hora, porque não podiam atravessar uma estrada de grande porte como essa da Niterói-Manilha.(...) Inclusive, as irmãs de minha mãe, todas moram aqui no bairro<sup>40</sup>, o que acontecia, elas se viam diariamente, e a mamãe ficou isolada de um lado e elas ficaram do outro lado. Então, até isso. Até o relacionamento afetivo muda. (...) Porque elas não se viam mais como elas se viam antigamente. Toda hora era uma junto da outra. Agora não. Para uma ir na casa da outra, não pode atravessar a estrada porque ela é muito perigosa, tem que dar uma volta imensa. Elas que eram vizinhas. Hoje elas moram no mesmo bairro, mas separadas. (...) Depois disso também, o bairro povoou mais, então, novas casas foram construídas. Eram poucas casas. Agora não. (...) pessoas vindo de outros lugares. Aqui você tem acesso fácil a Niterói...*

(Depoimento de. A. C., morador do bairro Jardim Catarina)

*Tinha que ir lá embaixo, tinha uma outra passarela. Passarela do Boaçu, que era para voltar. Inclusive, era o mesmo caminho, porque essa passarela era só de pedestre. A de carro é uma outra que tem. Por sinal, quando fizeram essa BR, o certo ali, não era fazer uma passarela. Era para fazer um viaduto, uma passagem de carro. Porque essa avenida que eu moro Portão do Rosa, a BR cortou a avenida Portão do Rosa. Aquilo ali foi um erro! (...) Então, você quer ir ao outro lado? Tem que sair, ir lá embaixo, fazer a volta. Para quem não conhece é uma dificuldade danada!(...) porque o ideal seria ali um viaduto para a avenida Portão do Rosa. Porque você vai assim avenida Portão do Rosa vai até tal número, “e tal número?” é do outro lado. (...) Aí você tem que sair por uma rua lá que não tem nome. E quando corta para cá qual é o nome dela? Não tem nome! Para chegar lá no viaduto, para voltar, para chegar lá na pracinha, para pegar...(...) Porque mesmo com a passarela da BR o pessoal passava por baixo. Depois da privatização é que começou a botar aquelas... agora não tem como a pessoa atravessar a pé. Só pela passarela de pedestre. Mas, então, quando não tinha, era gente! Mas, muito mesmo!*

(Depoimento de S. S. S., morador do bairro Portão do Rosa)

<sup>39</sup> A entrevistada referia-se ao Bairro do Jardim Catarina, São Gonçalo, RJ.

<sup>40</sup> A entrevistada referia-se ao Bairro do Jardim Catarina, São Gonçalo, RJ.

O impacto ambiental provocado pela construção da rodovia foi outro aspecto negativo apontado pelos entrevistados. Eles narraram que as áreas afetadas no entorno da baía de Guanabara tiveram em um primeiro momento o corte de parte do manguezal e em seguida o aterro da área (Figura 31). Desta forma, a vegetação ficou isolada e distante do mar. Na sequência, o desequilíbrio no ecossistema era eminente e com ele veio a proliferação de mosquitos e outros insetos nocivos ao homem. Posteriormente, a nova faixa de terra aterrada foi ocupada de forma irregular e desordenada formando favelas.

Figura 31 - Manguezal degradado, próximo ao trecho Niterói-Manilha da BR 101.



Fonte: Arquivo da autora. 2011.

*A BR isolou o mar da Baía de Guanabara do mangue. Em consequência disso o mangue secou. E foi ocupada, regularmente, até certo ponto e invadindo, criando favelas em outros pontos. Secou o mangue e o pessoal foi. Onde era mangue secou porque a água do mar deixou de entrar. Então secou tudo e o pessoal foi cortando, aterrando. (...) Aterraram as praias e o mangue que era o filtro natural do mar. Secou o terreno, foi desmatado o mangue e com o passar do tempo essa área foi habitada, em grande parte irregular formando favelas. (...) A construção da BR-101 em São Gonçalo causou um impacto profundo no meio ambiente. Aterrou as praias, acabou a área de lazer e esportes. Isolou o manguezal do mar. O mangue secou. (Depoimento de M. B. O., morador do bairro Boa Vista)*

*(...) Mas tinha muito mosquito, muito pernilongo, muita coisa, sabe? Estava muito abandonado lá. A moça que estava morando lá “a senhora não venha para aqui não! A senhora é maluca se vier para cá! Ninguém aguenta morar aqui!”. Chegamos lá às 10 horas da manhã e o pessoal estava queimando pano no quintal para poder os mosquitos irem embora. (Depoimento de M. R. S., morador do bairro Gradim)*

*Então aquela estrada causou o primeiro transtorno, porque ela iria dividir ao meio, aterrou grande parte dos manguezais para serem feitas as pontes, toda uma terraplanagem que avançou sobre o manguezal e aí tinha os catadores de caranguejo. Era um período que você ia catar caranguejo e catava no meio do barro, o barro que eles vinham empurrando para fazer o aterramento das pistas para poder construir os viadutos. (Depoimento de F. A., morador do bairro de Boa vista)*

*Na minha casa começou a entrar água, não só a minha casa como a casa de outros vizinhos. Começou a entrar água por que? Na BR eles colocaram uma manilha de qualquer maneira...(...) Nunca entrou água, não tinha enchente, não tinha nada. Com a BR as pessoas passaram a ficar com as casas alagadas. (...) me deu muita tristeza porque chegar em casa e ver tudo invadido de água, perder os móveis é muito triste. Não é triste? Você chega em casa, você estava trabalhando, nunca aconteceu aquilo, você chega em casa... fiquei apavorada. (...) Com a BR ao longo dos anos nós sentimos que o município de São Gonçalo tem muitos bairros que viraram favela. Por exemplo o bairro Boaçu hoje tem uma periferia horrível, muito perigoso, favela mesmo, coisa que não havia. (...) Era tranquilo. Nós ainda morávamos lá e dormia com a janela aberta. Tinha paz. Saía e voltava, ia e vinha, hoje você tem medo. (...) Outras pessoas saíram de outros lugares e vieram fazer casas ao redor da Manilha (...) Tem uma parte da minha rua, praticamente saindo da BR-101 que o pessoal invadiu (Depoimento de S. R. N. B., morador do bairro de Portão do Rosa)*

*Nós recebemos, diariamente, pessoas estranhas ao nosso convívio, porque a rodovia é de fácil acesso, nosso bairro foi invadido. Nós não temos ruas boas desde então, não temos pavimentação, porque tudo é destruído pelo peso dos caminhões, pela poluição. Então tudo isso afeta o que? A saúde dos moradores, a tranquilidade dos moradores e sem contar que essa invasão de pessoas estranhas ao bairro nos deixa vulnerável quanto à segurança que não existe nenhuma! (Depoimento J. C., morador do bairro de Jardim Catarina)*

As enchentes constantes, nos períodos de chuvas intensas, passaram afetar muitos bairros do entorno da estrada. Os depoimentos enfatizam que anteriormente a construção viária, as localidades não eram afetadas por este problema. Da mesma maneira, eles atribuem que a violência corrente nos bairros, resulta da facilidade no acesso permitido pela via que se conecta com outros lugares e outras estradas.

Entretanto, a conectividade com outros lugares, desde o início da construção rodoviária foi o chamariz para que as áreas disponíveis fossem valorizadas, mesmo com ausência de água, energia elétrica, esgoto tratado, ruas pavimentadas, transporte público etc.

### **5.1.3 A Especulação imobiliária no entorno da rodovia**

Assim sendo, logo após o anúncio da construção da rodovia, iniciou-se o processo de especulação imobiliária em seu entorno. A princípio, na década de 1970, as áreas de fazendas improdutivas aí remanescentes foram loteadas, surgindo conseqüentemente bairros inteiros sem qualquer infraestrutura urbana. Posteriormente, a partir da década de 1990, com a chegada do comércio de aparência global, ocorreu a valorização do solo em seu entorno. Paralelamente, nesta época, as primeiras melhorias urbanas começaram a surgir, para atender fundamentalmente às necessidades da atividade econômica, e especialmente com a ampliação na oferta de transporte e asfaltamento das vias. Nesta mesma época, moradores antigos do lugar não resistiram ao processo especulativo, vendendo seus imóveis e migrando para locais pouco urbanizados, ao passo que começaram a chegar à região novos habitantes vindos de outras localidades e cidades.

*Apareceram uns terrenos lá no Boaçu para comprar e apareceu um corretor lá na minha casa vendendo esses terrenos lá. Eu me interessei, nós compramos um, mas em um lugar horrível, mas ele disse que estava lá o projeto de passar a estrada Niterói Manilha. Então, compramos o terreno. Inclusive o terreno é caro até hoje. (...) O pessoal ficou muito animado na época da construção. Disseram que ia melhorar muito. Melhorou, mas não tanto. (...) Eu comprei, minha comadre comprou. Muita gente onde eu moro comprou.*

(Depoimento de M. R. S., moradora do bairro Gradim)

*Depois da BR houve uma melhora, uma valorização imobiliária aqui muito grande. Esse terreno aqui eu comprei por quinze mil, hoje esse terreno está valendo cento e vinte mil. (...)Aí estão se afastando porque estão comprando os lotes deles. Aqui era pescador... o pessoal legalizou e saiu vendendo. Aí o pessoal vai mais para a invasão, para a beira do mangue, vai mais para Itaboraí. Muita gente foi para Itaboraí e Maricá. (...) Agora está vindo gente de fora mesmo, mas quando o shopping começou a evoluir, nós que conhecíamos aqui e como foi melhorando, a gente foi ocupando. Estava em um preço mais ou menos ainda. (...) Aqui, quem é morador daqui, colega, pessoal que morava aqui antes, eu acho que não compra não. Eu acho que vem gente de longe. (...) O pessoal tem comprado terreno por cento e vinte, cento e trinta mil é gente não sei da onde. Não é a turma de antigamente que morava aqui. (...) Era o dia todinho o pessoal andando aqui “tem terreno para comprar? Tem terreno para vender?”. Quando eu comprei isso aqui eu aterrei isso em 2-3 metros de altura porque isso aqui era mangue. Eu comprei ainda brejo, isso aí há 5-6 anos atrás. (...) O barro que saía do morro do shopping eles jogavam aqui, jogavam ali, jogavam em tudo quanto era lugar. (...)Isso aqui era mangue. Era manguezal mesmo. Quando passou a estrada ali a água deixou de vir para cá, aí ficou seco. Era só cortar. (...)Estão fazendo casa em tudo quanto é lugar. Qualquer espaçozinho casa, casa... Aluguel aí está caro. E o pessoal vem porque vem trabalhar no shopping. Muita gente de fora, vem trabalhar no shopping e aonde vai morar? (...) Eles compram um terreno doze por oitenta fazem quatro casas e vendem a cento e setenta, cento e oitenta mil cada uma. (...) Compraram um terreno e fizeram e no terreno do lado já estão começando a fazer. Até antes de terminar já está vendido. Então aonde não era nada, era terreno era mangue, o pessoal... eles construíram. (...) Por causa do shopping a prefeitura veio e urbanizou. Urbanizou, valorizou o terreno e foi legalizado, porque onde a gente morava muitas vezes nem tinha documento. O pessoal que morava sem legalizar tinha corretor aqui para tudo quanto é lado “quer vender?”, “eu não tenho documento não!”, “eu arrumo para você!”.*

(Depoimento de M. B. O., morador do bairro Boa Vista)

*Eu me lembro de uma ocasião um rapaz disse que tinha um terreno para vender ali no Boa Vista, aí eu tentei ir lá e não consegui nem chegar com ele no lugar. Era um morro e tanto, de difícil acesso, “não, não adianta!”. (...) houve valorização houve! Essa estrada trouxe o desenvolvimento para o bairro. Queira ou não.*

(Depoimento de S. S. S., morador do bairro Portão do Rosa)

*Ali não existiam prédios. Eram casas baixas e simples. Quando essa estrada começa, começam a surgir os prédios.(...) Surge naquele momento. Já numa visão de que aquilo traria, aquela BR e uma ligação dali, poderia ser ali um possível crescimento econômico. (...) foram construídos os primeiros grupos de apartamentos. (...) foram construídos 10 prédios, se eu não me engano são 10 andares cada um. Não existia isso! A gente ficava vendo a BR e a construção do prédio. Porque subiam aquelas coisas altas nos elevadores. (...) Muita gente nunca tinha visto um elevador na vida. (...) Com a construção da BR muitas pessoas vieram.*

(Depoimento de F. A., morador do bairro Boa Vista)

Os movimentos migratórios constantes em muitos lugares, e não diferente dos bairros do entorno rodoviário, tornou-se visível com a ocupação de áreas até então desabitadas. Muitas casas e apartamentos foram construídos e ocupados. Este volume populacional movimenta-se constantemente, no ir e vir diário nos quase 25 quilômetros da rodovia Niterói-Manilha.

#### **5.1.4 O Deslocamento diário, os acidentes e os engarrafamentos no trecho rodoviário Niterói-Manilha**

Nem todos os dias o percurso rodoviário transcorre em plena tranquilidade. Observa-se que com o passar dos anos e conforme análise de Silva Junior (2011),

o adensamento urbano nas margens de um grande eixo rodoviário nacional, no qual o tráfego local e o de longo curso convivem, causando problemas tanto no tráfego local quanto no tráfego de longo curso. Obviamente, trata-se de um problema de ordem local que, entretanto, possui repercussão no tempo de viagem e na capacidade de uma via de importância nacional" (SILVA JUNIOR, 2011, p. 52).

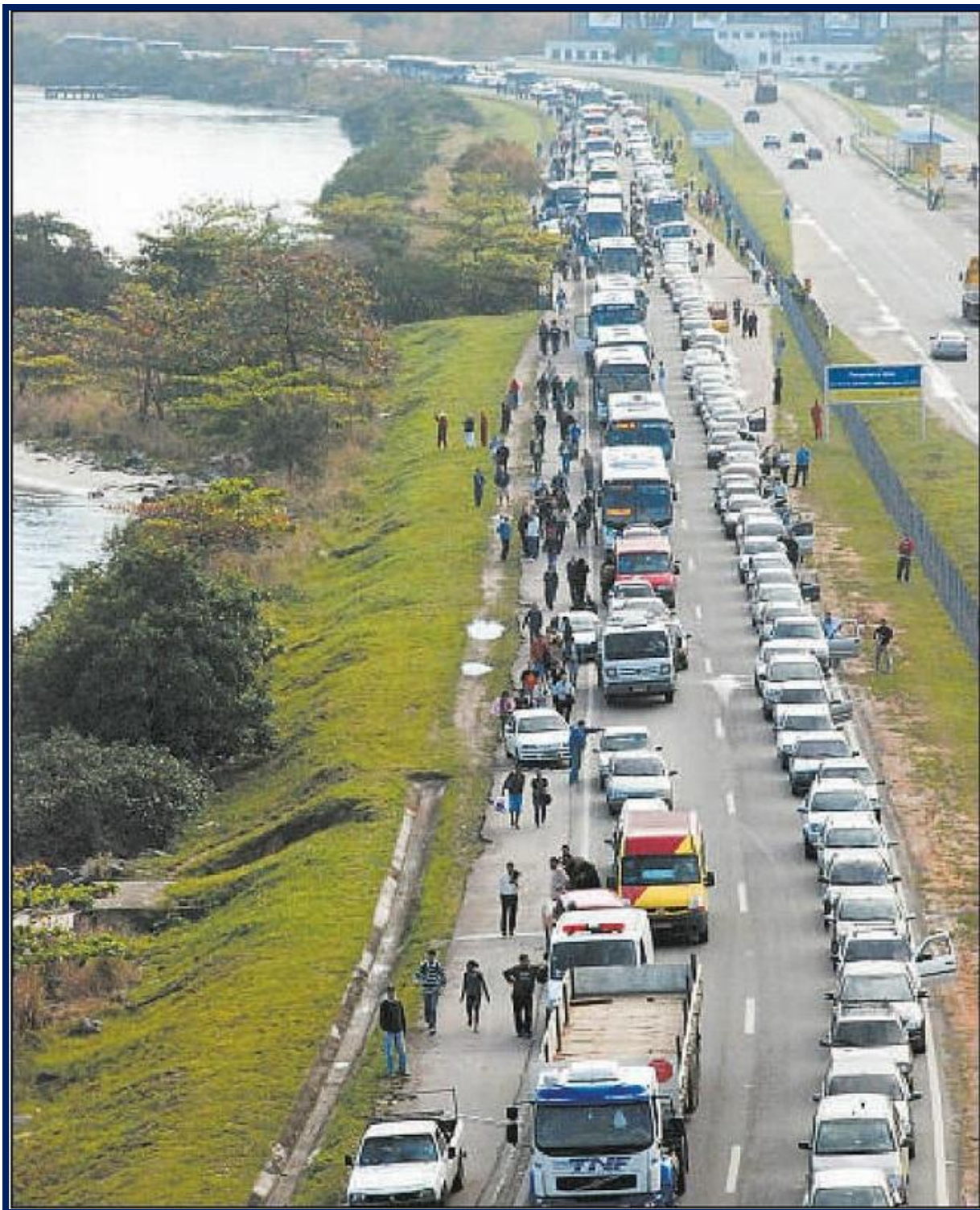
O uso intenso da rodovia Niterói-Manilha adquire proporções preocupantes nos dias de hoje, dado ao volume de veículos automotores e o número crescente de acidentes. Estima-se que o problema rodoviário poderia ser minimizado se os estudos voltados ao planejamento viário fossem objetivamente aplicados ao atendimento das necessidades do crescente tráfego urbano.

Na proporção que a questão viária repercute, os estudos sobre fluxos como o artigo "A estrada nacional EN1: rua da cidade alargada" de Ana Isabel Silva (2011), procurou analisar a transformação das estradas nacionais portuguesas em "avenidas", dado ao crescente tráfego viário resultante das condições urbanas das regiões metropolitanas.

A este respeito, e na mesma medida, os entrevistados revelaram que utilizam a rodovia de forma variada, seja para o deslocamento diário da casa ao trabalho e no retorno, seja como passagem para ir a outros lugares da cidade e, em muitos casos, para ter acesso aos pontos de consumo. Nota-se, nas falas, o olhar atendo dos sujeitos para os problemas dos acidentes (batidas de veículos automotores e

atropelamentos) e para o estrangulamento da rodovia (Figura 32) que, em certos momentos do dia e na véspera de feriados, transforma-se em uma longa "avenida".

Figura 32 - Engarrafamento no trecho Niterói-Manilha, BR 101.



Fonte: O Globo, Rio, p. 23, 18 ago. 2010.



*(...) meu filho também pega a Niterói Manilha. Pega um pedacinho só daqui. Meu filho vai. Meu genro também. Vai de carro. Meu filho vai de carro e deixa no estacionamento ali das barcas e vai de barcas para o Rio. Mas, vai de carro até Niterói.*

(Depoimento de M. R. S., morador do bairro Porto Velho)

*Após a construção da estrada, a gente entende, porque somos pessoas esclarecidas, que às vezes o progresso fala mais alto, a necessidade da construção dessa estrada, mas realmente, a população local perdeu o sossego, hoje são vários acidentes que acontecem. (...) Já aconteceu aqui de nós socorrermos muita gente de carro que capota e cai praticamente dentro do terreno da gente.* (Depoimento de. A. C., morador do bairro Jardim Catarina)

*(...) Com essa rodovia às vezes eu baixo de carro e em 10-15 minutos a gente está em Niterói, quando por dentro, principalmente se não tivesse ela, seria um caos. Então, acho que foi muito importante essa rodovia.(...) Quando fizeram a BR-101, essa rodovia, uma das grandes vantagens para os moradores de São Gonçalo era o acesso para os bairros. E depois da privatização, realmente, estão fechando tudo. Isso aí deveria haver uma intervenção, não sei quem seria capaz, a prefeitura ou o próprio governo, porque facilitava o acesso dos moradores. Agora estão botando umas barras. Lá perto de casa mesmo estão botando uma porção de barras.(...) Tinha saída para os bairros. Agora estão fechando. Tinha umas saídas, realmente, que eram umas saídas oficializadas. E tinham umas que tinha a saída da rua e tinha a rua e não dava, então o pessoal saía dali. Mas, eu acho que o certo seria aquela saída que não era oficializada, oficializar! Porque então, aí prejudica. (...) O acesso para a cidade. Como eu falei, o bairro não tem vida própria, você tem que sair e... Aí, voltando, essa BR foi muito importante, mas ela já está no vermelho. Ela não dá mais condições. Você para sair de casa de manhã, se tiver compromisso, tem que sair com umas duas horas de antecedência. (...) Sentido Niterói! Sentido Itaboraí não é tanto. À noite sentido Niterói ainda dá, sentido Itaboraí ainda dá para vir. Agora, na parte da manhã, não dá. Se você quiser chegar no Rio cedo você tem que sair de casa cinco e meia. Eu levei um ano e dez meses com a minha sobrinha doente precisando levar ela para fazer tratamento no Rio. Então, nós não queríamos saber a hora do médico, queríamos saber a hora de sair de casa, cinco e meia para não pegar engarrafamento. Se saísse às seis horas ia chegar oito e tanta, nove horas lá no Rio. Quando eu disse que ia em 15 minutos para Niterói é quando não tem engarrafamento. É dia de Sábado, de Domingo. Agora, durante a semana a BR não dá mais e tem que arranjar uma outra solução. Ela já não dá mais.* (Depoimento de S. S. da S., morador do bairro Portão do Rosa)

*Agora, essa estrada, estou achando até pequena. Porque todos os dias ela está entupida. Lá de casa a gente olha e está parada. Quase todos os dias.(...) Muitas pessoas morreram em se arriscar. Que nem todo mundo quer ir na passarela que é uma aqui e outra lá. (...)Só com o shopping construíram próximo.* (Depoimento de M. O. V., morador do bairro Gradim)

*Eu pego o 403<sup>41</sup>, que é uma linha... anteriormente quando surgiu a BR começou a guerra das linhas, então só algumas linhas que podiam passar pela BR. E ficou por muito tempo sem poder. (...) Aí com o passar do tempo, deve ter mais ou menos... com o shopping de São Gonçalo – (...) não sei bem – através desse shopping que melhorou as linhas de ônibus. Aí hoje tem o 403, que é a linha da Rio Ita. (...) É muito bom falar sobre isso, porque isso me deixa muito triste. Quem manda na BR. Quem domina a BR. Porque a Mauá<sup>42</sup> não pode parar no shopping<sup>43</sup>. Outros ônibus não param no shopping, só a Rio Ita. (...) Sai do meu bairro para o shopping. Os outros ônibus passam pelo shopping, não param... (...) Então, eu acho complicado! Acho que todos eles deveriam parar em todos os pontos da BR. (...) Isso é um abuso! Isso é um abuso! (Depoimento de S. R. N. B., morador do bairro Portão do Rosa)*

Nos discursos, observa-se que uma parcela da população das cidades cortadas pela rodovia passa por ela com relativa constância, seja utilizando transporte público ou mesmo veículos automotores. Os motivos para utilização são variados, seja como acesso aos bairros para a prática laboral, para passeios, socorro médico, ou mesmo para consumir nos espaços comerciais disponíveis ao longo da estrada.

### **5.1.5 O olhar para o comércio da Periferia**

Os entrevistados observam atentamente o crescimento do comércio desta periferia, seja o localizado às margens da rodovia ou o existente no interior dos bairros, sendo possível apontar as diferenças na imagem por eles construídas, a forma, a aparência e a gestão.

O comércio de aparência global (Figuras 33 e 34), localizado às margens da rodovia, chegou ao lugar e edificou-se, utilizando-se de espaços organizados por grandes plantas comerciais, com áreas de estacionamento para veículos, com lojas repletas de produtos variados e diversidade nas modalidades de financiamento.

---

<sup>41</sup> A linha de ônibus 403 da viação Rio Ita, faz o trajeto Itaboraí - Niterói, com autorização concedida pelo DETRO - RJ, para embarcar e desembarcar passageiros ao longo da rodovia Niterói-Manilha. A Rio Ita é a única empresa que possui esta permissão, causando polêmica entre os usuários ao limitar o direito de escolha do passageiro, que poderia utilizar qualquer outra empresa de ônibus.

<sup>42</sup> Empresa de ônibus concorrente da Rio Ita, sem autorização do DETRO-RJ, para embarcar e desembarcar passageiros ao longo da Niterói-Manilha.

<sup>43</sup> A entrevistada refere-se ao *São Gonçalo Shopping Rio*, localizado na BR101 - N, Trecho Niterói-Manilha.

Decerto que o comércio ao longo da rodovia conta com a força dos veículos de comunicação de massa, via *marketing*, para propagar a cultura do consumo através de seus produtos e marcas. Neste aspecto, vale ressaltar que o forte apelo imagético, mesmo distante do cotidiano vivenciado até então pelos sujeitos, influencia e modifica os contornos da vida. E neste sentido, observa-se ainda que esse movimento inicialmente tímido, aos poucos vem mostrando crescimento, pois o comércio de aparência global vem substituindo o que havia de significativo no comércio do lugar, ao abranger o espaço anônimo com o ambiente permutável.

Figura 33 - Construção do São Gonçalo Shopping Rio



Fonte: O Globo, p. 37, 03 ago. 2003.

Figura 34 - Fachada principal do São Gonçalo Shopping Rio.



Fonte: Arquivo da autora. 2011.

*Temos um shopping. O ponto principal, muito movimentado é o shopping<sup>44</sup>. Lá tem tudo. Conhece bem o shopping ali? (...) Área imensa de estacionamento e superlota quase todo dia. O supermercado, você vai e não tem carrinho para você fazer as suas compras.(...) Tem tudo ali. Os outros comércios pequenos até foram à falência, tiveram que melhorar muito. (...) Geralmente é supermercado pequeno, tipo sacolão. Padarias pequenas iguais aquela ali da esquina. E botequim. Tem muito botequim aqui. (...) Antes do shopping funcionavam da maneira deles. Depois que o*

<sup>44</sup> O entrevistado faz referência ao São Gonçalo Shopping Rio.

*shopping entrou eles já tiveram que se preocupar em entrar em concorrência com o shopping. (...) Porque lá tem um tratamento especial, conforto, aceitam cartão de crédito. As lojinhas pequeninhas aqui, agora estão com a maquininha. (...) Tem vários tipos de roupa, várias opções, tem ar condicionado, atendimento. (...) Tem várias opções de negociação. Pode financiar, pode fazer no cartão, pode ser à vista com desconto. (...) O pessoal que mora em outro município, Itaboraí, lá para cima, eles vêm do Rio, São Gonçalo ou Niterói saltam aqui (São Gonçalo Shopping Rio), fazem as compras, o lazer e depois pegam o ônibus de novo e continuam para Itaboraí. (...) Se abrir um outro shopping aqui... tem uma placa dizendo que vão abrir outro shopping depois da Manilha. Vai ter o mesmo movimento que esse aqui, vai encher e vão ter que fazer outro e outro e outro. (...) A qualquer momento, quem abrir vai ter lucro. (...) Esse shopping aí foi uma coisa sensacional aqui. Aquilo ali era um morro horrível, um matagal muito feio, fonte de erosão, tudo rachado*  
(Depoimento de M. B. O., morador do bairro Boa vista)

Os depoimentos sintetizam ideias que cercam a atividade comercial dos bairros localizados no entorno da estrada, acusando as fragilidades em seu modo de gestão e organização, uma vez que esta se apresenta em espaços reduzidos, como "lojas de família" (Figura 35), propriedade de moradores locais, que dispõem de poucos recursos para investir na quantidade e variedade dos produtos, bem como na forma e aparência dos espaços. Habitualmente, adaptam os espaços disponíveis das residências e utilizam a parte da frente como comércio. Observa-se, ainda, que esta modalidade comercial é passível de cerrar suas portas caso não venha a se adequar à forma e aparência, oferta e variedade de produtos, bem como aos modos de financiamento que são estabelecidas pelos concorrentes das grandes marcas mundiais.

Figura 35 - Comércio familiar, ao fundo área de manguezal e a torre da rádio Manchete.



Fonte: Arquivo da autora. 2011.

*(...) Mas, os comércios pequenos, muitos acabaram! (...)Tinha um supermercado, uma loja de móveis do lado, tinha uma padaria do outro lado também que fechou.  
(Depoimento de M. R. S., morador do bairro Porto Velho)*

*(...) sem a BR não teria aqueles comércios. Aqueles comércios são de suma importância. (...) Ali tem dois supermercados, o Carrefour e o Sam's Clube. No Sam's Clube eu faço compras de mercado. (...) Coisas de mercado para consumo. (...) Compra razoável. (...)Se você quiser comprar uma coisa mais*

*sofisticada, um presente, tem que ir ao shopping. (...)Quando eu vim morar aqui no bairro<sup>45</sup> a gente comprava em um comérciuzinho pequeno. Ainda era comprado no caderno para pagar no final do mês. (...)Quando eu pego a rodovia tem posto de gasolina. Tem o Sam's Clube e depois tem posto de gasolina; tem o Carrefour(...) então aquilo ali é importante para a gente. (...) Ah é bom, né! São supermercados. Sam's Clube é um mercado de primeira linha. O Carrefour mais ou menos. Esse shopping também. Esse shopping de São Gonçalo é importante.*

(Depoimento de S. S. da S., morador do bairro Portão do Rosa)

*Na época tinha carro, mas de qualquer forma a gente ia no Carrefour. (...) E agora eu vou ao Shopping. (...)costumo comprar no Extra. Geralmente só compro no Extra. (...) Porque se eu vou de ônibus, salto e entro, na hora de vir; se eu estou com peso eu pego um táxi. (...) O táxi entra pela BR, desce no Gradim e está na minha casa.*

(Depoimento de M. O. V., morador do bairro Gradim)

*(...) o bairro do lado de lá da BR<sup>46</sup>, no do outro lado do São Gonçalo Shopping, também recebeu os benefícios do shopping. Por causa da questão da infraestrutura que o shopping precisava (...) No mais a gente olhava para aquele shopping enorme sendo construído ali, terraplanagem, começou com obra, a gente achava que ia ser um elefante branco. "Gente, olha só, um shopping no meio do nada! Não tem nada aqui! (...)Foi feito todo o calçamento daquela via de São Gonçalo. Fizeram a sinalização. Então, teve um benefício muito grande. Então esse foi o primeiro benefício. Depois começou aquele período "será? Será que vai? Será que não vai?", houve a resistência porque ele é muito afastado, não é muito próximo ao Centro. Fica em uma via expressa, acho que foi até uma construção estratégica. Eles imaginavam que as pessoas que circulam ali, seria um ponto para as pessoas que circulam ali na BR. E emprego. O shopping trouxe isso também. Tinham muitas vagas de emprego que não existiam. (...) Durante um período, agora, recente, (...) ele começou a se esvaziar. Ele virou meio que um elefante branco. Você ia ao shopping, as lojas fechadas, várias lojas fechadas! (...) Agora! Coisa de 5 anos, uns 4 anos atrás. Antes do "Rio Poupa Tempo"<sup>47</sup>. O shopping fez um acordo com o Estado e trouxe o Rio Poupa Tempo para não fechar. (...) Então, as pessoas da comunidade iam passear no shopping mas não consumiam no shopping. O shopping tinha um movimento, mas era de estudantes e moradores. Hoje se você for você ainda vê isso, agora tem o mercado, tem o Extra no shopping (...) O Rio Poupa Tempo é do Estado aonde ali ele agrega todo tipo de serviço de identidade, Detran, CPF. Tem todo tipo de atendimento que oferece à população. Está tudo ali. Então, você não precisa ir no Detran, em vários setores. Você vai ali e você tira o título, tira a certidão. Você faz tudo ali. (...)Porque levou a população para o shopping. Levou pessoas para o*

<sup>45</sup> O entrevistado faz referência ao bairro Portão do Rosa, em São Gonçalo, RJ.

<sup>46</sup> O bairro referido no texto é o bairro de Boa Vista, em São Gonçalo, RJ.

<sup>47</sup> O Rio Poupa Tempo é um programa, do Governo do Estado do Rio de Janeiro, de atendimento ao Cidadão e ao Empresário, coordenado pela Secretaria de Estado de Desenvolvimento Econômico, Energia, Indústria e Serviços, que tem como propósito reunir, em um mesmo espaço físico, entidades públicas (Municipais, Estaduais e Federais) e privadas, fornecendo serviços de utilidade pública. <<http://www.rj.gov.br/web/poupatemporj/exibeconteudo?article-id=213100>>, acesso em 10 nov. 2013.

*shopping que não são só da comunidade. Porque as pessoas só iam lá eventualmente. (...) Como é que sobrevivem as lojas? Então, você ia lá e tinha uma rotatividade de lojas muito grande. Um mês você ia e 3 meses depois era outra loja. Agora não. Eles se associaram, levaram o Rio Poupa Tempo, onde o segundo andar inteiro é o Rio Poupa Tempo e vive lotado! Porque as pessoas precisam tirar habilitação, identidade, tirar segunda via. (...) Tudo você resolve lá dentro. Essas pessoas que vão são de diversas localidades do município de São Gonçalo, de Itaboraí, de Niterói, Rio Bonito. (...) As pessoas que vão trabalhar no Rio, quando elas retornam do Rio de carro, e ali é ponto de ônibus também, então desce muita gente ali. Então, se você quer um lugar que você se divirta e não saia do seu roteiro, você desce ali, para no shopping, ali você tem cinema, tem uma praça de alimentação, você tem boliche, tem coisas para as crianças. Então, aquilo ali virou... o entorno da BR lógico, é um ponto que você para, você relaxa, no finalzinho da tarde. Muita gente que trabalha e que vem do Rio ou de Itaboraí, retorna e vai por ali. (...) E aí surgem vários outros comércios ali em volta. Antigamente não tinha nada. Aí veio o shopping. Se você olha ali no posto de gasolina, em volta ali, tem uns bares, umas pensões, self-services, o pessoal trabalhando ali em volta. Oficinas mecânicas grandes ali. Oficina de gás. Tem muita coisa que se criou entorno, naquela comunidade, por conta do shopping.*

(Depoimento de F. A., morador do Portão do Rosa)

*O comercio do bairro é muito pobre. Tem um supermercado, tem duas padarias, tem uns três botecos que não são lanchonete, são botecos mesmo, entendeu? Tem um salãozinho de cabelo. Tudo assim... eu acho que não é nada, eu no meu entender, acho que não é nada legalizado, entendeu? (...) O shopping é ótimo! Tudo! [Risos] Tudo de bom! Cinema, lojas, lugares para fazer refeições, lanches, tudo de bom! Aparência maravilhosa! Linda! Encanta! [Risos] (...) Os produtos. Uma roupa, um sapato, passear. No Natal, para olhar as modas. (...) Frequento o Sam's Club. Pouco, pouco. (...) O Transporte é péssimo! Péssimo! (...) ônibus cheio, roleta que parece um curral, aquela roleta bem alta, você nem pode passar com bolsa. Então não tem condição. (...)é muito bonito o shopping à noite. Mesmo na estrada você vai detectar o shopping. Mas, depois você não vê quase nada. Vai ver o que? Vai ter só manguezal e umas casinhas só. Não tem um comércio. (...) Localiza o Carrefour. Iluminado, você vê logo que é o Carrefour, o Sam's Club.*

(Depoimento de S. R. N. B., morador do bairro Portão do Rosa)

*É, tem alguns pontos de comércio. Aumentaram os pontos de comércio. Agora aqui no nosso bairro, beira a estrada, você não vê. (...)tinha esses grandes mercados que hoje nós temos, Mc Donald's (...)São mais recentes, mas vieram beirando a estrada por conta da construção. Por que hoje as pessoas que vem, elas param...(...) Mas, não tínhamos também nesse entorno, os grandes supermercados. (...)Porque hoje você está passando na estrada e você logo vê Shopping São Gonçalo, está logo de cara! Carrefour, está logo de cara! Entendeu? (...)A estrada é a propaganda deles. (...)“Ih, abriu o mercado tal!”. Todo mundo que está passando, está vendo! (...)Hoje podemos dizer que o Jardim Catarina tem um bom comércio. (...)Até porque para você ir nesses supermercados grandes, beirando a estrada, você precisa de carro. E nós estamos falando de um bairro pobre. E não são todas as pessoas, quer dizer, a minoria das pessoas tem carros.*

(Depoimento A. C., morador do bairro Jardim Catarina)



*Porque eles só apareceram por conta da Niterói-Manilha. Por causa desse acesso, postos de gasolina...(...) Essas coisas também são mais recentes, né! (...) Vão viajar para a Região dos Lagos então param no posto para lanchar, param para fazer uma compra para levar de viagem. (...) Mas, também antigamente, e eu digo há 30 anos atrás, a gente não tinha Mc Donald's, Bobs, Carrefour, essas coisas com tão fácil acesso aqui. Não tínhamos! (...) Não podemos dizer nem que foi por conta da Niterói-Manilha, porque eles não existiam. Eles não existiam na verdade. (...) Porque para a gente, na verdade, é mais fácil acesso ir a um minimercado com um preço às vezes até menor que dos grandes mercados... dentro do bairro! Sem precisar pegar a estrada. (...) Os minimercados. Foram aparecendo no decorrer, até mesmo porque a população aumentou, os habitantes, os moradores foram chegando. (...) Os preços nos bairros, não estamos falando só do Jardim Catarina, mas estamos falando agora específico daqui, mas percebe-se que os minimercados, os comércios menores de todos os bairros perceberam que se eles não colocassem os preços igual o dos grandes mercados eles perderiam a clientela. Então é muito mais fácil os moradores comprarem dentro de seu próprio bairro, que há uma facilidade de entrega, há uma facilidade de ir e vir, do que ele sair do bairro, pegar engarrafamento para ir aos grandes centros, e na verdade o preço é acessível. (...) E esses minimercados entregam em casa.*  
(Depoimento de J. C., morador do bairro Jardim Catarina)

Os diálogos apresentados demonstram visão diferentes entre os tipos de comércio. Tendo-se a impressão de que, nos casos dos entrevistados que dispõem de veículos, o comércio global torna-se bastante atrativo devido as facilidades de financiamento, oferta de produtos e acesso ao estacionamento. Para os moradores que dependem de transporte público, esta modalidade comercial faz-se distante do seu cotidiano. Entretanto, para medir esta questão, considerou-se que seria necessário recorrer a outro método complementar. Após avaliação, decidiu-se pelas entrevistas dirigidas, por considerar as respostas direta e objetivas.

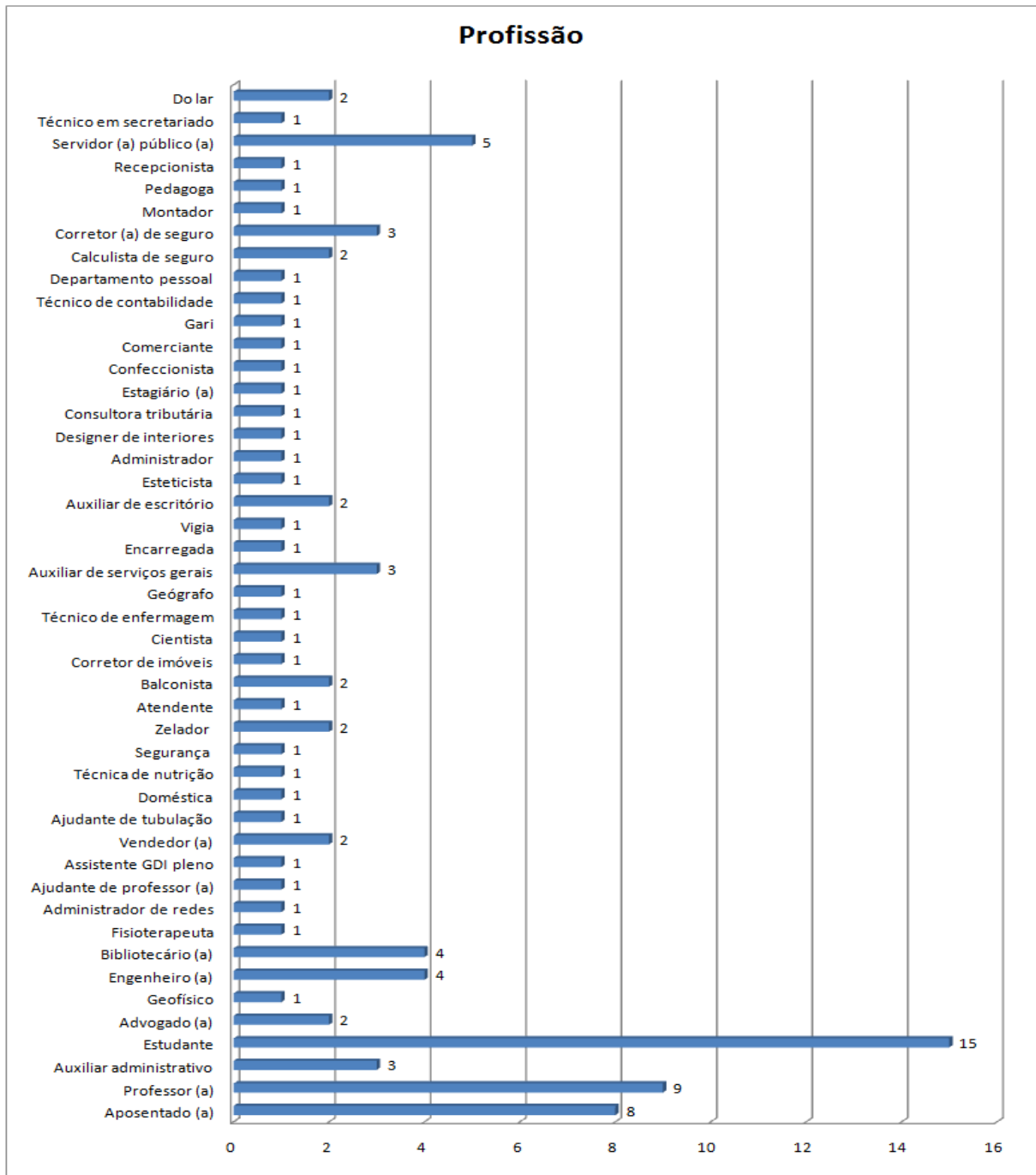
## 5.2 O OLHAR DOS SUJEITOS NAS ENTREVISTAS DIRIGIDAS

Assim sendo, esta parte do estudo apresenta os resultados das entrevistas dirigidas (questionários), onde inicialmente, julgou-se importante conhecer algumas características particulares de cada entrevistado, como profissão e faixa etária, na tentativa de elucidar as respostas que foram atribuídas na sequência.

Dessa forma, buscou-se detectar entre os entrevistados suas profissões, em que se obteve a resposta de serem variadas conforme explica o gráfico 1. Quanto à faixa etária, tornou-se relevante construir uma aproximação com o tempo e

experiências de vida nos lugares pesquisados, a fim de verificar o tempo de moradia *in loco*, permitindo reconhecer o cotidiano em que estão inseridos e a constituição da memória espacial.

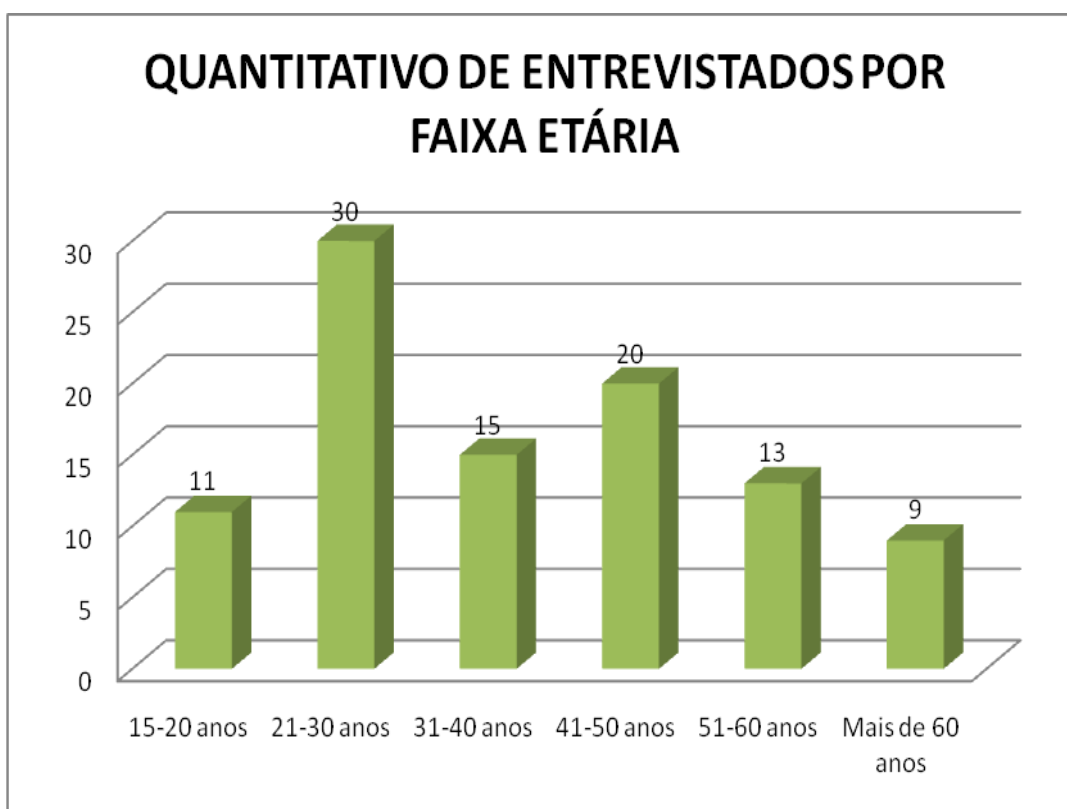
Gráfico 01 - Profissão dos entrevistados



Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Quando os entrevistados foram questionados se possuíam algum conhecimento sobre o processo de construção da rodovia Niterói-Manilha, 85% deles informaram não deter qualquer tipo de informação relativa à questão. Acredita-se que este desconhecimento esteja relacionado à faixa etária dos inquiridos, pois a maioria possui idade entre 21 e 30 anos, conforme o gráfico 02, justificando uma menor vivência dos fatos históricos locais, associada a não consolidação, entre eles, de uma memória espacial.

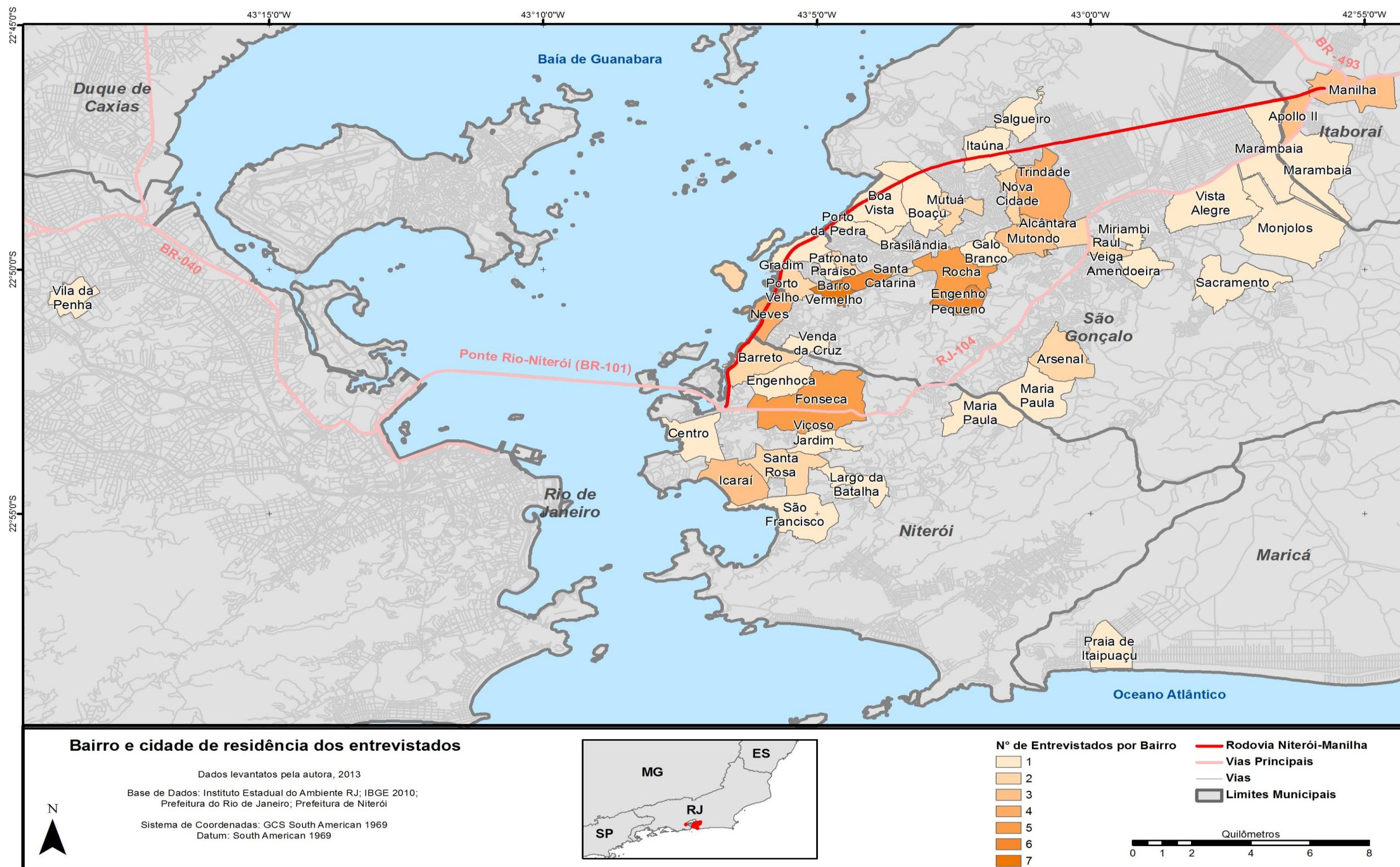
Gráfico 02 - Entrevistados por faixa etária



Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

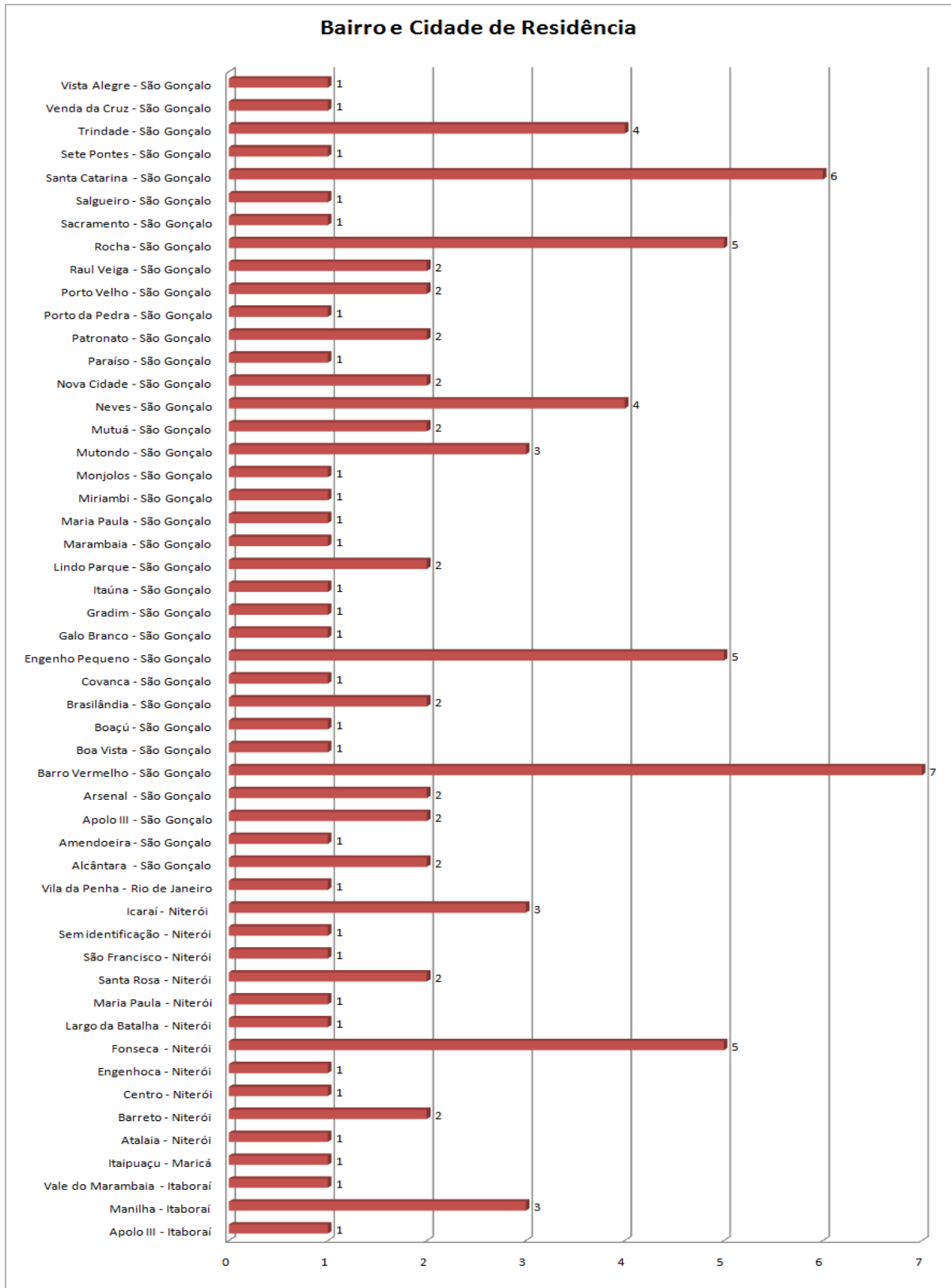
Sobre o local de moradia (Figura 36 e Gráfico 03), descobriu-se que aproximadamente 72% deles residem na cidade de São Gonçalo; 19%, em Niterói; 5% em Itaboraí e apenas 1% na cidade do Rio de Janeiro. Contudo, deve-se mencionar, ainda, que ocorreram omissões de informação neste item, não comprometendo a análise final.

Figura 36 - Bairro e cidade de residência dos entrevistados.



Elaboração: PINTO, Daniel de Oliveira d'El Rei. 2013

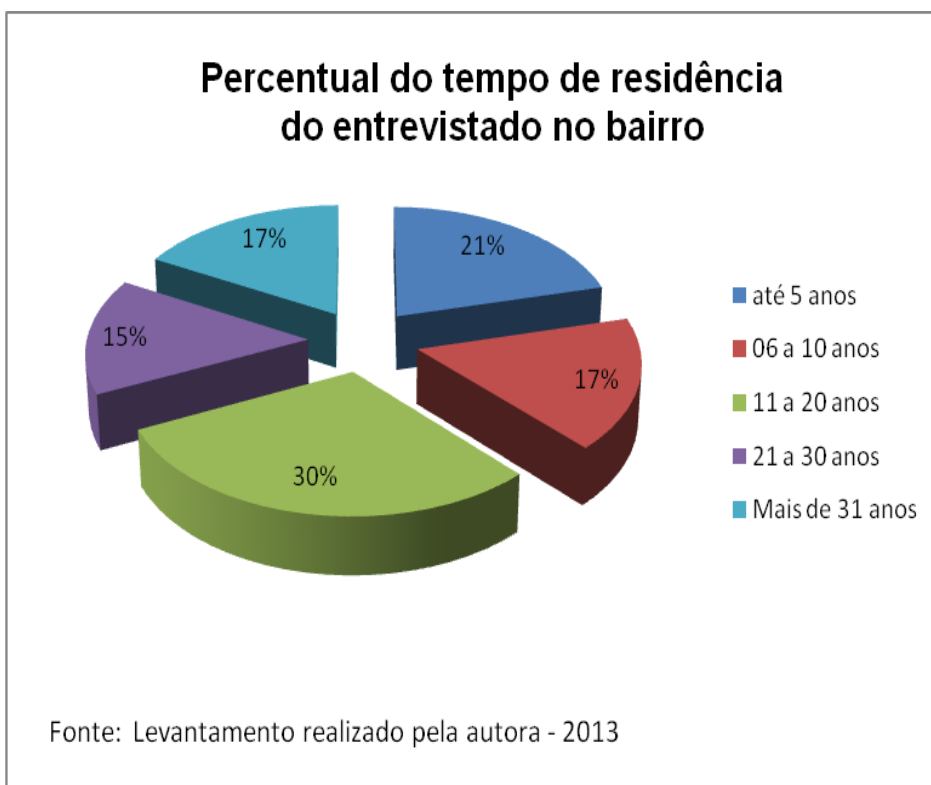
Gráfico 03 - Bairro e cidade de Residência dos entrevistados.



Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Aqueles que afirmaram residir no mesmo bairro há mais de 10 anos, totalizam 62% (gráfico 04) da amostra. Este dado justifica a resposta atribuída ao item seguinte do questionário, sobre o conhecimento das mudanças espaciais ocorridas no passado dos bairros do entorno da rodovia, na ordem de 74% das entrevistas. É importante salientar que, as principais mudanças espaciais mencionadas estão relacionadas ao surgimento de novos estabelecimentos comerciais, seguido pela construção de novas moradias.

Gráfico 04 - Tempo de residência do entrevistado no bairro



Outra avaliação da análise dos dados das entrevistas foi que 70% delas revelam a percepção de que o bairro de residência vem passando por transformações na paisagem recentemente, como asfaltamento de ruas e chegada do comércio.

Entretanto, apesar de as recentes transformações urbanas serem observadas por 87% dos questionados, os problemas como a carência de infraestrutura urbana em suas localidades no passado (Tabela 1) estão presentes, em menor grau, nos dias atuais (Tabela 2). Observa-se ainda que a falta de transporte público, de coleta de lixo e de áreas verdes afeta em grande proporção a vida dos cidadãos no presente. Ademais, a segurança pública foi objeto de preocupação da maioria dos entrevistados, devido ao crescimento da criminalidade e violência nos últimos anos, nas localidades pesquisadas.

Tabela 1- PROBLEMAS QUE AFETARAM O LUGAR ATÉ O ANO DE 2000\*

<b>PROBLEMAS</b>	
FALTA D'ÁGUA	37
ASFALTO NAS RUAS	48
FALTA DE COMÉRCIO	25
SEGURANÇA PÚBLICA	48
OUTROS (transporte público, coleta de lixo, áreas verdes etc.)	27
SEM RESPOSTA	07

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

\*Houve a possibilidade de mais de uma resposta, não sendo calculado o percentual.

Tabela 2- PROBLEMAS QUE AFETAM O LUGAR HOJE\*

<b>PROBLEMAS</b>	
FALTA D'ÁGUA	15
ASFALTO NAS RUAS	16
FALTA DE COMÉRCIO	11
SEGURANÇA PÚBLICA	66
OUTROS (transporte público, coleta de lixo, áreas verdes etc.)	37
SEM RESPOSTA	04

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

\*Houve a possibilidade de mais de uma resposta, não sendo calculado o percentual.

Antes da construção da rodovia Niterói-Manilha (BR 101 N), segundo os entrevistados, havia manguezais, praias, casas e ruas, conforme dados representados na tabela 3. Entretanto, 30% destes não souberam responder adequadamente à questão, alegando desconhecimento sobre a memória espacial do lugar. Outro dado importante da investigação revelou que 85% dos entrevistados não possuíam qualquer conhecimento sobre a construção da citada estrada. Este fato pode ser ratificado pela maioria deles estar compreendido na faixa etária entre 21 e 30 anos de idade e por não terem, assim, vivido aquele momento histórico, no lugar.

Tabela 03 - CONHECIMENTO SOBRE O QUE HAVIA NO LUGAR ANTES DA CONSTRUÇÃO DO TRECHO NITERÓI-MANILHA (BR 101)

<b>CONHECIMENTO</b>	<b>(%)</b>
RUAS	05
CASAS	12
MANGUEZAL	47
PRAIAS	20
OUTROS	08
NÃO SOUBERAM RESPONDER	30

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Interessava para a pesquisa saber se o bairro de residência dos entrevistados era por eles considerado central. Diante do questionamento obteve-se 57% de respostas positivas. Sobre este dado, cabe a ressalva de que 61% dos pesquisados qualificam os bairros como sendo bem servidos pelo comércio e que costumam frequentá-lo, adquirindo produtos variados. Este fato pode ser justificado pelo aumento na demanda e crescimento na oferta do setor comercial nos últimos anos, conforme a leitura de 74% dos mesmos.

Quando perguntados se o bairro de residência está localizado na periferia, 82% dos entrevistados afirmaram positivamente. Durante a análise verificou-se que 48% deles acreditam que a falta de infraestrutura e a distância do centro urbano compõem as principais características da periferia (Tabela 04).



Tabela 04- CARACTERÍSTICAS ATRIBUÍDAS PARA A PERIFERIA

<b>CARACTERÍSTICA</b>	<b>(%)</b>
FALTA DE INFRAESTRUTURA URBANA	25
DISTÂNCIA DO CENTRO	23
AUSÊNCIA DE COMÉRCIO E SERVIÇOS	15
MORADIAS PRECÁRIAS	19
OUTROS	10
NÃO INFORMADO	18

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Os entrevistados demonstraram ter identificação com o lugar de vivência, pois 80% responderam que estabelecem ligações com o comércio, transporte e vizinhança, acrescentando a importância da localização do bairro de moradia (tabela 5). Esse dado justifica-se pelo tempo de residência que os sujeitos mantêm no lugar (Gráfico 04). Vale ressaltar que Tuan (2012) registra que "em grande parte, as pessoas estão satisfeitas com sua área residencial. Para aqueles que viveram muitos anos em um lugar, a familiaridade engendra aceitação e até afeição" (TUAN, 2012, p. 297).

Tabela 5 - ELEMENTOS IDENTIFICADOS COM O LUGAR DE VIVÊNCIA

<b>ELEMENTOS IDENTIFICADOS</b>	<b>(%)</b>
COMÉRCIO	28
TRANSPORTE	27
VIZINHANÇA	28
LOCALIZAÇÃO	37
OUTROS	10
SEM RESPOSTA	10

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Notadamente, 48% dos entrevistados apontam o espaço da casa como o ideal para desfrutar o lazer (Tabela 6) no bairro, não significando dizer que o local de vivência não ofereça espaços para esta experiência, mesmo que de forma limitada.

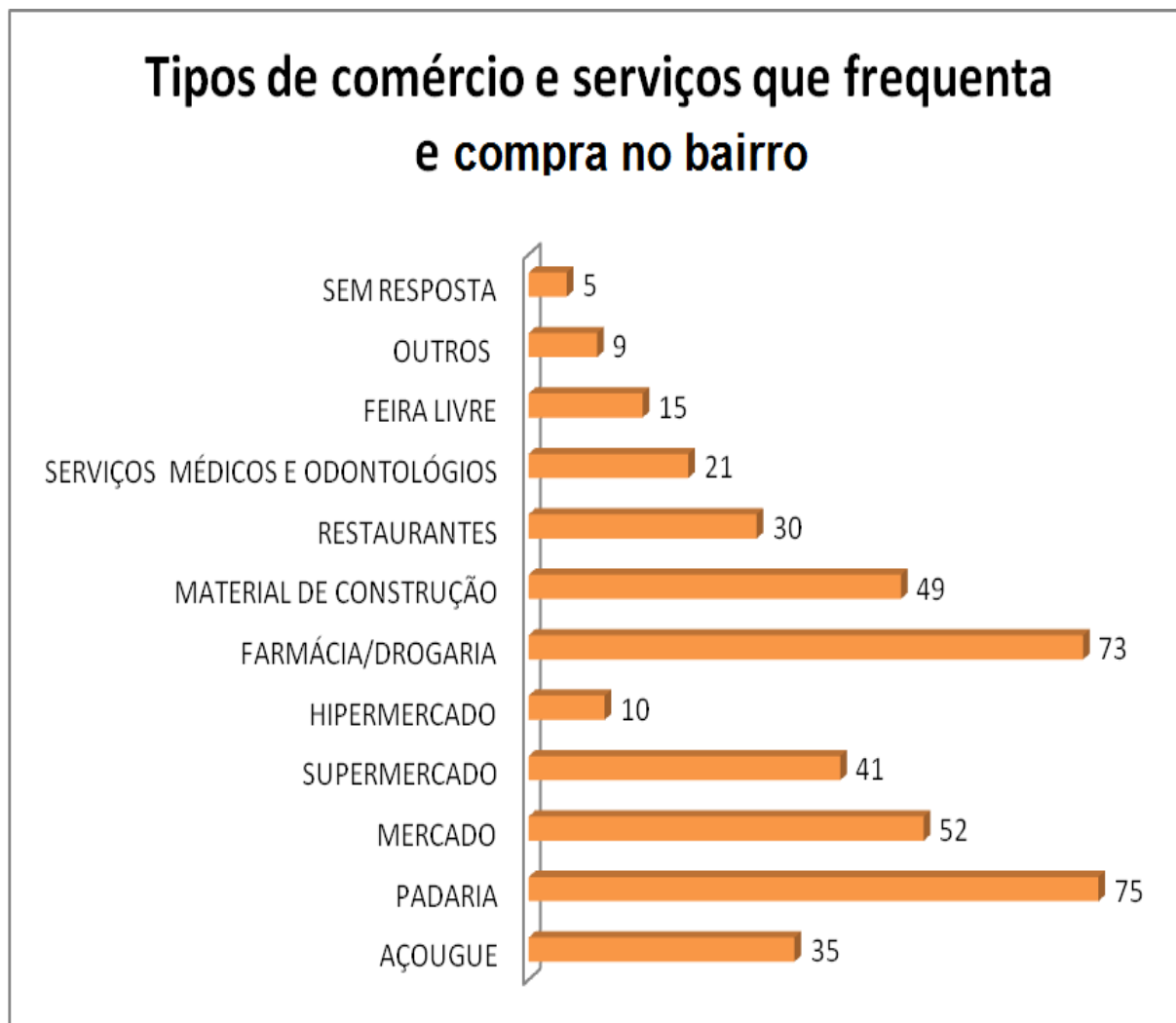
Tabela 06- LAZER COM A FAMÍLIA NO BAIRRO

<b>LAZER</b>	<b>(%)</b>
DENTRO DE CASA	48
BARES	14
PRAÇAS	11
RUAS	03
OUTROS	15
SEM RESPOSTA	09

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Outro dado interessante é que 89% das respostas foram afirmativas sobre a utilização do comércio local, discriminado nos dados apresentados no gráfico 05. Entretanto, a procura pela atividade comercial nos bairros está relacionada, principalmente, ao setor de alimentos, como feiras livres, restaurantes, mercados, supermercados, padarias e açougues. Constatou-se ainda, o consumo de produtos de farmácias e drogarias, bem como, compras nas lojas de materiais de construção.

Gráfico\* 05 - Comércio que frequenta e compra no bairro

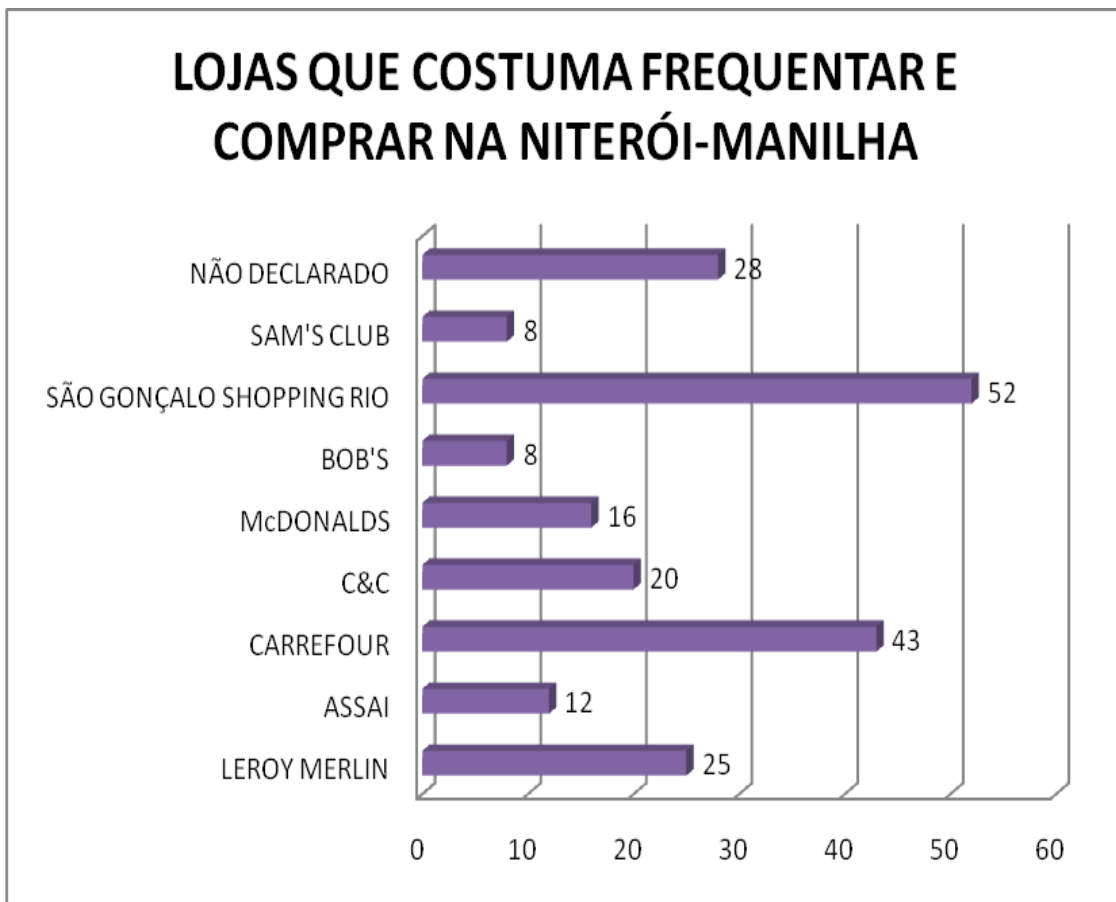


Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

\*Houve a possibilidade de mais de uma resposta, não sendo calculado o percentual.

A utilização do comércio da rodovia Niterói-Manilha apresenta menor índice de frequência, quando comparado com a busca por estabelecimentos comerciais no próprio bairro, atingindo o índice de 52%. Entre as plantas comerciais localizadas na via (gráfico 6), o São Gonçalo Shopping Rio, com suas lojas, foi considerado como de maior frequência, seguido pelo Carrefour (Figura 37). Ao analisar os dados, verificou-se ainda que a procura pelo *shopping* local pode ser explicada pela maior concentração de lojas com maior variedade e qualidade de produtos.

Gráfico 06 - Lojas que frequenta e compra no trecho Niterói-Manilha, BR 101\*



Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

\*Houve a possibilidade de mais de uma resposta, não sendo calculado o percentual.

Figura 37 - Unidade do Carrefour, localizada no trecho rodoviário Niterói-Manilha.



Fonte: Arquivo da autora, 2011.

Outra análise possível sobre as lojas do *shopping* é que as marcas, ali concentradas, utilizam-se da imagem como importante canal de atração para clientes e consumo. Sabe-se, ainda, que no contrato dos lojistas dos *shoppings centers* consta uma cláusula que exige reforma no espaço das lojas a cada cinco anos, objetivando manter a imagem da marca atualizada e atraente.

Por outro lado, as grandes marcas que estão concentradas neste espaço de consumo, contam a seu favor com fatores como "os meios de comunicação que

bombardeiam os indivíduos, diariamente, com um *marketing* bem direcionado ao público alvo" (PINTAUDI, 2004, p. 188).

Na análise dos questionários foi possível perceber, ainda, que entre os produtos consumidos nos estabelecimentos comerciais da rodovia (gráfico 07), o setor de alimentos apresenta a maior procura. No entanto, deve-se assinalar que o *shopping* local concentra em suas dependências espaços de lazer como salas de cinema, parque infantil e boliche. Este dado pode configurar apenas a frequência nestes espaços, e não especificamente a aquisição de produtos conforme informado no mencionado gráfico. Acredita-se que esta seja a explicação para o elevado índice de ausência de respostas para questão.

Gráfico 07 - Produtos que costuma comprar no comércio da rodovia\*



Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

\*Houve a possibilidade de mais de uma resposta, não sendo calculado o percentual.

Os dados revelam que 44% dos entrevistados fazem uso eventual da rodovia. Esse percentual pode ser explicado pela distância relativa dos bairros de residência (Gráfico 03) e locais de exercício de atividade profissional em relação à estrada. Outro elemento a ser considerado é a existência ou não de transporte público que contemple todas as áreas da cidade em direção à via e ao seu comércio. A ocorrência de uso eventual da estrada (Tabela 07) demonstra, ainda, que ela não possui forte conexão com todos os bairros e cidades dos entrevistados. A distância entre a casa e o comércio da rodovia deve ser relativizada (Tabela 08), pois os dados demonstram existir proximidade entre os vários bairros e a estrada, não constituindo este o motivo principal para redução na frequência deste espaço. Acredita-se, conforme os dados levantados, que os meios de transporte sejam o elemento norteador para a frequência ou não do comércio da via. Sabe-se que são poucas as linhas de ônibus que conectam as áreas de maior densidade populacional das cidades ao comércio da rodovia e muitos habitantes frequentam este espaço utilizando veículos automotores próprios.

Tabela 07 - FREQUÊNCIA QUE UTILIZA A RODOVIA

<b>FREQUÊNCIA</b>	<b>(%)</b>
DIARIAMENTE	26
SEMANALMENTE	14
MENSALMENTE	05
EVENTUALMENTE	44
NÃO UTILIZA	01
SEM RESPOSTA	10

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Tabela 08- DISTÂNCIA APROXIMADA DA CASA  
AO COMÉRCIO DA RODOVIA

<b>DISTÂNCIA</b>	<b>km</b>
01 a 03 Km	15
03 a 06 Km	30
06 a 09 Km	14
Mais de 09 Km	23
Sem resposta	18

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Quanto aos motivos para frequentar o comércio da rodovia, os depoentes apontaram que a variedade e bom preço dos produtos é que motivam a procura do espaço. Outros dados, em menor grandeza, porém relevantes, apareceram na análise como indicadores para a assiduidade aos espaços de consumo: acesso fácil, garantia de locais de estacionamento e por estar no caminho da casa e/ou trabalho, conforme tabela 09.

Tabela 09 - MOTIVOS PARA UTILIZAR O COMÉRCIO DA RODOVIA

<b>MOTIVOS</b>	<b>%</b>
ESTACIONAMENTO	11
PREÇO DOS PRODUTOS	17
VARIEDADE DOS PRODUTOS	28
CAMINHO DE CASA E/OU TRABALHO	21
ACESSO FÁCIL	27
TRANSPORTE	04
OUTROS	06
NÃO DECLARADO	29

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013

Sobre a acessibilidade, os entrevistados argumentaram que o comércio da estrada possui grandes espaços de estacionamento, validando principalmente a argumentação dos 47% dos questionados, que utilizam veículos automotores para



chegar a este local (Tabela 10). Por outro lado, a frequência da menção de utilização do transporte público nas respostas comparece em apenas 30% dos resultados, o que configura e reafirma a ideia de baixa conectividade entre a rodovia e os demais espaços das cidades.

Tabela 10 - MEIO DE LOCOMOÇÃO PARA IR AO COMÉRCIO DA RODOVIA

<b>MEIO DE LOCOMOÇÃO</b>	<b>(%)</b>
VAN	02
CARRO	47
ÔNIBUS	28
BICICLETA	01
A PÉ	06
SEM RESPOSTA	16

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Notou-se que existe diferença na forma e aparência (imagem) entre o comércio local e o da rodovia, na ordem de 77% nas respostas dos entrevistados sobre o tema. Alegam que os espaços de consumo da via apresentam-se com grandes lojas e espaços para estacionamento, revestem-se de beleza e organização, além de possuir ambientes limpos e refrigerados. Foi nesta ordem de grandeza que os entrevistados enumeraram as causas de sua preferência pelo comércio da estrada. Eles concordaram que existem qualidade e variedade nos produtos nas duas áreas de comércio (local e rodovia). Entretanto, estabeleceram diferenças entre a forma de atendimento para os dois segmentos comerciais, valendo-se especialmente do conhecimento e dos laços de amizade que mantêm com o dono do comércio local. Mais, não descartaram a importância do comércio da estrada em seu cotidiano e afirmaram que este oferece, além da variedade de produtos, bom preço e viabilidade de vendas a crédito, o que não ocorre, na mesma proporção, em todos os estabelecimentos comerciais dos bairros.

Neste contexto, a rodovia não pode ser apenas considerada local de passagem. Ela dá sentido à vida cotidiana dos entrevistados, através da frequência

destes aos pontos de consumo. E assim sendo, o questionário apurou, ainda, que a estrada oferece facilidades de deslocamento e ganho de tempo no desenvolvimento de atividades diárias (tabela 11), isto, quando não ocorrem acidentes ou em períodos próximos a feriados, quando surgem os grandes engarrafamentos.

Tabela 11 - SIGNIFICADO DA RODOVIA NA VIDA COTIDIANA

<b>SIGNIFICADO</b>	<b>%</b>
PROGRESSO	15
GANHO DE TEMPO	41
FACILIDADE DE DESLOCAMENTO	46
OUTROS	30

Fonte: Levantamento realizado pela autora, 2013.

Espera-se que esta parte do estudo não represente um ponto final no caminho até aqui percorrido, entendendo-se que algo mais ainda pode ser dito. Decerto que o término da pesquisa não esgota o seu universo, pelo contrário, abre pistas para futuras investigações. Sabe-se que existe muita fertilidade na pesquisa em ciências humanas e, em especial na geográfica, tanto que, certamente, outros enfoques e abordagens surgem para somar e aprofundar a temática, agregando excelência e valor às pesquisas.

Particularmente, tem-se a percepção de que este estudo, em vários momentos, permitiu transitar de braços dados com a ciência geográfica e, em outros, buscou suporte na visão multidisciplinar, considerada relevante e necessária para a arquitetura de ideias, que enlaçam objetividade e subjetividade ao diálogo acadêmico.

As reflexões apresentadas na pesquisa representam uma postura de dialogar e entender a constituição da periferia urbana. Para isso, recuperou-se e analisou-se o conceito de *subúrbio*, por considerar em um primeiro momento a sua origem e o seu sentido para a vida das cidades, bem como seu entendimento no contexto urbano. Usou-se a perspectiva histórica e descritiva, para entender a sua dimensão no processo citadino.

Sabe-se que, na modernidade, os primeiros subúrbios surgiram na segunda metade do Século XIX, resultado da crise da cidade consolidada (industrial), quando intensas mudanças em seu contexto territorial surgiram com as fábricas, resultando desse processo, o êxodo rural. Dessa forma, os centros urbanos aumentaram seus contingentes demográficos, ampliando as situações de pobreza, visíveis nas condições habitacionais. Os crescentes problemas higiênicos, sanitários e de circulação, propiciaram, com o passar dos anos, o desenvolvimento de intervenções urbanísticas nos grandes centros urbanos europeus, sendo importante, naquele momento, oxigenar o espaço das cidades através do alargamento e pavimentação

das vias, fornecimento de água e esgoto, construção de edifícios dentro dos novos padrões de construção.

Esta iniciativa resultou na expulsão de parte da população para outros lugares da cidade. Inicialmente, aproveitando-se do ensejo, a burguesia associa-se à ideia de vida no campo e acaba instalando-se neste espaço, constituindo os subúrbios, que logo ganham valor e significado social e urbanístico.

É interessante observar, ainda, que este momento histórico coincide com a possibilidade de movimentação rápida, através das novas tecnologias do transporte, entre o centro e o subúrbio das cidades, onde, em um primeiro momento, atendem às classes sociais mais ricas. Entretanto, progressivamente, com a ampliação do deslocamento industrial para as áreas suburbanas, a população de baixa renda migra para estas localidades em busca de trabalho e moradia.

Por outro lado, o crescimento urbano rumo aos subúrbios passa ser planejado, utilizando-se por exemplo dos princípios idealizados por Howard, com a *cidade-jardim* (HALL, 2011). Este modelo de cidade concretiza a ideia do padrão extramuros da vida suburbana, estruturando-se nas proximidades das redes ferroviárias nos diferentes países da Europa e Estados Unidos.

No Brasil o processo de suburbanização segue padrão semelhante estabelecido na Europa e Estados Unidos, ao associar-se às novas tecnologias do transporte e a indústria. As fábricas desempenharam importante papel na organização do espaço suburbano, através das vilas operárias, que inicialmente atenderam as levas migratórias atraídas pela oportunidade de trabalho. Progressivamente, loteamentos em áreas afastadas dos centros urbanos, a partir de 1950, passam a compor a paisagem urbana com habitações precárias, inacabadas e sem infraestrutura, tornando-se uma constante na organização espacial das cidades brasileiras.

Vale mencionar que nesta fase o suburbano torna-se urbano com o crescimento das cidades, rumo ao processo de metropolização. No sentido amplo, o subúrbio confunde-se com a periferia. Assim sendo, a análise sobre esse conceito revela em seu curso a perda de capacidade explicativa sobre a atual complexidade da dinâmica urbana, com suas transformações sociais e econômicas.

Diante do quadro estabelecido, o estudo priorizou analisar o conceito de *periferia*, o seu uso entre as Ciências Sociais e a Geografia, dentro do processo de metropolização. Nesta perspectiva detectou-se que a periferia se define pela localização no entorno do espaço urbano, a partir do momento em que as cidades passaram a ditar as transformações das atividades do campo segundo os moldes do capitalismo industrial (CORRÊA, 1986).

Efetivamente, segundo Lacoste (2003) a concepção do conceito periferia, em termos mundiais, foi desenvolvida após 1950, quando os países com maior poder econômico e militar passaram a ser considerados centrais, enquanto os mais pobres, com problemas estruturais e dependentes economicamente passam a ser conhecidos como periféricos. Seguindo este pensamento, o espaço da cidade reflete essa descrição ao nominar de área central aquela que detém o poder econômico, e o oposto, a *periferia*.

Assim sendo, o *centro e a periferia* passam ser aplicados tanto para a cidade como para o campo; mas também na referência a área central da cidade e subúrbio; centro urbano e bairros pobres ou guetos.

Revelou-se ainda que o conceito de *subúrbio* permitiu alimentar a noção de *periferia*, ao identificá-la como um lugar distinto. Ao mesmo tempo, entendeu-se que existem periferias e periferias, algumas precárias e sem infraestrutura urbana, outras dotadas de planejamento, que se relacionam com o centro urbano imediato ou mais distante, a metrópole, ou a cidade, cujo território organiza-se em fluxos.

O estudo interpretou que a periferia tem ligação não apenas com os lugares estigmatizados de pobreza e abandono, mas também àqueles que se ligam a outros e passam por transformação na esfera econômica, relativa às múltiplas escalas. Sabe-se, entretanto, que esses lugares se estruturam de acordo com os processos que os envolvem, onde pessoas vivem e se relacionam, nas mais diferentes dimensões sociais, independentes de significados, com suas recordações, memórias e histórias.

Por este motivo, o conceito de lugar, nas correntes geográficas, passa ser investigado, tendo em conta que no passado havia severas dificuldades epistemológicas na ciência para tratá-lo e compreendê-lo. Hoje, verifica-se que resultados de investigações, o conceito tornou-se necessário para a compreensão

do mundo contemporâneo, devido aos múltiplos processos que o envolve e as relações nele inserido.

Por outro lado, deve-se acrescentar que estudar o lugar, tornou-se extremamente importante, dada a emergência e simultaneidade dos processos gerados pela globalização no local. Desta maneira, sua análise, em termos de localização na região metropolitana, na cidade, acaba por mediar as velhas e novas formas, com os seus objetos fixos, tornando-se fundamental na compreensão dos processos de mobilidade multiescalar.

Entende-se que o lugar, como outras categorias geográficas, apresenta diversidade de interpretação. Aqui, o conceito foi estudado, dentre outras correntes, pelo viés humanístico e crítico. O primeiro questiona as atuais ações existentes no mundo contemporâneo, ao reduzir a importância dos lugares. No entanto, prioriza a experiência humana, seus valores subjetivos, as questões relativas à cultura material, e os significados simbólicos ganham crédito no processo. Já a corrente crítica, baseada no materialismo histórico e dialético, prima por compreender os lugares na perspectiva do entendimento dos processos globais e sua relação com a vida cotidiana, onde pode ler-se o movimento, o encontro, os comportamentos, os hábitos e as rotinas.

Nesta dimensão, cabe, inclusive, pensar o lugar com seus fixos, conjunto de objetos localizados no espaço; e fluxos, definidos como a circulação, o movimento presente no fenômeno de distribuição e do consumo. Para este sentido, convém incorporar a ideia de velocidade que rege o ritmo das cidades e lugares na atualidade (SANTOS, 2006).

Nesta perspectiva, acredita-se que o lugar não é estático, congelado no tempo. Para tanto, recuperou-se geograficamente e historicamente o papel das redes e fluxos, que estabelecem comunicação e conexão entre os lugares, através das modernas técnicas de transporte e a relevância da Geografia para esta discussão.

Na escala local, a temática também foi analisada, na perspectiva de trazer para o estudo a diferenciação da circulação entre os lugares no país e entre suas cidades. Priorizou-se ainda, enumerar os fatores que principiaram a incorporação de máquinas ao território (ferrovias, portos e telégrafos) e a posterior substituição do

transporte ferroviário pelo rodoviário. As questões econômicas e políticas de cunho local e internacional também foram contempladas na análise, como forma de explicar a expansão rodoviária e a estruturação da indústria automobilística no país.

Convém mencionar que a estrutura da malha rodoviária rapidamente respondeu às necessidades de deslocamento exigidas para o território nacional. A conexão entre os lugares nas metrópoles brasileiras influenciou o crescimento e a forma das cidades, favorecendo a expansão demográfica e o surgimento de loteamentos em áreas periféricas das cidades.

Ainda sobre a incorporação de novos objetos técnicos ao território, tem-se a dimensão de que as cidades tornam-se cada vez mais desiguais ao criarem novas centralidades nos processos de expansão urbana através da implantação de hipermercados e *shopping centers*. Neste quesito, entendeu-se que seria relevante aprofundar a dimensão do comércio na atual sociedade de consumo, com os novos valores e atitudes culturais na busca contínua de “necessidades”.

Diante do exposto anteriormente, estabeleceu-se empiricamente destacar o processo de transformação urbana, causado pela ruptura espacial decorrente da construção da Rodovia Niterói-Manilha (BR 101N) e os bairros do entorno, entre as cidades de Itaboraí, São Gonçalo e Niterói, RJ.

O trecho rodoviário em questão resulta da necessidade de integrar o território nacional pelas estradas, em uma área de alta divisão do trabalho, associada à expansão da frota nacional de veículos (SANTOS E SILVEIRA, 2001). Localmente, a estrada auxiliária como caminho entre as cidades da região metropolitana e as da Região dos Lagos do Rio de Janeiro.

Sabe-se, ainda, efetivamente, que as ações decorrentes da implantação da rodovia no local, acarretaram severos problemas à vida cotidiana do lugar, inclusive, perdas de referenciais da existência dos sujeitos como no caso das praias, manguezais e moradias.

Em certa medida, com o passar dos anos a rodovia vem possibilitando a expansão do comércio de aparência global em seu entorno. Em especial, após a década de 1980, quando a estagnação industrial passa a dominar o cenário local. Paralelamente, este período coincide com a chegada das empresas internacionais do varejo ao Brasil. Assim sendo, os estabelecimentos comerciais de aparência

global, com suas estratégias de localização, desempenham papel decisivo na dinâmica urbana. Essas empresas, sempre organizadas em redes, privilegiam a flexibilidade e a lógica da competitividade. Acrescenta-se a isso, a percepção de uma construção simbólica, onde novos hábitos e costumes ampliaram progressivamente as relações de consumo.

Obedecendo aos processos supracitados, distingue-se a configuração espacial da localização dos estabelecimentos comerciais nesta rodovia, sendo possível associá-los a forma de "território arquipélago" (FERRÃO, 1991; 2002), onde estão estrategicamente ordenadas as práticas adotadas para o controle e gestão territorial, ora visíveis, ora invisíveis. Este dado pode ser enumerado através das relações e representações no lugar onde estes foram inseridos, favorecendo o apagamento da memória local e fazendo prevalecer a estética do empreendimento global com suas marcas.

É possível, neste contexto, pensar que a sociedade atribui valores, imagens, ideologias e representações advindas do comércio de aparência global para o seu cotidiano. Restava, então, saber qual a leitura que os sujeitos do lugar fazem e atribuem ao processo. Sendo ainda necessário dimensionar na leitura deles o que de fato os aflige e atinge.

Para reproduzir o olhar dos sujeitos e obter respostas sobre as inquietações, foram feitas indagações relativas à formação e transformação da periferia urbana no entorno do trecho rodoviário Niterói-Manilha (BR 101N). O resultado tornou possível apreender que estes possuem memória com sentido e significado, além de acurada leitura do atual momento sobre os diferentes aspectos do espaço. Este propósito foi atingido através da utilização das metodologias de história oral (oralidade) e entrevista dirigida por meio de questionário.

A primeira metodologia possibilitou agregar vários diálogos e captar os diferentes aspectos sociais até então não registrados por documentos acadêmicos. Entendeu-se que, ao descobrir o particular e o geral, cada narrativa apresentou um olhar sobre o contexto social do lugar de vivência. As entrevistas feitas com questionário permitiram obter respostas objetivas que demonstraram as impressões dos entrevistados sobre entre outros aspectos, a forma urbana, os hábitos de



consumo no comércio dos bairros e no de aparência global localizado às margens da rodovia BR 101-N.

Os dados obtidos após análise dos depoimentos orais apresentaram significados particulares e do grupo, resultantes das experiências mediadas pelo real sentido que cada sujeito detém sobre o lugar. Na verdade, eles manifestaram suas impressões sobre as experiências e sentimentos vividos, dialogando com lembranças de suas vidas. Através dos relatos orais foi possível imaginar paisagens do lugar que estavam perdidas no tempo, bem como perceber as questões sociais relativas aos enfrentamentos que marcaram o processo de construção da estrada; de igual forma os traços da vida local com as recentes mudanças comerciais.

Assim sendo, a partir dos relatos foi possível identificar os diferentes processos que afetam esta periferia ao longo do tempo, através da memória dos sujeitos. Em cada fala, um conjunto de temáticas relativas ao lugar foi apresentado de forma objetiva e subjetiva ao reunir impressões como: a composição da periferia como lugar de moradia, a especulação imobiliária, o comércio, a questão ambiental, o deslocamento diário e os engarrafamentos.

Notadamente, esta periferia identifica-se com o processo iniciado no Brasil, a partir do século XIX. Sendo que localmente, o mesmo foi percebido após a expansão industrial e a implantação dos meios de transportes rápidos (trens e bondes), o que permitiu a fixação de população migrante nos bairros das cidades limítrofes à rodovia, advindos na maioria de outras cidades fluminenses e de outros estados brasileiros.

Encontraram-se em Campos (1955), Geiger (1956) e Abreu (2013) indicadores sobre tendências de urbanização periférica entre as cidades do entorno da Baía de Guanabara. De igual modo, as histórias relatadas nas entrevistas orais pontuaram a ocupação da referida área, onde os problemas econômicos decorrentes da estagnação do solo e redução da produção agrícola das fazendas possibilitaram a aquisição dos terrenos e construção de moradias, na forma de autoconstrução em loteamentos, sem infraestrutura urbana.

Progressivamente, os relatos narraram os acontecimentos relativos à vida no lugar, com seus aspectos positivos e negativos. Inclui-se a estes o episódio da construção da rodovia Niterói-Manilha, com perdas materiais e consequências

sociais, econômicas e ambientais, como o corte e aterro do manguezal. Os relatos também exprimem o sentimento de dor, impotência e injustiça deixados pela desapropriação das moradias, ainda no período de construção da via. No que tange à vida cotidiana, essa obra permitiu o distanciamento das famílias e amigos, que antes residiam na mesma rua e/ou bairro.

As entrevistas orais apontaram que a construção da rodovia trouxe inevitavelmente a especulação imobiliária em seu entorno. A princípio, isso ocorreu após as áreas de fazendas improdutivas terem sido loteadas, permitindo surgirem novos bairros sem infraestrutura urbana. Posteriormente, com a chegada do comércio de aparência global, os bairros do entorno da via passaram a vislumbrar melhorias urbanas como, a ampliação na oferta de transporte público e asfaltamento das vias internas, mesmo que estas tenham priorizado a atividade econômica. Neste mesmo período, apesar das melhorias estruturais, muitos moradores, não resistindo ao processo especulativo, passaram a vender seus imóveis e migraram para outros locais, ao passo que chegaram novos habitantes à região.

O comércio localizado na estrada detém a força dos meios de comunicação ao divulgar a cultura do consumo, no que vem influenciando e modificando os contornos da vida cotidiana, especialmente, ao tornar-se central e disputar espaço com o comércio do centro urbano principal. Neste sentido, entende-se que esse movimento teve um início tímido no lugar, sendo aos poucos crescente e hoje substituindo alguns tipos de comércio na localidade. As fragilidades que expuseram os modos de gestão e organização foram ressaltadas dentro de espaços reduzidos, do tipo "lojas de família" de propriedade dos moradores. Sendo assim, o comércio local tornou-se passível de cerrar suas portas, em caso de não adequação à forma e aparência, oferta e variedade de produtos, bem como aos modos de financiamento que são estabelecidos pelos concorrentes das grandes marcas mundiais.

Quanto às entrevistas dirigidas havia a expectativa de conhecer algumas características particulares de cada entrevistado, como faixa etária, profissão, bairro de residência, tempo de moradia, na busca de entender o cotidiano do lugar, e a memória do mesmo. Para detectar essas respostas, priorizou-se aplicar os questionários, quantificá-los e analisar qualitativamente os dados.

Notadamente, grande parte dos entrevistados revelaram desconhecer o processo de construção da rodovia, com as desapropriações das moradias e a conseqüente perda da identidade local. Este dado pode ser justificado pelo grande número de entrevistados não residir nos bairros do entorno da estrada, ou mesmo pela faixa etária, considerada jovem, o que ratifica a não vivência desses sujeitos naquele momento histórico do lugar.

A ampla maioria dos inquiridos reconheceu que o bairro de residência está localizado na periferia, caracterizando-a por conter falta de infraestrutura e distância do centro urbano. Entretanto, mesmo este espaço apresentando relativa precariedade, eles identificam-se positivamente com o lugar de vivência.

Observou-se que as recentes transformações periféricas na leitura dos questionados apontam para a chegada de novas plantas comerciais, permitindo frequência e aquisição de produtos, principalmente no setor alimentício. Apesar do forte apelo imagético e de *marketing* desenvolvido pelo comércio de aparência global localizado na via, chama atenção a ocorrência de muitos entrevistados adquirirem produtos em maior número e frequência no comércio dos bairros. Esta conjuntura pode ser justificada pela precariedade de acesso à rodovia, que, em parte, deve-se ao transporte público deficiente ao estabelecer baixa conectividade entre o território das cidades.

Assim sendo, diante de tudo aqui exposto, tem-se a percepção de que esta periferia urbana se apresenta progressivamente com paisagens semelhantes a outros lugares, distantes do seu cotidiano. Hoje, mais que ontem, este lugar constrói-se e constitui-se por meio de conexões adquiridas com uma nova percepção e representação. Massey (2000, p. 85), diria sobre isto que um "sentido progressista de lugar, (...) sem se sentir ameaçado" está em curso. Pois viver neste espaço com o misto de referenciais locais e globais traduz o cotidiano de movimento, alternativa para a resistência e adaptação que os atuais espaços periféricos têm incorporado nos tempos atuais.

ABREU, Maurício de A. **Evolução urbana do Rio de Janeiro**. 4. ed. Rio de Janeiro: Instituto Pereira Passos, 2013.

ALVES, Glória da Anunciação. A mobilidade/imobilidade na produção do espaço metropolitano. *In*: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Orgs.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011.

AMADOR, Elmo. **Bacia da Baía de Guanabara: características geoambientais, formação e ecossistemas**. Rio de Janeiro: Editora Interciência, 1997, p. 341.

AMORIM, Cassiano Caon. Conexões geográficas: circulação, cidades, região. *In*: **ENCUENTRO DE GEÓGRAFOS DE AMÉRICA LATINA**, 12., 2009, Montevideo. **Anais...** Montevideo: [s.n.], 2009. 1 CD-ROM.

AMORIM FILHO, Oswaldo Bueno. Topofilia, Topofobia e Topocídio em Minas Gerais. *In*: DEL RIO, Vicente ; OLIVEIRA, Livia de (Orgs.). **Percepção ambiental: a experiência brasileira**. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos: Universidade Federal de São Carlos, 1996, p. 139-152.

ANTONGIOVANNI, Lúcia. Alguns nexos entre a atividade publicitária e o território brasileiro. *In*: SANTOS, Milton e SILVEIRA, M. L. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001, p. 401-411.

ARAUJO, Leila de Oliveira Lima. **Imagens urbanas contadas por meio da paisagem: a antiga região industrial de Niterói e São Gonçalo - RJ**. 167f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2002.

ARROYO, Mónica. Território, mercado e estado: uma convergência histórica. **Revista Geographia**, Niterói, ano 6, n. 12, p. 49-66, 2004.

ASCHER, François. **Novos princípios do urbanismo**. Lisboa: Livros Horizonte, 2012.

\_\_\_\_\_. **La société hypermoderne ou ces événements nous dépassent, feignons d'en être les organisateurs**. Paris: Editions de l'Aube, 2000.

\_\_\_\_\_. **Métapolis: ou l'avenir des villes**. Paris: Odile Jacob, 1995.

AUFHEBEN. A importância do carro para a economia moderna. *In*: Ned Ludd (org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005, p. 83-102.

AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da super-modernidade**. São Paulo: Papirus, 1994.

BARATA SALGUEIRO, T. Oportunidades e transformação na cidade centro. **Finisterra**. Lisboa, XLI, n. 81, p. 9-32, 2006.

BARBOSA, J.L. A Arte de Representar como Reconhecimento do Mundo: o espaço geográfico, o cinema e o imaginário social. **Revista Geographia**, Niterói, ano 2, n. 03, p. 69-88, 2000.

\_\_\_\_\_. O caos como imago urbis: um ensaio crítico a respeito de uma fábula hiperreal. **Revista Geographia**, Niterói, ano 1, n. 01, p. 59-69, 1999.

BARBOSA, Lívia. **Sociedade de consumo**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2004.

BARROS, Luiz Gustavo Meira. O uso dos sistemas na Geografia: esboço metodológico. **Revista Geonorte**, v. 1, n. 4, p. 59 – 68, 2012. Edição Especial

BARTOLY, Flávio Sampaio. **Shopping Center: entre o lugar e o não-lugar**. 195f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2007.

BASTOS, Ana Regina V. Ribeiro. Espaço e Literatura: algumas reflexões teóricas. Rio de Janeiro: **Revista Espaço e Cultura**, n. 5, 1998.

BAUDRILLARD, J. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Elfos, Edições 70, 1995.

\_\_\_\_\_. **O sistema dos objetos**. São Paulo: Perspectiva, 1989.

BAUMAN, Zygmunt; MAY, Tim. **Aprendendo a Pensar Com a Sociologia**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2010.

BECKER, Bertha. A geopolítica na virada do milênio: logística e desenvolvimento sustentável. In: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 271-308.

BENJAMIN, Walter. **Magia e Técnica, Arte e Política: ensaios sobre literatura e história da cultura**. São Paulo: Brasiliense, 1994.

BIENENSTEIN, Regina. **Redesenho urbanístico e participação social em processo de regulação fundiária**. Tese (Doutorado em Arquitetura) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

BRUNHES, Jean. **Geografia Humana**. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1962.

BUTTNER, Anne. Aprendendo o dinamismo do mundo vivido. *In*: CHRISTOFOLETTI, Antonio (org.). **Perspectivas da Geografia**. São Paulo: UNESP, 1985, p. 165 - 194.

CAMPOS, Helena Guimarães. Estradas reais e estadas de ferro: cotidiano e imaginário nos caminhos de Minas. **Revista de História Comparada**: Rio de Janeiro: UFRJ, v. 1, n. 1, p. 1-29, 2007. Disponível em, <[http://www.hcomparada.ifcs.ufrj.br/revistahc/artigos/volume001\\_Num001\\_artigo004.pdf](http://www.hcomparada.ifcs.ufrj.br/revistahc/artigos/volume001_Num001_artigo004.pdf)>. Acesso em: 10 mar. 2012.

CAMPOS, Maria da Glória de Carvalho. Causas Geográficas do Desenvolvimento das Olarias na Baixada da Guanabara. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, n. 2, p. 123-151, abril-junho de 1955.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **O lugar no/do mundo**. São Paulo: HUCITEC, 1996.

CASTELLS, M. **A sociedade em rede**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1999. v.1.

CERTEAU, M.; GIARD, L.; MAYOL, P. **A invenção do cotidiano: 2. Morar, cozinhar**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2009.

CLAVAL, Paul. **Epistemologia da Geografia**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2011.

\_\_\_\_\_. O território na transição da Modernidade. **Revista Geographia**, Niterói, n. 2, p. 07-26, 1999.

\_\_\_\_\_. **A Geografia Cultural**. Florianópolis: Editora da UFSC, 1999.

COIMBRA, Daso. Discurso sobre construção da Avenida do Contorno, ligando os Municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, Estado do Rio de Janeiro. **Diário do Congresso Nacional (Seção I)**. Brasília, DF : [s.n.], ano XXXII, n.43, p. 3559, 19 maio 1977. Disponível em: <[http://imagem.camara.gov.br/dc\\_20.asp?selCodColecaoCsv=D&txPagina=3559&Datain=19/05/1977&seq=203793](http://imagem.camara.gov.br/dc_20.asp?selCodColecaoCsv=D&txPagina=3559&Datain=19/05/1977&seq=203793)>. Acesso em: 27 jun. 2011.

CORRÊA, R. L. **Manifestações da Cultura no espaço**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999.

\_\_\_\_\_. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997;

\_\_\_\_\_. Espaço: um conceito chave da Geografia. *In*: CASTRO, Iná Elias de; GOMES, Paulo Cesar da Costa e CORRÊA, Roberto Lobato. **Geografia: Conceitos e Temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995, p. 15-48.

\_\_\_\_\_. Corporação, práticas espaciais e gestão do território. **Revista Brasileira de Geografia**. Rio de Janeiro: IBGE, v. 54, n.3, p. 115-121, jul./set. 1992.

\_\_\_\_\_. **A Rede Urbana**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

\_\_\_\_\_. A periferia urbana. **Revista GEOSUL**. Florianópolis: UFSC, n. 2, p. 70-78, jul./set. 1986.

CORREA, R. L. ; ROSENDAHL, Z. **Introdução à Geografia Cultural**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2003.

COSGROVE, Denis E. Em direção a uma Geografia Cultural Radical: problemas da teoria. *In*: CORREA, R. L. ; ROSENDAHL, Z. **Introdução à Geografia Cultural**. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010. p. 103-134.

COSTA, Armando João Dalla. A internacionalização do varejo a partir dos casos Wal-Mart e Carrefour. **Revista Análise Econômica**. Porto Alegre: UFRGS, ano 23, n. 44, p. 189-215, 2005.

COSTA, Fábio Rodrigues da; ROCHA, Márcio Mendes. Geografia: conceitos e paradigmas - apontamentos preliminares. **Revista GEOMAE**. Campo Mourão, v. 1, n. 2, p. 25-56, 2010.

DALLA COSTA, Armando João. A internacionalização do varejo a partir dos casos Wal-Mart e Carrefour. **Revista Análise Econômica**. Porto Alegre: UFRGS, ano 23, n. 44, p. 189-215, 2005.

DAMIANI, Amélia Luisa. A geografia e a construção da cidadania. *In*: CARLOS, Ana Fani A. (Org). **A geografia em sala de aula**. São Paulo: Contexto, 1999. p. 50-61.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DINIZ, Clélio Campolina. O papel das inovações e das instituições no desenvolvimento. *In*: **Encontro Nacional de Economia**, 29., Salvador, 2001. **Anais...** Salvador: [s.n.], 2001.

Disponível em: <<http://www.anpec.org.br/encontro2001/artigos/200105383.pdf>>. Acesso em: 08 dez. 2010.

DOMINGUES, Álvaro. Qualificação das Periferias. **Inforgeo**, p. 139-143. Julho 2007.

\_\_\_\_\_. (Sub)úrbio e (sub)urbanos - o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?. Porto: **Revista da Faculdade de Letras - Geografia**, I Série, vol. X-XI, p. 5-18. 1994-5.

DURHAM, Eunice R. A sociedade vista da periferia. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 1, n. 1, p. 84-99, 1989.

DURHAM, Eunice R. A sociedade vista da periferia. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**. São Paulo, v. 1, n. 1, p. 84-99, 1986.

ELIAS, N. **O processo civilizador: formação do Estado e civilização**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993, p. 140-274.

ESCOBAR, Arturo. O lugar da natureza e a natureza do lugar: globalização ou pós-desenvolvimento? In: LANDER, Edgardo (Org). **A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais. Perspectivas latino-americanas**. Buenos Aires: Colección Sur Sur, CLACSO, 2005, p. 133-168.

EVANGELISTA, Helio de Araujo. Geografias Modernas e Pós-Moderna. **Revista Geographia**, Niterói, ano 1, n. 1, 1999.

FERRÃO, João. Terciarização e território: emergência de novas configurações espaciais? Lisboa: **Análise Social**, vol. XXVI (114), 1991, p. 829-845.

\_\_\_\_\_. Portugal, três geografias em recombinação: Espacialidades, mapas cognitivos e identidades territoriais. Lisboa: **Lusotopie**, 2002. p. 151-158.

FERNANDES, José Alberto V. Rio. **Contributos para a coordenação territorial no Grande Porto**. Disponível em:

<<http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/artigo12431.pdf>> . Acesso em: 03 jun. 2012.

\_\_\_\_\_. José Alberto V. Rio. Urbanismo comercial: a experiência portuguesa. Porto: **Revista da Faculdade de Letras - Geografia**, I Série, v. X e XII, p.105-125, 1994/5.

FERNANDES, José Alberto V. Rio; PINTO, José Ricardo; CHAMUSCA, Pedro. Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX-XX e XX-XXI). Porto: Ist International Meeting - Geography & Politics, Policies and Planning, 2013, p. 319-331.

FERREIRA, Luiz Felipe. Acepções recentes do conceito de lugar e sua importância para o mundo contemporâneo. **Revista Território**, Rio de Janeiro, ano V, n. 9, p. 65-83, 2000. Disponível em:

<[http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09\\_5\\_ferreira.pdf](http://www.revistaterritorio.com.br/pdf/09_5_ferreira.pdf)>. Acesso em: 09 mar. 2012.

FERREIRA, Alexandre Gomes; FIRKOWSKI, Olga Lúcia Castreghini. Shopping Centers em Curitiba: contextualização espacial e no âmbito da economia urbana. **Revista Paranaense de Desenvolvimento**, Curitiba, n. 119, p. 209-230, jul/dez, 2010.

FIGUEIREDO, João. **Mensagem ao Congresso Nacional na abertura do ano de 1985**. Brasília: Biblioteca da Presidência da República, 1985, p. 132. Disponível em: <<http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/ex-presidentes/jb-figueiredo/mensagens-presidenciais/mensagem-ao-congresso-nacional-na-abertura-da-sessao-legislativa-de-1985/view>>. Acesso em 24 abr. 2013.

FONTOURA, Ana Elisa Sparano. **Participação, territorialização e identidade na periferia de Porto Alegre: estudo de caso comparativo no bairro Lombada do**



**Pinheiro.** 207 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2005.

FRANÇA JUNIOR, Luzimar Barreto. O trabalho na grande rede hipermercadista: um estudo sobre o Carrefour e a reestruturação na década neoliberal. *In: SEMINÁRIO DO TRABALHO*, 6., 2008, Marília. **Anais...** Marília : UNESP, 2008. Disponível em: <<http://www.estudosdotrabalho.org/anais6seminariodotrabalho/luzimarbarretofrancajunior.pdf> >. Acesso em: 10 fev. 2012.

\_\_\_\_\_. **Trabalho e reestruturação na rede Carrefour: uma análise crítica.** Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) - Universidade Estadual Paulista, Marília, SP, 2000.

GEIGER, Pedro P. Redes: o global e o local. *In: CASTRO, I. E. ; MIRANDA, M. Redescobrimo o Brasil: 500 anos depois.* Rio de Janeiro: Bertrand Brasil; FAPERJ, 1999. p. 381-389.

\_\_\_\_\_. Urbanização e industrialização da orla oriental da baía de Guanabara. **Revista Brasileira de Geografia**, Rio de Janeiro, ano XVIII, n. 04, p. 495-522, 1956.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade.** São Paulo: UNESP, 1991.

GODART, Frédéric. **Sociologia da moda.** São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010.

GOMES, Paulo Cesar da Costa. **O lugar do olhar: elementos para geografia da visibilidade.** Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 2013.

\_\_\_\_\_. **Geografia e Modernidade.** Rio de Janeiro: Bertand Brasil, 1996.

GONZÁLEZ, Rubén C. L.; PÉREZ, Jesús Manuel G.; GÓMEZ, Luis Alfonso E. **Los espacios urbanos: el estudio geográfico de la ciudad y la urbanización.** Madrid: Biblioteca Nueva, 2012.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano.** São Paulo: Edusp, 1993

GOTTMANN, Jean. **La politique des États et leur Géographie.** Paris: Armand Colin, 1952.

HABERMAS, Jürgen. **A constelação pós-nacional.** São Paulo: Littera Mundi, 2001.

HAESBAERT, R.. Concepções de território para entender a desterritorialização. *In: HAESBAERT, R. (Org.). Território, Territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial.* Niterói: PPGEU/ UFF, 2002. p. 17-38.

\_\_\_\_\_. (Org.). **Globalização e fragmentação no mundo contemporâneo**. Niterói: EdUFF, 1998.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbano do século XX**. São Paulo: Perspectiva, 2011.

\_\_\_\_\_. **Urban and Regional Planning**. London and New York: Routledge, 2002.

HALL, Peter; WARD, Colin. **Sociable cities: The legacy of Ebenezer Howard**. England: John Wiley e Sons, 1998.

HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.

\_\_\_\_\_. **Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1994.

HISSA, Cássio Eduardo Viana; CORGOSINHO, Rosana Rios. Recortes de Lugar. **Revista Geografias**. Belo Horizonte, v. 02 (1), p. 7-21, 2006.

HOBBSAWM, Eric. **Globalização, democracia e terrorismo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

HOLZER, W. . O Conceito de Lugar na Geografia Cultural-humanista: uma contribuição para a geografia contemporânea. **Revista Geographia**, Niterói, v. 5, n. 10, p. 113-123, 2003.

\_\_\_\_\_. Uma discussão fenomenológica sobre os conceitos de Paisagem, Lugar, Território e Meio Ambiente. **Revista Território**, Rio de Janeiro, n. 3, p. 77-85, 1997.

\_\_\_\_\_. **A Geografia Humanista - sua trajetória de 1950 a 1990**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

IVO, Anete B. L. A periferia em debate: questões teóricas e de pesquisa. **CADERNO CRH**, Salvador, v. 23, n. 58, p. 9-15, Jan./Abr. 2010.

JOLY, Martine. **Introdução à Análise da Imagem**. Campinas: Papyrus, 1996.

LA BLACHE, Paul Vidal de. **Princípios de Geografia Humana**. Lisboa: Edições Cosmos, 1921.

LACOSTE, Maria Helena C. **Estrutura da rede rodoviária do Estado de Rio de Janeiro: uma contribuição metodológica**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1976.

LACOSTE, Yves. **Novo dicionário de geografia: da geopolítica a paisagem**. Lisboa: Editora Teorema, 2003.

LAGO, Luciana Corrêa do. **O mercado de trabalho na metrópole do Rio de Janeiro: a “periferia” que virou “centro”**. Disponível em: <[http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008\\_947.pdf](http://www.abep.nepo.unicamp.br/encontro2008/docsPDF/ABEP2008_947.pdf)>, acesso em 05 out. 2013.

\_\_\_\_\_. A dinâmica espacial em curso nas metrópoles brasileiras: algumas questões para discussão. In: COSTA, Heloisa S. de M. (Org.). **Novas periferias metropolitanas – a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul**. Belo Horizonte: C/Arte, 2006, p. 47 -55.

\_\_\_\_\_. **Desigualdade e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro: Revan/Fase, 2000.

LANG, Robert E.; NELSON, Arthur C. and SOHMER, Rebecca. **Boomburb Downtowns: The Next Generation of Urban Centers**. Journal of Urbanism. Published, 2008.

LEITE, Adriana Filgueira. O Lugar: duas acepções geográficas. **Anuário do Instituto de Geociências – UFRJ**. Rio de Janeiro, vol. 21, p. 9-20, 1998. Disponível em: <[http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario\\_1998/vol21\\_09\\_20.pdf](http://www.anuario.igeo.ufrj.br/anuario_1998/vol21_09_20.pdf)> . Acesso em: 18 maio 2012.

LE BOSSÉ, Mathias. As questões de identidade em Geografia Cultural – Algumas concepções contemporâneas. In: CORRÊA, Roberto Lobato; ROSENDAHL, Zeny (Org.). **Paisagens, Texto e Identidade**. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2004. p.157-179.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória**. Campinas: Ed. UNICAMP, 1994.

LIPOVETSKY, Gilles. **A felicidade paradoxal: ensaios sobre a sociedade de hiperconsumo**. São Paulo: Companhia das Letras, 2007.

LOPES, Michelly de L.; RAMIRES, Julio Cesar de L. Uma caracterização sócio-espacial da periferia urbana de Uberlândia – MG. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 12., Montevideo, 2009. **Anais...** Montevideo : [s.n.], 2009.

Disponível em:  
<[http://egal2009.easyplanners.info/area05/5309\\_Lopes\\_Michelly\\_de\\_Lourdes.pdf](http://egal2009.easyplanners.info/area05/5309_Lopes_Michelly_de_Lourdes.pdf)>.  
Acesso em: 15 jul. 2011.

MAGALHÃES, Leonardo R. Lagoeiro de. O papel do transporte no desenvolvimento regional visto do outro lado da Ponte Rio-Niterói. **Revista Rio de Janeiro**, n. 18-19, p. 195-212, 2006. Disponível em:  
<[http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista\\_18-19/Cap-9-Leonardo\\_Lagoeiro.pdf](http://www.forumrio.uerj.br/documentos/revista_18-19/Cap-9-Leonardo_Lagoeiro.pdf)>. Acesso em: 03 dez. 2011.

MARANDOLA JR., Eduardo; MELLO, L. F. A abordagem do lugar no planejamento urbano. **Geografares**. Vitória, v.7, p.63-74, 2009.

MARICATO, Ermínia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Vozes, 2011.

\_\_\_\_\_. Autoconstrução, a arquitetura possível. *In*: \_\_\_\_\_. **A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial**. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. p. 71-93.

MARTINS, José de Souza. **A aparição do demônio na fábrica: origens sociais do Eu dividido no subúrbio operário**. São Paulo: Editora 34, 2008.

\_\_\_\_\_. **A sociabilidade do homem simples**. São Paulo: Hucitec, 2000.

\_\_\_\_\_. **SUBÚRBIO: Vida cotidiana e História no subúrbio de São Paulo: São Caetano, do fim do Império ao fim da República República Velha**. São Paulo: Hucitec; UNESP, 2002.

MASSEY, Doreen. Um sentido de lugar. *In*: ARANTES, A. (Org.). **O espaço da diferença**. Campinas: Papyrus, 2000. p. 177-184.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; DELGADO, Wanderley; STEFANI, João. **Rio Moreno: pesquisa, população e territorialidade; chaves da rede de cidades da bacia do São Francisco**. Belo Horizonte: C / Arte, 2011.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva; MARIA, Amélia. Transporte automotivo e dimensões socioespaciais do capitalismo do século XX. **Cadernos do Leste**: Belo Horizonte, v. 8, n. 8, p.38-64, 2008.

MATOS, Ralfo Edmundo da Silva. Reflexões acerca da expansão da grande cidade na atualidade e de seu papel na expulsão e recepção de população. *In*: COSTA, Heloisa S. de M. (Org.). **Novas periferias metropolitanas – a expansão metropolitana em Belo Horizonte: dinâmica e especificidades no Eixo Sul**. Belo Horizonte: C/Arte, 2006, p. 57-80.

\_\_\_\_\_. Notas sobre a formação das cidades industriais. **Cad. Geografia**. Belo Horizonte, v.12, n. 18, p.25-39, 2002.

MELLO, Ediméia Maria Ribeiro de. **As Condições Estruturantes da Siderurgia Mineira: Recursos Naturais, Estado e Elite Instruída**. Tese (Doutorado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, 2010.

MENDONÇA, Adalton da Motta. **Transformações sócio-econômicas no eixo Niterói-Manilha em São Gonçalo/RJ**. Tese (Doutorado) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Rio de Janeiro, 2007.

MENEZES, Lucas Veloso de. **Condomínio : status e utopia num subúrbio brasileiro do século XXI**. Dissertação (mestrado) - Universidade Federal de Minas Gerais, Escola de Arquitetura, 2009.

MOODIE, A. E. **Geografia e política**. Rio de Janeiro: Zahar, 1965.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Geografia: pequena historia crítica**. São Paulo: Annablume, 2003.

MOREIRA, Ruy. **O pensamento geográfico brasileiro: as matrizes clássicas originárias**. São Paulo: Contexto, 2010. v.1.

\_\_\_\_\_. **O pensamento geográfico brasileiro: as matrizes da renovação**. São Paulo: Contexto, 2009, v. 2.

NED LUDD (org.): **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005.

NICOLAIDES, Beckey M.; WIESE, Andrew. **The suburb reader**. New York: Taylor & Francis Group, 2006.

O'DONNELL, Guillermo. Teoria Democrática e Política Comparada. **Revista Dados**. Rio de Janeiro, v. 42, n. 4, p.655-690, 1999.

OFFE, C. **Problemas estruturais do Estado Capitalista**. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

OLIVEIRA, Floriano José Godinho. **Reconfigurações da gestão local face a dinâmica metropolitana: o caso do Rio de Janeiro**. Disponível em: <[http://www.brasa.org/\\_sitemason/files/dmjH4k/Oliveira%20Floriano%20JosT%20Godinho%20de.pdf](http://www.brasa.org/_sitemason/files/dmjH4k/Oliveira%20Floriano%20JosT%20Godinho%20de.pdf)>. Acesso em: 20 fev. 2012.

OLIVEIRA, Orlandina; ROBERTS, Bryan. O crescimento urbano e a estrutura urbana na América Latina, 1930-1990. In: BETHELL, Leslie (Org.). **História da América Latina: A América Latina após 1930: Economia e Sociedade**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2009.

OLIVEIRA, Samuel Silva Rodrigues de. 100 anos de subúrbio carioca. **Juiz de Fora: Locus - Revista de História**, v. 17, n. 02, p. 195-200, 2011.

ORTIGOZA, Sílvia Aparecida Guarnieri. Paisagem Urbana de Dubai: Produto de uma governança para o consumo. **Revista Geográfica de América Central**, número especial - EGAL, Costa Rica, p. 1-10, 2011.

\_\_\_\_\_. A metrópole como espaço-sedutor no mundo do consumo: os exemplos de São Paulo e Dubai. **Revista Pluris**. Minho, Portugal, 2010. Disponível em: <<http://pluris2010.civil.uminho.pt/actas/pdf/paper556.pdf>>. Acesso em: 15 fev. 2012.

\_\_\_\_\_. As paisagens Urbanas no mundo do consumo: suas imagens e representações. In: ENCONTRO NACIONAL DOS GEÓGRAFOS BRASILEIROS, 16., Porto Alegre, 2010. **Anais...** Porto Alegre : [s.n.], 2010. 01 CD-ROM.

\_\_\_\_\_. **Geografia e consumo: dinâmicas sociais e a produção do espaço urbano.** Tese (Livre-Docência) - Universidade Estadual Paulista. Rio Claro : [s.n.], 2009.

\_\_\_\_\_. Da produção ao consumo: dinâmicas urbanas para um mercado mundial. In: ORTIGOZA, Sílvia Aparecida Guarnieri, CORTEZ, Ana Tereza C. (Org.). **Da produção ao consumo: impactos socioambientais no espaço urbano.** São Paulo: Cultura Acadêmica, 2009, p. 11-33.

ORTIZ, Renato. Walter Benjamin e Paris - individualidade e trabalho intelectual. **Tempo Social Rev. Sociol.** São Paulo : USP, 12(1), p.11-28, maio 2000. Disponível em: <<http://www.scielo.br/pdf/ts/v12n1/v12n1a02.pdf>>. Acesso em: 20 maio 2012.

PADILHA, Valquíria. **Shopping Center: A catedral das mercadorias.** São Paulo: Boitempo, 2006.

PALLONE, Simone. Diferenciando subúrbio de periferia. São Paulo: **Cienc. Cult.**, vol.57, nº.2, Apr./June, 2005. Disponível em: <[http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S000967252005000200006&script=sci\\_arttext](http://cienciaecultura.bvs.br/scielo.php?pid=S000967252005000200006&script=sci_arttext)>, acessado em fev. 2013.

PAULA, Dilma Andrade de. **Fim de Linha: a extinção de ramais da Estrada de Ferro Leopoldina, 1955-1974.** Tese (Doutorado em História) - Universidade Federal Fluminense. Niterói : [s.n.], 2000.

\_\_\_\_\_. Estado, sociedade civil e hegemonia do rodoviarismo no Brasil. **Revista Brasileira de História da Ciência**, v.3, n.2, p.142-156, 2010.

PAVIANI, A. A lógica da periferização em áreas metropolitanas. In: Santos, M. & Souza, M. A. A. (Orgs.). **Território, Globalização e Fragmentação.** São Paulo: Editora Hucitec, 1994. p. 182-190.

PEREIRA, André Luiz Soares. **O sentido do lugar: significados e vivências no entorno do São Gonçalo Shopping Rio.** Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense. Niterói , 2008.

PETUBA, Rosângela Maria Silva. A RVPSC em revista: ferrovia e trabalho ferroviário em busca de novos sentidos – Paraná (1955-1973). **Revista de História Regional**, 16(2), p. 463-492, 2011. Disponível em: <<http://www.revistas2.uepg.br/index.php/rhr/article/view/3085/2498>>. Acesso em: 06 maio 2012.

PINTAUDI, Silvana M. O consumo do espaço do consumo. In: OLIVEIRA, M. P. de; COELHO, M.C.N.; CORRÊA, A. de M. (orgs.). **O Brasil, a América Latina e o mundo: espacialidades contemporâneas.** Rio de Janeiro: Lamparina; FAPERJ; ANPEGE, 2008. p. 121-127.

\_\_\_\_\_. Para uma leitura das formas de comércio varejista na cidade. In: **Cidades: Revista científica / Grupo de Estudos Urbanos**. Presidente Prudente, v. 01, nº 01, p. 179-190, 2004.

\_\_\_\_\_. **O templo da Mercadoria: estudo sobre os shopping centers de São Paulo**. 156f. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade de São Paulo. São Paulo, 1989.

POULANTZAS, Nicos. (1977): As transformações atuais do Estado, a crise e a crise do Estado. In: POULANTZAS, N. (Org.). **O Estado em crise**. Rio de Janeiro: Graal. p.03-41.

RELPH, Edward. **A paisagem urbana moderna**. Lisboa: Edições 70, 1987.

\_\_\_\_\_. **Place and placelessness**. London: Pion, 1976.

REGO, Renato Leão. Aventura no trópico: colônias, assentamentos, plantations. Antecedentes e referenciais britânicos da urbanização do norte do Paraná. **Anais do Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, v. 10, n. 2, 2008.

Disponível em:

<<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/1223>>, Acesso em fev. março/2013.

REIS FILHO, NESTOR GOULAT. Urbanização e Modernização: entre o passado e o presente (1808-1945). In: MOTA, Carlos Guilherme. (Org.). **Viagem incompleta: a experiência brasileira (1500-2000), a grande transação**. São Paulo: Editora SENAC, 2000. p.83-120

RETONDAR, Anderson M. **Sociedade de consumo, modernidade e Globalização**. São Paulo : Annalume; Campina Grande : EDUFCEG, 2007.

RODRIGUES, Davi Henrique X. Branco Carioni. **Caracterização socioambiental de comunidades pesqueiras na baía de Guanabara, como subsídio à elaboração de um novo modelo gestão para a pesca de pequena escala**. Monografia (Bacharelado em Oceanografia) - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2009.

ROSAS, Osmar Leitão. Discurso evidenciando a decisão da retomada das obras de construção da via expressa Niterói-Manilha, pelo DNER, com prazo de entrega para o final de 1984. **Diário do Congresso Nacional (Seção I)**. Brasília, DF : [s.n], ano XXXVII, n.24, p. 1596, 31 março 1982. Disponível em:

<<http://imagem.camara.gov.br/Imagem/d/pdf/DCD31MAR1982.pdf#page%3D1553>> Acesso em 27 jun 2011.

ROSAS, Osmar Leitão. Discurso em que relata informações do Diretor-Geral do DNER sobre o prazo final de entrega das obras da rodovia Niterói-Manilha. **Diário do Congresso Nacional (Seção I)**. Brasília, DF : [s.n], ano XXXVIII, n.70, p. 5394, 17 junho 1983. Disponível em:

<[http://imagem.camara.gov.br/dc\\_20b.asp?largura=&altura=&selCodColecaoCsv=D&DataIn=17%2F06%2F1983&txPagina=59&txSuplemento=0&enviar=Pesquisar](http://imagem.camara.gov.br/dc_20b.asp?largura=&altura=&selCodColecaoCsv=D&DataIn=17%2F06%2F1983&txPagina=59&txSuplemento=0&enviar=Pesquisar)>  
Acesso em 27 jun 2011.

SANTOS, J. L. J.; SERPA, A. A produção espacial do comércio e dos serviços nas periferias urbanas: um estudo de caso em Salvador. São Paulo: **GEOUSP**, v. 8, 2000, p. 45-65.

SANTOS, Leonardo Soares. Os subúrbios do Rio de Janeiro no início do século XX. Natal: **MNEME – Revista de Humanidades**, 12 (30), 2011 (jul./dez), pp. 257- 280.

\_\_\_\_\_. **A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Editora Hucitec, 1996, 2006.

\_\_\_\_\_. **Da totalidade ao lugar**. São Paulo: EdUSP, 2005.

\_\_\_\_\_. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2000.

\_\_\_\_\_. O dinheiro e o território. **Revista Geographia**. Niterói, n.1, p. 07-13, 1999.

\_\_\_\_\_. **Novos rumos da geografia brasileira**. São Paulo: Editora Hucitec, 1988.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

\_\_\_\_\_; SILVEIRA, M. L. (org.): **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SEABRA, Odete. **Territórios de uso: cotidiano e modo de vida**. Presidente Prudente: **Cidades**, 2004, v. 1, n. 2, p. 181-206, jul./dez.

SCHAMA, Simon. **Paisagem e memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.

SEAMON, D. e SOWERS, J. Place and Placelessness, Edward Relph. In: Key Texts in Human Geography. London: Sage, 2008, p. 43-51. Disponível em: <<http://164.125.174.23/lee/place%20and%20placelessness.pdf>>, acesso em jan. 2013.

SEGUÍ, Ana Espinosa. **El comercio como herramienta estructuradora del territorio: el caso de las ciudades alicantinas**. Tesis doctorales da Universidade de Alicante, Alicante, España, 2007.

SENNETT, Richard. **A cultura do novo capitalismo**. Rio de Janeiro: Record, 2006.

SERPA, Angelo A. A paisagem periférica. In: Eduardo Yázigi. (Org). **Turismo e paisagem**. São Paulo: Contexto, 2002, p. 161-179.



SILVA, Ana Isabel. (2011): A estrada nacional EN1: rua da cidade alargada. Anais da 1ª Conferência do PNUM - Morfologia Urbana em Portugal: Abordagens e Perspectivas. Disponível em <<http://pnum.fe.up.pt/pt/index.php/conferencias>>, acesso em 08 de jan. 2013.

SILVA, Armando Corrêa da. **A Aparência, o Ser e a Forma**. Rio de Janeiro: Geographia, n. 03, p. 07-24, 2000.

SILVA, Isabel Pato. Colóquio internacional de periferias urbanas, entre normas e inovações, nas cidades do sul da Europa. Lisboa: **Finisterra**, XLIII, 86, 2008, p. 139-146.

SILVA, Mauro Emilio Costa. Lugar e paisagem em espaços urbanos do/no processo de globalização. **Entre-Lugar**, ano 1, n. 2, p. 75-92, 2010.

SILVA JUNIOR, Roberto França da. **Circulação e logística territorial: a instância do espaço e a circulação corporativa**. Tese (Doutorado em Geografia) - Universidade Estadual Paulista. Presidente Prudente, 2009.

SILVA JUNIOR, Sílvio Barbosa da. Território e transporte: o estado da arte sobre a relação entre os conceitos. In: PORTUGUEZ, A. P.; MOURA, G.G e COSTA, R. A. (Org.). **Geografia do Brasil Central: enfoques teóricos e particularidades regionais**. Uberlândia: Assis Editora, 2011, p. 39-55.

SLATER, Don. **Cultura do consumo e modernidade**. São Paulo: Nobel, 2002.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1993.

SOTO, William Héctor Gómez. Subúrbio, periferia e vida cotidiana. Rio de Janeiro: **Estud. Soc. Agríc**, vol. 16, n. 1, 2008, p. 109-131.

SOUZA, Angela Maria Gordilho. Da idealização do subúrbio à construção da periferia estudo da expansão suburbana no século XX, em Salvador-BA. **Anais do seminário história das cidades e do urbanismo**, v. 8, n. 2, 2004. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/963>>, Acesso em jan de 2013.

SOUZA, Célia Ferraz de. A Cidade-Jardim: entre o discurso e a imagem - uma reflexão sobre o urbanismo de Porto Alegre. Porto Alegre: **Revista Anos 90**, nº 14, dezembro de 2000.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista. **Scripta Nova - Revista Electrónica de Geografia y Ciencias Sociales**, vol. XI, número 245 (11), 2007.

Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24511.htm>>. Acesso em: 08 jul. 2011.

\_\_\_\_\_. Novos conteúdos nas periferias urbanas das cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. México: **Investigaciones Geográficas**, n. 54, 2004, p. 114-139.

TAVARES, Ricarda Lucilia Domingues. **Lugar e patrimônio: significados para a memória**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal Fluminense. Niterói, 2002.

THOMPSON, Paul. **A Voz do Passado**. São Paulo: Paz e Terra, 1992.

TRAVASSOS, Mario. **Introdução à Geografia das Comunicações Brasileiras**. Rio de Janeiro: José Olympio, 1942.

TUAN, Y.F. **Topofilia: um estudo da percepção, atividades e valores do meio ambiente**. Londrina: Eduel, 2012.

\_\_\_\_\_. **Espaço e Lugar**. São Paulo: Difel, 1983.

VAINER, Carlos. **Entrevista**. Revista Proposta, FASE, Rio de Janeiro, p. 41-47. 1998.

VALLAUX, Camille. **El suelo y el Estado**. Madrid: Daniel Jorro, 1914.

VARGAS, Heliana Comin. Comércio e serviços varejistas nos estudos urbanos e a complexidade na produção do conhecimento. *In*: COLÓQUIO INTERNACIONAL DE COMÉRCIO E CIDADE, 2., 2008, São Paulo. **Anais...** São Paulo : FAUUSP-LABCOM, 2008. Disponível em:  
<[http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2005\\_vargas\\_comercioservcomplexidade.pdf](http://www.fau.usp.br/deprojeto/labcom/produtos/2005_vargas_comercioservcomplexidade.pdf)>. Acesso em: 23 abr. 2012.

\_\_\_\_\_. Comércio, Espaço Público e Cidadania. Indaiatuba: **Anais do I Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ambiente e Sociedade**, 2002. Disponível em:  
<[http://www.usp.br/fau/deprojeto/labcom/produtos/2002\\_vargas\\_comercioespaciocid.pdf](http://www.usp.br/fau/deprojeto/labcom/produtos/2002_vargas_comercioespaciocid.pdf)>. Acesso em: 23 abr. 2012.

WEBER, M. **Economia e sociedade**. São Paulo: Editora: UNB, 2004.

XAVIER, Marcos. Os sistemas de engenharia e a tecnicização do território. O exemplo da rede rodoviária brasileira. *In*: SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil: território e sociedade no início do século XXI**. Rio de Janeiro: Record, 2001. p. 329-341.

YÚDICE, George. **A conveniência da Cultura: usos da cultura na era global**. Belo Horizonte: UFMG, 2006.

(A) Roteiro base da Entrevista Oral

1. Informe, por favor, nome (apelido), idade, profissão (atividade atual)
2. Qual o nº de moradores no domicílio? O Sexo, idade, escolaridade, profissão dos membros da família.
3. Qual o bairro de residência?
4. Quanto tempo reside no bairro?
3. Existe infraestrutura urbana em seu bairro? Água, luz, rede de esgoto, telefone.
6. Descreva o bairro, o lugar?
7. Existe comércio no lugar onde vive?
8. Você acha que o bairro é bem servido de comércio?
9. Acha que houve crescimento na oferta de comércio no bairro, nos últimos anos?
10. Onde fica o centro para você?
8. O seu bairro está localizado na periferia? Por quê?
9. O que desapareceu do lugar ao longo do tempo? O que mais se identifica com lugar onde vive?
13. Quais os problemas mais relevantes do lugar no passado e hoje?
14. Onde gosta de estar com sua família neste lugar?
16. O que havia no lugar antes da construção da rodovia Niterói-Manilha?
17. O que sabe sobre o processo de construção da rodovia?
18. Você utiliza a rodovia em seu cotidiano? Com que frequência utiliza a via?
19. O que a rodovia representa para sua vida?
23. Costuma comprar no comércio local?
24. Quais os tipos de estabelecimentos comerciais que frequenta?
25. Costuma comprar no comércio da estrada? Quais os produtos que costuma comprar no comércio da rodovia? Que lojas costuma frequentar?
26. Quais os motivos para utilizar o comércio localizado na estrada?
27. Qual a distância aproximada de sua casa para o comércio da rodovia?
28. Costuma comprar no comércio da estrada? Quais os produtos que consome? Que lojas costuma frequentar?

28. Que meio de transporte utiliza para ir ao comércio localizado na rodovia? Qual?
29. Você observa alguma diferença (aparência / imagem) entre o comércio do bairro e comércio da estrada?
30. Como avalia a qualidade e variedade dos produtos disponíveis no comércio do bairro e da estrada?
32. Existe diferença entre o atendimento comercial do bairro em relação ao da estrada? Qual?
33. Qual o significado do novo comércio, localizado na estrada, para sua vida?
34. O que costuma fazer em seu tempo livre?

## (B) Questionário das entrevistas de campo

1. Informe sua profissão (atividade atual): \_\_\_\_\_
2. Qual a idade aproximada? \_\_\_\_\_
3. Qual o bairro de residência? \_\_\_\_\_
4. Quanto tempo reside no bairro (em anos)? \_\_\_\_\_
5. Existe infraestrutura urbana em seu bairro? ( ) sim ( ) não
6. Existe comércio no bairro onde vive? ( ) sim ( ) não
7. Você acha que o seu bairro é bem servido de comércio? ( ) sim ( ) não
8. Em sua opinião, houve crescimento na oferta de comércio no bairro, nos últimos anos?  
( ) sim ( ) não
9. Você acha o seu bairro central? ( ) sim ( ) não
10. Você acha que o seu bairro está localizado na periferia? ( ) sim ( ) não
11. Atribua característica(s) para uma periferia.  
( ) Falta de infraestrutura urbana ( ) distância do centro ( ) ausência de comércio e serviços  
( ) moradias precárias ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
12. O bairro mudou onde reside mudou ao longo do tempo? ( ) sim ( ) não  
( ) comércio ( ) fábricas ( ) casas ( ) ruas ( ) praças ( ) áreas verdes ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
13. Existem transformações recentes na paisagem do bairro? ( ) sim ( ) não
14. Em caso de resposta afirmativa, quais foram as recentes transformações no bairro:  
( ) asfalto ( ) comércio ( ) praças ( ) áreas verdes ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
15. O que mais se identifica com o lugar onde vive? ( ) comércio ( ) transporte  
( ) vizinhança ( ) localização ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
16. Quais os principais problemas do lugar até o ano de 2000? ( ) Falta d'água ( ) asfalto das ruas  
( ) falta de comércio ( ) segurança pública ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
17. Quais os principais problemas do lugar nos dias de hoje? ( ) Falta d'água ( ) asfalto das ruas  
( ) falta de comércio ( ) segurança pública ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
18. No período de lazer, onde gosta de estar com sua família no bairro? ( ) dentro de casa  
( ) bares ( ) praças ( ) ruas ( ) restaurantes ( ) outro(s) \_\_\_\_\_

19. Costuma comprar no comércio do bairro? ( ) sim ( ) não
20. Caso a resposta tenha sido positiva, aponte os tipos de comércio e serviços que costuma frequentar e utilizar no bairro?
- ( ) açougue ( ) padaria ( ) mercado ( ) supermercado ( ) hipermercado  
 ( ) farmácia /drogaria ( ) material de construção ( ) restaurantes ( ) salão de beleza  
 ( ) serviços médicos e odontológicos ( ) feira livre ( ) outro(s) \_\_\_\_\_
21. Você tem conhecimento sobre o que havia anteriormente no espaço da rodovia Niterói-Manilha (BR-101)? ( ) ruas ( ) casas ( ) manguezal ( ) praias ( ) outro(s)\_\_\_\_\_
22. Tem conhecimento sobre o processo de construção da rodovia Niterói-Manilha (BR-101)?  
 ( ) sim ( ) não
- 23.Caso a resposta tenha sido positiva, informe o processo de construção da rodovia:\_\_\_\_\_
24. Você utiliza a rodovia em seu cotidiano? ( ) sim ( ) não
25. Com que frequência utiliza a Niterói-Manilha? ( ) diariamente ( ) semanalmente  
 ( ) mensalmente ( ) eventualmente
26. A rodovia Niterói-Manilha (BR-101) tem algum significado em sua vida cotidiana?  
 ( ) progresso ( ) ganho de tempo ( ) facilidade de deslocamento ( )outro(s)\_\_\_\_\_
27. Costuma frequentar e comprar no comércio da Niterói-Manilha? ( )sim ( ) não
28. No caso da afirmativa anterior ser positiva, quais os produtos que costuma comprar no comércio da rodovia?  
 ( ) alimentação ( ) vestuário ( ) calçados ( ) combustível ( ) material de construção  
 ( ) decoração ( ) automóveis ( ) outro(s)\_\_\_\_\_
29. Que lojas costuma frequentar e comprar na Niterói-Manilha? ( )Leroy Merlin  
 ( ) Assaí ( ) Carrefour ( ) C&C ( ) Mc Donalds ( ) Bob's ( ) São Gonçalo Shopping  
 Rio ( ) Sam's Club ( ) outro(s)\_\_\_\_\_
30. Quais os motivos para utilizar o comércio localizado na estrada?  
 ( ) estacionamento ( ) preço dos produtos ( ) variedade de produtos ( ) caminho de casa e/  
 ou trabalho ( ) acesso fácil ( ) transporte ( ) outro(s)\_\_\_\_\_
31. Qual a distância aproximada de sua casa para o comércio da rodovia?  
 ( ) 1 a 3km ( ) 3 a 6 km ( ) 6 a 9km ( ) mais de 9km
32. Como se locomove para ir ao comércio localizado na rodovia?  
 ( ) carro ( ) ônibus ( ) bicicleta ( ) motocicleta ( ) a pé
33. Você observa alguma diferença na forma e aparência / imagem, entre o comércio do bairro e comércio da estrada? ( ) sim ( ) não

34. Caso a resposta da questão anterior tenha sido afirmativa, qual a percepção sobre a forma e aparência / imagem do comércio da estrada?

beleza  lojas grandes  organizadas  estacionamento  ambiente limpo  
 outro(s)\_\_\_\_\_

35. Como avalia a qualidade dos produtos disponíveis no comércio do bairro?

boa  regular  ruim  sem opinião

36. Você acha se existe variedade nos produtos disponíveis no comércio da rodovia?

boa  regular  ruim  sem opinião

37. Existe alguma diferença entre o atendimento comercial do bairro em relação ao da estrada?  sim  não

38. Caso a resposta tenha sido positiva, aponte a diferença no atendimento entre o comércio do bairro em relação ao da rodovia.  conhece o dono do comércio

educados  melhor treinados  amizade  outro(s)\_\_\_\_\_

39. Qual a importância do comércio localizado na estrada, em seu cotidiano?

sem importância  variedade de produtos  bom preço  venda a crédito

outro(s)\_\_\_\_\_

Anexo A - Portaria Nº 021/DES, de 18 de fevereiro de 1974.

Anexo ao Proc. 201.07.301.256/75-60, folha 10.



**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM**

PORTARIA Nº 021/DES, de 18 de FEVEREIRO de 1974

O DIRETOR GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM, usando da prerrogativa que lhe concede o artigo 14 do Decreto-lei nº 512, de 21 de março de 1969, combinado com o artigo 81, inciso XVII, do Regimento aprovado pelo Decreto nº 68.423, de março de 1971, eo constante do processo administrativo nº 301.175/73. RESOLVE: declarar de utilidade pública, para efeito de desapropriação e afetação a fins rodoviários, as áreas de terreno, inclusive benfeitorias nelas encontradas, abrangidas pela faixa de domínio do trecho Niterói - Manilha, entre estacas 0 - 707 - 15,27 = 6 - 510 + 18,63 e com extensão de 24,253km, da rodovia BR-101/RJ, na forma do projeto aprovado pela Portaria nº 11/74 da Diretoria de Planejamento e conforme desenhos nºs PEET - 519/74 a PEET - 538/74, que ficam desapropriados no Arquivo Técnico deste Departamento.

ELISEU RESENDE  
DIRETOR GERAL



Anexo B - Decreto-lei nº 512, de 21 de Março de 1969.



**Decreto-lei nº 512, de 21 de Março de 1969**

*Regula a Política Nacional de Viação Rodoviária, fixa diretrizes para a reorganização do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem e dá outras providências.*

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso das atribuições que lhe confere o § 1º do artigo 2º do Ato Institucional número 5, de 13 de dezembro de 1968, DECRETA:

**CAPÍTULO I**

**Da Política Nacional de Viação Rodoviária**

**Art. 1º** A política nacional de viação rodoviária se integra na política nacional dos transportes, cuja formulação compete ao Ministro dos Transportes, e compreende:

- a) o planejamento do sistema rodoviário, federal, estadual e municipal, no território brasileiro, e suas alterações;
- b) os estudos técnicos e econômicos, o estabelecimento dos meios financeiros para execução das obras integrantes do sistema e a elaboração dos projetos finais de engenharia;
- c) a construção e conservação de rodovias, pontes e outras obras que as integrem;
- d) a administração permanente das rodovias mediante guarda, sinalização, policiamento, imposição de pedágio, de taxas de utilização, de contribuição de melhoria, estabelecimento de servidões, limitações ao uso, ao acesso e ao direito das propriedades vizinhas, e demais atos inerentes ao poder de polícia administrativa, de trânsito e de tráfego;
- e) concessão, permissão e fiscalização do serviço de transporte coletivo de passageiros e de carga, nas estradas federais ou de ligação, interestaduais e internacionais;
- f) a disciplina de aplicação dos recursos provenientes do Imposto Único sobre combustíveis e lubrificantes, previsto no art. 22, inciso VIII, da Constituição, bem como o de outros destinados, por lei, ao sistema rodoviário federal, estadual e municipal.

**CAPÍTULO II**

**Do Órgão de Execução**

**Art. 2º** Ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (D.N.E.R.), atendidas as atribuições conferidas em lei ao Conselho Nacional de Transportes e ao Ministério dos Transportes, compete a execução da política nacional de viação rodoviária, no plano federal.

Parágrafo único. Para consecução dos objetivos indicados neste artigo poderá o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem celebrar acordos e convênios de delegação de encargos, com os Estados, Territórios, Distrito Federal e Municípios, ou outras entidades federais, civis ou militares, bem como firmar contratos com entidades privadas.

**Art. 3º** O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, vinculado ao Ministério dos Transportes, mantida a sua condição de autarquia administrativa e pessoa jurídica de direito público interno, com

patrimônio e gestão financeira próprios, se reorganizará de acôrdo com as diretrizes instituídas neste Decreto-lei.

### **CAPÍTULO III**

#### **Da Receita do D. N. E. R.**

**Art. 4º** Constituem receita do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem:

I - A parte que lhe couber do Fundo Rodoviário Nacional, que continuará a ser cobrado e distribuído na forma da legislação em vigor;

II - O produto da Taxa de Conservação de Rodovias, instituída pelo Decreto-lei nº 397, de 30 de dezembro de 1968; da Taxa para melhoria da segurança das estradas federais, instituída pela Lei nº 5.391, de 23 de fevereiro de 1968, sôbre o prêmio do seguro obrigatório de responsabilidade civil relativo a transportes terrestres, e do Impôsto sôbre Transporte Rodoviário de Passageiros, instituído pelo Decreto-lei nº 284, de 28 de fevereiro de 1967, destinado à formação do Fundo Especial de Conservação e Segurança do Tráfego;

III - A transferência de recursos orçamentários e créditos abertos por leis especiais;

IV - O produto de operações de crédito que efetue no país ou no exterior;

V - juros e comissões dos seus depósitos bancários ou resultado de operação financeira que efetuar para implementação de obras rodoviárias;

VI - o produto da exploração e arrendamento de bens patrimoniais do seu acervo, não necessários aos seus serviços ou destinados à serventia pública, como meios auxiliares de comodidade, utilização ou integração rodoviária assim como o resultado da alienação de bens, materiais e equipamentos inservíveis ou desnecessários ao uso da Autarquia;

VII - o produto de multas que, por lei, regulamento, ou contrato, incumba ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem impor e recolher;

VIII - o produto de serviço ou fornecimento prestado excepcionalmente a terceiro;

IX - a renda de contribuição de melhoria e de pedágio auferido do sistema rodoviário sob jurisdição do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem;

X - legados, donativos, subvenções e outras rendas que venham a caber ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

**Art. 5º** Os recursos de dotação orçamentária previstos no inciso III do artigo anterior serão entregues pelo Tesouro Nacional, como suprimentos e por duodécimos, ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, independentemente de comprovação. As demais rendas serão arrecadadas e escrituradas diretamente pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.

### **CAPÍTULO IV**

#### **Do Pessoal do D.N.E.R.**

**Art. 6º** As atribuições do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem serão desempenhadas por pessoal técnico de nível superior e pessoal auxiliar, em quantidade e qualidade adequadas às suas reais necessidades, atendidos os princípios de economia e máxima utilização do potencial disponível em entidades privadas para aquelas atividades que não possam ser exercidas com pessoal próprio.

**Art. 7º** O regime jurídico do pessoal técnico de nível superior ocupante de emprêgo para cujo exercício seja exigida a habilitação profissional de Engenheiro será o da legislação trabalhista.

§ 1º O Presidente da República aprovará a Tabela de Funções e Empregos do pessoal técnico de que trata êste artigo em consonância com os valôres obtidos em pesquisas sôbre o mercado de trabalho.

~~§ 2º O pessoal técnico de nível superior, ocupante da série de classes de Engenheiro, integrante dos Quadros do próprio Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, regido pelo Estatuto dos Funcionários Públicos Cíveis da União (Lei número 1.711, de 28 de outubro de 1952), quando~~

~~investido em cargo em comissão ou função gratificada, bem como os Engenheiros ocupantes de cargo cujo provimento seja de livre escolha, perceberão vencimentos e vantagens do cargo em comissão ou gratificação da função que exercerem, acrescidos do complemento que bastar para igualar os vencimentos que percebem ao salário previsto na Tabela de Funções e Empregos, para emprêgo de atribuições semelhantes e jornada de trabalho idêntica. Os demais servidores integrantes da série de classes de Engenheiro, quando, não investidos em cargo em comissão ou função gratificada, poderão também receber tal complemento na forma em que dispuser a regulamentação deste Decreto-lei.~~

§ 2º O Engenheiro integrante do Quadro de Pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, ocupaste de cargo da respectiva série de classes, quando investido em cargo em comissão ou função gratificada, bem como o Engenheiro estranho aos quadros do D.N.E.R. que fôr investido em cargo em comissão de livre escolha, não farão jus aos vencimentos e vantagens correspondentes ao cargo em comissão ou à função gratificada, passando a perceber os salários e gratificações fixados em decreto na forma do parágrafo primeiro. Os integrantes de série de classe de Engenheiro, quando não investidos em cargo em comissão ou função gratificada, poderão perceber uma complementação salarial, de acôrdo com o que dispuser a regulamentação deste Decreto-Lei. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 831, de 1969)

§ 3º O regime de tempo integral e dedicação exclusiva e a gratificação e produtividade, instituída pela Lei nº 4.345, de 26 de junho de 1964, são incompatíveis com a complementação prevista no parágrafo 2º deste artigo.

~~§ 4º O disposto neste artigo, ressalvadas as hipóteses dos parágrafos 2º e 3º, não se aplica aos demais ocupantes das classes e carreiras de nível técnico superior dos quadros de pessoal do D. N. E. R., que continuarão submetidos ao regime jurídico do pessoal civil da União.~~

§ 4º O disposto neste artigo não se aplica aos demais ocupantes das classes, carreiras, cargos em comissão e funções gratificadas de nível técnico superior que continuarão submetidos ao regime jurídico do pessoal civil da União. (Redação dada pelo Decreto Lei nº 831, de 1969)

**Art. 8º** O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem elaborará um Regulamento de Pessoal Técnico de que trata o artigo 7º, o qual será aprovado por Decreto.

Parágrafo único. A admissão do pessoal técnico de que trata o artigo dependerá de prévia habilitação em concurso de provas, ou provas e títulos, a ser realizado pelo próprio órgão, observada a orientação geral do Departamento Administrativo do Pessoal Civil, exceção feita para as funções que a legislação admita como de livre escolha.

**Art. 9º** Aos atuais integrantes dos quadros de pessoal do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, regidos pelo Estatuto dos Funcionários Públicos Civis da União, é assegurada a contagem, para todos os efeitos do tempo de serviço prestado sob regime trabalhista ou como diarista de obras, desde que o serviço tenha sido prestado ao Departamentamento Nacional de Estradas de Rodagem.

**Art. 10.** Em caso algum, a remuneração do Diretor-Geral e dos demais servidores do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem poderá exceder o teto máximo previsto na legislação vigente.

## CAPÍTULO V

### Disposições Gerais

**Art. 11.** Para a consecução dos seus objetivos o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, poderá efetuar operações de crédito com entidades nacionais ou estrangeiras, contraindo débitos em moeda nacional ou estrangeira, atendidas as normas constitucionais da legislação vigente e regulamentares.

**Art. 12.** Quando os acôrdos com organismos financiadores estrangeiros especificarem a realização de concorrência internacional, procederá o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, na forma do disposto no artigo 142 do Decreto-lei nº 200, de 25 de fevereiro de 1967, e das normas próprias baixadas pelo Poder Executivo, respeitados os dispositivos legais que regem a matéria.

**Art. 13.** Estão isentos de direitos de importação e demais taxas aduaneiras, observadas a legislação e regulamentação vigentes, as máquinas, veículos e aparelhos que o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem adquira para projeto, construção, conservação e policiamento de trânsito das estradas de rodagem.

**Art. 14.** O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, por ato de seu Diretor-Geral, declarará a utilidade pública de bem ou propriedade, para efeito de desapropriação e afetação a fins rodoviários, e a qualquer tempo, poderá requisitar o ingresso de agente do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, em propriedade pública ou privada, para efetivação de estudos que visem à implantação de estradas ou obras auxiliares, observado o dever de preservação do bem e de indenizar as perdas e danos decorrentes da requisição.

**Art. 15.** A declaração de utilidade pública e a desapropriação conseqüente se sujeitarão às disposições do Decreto-lei nº 3.365, de 21 de junho de 1941 e legislação subsequente sobre desapropriação, observadas as disposições especiais dêste Decreto-lei.

Parágrafo único. Quando, na execução judicial, houver incidência de correção monetária, será deduzido do valor final da condenação o valor da contribuição de melhoria devido pelo expropriado.

**Art. 16.** O proprietário de bem declarado de utilidade pública pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, que efetive doação ao mesmo, sem ônus ou gravame, fica dispensado do pagamento de contribuição de melhoria até o valor do bem incorporado ao patrimônio do órgão.

**Art. 17.** Declarada a utilidade pública, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de ofício, formará processo de desapropriação amigável, um para cada bem, devendo efetivar a desapropriação de forma expedita e sumária, exigida do expropriado, exclusivamente, a prova de propriedade, a ser feita com escritura aquisitiva e certidão recente do Registro de Imóveis competente, dispensadas quaisquer outras formalidades.

**Art. 18.** Havendo concordância do expropriado com o valor do Laudo, a quantia de avaliação será depositada por sessenta dias, em conta bloqueada em estabelecimento bancário existente na Comarca da situação do bem ou na mais próxima, à disposição da autoridade judicial a que fôr requerido o depósito.

§ 1º No decorrer dos sessenta dias o Juiz fará publicar editais, na Comarca da situação do bem e no local de domicílio do expropriado, se conhecido, com prazo de trinta dias para que terceiro interessado impugne a titularidade do bem ou habilite direitos creditórios. Não ocorrendo impugnação e decorrido o prazo dos Editais, ou provada a inexistência de justo título, ou, ainda, habilitados direitos ou créditos contra o expropriado, o Juiz, por sentença, adjudicará a propriedade ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem para efeito de transcrição imobiliária permanecendo bloqueado o valor depositado até que decida a quem cabe levantá-lo.

§ 2º Efetivado o depósito nos termos dêste artigo, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem fiará automaticamente imitado na posse do bem em desapropriação.

**Art. 19.** Não havendo concordância do expropriado, ou sendo desconhecido ou ausente o proprietário, o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, dentro de seis meses no máximo, contados da avaliação, iniciará processo judicial de desapropriação, mediante depósito do valor do Laudo da Avaliação para efeito de imitar-se na posse do bem.

**Art. 20.** Aos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, é defeso aplicar recursos oriundos do Imposto Único sobre lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos em investimentos não rodoviários, cabendo ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a distribuição, segundo os critérios previstos na legislação federal em vigor, e a fiscalização da correta aplicação de tais recursos.

~~**Art. 21.** Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos Planos Rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes dêste Decreto-lei e do Plano Rodoviário Nacional de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional.~~

~~§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias anuais à aprovação do Conselho Nacional dos Transportes, através do D.N.E.R.~~

~~§ 2º Os Municípios submeterão suas programações anuais à aprovação das autoridades estaduais competentes.~~

**Art. 21.** Os recursos previstos no artigo anterior, a serem distribuídos trimestralmente pelo DNER, serão integralmente aplicados pelos Estados, Municípios, Distrito Federal e Territórios, na execução dos planos rodoviários estaduais, municipais ou territoriais, os quais deverão se articular e compatibilizar com as diretrizes deste Decreto-lei e do Plano Nacional de Viação, de modo a obter-se um sistema rodoviário integrado de âmbito nacional. (Redação dada pela Lei nº 5.917, de 10.9.1973)

§ 1º Para cumprimento do disposto neste artigo, os Estados, Territórios e Distrito Federal deverão submeter suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados de atividades ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, de acordo com as normas e padrões que este órgão estipular. (Redação dada pela Lei nº 5.917, de 10.9.1973)

§ 2º Os Municípios submeterão suas programações rodoviárias (orçamentos anuais e plurianuais) e relatórios detalhados à aprovação das autoridades estaduais respectivas, na forma que estas determinarem, atendidas, dentro do possível, a homogeneidade com as normas e padrões mencionados no parágrafo anterior'. (Redação dada pela Lei nº 5.917, de 10.9.1973)

§ 3º O Distrito Federal e os Territórios Federais ficam equiparados a Estados para efeito do cálculo e distribuição das quotas do Fundo Rodoviário Nacional.

**Art. 22.** Compete ao Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem a aprovação final dos projetos de estradas, obras de arte e instalações rodoviárias federais.

**Art. 23.** Se o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem vier a ser extinto, passarão para a União, todos os direitos e obrigações decorrentes dos atos por êle praticados.

**Art. 24.** As causas judiciais em que fôr parte o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem serão processadas perante a Justiça Federal.

**Art. 25.** Fica o Poder Executivo autorizado a promover a criação de órgão federal que terá a seu cargo a concessão, permissão e fiscalização dos serviços rodoviários interestaduais e internacionais de transporte coletivo de passageiros e de cargas.

Parágrafo único. Enquanto não fôr criado tal órgão, os serviços de concessão, permissão e fiscalização do transporte de passageiros e de cargas continuarão a cargo do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, na forma da legislação vigente.

**Art. 26.** A estrutura administrativa do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem será fixada por Decreto.

**Art. 27.** O artigo 20 da Lei número 302, de 13 de julho de 1948, passa a vigorar com a seguinte redação:

"O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem poderá empregar, anualmente, até 1% (um por cento) dos seus recursos, no custeio de realização ou participação em congresso, viagens de estudo, no País ou no estrangeiro, ou na contratação de especialistas em assuntos de seu interesse para realização de serviços ou cursos no Brasil".

**Art. 28.** O artigo 53 do Decreto-lei número 8.463, de 27 de dezembro de 1945, passa a vigorar com a seguinte redação:

"As transações do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem continuarão a se processar mediante os mesmos instrumentos e formalidades e perante os mesmos ofícios e registros públicos a que se submeter a Fazenda Nacional. Nos Correios e Telégrafos, nas repartições alfandegárias e nas empresas de transporte e de serviços de utilidade pública, continuará a gozar o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem das mesmas vantagens que competirem a outros serviços públicos federais".

**Art. 29.** Este Decreto-lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogados o Decreto-lei nº 8.463, de 27 de dezembro de 1945, a Lei número 302, de 13 de julho de 1948 com as exceções constantes dos artigos 27 e 28 deste ato, Decreto-lei nº 122, de 31 de janeiro de 1967 e demais disposições em contrário.

Brasília, 21 de março de 1969; 148º da Independência e 81º da República.

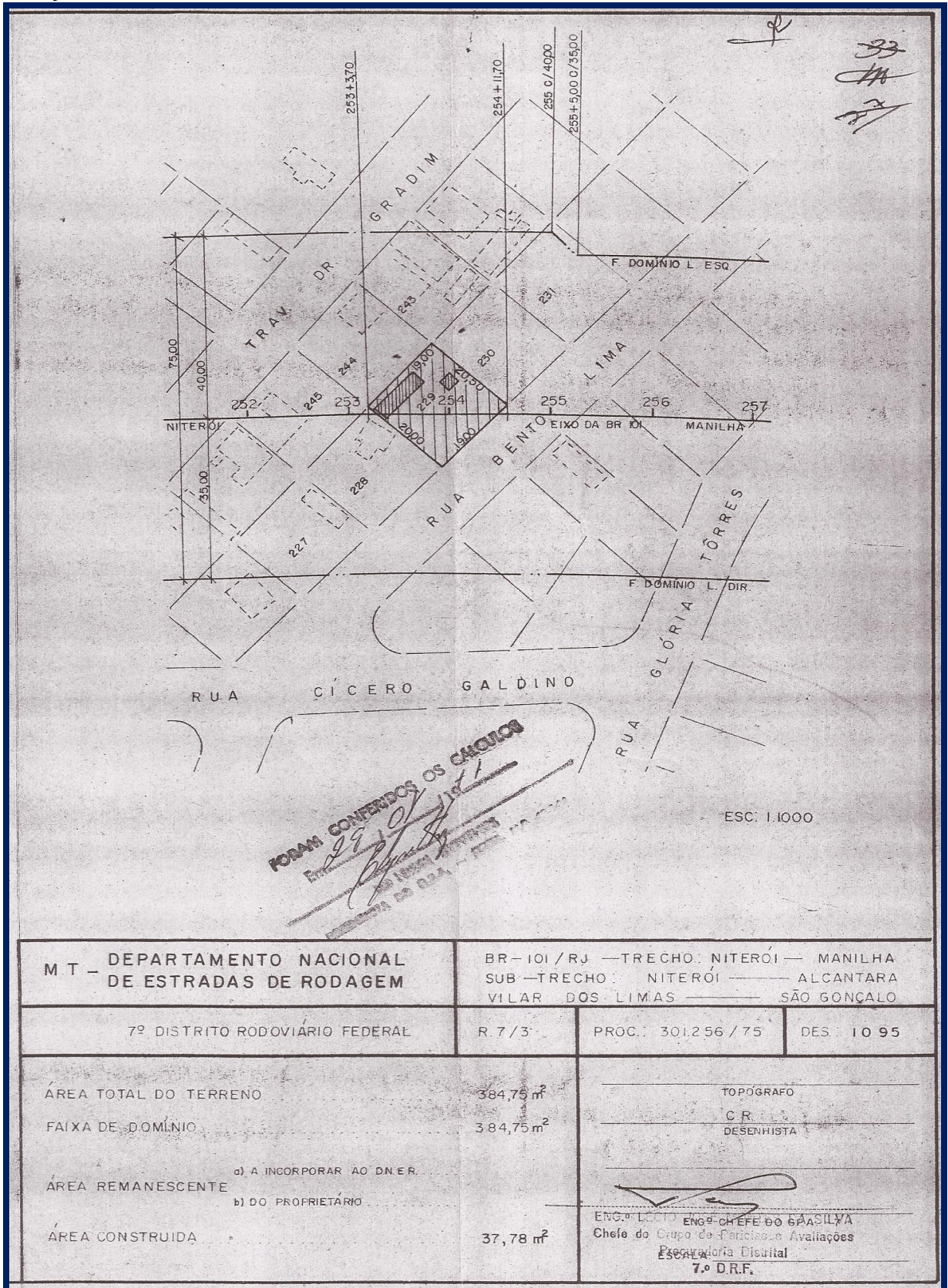
A. COSTA E SILVA

Mário David Andreazza

Hélio Beltrão

Este texto não substitui o publicado no D.O.U. de 21.3.1969, retificado em 25.3.1069 e 1º.4.1969.

Anexo C - Exemplo de planta de desapropriação de terreno - Bairro do Gradim, São Gonçalo, RJ.



M T - DEPARTAMENTO NACIONAL DE ESTRADAS DE RODAGEM		BR-101/RJ - TRECHO: NITERÓI - MANILHA SUB - TRECHO: NITERÓI - ALCANTARA VILAR DOS LIMAS - SÃO GONÇALO	
7º DISTRITO RODOVIÁRIO FEDERAL	R 7/3	PROC.: 301.256/75	DES: 10 95
ÁREA TOTAL DO TERRENO	384,75 m <sup>2</sup>	TOPÓGRAFO	
FAIXA DE DOMÍNIO	384,75 m <sup>2</sup>	C.R.	
ÁREA REMANESCENTE		DESENHISTA	
a) A INCORPORAR AO D.N.E.R. b) DO PROPRIETÁRIO			
ÁREA CONSTRUIDA	37,78 m <sup>2</sup>		

Fonte: Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER - 1975

## Anexo D - Dados técnicos - DNER

## Dados Técnicos

Extensão . . . . .	25,10 km
Classe (região plana) . . . . .	especial
Largura total da plataforma . . . . .	25,10 m
Largura das pistas (2) . . . . .	7,20 m
Largura dos acostamentos . . . . .	2,50 m
Largura dos acostamentos internos . . . . .	0,50 m
Largura do canteiro central . . . . .	4,70 m
Raio mínimo (sendo 2/3 da extensão em tangente) . . . . .	430 m
Rampa máxima (sendo 1/3 de extensão em nível) . . . . .	3 %

**PAVIMENTAÇÃO**

Sub-base de brita graduada . . . . .	19 cm
Base de solo brita usinado . . . . .	15 cm
Concreto betuminoso usinado a quente (binder) . . . . .	5 cm
Concreto betuminoso usinado a quente (rolamento) . . . . .	5 cm

**OBRAS DE ARTE ESPECIAIS**

44 construídas, em termos de pista simples, totalizando 4.313 metros lineares, sendo a maior delas a ponte dupla sobre o Rio Alcântara com 755 metros de extensão cada uma, além de 5 passarelas nos pontos de maior densidade populacional.

**CUSTO DA OBRA**

Valor histórico Cr\$ 24,6 x 10<sup>9</sup>

**FIRMAS CONSTRUTORAS**

Cetenco Engenharia S. A. — Implantação e pavimentação (9,8 km).  
 Cia Brasileira de Dragagem — Dragagem e aterros hidráulicos.  
 Construtora Rabello S. A. — Obras de arte especiais (491 m).  
 Construções e Comércio Camargo Correa S. A. — Obras de arte especiais (3.023 m).  
 Construtora Metropolitana S. A. — Implantação, pavimentação, drenagem, obras complementares e recapeamento da atual Av. do Contorno (15,3 km).  
 Construtora Queiroz Galvão S. A. — Obras de arte especiais isoladas.  
 Serveng-Civilsan S. A. — Obras de arte especiais isoladas.  
 ECEX — Empr. Eng. Constr. Obras Especiais — Passarelas.  
 Araújo Abreu S. A. — Remanejamento da rede elétrica.

**FIRMA CONSULTORA**

ETEP — Estudos Técnicos e Projetos Ltda.

**FISCALIZAÇÃO GERAL**

DNER através do 7<sup>o</sup>DRF.



A região de acesso da rodovia Niterói-Manilha é predominantemente agrícola, com grande produção de banana, laranja, tangerina, milho, mandioca, arroz e outras culturas. Mas é igualmente marcante a sua atividade industrial, principalmente no setor da cerâmica, com um considerável número de fabricantes, que além da produção de tijolos, telhas e outros materiais para construção, destaca-se na fabricação de vasos e utensílios diversos para decoração, cuja exposição ao longo das estradas da região já se tornou uma tradição da paisagem local.

*Desenho de  
 MARIA AUXILIADORA RIBEIRO SCORZA  
 Funcionária do SRP/DG*

Fonte: Departamento Nacional de Estradas e Rodagem - DNER



# Anexo E - Estrada Niterói-Manilha sem data de conclusão.

GRANDE RIO

O GLOBO 25-4-76 - Domingo 21

## Estrada Niterói-Manilha sem data de conclusão

A data de conclusão da auto-estrada Niterói-Manilha — trecho da BR-101 destinado a escoar o trânsito da ponte Rio-Niterói — ainda é uma incógnita para o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, devido aos problemas de insuficiência de verbas para cobrir o custo de Cr\$ 500 milhões, desapropriação de 2.400 imóveis, remoção de redes elétricas e modificação de alguns dos 19 projetos de pontes e viadutos previstos para o trecho de 25 quilômetros.



A linha mais larga mostra o traçado da auto-estrada Niterói-Manilha. A outra linha representa a ligação atual, através de Tribobá e Alcântara.

A RODOVIA, iniciada em outubro de 1974, está em construção sobre aterros na Baía de Guanabara e em bairros pantanosos nos municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí. Quando ficar pronta, será totalmente bi-nível, com velocidades máximas permitidas de 120 quilômetros horários, possibilitando reduzir para dez minutos o tempo atual de viagem de uma hora ou mais, pela Alameda São Bonaventura, trecho da rodovia Amaral Peixoto até Tribobá, e trecho RJ-1 entre Tribobá e Manilha.

Cobrando uma faixa de domínio de 70 metros de largura, a Avenida Brasil tem uma faixa de domínio de 100 metros. A nova auto-estrada terá quatro faixas de tráfego no primeiro trecho, de um quilômetro de extensão, entre a ponte Rio-Niterói e o bairro do Barreto, em Niterói. Neste local, haverá a única interseção com uma de tráfego urbano. Do Barreto até Manilha, o projeto prevê a criação de duas faixas de tráfego em cada sentido, mas na fase inicial só serão pavimentadas duas faixas, ficando a terceira para o futuro, quando o volume de tráfego exigir.

As duas pistas serão separadas por um canteiro central de 11 metros de largura, com inclinações para dentro, destinadas a impedir que veículos acidentados passem de uma pista para outra, evitando colisões e acidentes ao longo do canteiro central, para evitar oclusão permanente, fôlego dos veículos que trafegam em sentido contrário. A auto-estrada será praticamente uma pista de 25 quilômetros, totalmente plana. A única curva, quase imperceptível pelos que trafegam na estrada, destina-se a contornar o centro de São Gonçalo.

### VANTAGENS

A auto-estrada será a primeira totalmente bi-nível, no Estado do Rio de Janeiro, e a segunda do Estado depois da Ponte Alagás-Ogório. Vai escoar todo o trânsito de Niterói, para Teresópolis, Itaboraí e Manilha, com outro trecho de rodovia de contorno da Baía de Guanabara, que vai até Maricá, que vai melhorado, a partir do próximo ano. Escorará ainda o tráfego para Nova Friburgo, Rio de Janeiro, Angra dos Reis, Campos, Espirito Santo e Bahia.

O DNREZ não sabe ainda quando poderá iniciar as obras de prolongamento da auto-estrada, entre Manilha e Rio Bonito, com pista dupla, mas sem bloqueio. O trecho que precisa ser construído com maior urgência é o que vai de Manilha até ao entroncamento com a estrada de Pirajuru, contornando os centros urbanos de Itaboraí e Venda das Pedras. A estrada atual, com pista única de uma só faixa, em cada sentido, é recondida e acidentada.

### ATERROS

Três dragas flutuantes, a "Pernambuco" e a "Paraná", da Companhia Brasileira de Dragagem, e a "Rio", da Sociedade Técnica de Engenharia e Representações, estão trabalhando em ritmo frenético na Baía de Guanabara porque o DNREZ não está liberando a área para a construção da obra.

### Em julho, novo projeto da Manilha — Teresópolis

Uma firma de consultoria contratada pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem deverá entregar em julho próximo o projeto final de engenharia para duplicação do último trecho da rodovia de contorno da Baía de Guanabara, entre Manilha e Barro, a obra a construção de nova estrada de subida para Teresópolis.

O projeto é um dos últimos licitadas após a construção da ponte Rio-Niterói, para melhoria dos acessos no grande Rio, que inclui a duplicação da estrada Rio-Baía de Fora, a duplicação da Via Dutra até Vila Greca, a construção da

obra no bairro de São Gonçalo, e o rio das Pedras, no bairro Bon Vista, em São Gonçalo, está com as obras em andamento, mas o aterro só fica pronto num trecho de 500 metros nos fundos da indústria de sardinhas Coqueiro. Entre o rio das Pedras e Guaxindim, trecho de mais de 15 quilômetros, as obras estão mais atrasadas do que nos demais trechos. Neste local não há possibilidade de utilização de dragas flutuantes. São utilizadas escavadeiras do tipo "drag-line", que retiram a lama, abrem uma via que é aterrada com areia transportada em caminhões. Esses aterros são feitos em trechos descontínuos porque muitos terrenos ainda não foram liberados, devido à demora nos processos de desapropriação.

### TERRAPLENAGEM

O trecho de obras que está mais adiantado é o situado entre Guaxindim e Aldeia Velha, com cinco quilômetros de extensão. A terraplenagem está praticamente concluída neste trecho, que vai desde a interseção com a RJ-1 (Rodovia Tribobá-Manilha) até ao entroncamento da estrada de ferro da fábrica de cimento Mauá. A firma empreiteira está finalizando a compactação de um aterro a poucos metros de distância da RJ-1 e fazendo o plantio de gramíneas nos taludes dos cotas e dos aterros já prontos.

No próximo mês, segundo informações do 7º Distrito Rodoviário Federal, será iniciada a construção da base para as pistas de tráfego. As galerias de escoamento de águas pluviais estão em fase inicial de instalação, enquanto os bueiros transversais à pista já estão quase totalmente prontos.

### PONTES E VIADUTOS

A auto-estrada Niterói-Manilha terá 19 pontes e viadutos, totalizando 1.120 metros de extensão. O DNREZ está modificando o projeto do trecho no entroncamento com a RJ-1 para adotar um entroncamento simples do que se previa anteriormente. A ponte sobre o rio Maricá já está concluída, e nos próximos dias será terminada a concretagem do viaduto que cruza a estrada de ferro da fábrica de cimento Mauá. Neste mesmo local há também o entroncamento com a linha dupla da Estrada de Ferro Leopoldina. Foram feitas as fundações do viaduto, mas no momento as obras estão paralisadas, à espera da remoção de uma rede elétrica de alta tensão que cruza a linha férrea e o viaduto.

Já está pronta a passagem de entubos amassado para ligação de cais de atracação

com a fábrica de sardinhas Coqueiro e em fase de conclusão a ponte sobre o rio das Pedras. Há duas fundações entre os viadutos de acesso ao Barreto e de cruzamento da Avenida de Itaboraí. Para a construção do viaduto sobre a Rua Manuel Duarte há necessidade de demolição de quatro prédios e remoção de uma rede elétrica de alta tensão. Os projetos das pontes sobre o rio Imboassu, Alcântara e Guaxindim terão de ser modificados, devido a grandes esboços causados de lado, superior a 15 metros, não previstas nos projetos originais.

### SEM PRAZO

Para o engenheiro Murilo Bretas Peixoto, chefe do 7º Distrito Rodoviário Federal, a auto-estrada poderia ficar pronta no fim do próximo ano, se houvesse recursos financeiros disponíveis. Alguns técnicos que trabalham na obra, contudo, acham que serão necessários mais um três ou quatro anos para ficar pronta, se continuar no ritmo atual.

A orientação a ser dada quanto ao ritmo da obra depende do ministro dos Transportes, cuja decisão se baseará em dois fatores: a alocação de recursos financeiros e o problema social decorrente da desapropriação de 1.400 casas e de mil lotes de terreno. Em 1974, a obra foi contratada por Cr\$ 340 milhões, sendo Cr\$ 170 milhões para terraplenagem e pavimentação e Cr\$ 70 milhões para a construção das pontes, viadutos, passagens e bueiros. A previsão para desapropriação era de Cr\$ 50 milhões. Com os reajustamentos e os gastos não previstos, o custo final da auto-estrada deverá atingir a cifra de Cr\$ 500 milhões, ou seja, a metade do custo da ponte Rio-Niterói.

Haverá necessidade de outros gastos para a construção futura de passagens para pedestres e viadutos quando a auto-estrada, para não deixar isolados vários bairros de grande densidade populacional, como Barreto, Neves, Paraisópolis, Jardim Guanabara, Boa Vista, Imboassu, Itaboraí, Nova Cidade, Jardim Catarina, Santa Leônia, Guaxindim, Jardim Maracá e Aldeia Velha.

### NUMEROS

O volume de areia a ser dragado da Baía de Guanabara para os aterros das pistas será um milhão e 600 mil metros cúbicos, superior ao feito na Avenida Atlântica para a construção da pista de Copacabana. Serão retirados 400 mil metros cúbicos de lama, com escavadeiras do tipo "drag-line", e recolhidos nos valas 150 mil metros cúbicos de areia, exigindo 32 mil viagens de caminhão.

O volume total de aterro compactado será de dois milhões e 300 mil metros cúbicos, e sobre ele serão colocados 245 mil metros cúbicos de base de pedra britada. Finalmente, serão colocados duas camadas de areia, com cinco centímetros de espessura cada uma, totalizando 222 mil toneladas de massa asfáltica. O único corte de rocha para a passagem da estrada será feito num pouco antes do cemitério de Mauá, em Niterói, com escavação de 70 mil metros cúbicos.

A atual estrada, localizada em nível muito baixo e sujeita a inundação, deverá ser recondicionada em nível mais alto. Em Manilha, de Niterói em direção a Rio Bonito.

Com a execução daquela obra, todos os acessos ao Grande Rio passarão a ser constituídos de auto-estradas com pista dupla e quadripistas. São 340 metros de estrada de ferro e 340 metros de estrada de rodagem que serão substituídos por auto-estradas com pista dupla e quadripistas.

No Viaduto de São Cristóvão, a grama que cresce no lado da Rua Vista Fria será removida e o terreno será aterrado e construído. De Jardim do antigo viaduto foram removidas as pedras e os bueiros transversais às curvas, que não foram substituídos.

### Depósitos

A não, recondição e a falta de conservação de alguns aterros construídos nos dois lados do grande Rio, em especial os de São Cristóvão, Itaboraí e Teresópolis, que surgirá de lado oposto ao da estrada atual, entretanto, com esta mesma adição de Sabão. Está planejando também a duplicação da rodovia de contorno, entre Santa Guilhermina

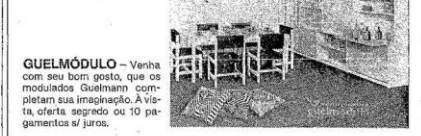
Também no antigo viaduto de São Cristóvão, o depósito de material de construção da estrada, improvisado embaixo do viaduto e cercado com correntes de ferro, está cheio de lixo e entulho, além de depósitos de lixo e entulho. O depósito de lixo e entulho que tem sido utilizado para aterro de material, que não é a estrutura do viaduto.

Em um trecho de 10 metros de lado da Avenida Amaro Cavalcanti, uma área projetada para ser usada para depósito de material, mas que todos os dias é utilizada para depósito de lixo e entulho, segundo moradores da região, que dizem que o lixo é jogado lá para não causar mau cheiro, mas para não causar mau cheiro.

O Viaduto Alagás-Fredrigo Schmidt, no Grande Rio, também tem um novo grande aterro, mas não foram feitos os aterros necessários para o acesso e o acesso de acesso a Lagoa Rodrigo de Freitas, que em consequência sofreu recondição e recondição, devido ao grande volume de lixo.



**MODULAR** - Único módulo com apoio renal, elaborado em espuma poliuretânica moldada. Preço da praça Cr\$ 1.600,00 na DIMENSAO por apenas Cr\$ 900,00 ou Cr\$ 66,00 mensais s/ entrada.



**GUELMÓDULO** - Venha com seu bom gosto, que os módulos Guelmann completam sua imaginação. A vista oferta segregado ou 10 pagamentos s/ juros.



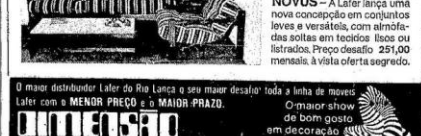
**SHELF** - O módulo do bom gosto, confeccionado em chapa lisa ou listrada nas cores da moda. Diretamente da fábrica, preço da praça, por módulo, 1.600,00, no desfilé Dimensão 1.200,00 ou 79,20 mensais s/ entrada.



**SPORT-LINE** - Conjunto moderno, esportivo e acolhedor. Todo moldado em espuma inderformável, com estrutura em jacarandá. A vista oferta segregado ou 12x300,00.



**ESTANTE MODULADA** - Única com espaço para qualquer aparelho de T.V., fabricada em jacarandá ou laqueada no tanzânio que você quiser. Preço da praça 2.600,00, preço desfilé a partir de 1.300,00.



**GUELMÓDULO** em mil e uma combinação para montar dormitórios (casal ou solteiro), na dimensão exata do seu espaço. A vista, desconto especial, à prazo 10 pagamentos s/ juros - Grátis um colchão ortopédico.



**NOVUS** - A Lafer lança uma nova concepção em conjuntos leves e versáteis, com almofadas soltas em tecidos lisos ou listrados. Preço desfilé 251,00 mensais, à vista oferta segregado.

O maior distribuidor Lafer do Rio de Janeiro e seu maior desafio: toda a linha de móveis Lafer com o MENOR PREÇO e o MAIOR PRAZO. O maior show de bom gosto em decoração. **DIMENSAO** Rua São Luis Gonzaga 452 e 304 (S. Cristóvão) tel.: 248-8008 e 248-4808. Diariamente até as 22 hrs - sábado até as 20 hrs. Estacionamento próprio - 1º e 2º ponto depois da cancela.



# Anexo G - DNER reiniciará em dois meses as obras da Niterói-Manilha.

6 GRANDE RIO

Segunda-feira, 15/3/82 O GLOBO

## Rosas e testas coroadas

**De Any Bourrier, especial para Swann**  
Fórmula de cavalari e Mar Cláudio, filia de salmão e truta selvagem, vinda no molho de limão e suco de tomate — este o menu degustado pelos convidados do príncipe Rainier e da princesa Gráça, no Bal de La Rose, sábado, organizado pelo príncipe Louis de Polignac em benefício das obras da Ordem de Malta. A decoração, de André Levasseur, incluiu 13 mil rosas, vindas do VK Val de la Loire, na França, e um parde que cobria o Monte Carlo Sporting Club. No palco, com violinos interpretando várias antigas. E ainda houve show com grupos tunisinos.

A grande decepção da festa foi a ausência das patronesses brasileiras. Somente Carmen Mayrink Veiga, com a filha, Antônia, e Chico e Patsy Scarpa, com Nelly Thomas, atenderam ao convite. Mas embora limitada, a participação brasileira foi brilhante. Carmen e Antônia, ambas de preto, entraram no clube conduzidas pelo jornalista Balastra. Chico e Patsy Scarpa ficaram na mesa de Régine Cheukroun e do príncipe Jean

de Poniatowski, diretor da "Vogue", ao lado da mesa dos Rainier — Gráça usando um longo de Dior, branco, com bolero de seda patchwork. E quem estava deslumbrante era outra brasileira, Paula Trabaisi, com Samir, na mesa da princesa Gráça. Ela usava um vestido era de renda negra, Ungaro, com pedras de diamantes e saias.

Praticamente todas as cabeças coroadas e testas coroadas foram de Paris-Roma-Monte Carlo prestigiaram o acontecimento. Estavam lá a duquesa Nicole de Bedford, o príncipe e a princesa Borghese, a condessa Cicognani-Mozzani, a princesa Von Eismark, o príncipe e a princesa de Lobkowitz, o príncipe e a princesa Pignatelli, o conde Di Stefano, lord e lady Westmoreland, a condessa Segna, só para dar uma idéia.

O baile, assim como a festa que Régine organizara sexta-feira no campo de futebol, terminou na sua discoteca, o "Jimmy's", que é, talvez, a mais bonita do mundo, construída na rocha, com grandes janelas que deixam ver toda a baía de Mônaco.

## COLUNA DE CARLOS SWANN

### Bamba do squash

Uma paulistana de 35 anos, Dama Pastori, vice-campeã brasileira e vice-campeã sul-americana de squash, vai disputar o British Open. E a primeira vez que o squash brasileiro — existem hoje cinco mil jogadores no País — envia representante a um torneio de grande envergadura internacional. Além, não custa lembrar terem sido o inglês que introduziu esse esporte entre nós, por intermédio de funcionários da mina de Morro Velho que já o praticavam em 1900.

### Dupla em ação

Robert Redford e Paul Newman alcançaram no começo da semana no L'Aiglon, um dos melhores restaurantes franceses de Manhattan. Conversaram durante horas, concentrados num álbum encadernado, que intrigava os demais mensais. De Nova York, Sônia Nolasco-Ferreira revela, a Swann que se trata do script de "King II" — ou seja a continuação de "Golpe de Mestre", um dos grandes sucessos da década.

### A gang do nu

O Movimento Arte Porn, que invadiu há semanas a praia de Ipanema em trailers de Adão e Eva, convidando os banhistas a imitá-lo, não é uma iniciativa isolada. Já em Paris, no Ceará, em São Paulo, Rio Grande do Sul e Mato Grosso. Em São Paulo e no Rio Grande do Sul deve funcionar no verão. Inverno, garça e miniano são os maiores inimigos da nudista.



A princesa Caroline no Bal de La Rose, sábado, em Mônaco.

### Charme no poder

Os comentaristas britânicos comemam a achar que a personalidade e a elegância cada vez mais apuradas de Margaret Thatcher não podem deixar indiferentes os seus colegas de Gabinete e que, a essa altura, um oitavo-ministro, inglês já devem estar "morrendo de paixão" pela austera Premier.

A atriz Angela Thorne, que há meses encarna a personagem de Margaret numa comédia londrina.

### ZONA FRANCA

Um grande loteado movimento no subúrbio do apartamento de Daniza Menezes.

Com o desenvolvimento de "Zona Franca", o arquiteto português Elm Durra inaugura exposição, amanhã, no polo de Hotel Nacional, em Brasília. O projeto a primeira secretária do Itamaraty, chegando no cerimonial do Palácio do Planalto.

Evilene Chamma e seu filho Gildo viram quarto-feira para Miness, o negócio.

Anonhê, Niniê e Harry Thulke seguem para Salvador, de onde vão para Porto Seguro.

Também anonhê, Ianor que Sérgio Cavalcanti oferece em sua discoteca, para Roy de Mallo Tebeiro.

### Agora, com selo

Todo e qualquer tipo de bebida alcoólica acondicionada em misturadoras de garrafas estará sujeito ao selo de controle do IPI a partir de 1 de julho próximo, segundo instrução normativa da Receita Federal, que fixou diversos tipos de valores para essas embalagens. Quem tiver estoque antes da data indicada terá que relacioná-lo em uma lista para efetuar o pagamento devido. Quem não cumprir a decisão será penalizado com a multa prevista em lei. Quem quiser continuar cuidando do seu usquinho que se atualize em matéria legal.

### Oportunidade à vista

Nessos empreiteiros gastronômicos estão dormindo no ponto e perdendo uma boa oportunidade em Santa Cruz, onde inúmeras indústrias do porte já concentram seus diretores, gerentes e técnicos. Gente de poder aquisitivo e que gosta de variar de menu, seja para fugir a rotas dos refeitórios da empresa, seja para acompanhar clientes ou convidados. Todos eles costumam se deslocar até Pedra de Guaratiba nessas ocasiões, pois em Santa Cruz não há um só restaurante da categoria. Seguir uma churrascuria, apesar de se tratar de um centro vendedor de carne.

### Sucesso na pauta

O músico, compositor e maestro brasileiro Euzim Decadato continua "fazendo a América". Ainda agora recebeu o título de "Artista do Ano" conferido pelo Associação Nacional dos Anunciantes de Rádio e TV dos EUA pelo seu trabalho musical em "The Great American Band" e "The Great American Band". Euzim também recebeu o prêmio de "Artista do Ano" pelo seu trabalho musical em "The Great American Band" e "The Great American Band".

### O sumiço no Caribe

Jorge Amado (que está chegando hoje a Nova York com Zélia) mandou dizer a Swann, em um humorado cartão, a propósito de seu "desaparecimento" no Caribe: "Uma única vez que estive no Caribe foi quando visitei Uberlândia. Como fazia muito calor, andei pela praia e perdi o meu boné e meu guarda-sol".

### Haja dólar

A tentativa malograda de controlar o mercado financeiro da prata continua custando caro aos bilionários irmãos Hunt. Há dias os dois potentados texanos acertaram com um consórcio de vinte bancos, liderado pelo Barclays Bank, de Inglaterra, um "pagação" no modesto valor de US\$ 1 bilhão — algo em torno de Cr\$ 150 bi — para consolidar o compromisso pendentes.

### Who's who

O príncipe árabe que ocupa no momento a sede presidencial do Caesars Park é em torno de quem fliceram alguns comentários do nome à sua estadia no Rio, é na verdade, neto do rei Saud, da Arábia Saudita. Filho do príncipe Abdullah, o segundo na linha de sucessão no trono. Chama-se Abdullah Bin Abdullah Bin Saud e não veio cuidar de negócios. Está de férias.

### Mão-de-obra

O Rio tem os seus pequenos mistérios. Por exemplo: desde que foi pavimentado pelo prefeito Marecos Tamoye, o refúgio da Avenida Borges de Medeiros, nas proximidades do Clube Pirajá e da Igreja de São José dos Lagos, não para de ser escaravado para alguma obra pública. Recentemente ele foi todo aberto para a colocação de tubulações. Pois agora voltam a revolvê-lo com outros canos, talvez os mesmos. Nos intervalos, algumas dezenas de operários são mobilizados para recolocar as lajotas da pavimentação. Por que não deixar logo o refúgio na sua primeira versão de terra exposta?

## Exceptional versão do 'Requiem'

Com extrema economia de gestos, seguramente para não atrapalhar o mítico, não distrair a atenção (da plateia) desviada ao espetáculo, o compositor conseguiu dos conjuntos um rendimento mirabolante, do ponto de vista artístico, e uma força expressiva que só encontra paralelo nas melhores realizações de grandes maestros, como os Purvaster de antigamento ou os Kleiber de hoje em dia.

Os fônemas começaram a desdobrar no salão dos violonistas que a magia do maestro Gandeloff transformara em duas semanas de trabalho exaustivo, em sintonia extremamente espiritualizada. O desenho melódico, lento e quase em surdina, tinha, em sua humildade religiosa, os gestos do universo expressivo de Verdi, a néscia, o medo, o terror, a esperança, que começavam a desenvolver-se depois nos primeiros violinos e nas vozes do coro, em irresistível competição de pianíssimo, de qualidades límbicas e de força compunção. Aquelas primeiras pianíssimas, pareciam dessequoções de qualquer sentimentalidade animal e sopraram no conceito coletivo da música (o Teatro Municipal estava repleto) como ar deslocado pelas asas da música coléte.

Para o momento, o Coro, a Orquestra e os solistas, o compromisso era grave porque o êxito inaugural da temporada

### O concerto de ontem

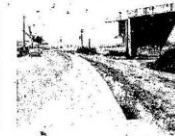
Comparado com a versão de 1960, o Requiem de ontem foi superior. Não foi os acordes provocados por solistas lesores, nem as frouxas da orquestra, dos metais e do violoncelista. Soprava também a lambança no que diz respeito à grandiosidade sonora (aspecto agora favorecido pelas melhores condições da câmara de projeto no palco) e as qualidades límbicas da orquestra. A grandiosidade e a força poética, aquelas passagens de evaporação em que Gandeloff é mestre, permaneciam no nível anterior. Entre os solistas, o soprano Laila Guimarães — protagonista artística de Aurea Gomes, ainda caracteristicamente, fraca em piano e pianíssimo que emite com voz falada, foi o único elemento a desequilibrar a homogeneidade dinâmica dos conjuntos. O mezzo Eleonora Bunkovic e o baixo Vladimir de Kanel foram as vozes mais identificadas com o lírico do título. O tenor Edson Alves, apesar de sua falta de vivência do repertório italiano, teve um comportamento bastante digno. O coro teve um desempenho magistral, num arranjo expressivo e claro nas complexidades contrapontísticas, exibindo ainda uma escala dinâmica simplificada em relação às suas atuações anteriores. A orquestra ouviu recebedor. Dava a impressão de que o maestro Gandeloff desembarcou no Rio, agora, com um mínimo de 50 instrumentistas verdianos para reforçar o conjunto do Teatro Municipal. A.H.

de oficial da Pinjar era a repetição de sucessos sem precedentes que foi a versão Gandeloff do Requiem de Verdi, em 1960. Havia, pois, um elevado padrão de julgamento. A realização, porém, superou qualquer expectativa. A obra-prima da maturidade de Verdi, que é em realidade um monumento de 90 minutos de música essencial, livre de condicionamentos estéticos e de tempestades literárias, foi projetada em toda a sua imponência dimensão expressiva. A versão foi excepcional para os critérios e teria sido também um acontecimento de importância histórica em qualquer teatro do mundo. Inclusive no Brasil, pois os compromissos de Gandeloff ainda não conhecemos o grande intérprete do Requiem que respira no diretor dos coros do Scaia de Milão.

## DNER reiniciará em dois meses as obras da Niterói-Manilha

O Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) reiniciará dentro de dois meses as obras da auto-estrada Niterói-Manilha, de 25 quilômetros de extensão, destinada a escoar o trânsito do porto Rio-Niterói. A primeira etapa da concorrência pública para escolha da firma contratada foi realizada no início de fevereiro e a segunda e última etapa estava marcada para o último dia 11. O ato foi concluído porque a Construtora Ferreira Guedes interpôs recurso contra as outras concorrentes, alegando que elas não têm capacidade técnica ou financeira para a realização da obra.

A nova data da concorrência só será marcada depois que o DNER analisar e julgar o recurso, mas acredita-se que isso possa ser feito em prazo que permita o reinício das obras até o final de maio. A Niterói-Manilha será a segunda auto-estrada totalmente bi-nível do País, depois da Porto Alegre-Oeste, e deverá ser entregue ao trânsito em 1984.



Sob o viaduto inacabado, moto crescido e propagando político

quilômetros de pista simples, 17 viadutos com 1,1 mil metros, 16 pontes com 986 metros, uma passagem superior de 46 metros e um bueiro de 8,2 metros.

O chefe do Grupo Técnico de Concursos do DNER, Sylvan Borborema da Silva, não quis revelar o orçamento das obras completas, sob alegação de que isso poderá prejudicar o andamento da concorrência, com foco do relatório da Construtora Ferreira Guedes.

**TRECHOS**

Quem quiser conhecer os dez quilômetros de pistas duplas prontas e os quase dois quilômetros de pontes e viadutos da Niterói-Manilha, encontrará grandes dificuldades e precária de um guia para percorrer o emaranhado de ruas e estradas de acesso, nos Municípios de Niterói, São Gonçalo e Itaboraí. Os trechos prontos não formam uma estrada contínua,

constituindo-se de pequenos segmentos entre pontes, platôs, casas, indústrias e pontos e viadutos sem as obras de acesso.

A estrada tem trechos prontos nos bairros de Neves, Paraisópolis, Vila Vista, Baixa Nova Cidade, Jardim Catarina, Santa Lúcia, Guadalupe, Aldeia Velha. Para chegar a esses trechos, há necessidade de se percorrer grandes extensões de ruas esburacadas e lamacenta, principalmente em São Gonçalo. O trecho contínuo mais extenso está situado entre Guadalupe e Aldeia Velha, com quatro quilômetros de extensão de pista dupla pavimentada.

### DESAPPROPRIAÇÕES

Um dos principais problemas da construção da auto-estrada é o das desapropriações, porque ela atravessa regiões densamente povoadas ou infrautilizadas. Há necessidade de os proprietários de casas e lotes serem localizados um a um, para que se negocie a desapropriação. O DNER estimou em 2,4 mil o número de imóveis desapropriados. No bairro do Salgueiro, perto da Nova Cidade, em São Gonçalo, ainda existe um grupo de mais de cem casas no local de passagem da estrada. Em vários outros locais também há desapropriações a serem feitas. O DNER ainda não sabe quando poderá construir outro trecho da BR-041, entre Manilha e Duques, destinado a evitar a passagem pelo Centro de Itaboraí e de Vereda das Pedras. A estrada atual, de pista única, é reutilizada em sentido e em congestionamentos, principalmente nos fins de semana.

**NEWEDUQUE**  
**REMARCAÇÃO TOTAL**  
A PARTIR DE HOJE  
AV. N.S. COPACABANA, 906

**MODULADORES UTILITA**  
Av. das Américas, 2560 - Barra - Ao lado do Freeway - Tels.: 399-9211 e 399-9256 - 2.º e 6.º até 22:00 horas. Sábados até 18:00 horas.

**ENXAQUECA**  
DR. CAMPOS DE REZENDE CRM 52-00013  
FICOMOP/PA  
Moléstia dos olhos — Oculista, cirurgia ocular.  
RUA VISCONDE DE PIRAJÁ, 393/A

**Creche**  
CURSO DE MÓDULOS BÁSICOS

**MORADA**  
uma mulher realiza fertilidade a seu modo

**LIQUIDAÇÃO**  
visão de pirajá 272/274  
Mini Movie Também na  
av. n.s. copacabana 680

# Anexo H - Com a estrada, a paisagem da praia agora está mudando.

Domingo, 1/8/82

NITERÓI

O GLOBO • 7

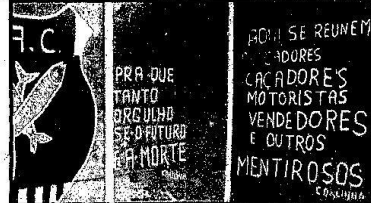
## Com a estrada, a paisagem da praia agora está mudando

Quem sempre viveu no Barreto lembra com saudades dos clubes Galvão, Cruzeiro, Bayro, da sede náutica do Clube dos Subtenentes e Sargentos. Hoje, o único clube que sobrou é o Cinco de Julho. Os demais foram desapropriados para a estrada Niterói-Manilha passar. Naquele tempo, a praia era ruim, suja e cheia de óleo. A faixa de areia, estreita. Os moradores se reuniam nos clubes mais para tomar sol e papo. A estrada transformou a praia e mudou os hábitos daquela comunidade.

Sebastião Braga acha que, com o Cinco de Julho, ninguém teria coragem de mexer. São mais de mil sócios. Há torpedos de futebol, campeonatos de vôlei, etc. E um dos poucos espaços para a recreação da criança do bairro. No carnaval, quem ensaia lá é o "Tudo Sabe, Nada Diz", um bloco tão identificado com o Barreto quanto o clube — ponto de encontro, anos a fio, de várias gerações.

Com a Niterói-Manilha, citaram uma praia nova. O mar ia até o pé do morro, aponta Braga, coronel reformado da F.M.

Nem Braga nem outros ba-



O posto Carlinhos e o bar Cantinho da Saudade ameaçado de desapropriação

concluída. A Niterói-Manilha começou a ser executada em 74. Faz parte da BR-101 (RJ). Desde 78, a estrada estava paralisada, por falta de verba. Agora recomeçou. O Departamento Nacional de Estradas e Rodagens entregou a a Construtora Metropolitana, com prazo de entrega em dois anos, pelo valor de Cr\$ 3,45 bilhões.

O DNER informou que a praia será mantida embora haja um viaduto construído na areia. De acordo, com assessores do órgão não será feita terraplenagem junto às cabeceiras. Afastou também as preocupações dos pescadores remanescentes da colônia Z-8: ali, o que tinha de ser desativado, já foi.

Os pescadores da Praia do Barreto, fazem parte da colônia de Jurujuba. Eles estão inseguros. Acha que a área está desapropriada e que terão de se mudar, mas não sabem pra onde.

Manuel Augusto joga a rede no mar, atrás de parati e tainha, e comenta:

— Essa desapropriação vai nos prejudicar um bocado. Tem tudo que é peixe. Sou pescador há mais de 10 anos. Não sei fazer outra coisa na vida. Trabalhamos com canoas. Em Itaipu, o mar é bravo. Não sei para onde vou.

Jorge Patrício do Souza está há dois anos no Barreto. Mora com a família num barraco de madeira. Está preocupado:

— Vamos ver pra onde eles mandam a gente — diz — se não tivermos opção, a gente sai catando papel por aí. Apenas três famílias continuam morando na colônia. Alcir Pereira, pescador, mora há seis anos, com os três filhos. Os donos dos bares próximos, frequentados por motoristas, operários dos estaleiros e o pessoal da praia também acreditam estar com os dias contados. Quem fala é o Waldir Lopes Cunha, dono do Cantinho da Saudade.

— Querem abrir uma guerra com a gente. O DNOS não falou conosco em desapropriação, mas fomos chamados três ve-

zes por uma empresa. Acho que vão acabar com a praia. É uma pena. A lama é medicinal. Tem gente com doença de pele e sai curada.

Nos muros do Cantinho da Saudade, o poeta Carlinhos escreveu com tinta branca, entre figuras de polvos, caraculejos e camarões: "Pra que tanto orgulho, se o futuro é a morte". E brinca com os frequentadores do bar: "Aqui se reúnem pescadores, caçadores, motoristas, vendedores e outros mentirosos".

A Niterói-Manilha terá 24 quilômetros. Atravessa Niterói, São Gonçalo, Itaboraí e Rio Bonito. A obra vai aumentar a capacidade de tráfego na BR-101, vai facilitar o acesso à Ponte Rio-Niterói e encurtar distâncias. Estão concluídos 12 quilômetros. Faltam implantar 7,2 quilômetros e pavimentar o restante.

Nas varas federais, estão em andamento 654 ações de desapropriações. Há outros 290 processos em fase administrativa e 111 desapropriações, na faixa de construção, foram efetuadas. No total, a obra exigiu 1055 desapropriações. Segundo o DNER, por isso a estrada esteve quatro anos parada e faltou verba.

Quando o DNER abriu concorrência para recomprar a Niterói-Manilha, no último dia 8 de junho, as oito firmas inscritas desistiram, simultaneamente, achando insuficiente para cobrir os custos o orçamento fixado pelo órgão: Cr\$ 4,5 bilhões. A execução foi entregue à Construtora Metropolitana, a única que aceitou a proposta.



Ginástica com pequenos halteres favorece à estética e à saúde

## Saúde física em Niterói tem um só endereço: Av. Roberto Silveira 123

Av. Roberto Silveira, 123, sede da Associação Médica Fluminense. Os mais conservadores ainda dizem Av. Estácio de Sá. O número é o mesmo. Icarai. Neste endereço, onde na parte da frente reúnem-se médicos, na parte de trás se localizam duas entidades, a Escola Fluminense de Nataçao e a Academia Fluminense de Ginástica.

Cada uma delas, por seu turno, com uma importante tarefa de oferecer saúde física. Na Escola de Nataçao, sob a direção dos professores Joir Palhano, José Braga e Aurélio Vianna, das 8 às 21 horas, desde bebês de 3 meses até adultos de qualquer idade aprendem a nadar. A nataçao, do ponto de vista fisiológico, promove, na primeira infância, maior desenvolvimento cardíaco-respiratório; do ponto de vista clínico, previne a obesidade, a arteriosclerose, no campo Neuro-motor; melhora a coordenação e o crescimento. Como terapia, a nataçao funciona muito bem em casos de asma, resfriados, bronquites e problemas de coluna. A nataçao é, enfim, um dos mais completos exercicios.

A ginástica. Poucas são as pessoas que não sabem dos benefícios da ginástica. Numa sociedade moderna, o estorço físico ritmado e acompanhado por professores especializados só pode fazer bem. A ginástica melhora a circulação sanguínea, ajuda o trabalho do aparelho digestivo, reforça a musculatura, evita ou acaba com a obesidade, favorece a uma respiração mais normal e mais saudável. Por outro lado, para a mulher, a ginástica produz efeitos benéficos no campo da estética. A mulher fica mais esguia, passa ter movimentos mais suaves, derrotem-se os colesteróis e as gordurinhas localizadas. Na Academia Fluminense de Ginástica, sob a direção da professora Maria Yeda G. de Carvalho, atuam as professoras Maria Luiza P. Reis, Isis Rose, Rachel Campos e Lya Beatriz C. de Azevedo. Além da ginástica estética (aulas de 27 a sexta a partir das 8,30 até às 20,30), há aulas de Jazz de manhã e de tarde, todos os dias da semana. O Jazz ajuda a relaxar. Pode ser tomado como ginástica. Mas tem outros componentes importantes como o aprimoramento da capacidade física e a alegria de saber usar bem o corpo e seus movimentos.

Apesar de estas duas escolas de saúde estarem na sede da Associação Médica Fluminense, podem se matricular tanto sócios como não sócios da entidade.



Antes de cair na água exercicio para esquentar os músculos

**Venha agora**  
temos um lugar para você

**CURSOS REGULARES**

**CULTURA INGLESA**

**CURSOS INTENSIVOS**

**MATRICULAS ABERTAS**

CENTRAL DE INFORMACOES  
267-4048

**NITERÓI-ICARAI**  
Rua Otávio Carneiro, 23  
Tel.: 711-5370

**NITERÓI - STA. ROSA**  
Av. Roberto Silveira, 413  
Tel.: 710-4186

**COMPRAMOS E TROCAMOS DISCOS USADOS**

LP 499,00

LP 799,00

LP 1-599,00

LP 3-1.600,00

**SABIA**

PTAS GRANADAS 799,00

LP 1.299,00

LP 3-899,00

**TUDO POR UM CARRO BEM TRANSADO.**

**OFERTA**  
Pra Você se dar bem:  
**COMPRE**  
4 auto-falantes com tolas  
**GANHE GRATIS**  
2 tweeters Arien

## Anexo I - DNER capeia ponte e faz estrada Niterói-Manilha

# DNER capeia Ponte e faz estrada Niterói - Manilha

Luiz Fernando Gomes

A recuperação do pavimento das pistas na ponte Rio-Niterói, em toda a sua extensão, estará concluída no prazo máximo de seis meses com o emprego de lama asfáltica. A informação é do diretor-geral do DNER, João Catalão Pinto, que ontem, a caminho de Vitória, onde passará o carnaval, percorreu as obras de construção da auto-estrada Niterói-Manilha. Segundo Catalão, do dinheiro arrecadado no pedágio da ponte — além de financiar o reaparelhamento das pistas — Cr\$ 2 bilhões 400 milhões serão aplicados na construção da auto-estrada, este ano.

Iniciada em 1974 e interrompida quatro anos depois por falta de verbas, a auto-estrada Niterói-Manilha foi retomada em agosto do ano passado. Com 25 km de extensão — e previsão de 25 mil carros no primeiro ano de funcionamento — a nova rodovia vai funcionar como via expressa, sem cruzamentos, desafiando o tráfego da Alameda São Buenaventura e Rodovia Amaral Peixoto — acesso a Região dos Lagos e Norte do Estado — diminuindo para apenas 12 minutos o percurso atual de uma hora e meia entre a saída da ponte e Manilha. Até o fim deste ano, o tráfego deve ser liberado em pelo menos uma pista.

## Obras adiantadas

O diretor-geral do DNER — ao percorrer o percurso — encontrou as obras em ritmo acelerado. Dos 25 quilômetros da estrada, 10 estão praticamente concluídos, inclusive com os trabalhos de drenagem e pavimentação. E cerca de um quilômetro entre Neves e Porto Velho, quatro quilômetros entre Porto Novo e Bosque, e, o maior de todos, cinco quilômetros entre Guaxindiba e Manilha. Ali, faltam apenas a construção de pequenos aterros de acesso a viadutos e pontes sobre regiões pantanosas e riachos.

Das 17 obras de arte — pontes e viadutos — quatro estão em construção, três não foram ainda iniciadas e as demais estão concluídas. Até o mês de junho, todas deverão estar prontas. Segundo João Catalão, Cr\$ 3 bilhões já foram investidos na construção da auto-estrada. Cr\$ 2 bilhões 400 milhões serão aplicados este ano e Cr\$ 3 bilhões ainda faltam para a conclusão das obras.

Considerando-se benefícios como economia de combustível, menor desgaste dos carros e redução no tempo de viagem, o custo da estrada estará pago, em cerca de três ou quatro anos. O importante, além disso, é que com a conclusão deste trecho, a BR 101 vai permitir a viagem direta, por asfalto, do Rio à Natal, no Rio Grande do Norte — explicou João Catalão.

Em toda a extensão da estrada o trecho mais atrasado, com quatro quilômetros de extensão, está localizado entre a ponte de Bosque e bairro de Caçador, em São Gonçalo. É o único em que os trabalhos de terraplanagem ainda não começaram e onde falta a construção de um viaduto. Em outro ponto, no bairro de Barreto, em Nilópolis, a construção de um bueiro ainda não permitiu a extensão da estrada até o viaduto que vai permitir o acesso direto, sem cruzamento, a São Gonçalo.

Segundo engenheiros do DNER, entretanto, o principal problema relacionado com a evolução das obras — desde a primeira fase, antes da interrupção — é a desapropriação de 2 mil 200 propriedades, entre terrenos e benfeitorias ao longo da estrada. "90% destes processos ainda não foram concluídos, mas estão em fase final", afirma Catalão. Apenas na favela do Gradim, em São Gonçalo, 140 barracos serão removidos e seus ocupantes transferidos.

Além de sua importância como via de transporte, esta estrada também possui um papel social de destaque. Em quase todo o percurso atravessa uma região urbana, sem qualquer infra-estrutura, muito abandonada, e que, a partir do funcionamento da rodovia, certamente vai experimentar um desenvolvimento maior — conclui o diretor do DNER.

## Recuperação

João Catalão informou também — numa rápida parada no posto de pedágio — que a recuperação do pavimento na ponte Rio-Niterói deverá estar concluída no prazo de seis meses. Fora do vão central, o calcamento será apenas rejuvenescido com a aplicação de lama asfáltica — produto à base de borraçoca — que permite maior flexibilidade e aderência dos automóveis às pistas. No vão central, entretanto, o atual pavimento será retirado e substituído por uma mistura de concreto usina com lama asfáltica.

— Dentro de três meses, deverão ser iniciados os trabalhos no vão. A conclusão é

que, ali, não podemos colocar um pavimento sobre o outro pois isso aumentaria o peso sobre a estrutura de aço. No resto das pistas, entretanto, a aplicação da lama garante o rejuvenescimento do asfalto e uma durabilidade de três ou quatro anos — concluiu João Catalão.

A pista no sentido de Niterói para o Rio já está praticamente recuperada em toda a sua extensão, exceto o vão central. Os trabalhos, agora, concentram-se no sentido contrário. Para não prejudicar o trânsito — 20 mil veículos por dia — o horário das obras é limitado nos sábados à tarde, domingos das 6h às 15h e dias de semana das 5h30m às 8h, quando o movimento é menor.

## Favela

Na favela do Gato, no bairro de Gradim, em São Gonçalo, 140 barracos — muitos ainda ocupados — deverão ser retirados para permitir a passagem da auto-estrada Niterói-Manilha. Seus moradores, de acordo com o diretor-geral do DNER, João Catalão Pinto, serão removidos para um conjunto residencial a ser construído pelo BNH em duas áreas cedidas pelo Departamento, a menos de 200 metros da favela. Também serão benfeitorias, numa segunda etapa, os ocupantes de outros 140 barracos da favela, que não serão agora desapropriados pela estrada.

— Nem precisa me pagar indenização. Basta me dar um lugar para morar que tudo está resolvido — comenta o cozinheiro Manuel Maria de Souza, há quatro anos na favela. E a comunidade se organizou, em defesa de seus direitos, na Associação dos Moradores do Gato, uma entidade atuante. Por iniciativa própria, cadastraram, barraco por barraco, todos que vivem na área, distribuindo cartelinhas com informações que incluem, até, a renda familiar de cada um, para a compra do futuro imóvel.

## Adaptação

João Catalão explica que os entendimentos entre DNER e BNH, para a construção do conjunto, estão em ritmo bastante acelerado, dependendo, apenas, do processo de confirmação da posse do terreno pelo Departamento. "Acho que quando tudo for concluído em termos de negociação, no máximo em três meses, os primeiros moradores estarão se mudando para o conjunto", afirma o diretor, otimista. Serão moradias populares e simples, dentro dos padrões socio-econômicos dos moradores da favela, para que todos possam ocupar com a transferência.

— A filosofia do negócio é manter o morador onde sempre ele viveu. Da perspectiva, grande parte dos favelados, vão continuar na beira da praia, garantindo o seu sustento. Vamos procurar adaptar o conjunto à rotina dos moradores, aos seus costumes — afirma Catalão.

A favela do Gato, 480 barracos, a maioria de madeira, é um conglomerado de casas em meio a uma região onde é grande a concentração de lixo e esgoto aparente. O abastecimento de água é precário e a luz é roubada da rede que corre paralela ao futuro traçado da auto-estrada Niterói-Manilha. Os barracos — alguns divididos por mais de uma família — são pequenos e abrigam em alguns casos até 15 pessoas. 140 deles já estão, praticamente, dentro do leito da estrada, cercados por caminhões e tratores que trabalham ininterruptamente.

O cozinheiro Manuel de Souza, aos 70 anos, divide a casa de cinco cômodos, com duas outras famílias. Ele conta, que já foram procurados pelo DNER que anunciou a necessidade de desapropriação do imóvel para a passagem da estrada. "No começo, fiquei preocupado. Mas quando falaram em construir o conjunto, a coisa se acalmou. Se Deus quiser vamos para lá, é uma oportunidade para se ter a nossa casinha" — comenta, ranzinhando por entre os barracos.

Albertina Dias Porto, membro da Comissão de Moradores do Gato, afirma que, de uma forma geral, todos os moradores estão satisfeitos com a ideia da mudança, "porque muitos não tem condições de construir sua casa própria, ainda mais em outro lugar". Explica, porém, que alguns possuem o certificado de posse de seus terrenos, pagando, inclusive, imposto à Manilha, pelo uso da área.

— E este é o meu caso. Na maioria são pescadores que moram na beira da praia, e preferem continuar por aqui perto dos barracos e dos peixes. Actas que o ideal — e nos vamos venderizar isto — é que se permita a escolha urbanizando também a área daqueles que preferem ficar por aqui — conclui a moradora.

Anexo J - Niterói-Manilha, dez anos de transtornos

6 • O GLOBO

NITERÓI

Domingo, 14/ 8/ 83

SÃO TANTOS OS DANOS CAUSADOS AOS MORADORES PELA OBRA DA ESTRADA...

# Niterói-Manilha, dez anos de transtornos

**E**m 1973, a Estrada Niterói-Manilha começou a ser construída com a promessa de que seria concluída em pouco tempo a fim de desafogar o trânsito intenso da Alameda São Boaventura e Rodovia Amaral Peixoto e facilitar o acesso à Região dos Lagos, reduzindo para apenas 12 minutos o percurso de um

hora e meia entre Niterói e Manilha. Hoje, dez anos depois, moradores e autoridades de São Gonçalo atribuem às obras — que continuam — o isolamento de diversos bairros e a destruição da pavimentação de muitas ruas, entre outros problemas. Descontentes com os transtornos, eles esperam que o DNER encontre so-

lúções. Caso contrário, os moradores ameaçam bloquear a estrada para impedir que ela seja inaugurada. E o Prefeito de São Gonçalo, Hailson Monteiro, pode cumprir a promessa que fez há duas semanas: processar o órgão pelos danos causados à cidade.

SANDRA SANCHES



As obras, que se arrastam há dez anos, provocam revolta nos representantes de associações de moradores, como Irineu Filho (à direita) e Alberinda Porto

## Remoção, inundação, isolamento

Dos 25 quilômetros de estrada, a pavimentação cobre um trecho de 16 quilômetros, ao longo do litoral de São Gonçalo. Os problemas mais graves começam na Favela do Gato, no bairro de Gradim, cujos mora-

dores se uniram para lutar contra a remoção de 150 barracos, a desativação da colônia de pesca e a retirada da linha de ônibus que servia o bairro devido ao bloqueio de inúmeras ruas. Alberinda Porto, da Asso-

ciação de Moradores da Favela do Gato, desabafa: — Desde que começaram as obras dessa estrada, só tivemos prejuízos. Agora, até os ônibus que serviam o bairro pararam de circular. Outro problema é a de-

sativação da colônia de pesca que existe aqui. Com as obras, ficou difícil mantê-la em funcionamento. Mas as autoridades deveriam entender que a maioria dos moradores vive disso, é uma atividade de subsistência. Quanto às remoções, só sairemos daqui se nos derem casa para morar em outro lugar. Mu-

ta gente deixou a favela há dez anos atrás e não recebeu o dinheiro da desapropriação até hoje. Preocupados com a ausência de passarelas — a estrada, que funcionará como via expressa, sem cruzamentos, representará grande perigo a quem se arriscar a atravessar suas pistas — e com a ausência

de viadutos de acesso aos bairros — até agora não há qualquer indício de obras nesse sentido —, os moradores têm medo que a estrada os deixe ilhados, principalmente nos dias de chuva, quando ela funciona como verdadeiro dique. Os bairros cortados pela estrada — entre eles Paraisópolis, Porto Novo, Boa Vista, Boaçu, Avenida Central, etc — sofrem constantes inundações. A beira da estrada, mesmo depois de uma semana sem chuvas, a água empoeirada é evidente sinal de que a rede de escoamento se tornou ineficiente. Jair Ferreira, morador da Rua Alfrede Azanun, Boa Vista, confessa que, quando a chuva é

Continua na página seguinte

**REI DO OURO EM ALCÂNTARA**  
Cubro qualquer oferta.  
Compra: Cautelas, Ouro, Brilhantes e Jóias  
Rua Yolanda Saad Abuzaid, 105 sala 101 — Alcântara.

**AOS SRS. COMERCIANTES, EMPRESÁRIOS ETC.**  
Agência de empregos N. S. da Conceição Ltda.  
Rua Feliciano Sodré, 225 sala 6 — Rodo — S. Gonçalo.  
Selecionamos o candidato certo para sua empresa, a melhor capacidade profissional.

**OURO CENTRO SÃO GONÇALO-RODO**  
Compra: Ouro, Jóias e Cautelas.  
Paga melhor preço.  
Rua Feliciano Sodré, 214/306  
Em frente a entrada do Boassu.

**GESTANTES**  
**Six Seven**  
SÓ-GESTANTES  
Rua da Conceição 101/121 S/Loja 6 e 7 Gal. Gold Star  
R. Cel. Moreira Cesar 229 S/Loja 205 - Shopping Icarai

**TUDO PEDRAS MAT. CONSTRUÇÃO**  
Lajotas — Pedras para Revestimentos — Degraus Soleiras — Lareiras Aplicações  
Melhor preço e atendimento. Entregas rápidas.  
Estrada Celso Peçanha KM 5  
Itaipu Niterói Tel.: 711-9279

**INCLÉS É O SUCESSO**  
Bolsa 50%  
**VIDEO CLUBE**  
• Grátis Músicas Internacionais  
Special English — tel: 712-4861  
Rua Feliciano Sodré 177 GR. 102  
Rodo-Centro de São Gonçalo

**VOCE CURT — SOM!...**  
Temos tudo o que você precisa.  
• LP a partir de Cr\$ 490,  
**Promoção** Seção especializada em cine-foto.  
Rua Dr. Feliciano Sodré, 149. Tel.: 712-1277  
Avenida 18 do Forte, 27 loja II.  
Rodo de São Gonçalo.

**NÃO PERCA SUA NOVELA**  
Tudo aqui V. Telefunken e Iaremos o seu orçamento 50475  
Rua Cte. Ary Parreiras 1666 São Gonçalo — Paraisópolis  
Ligue: 712-5189 e 712-5380

**Vidraçaria Trindade**  
J. B. Fernandes  
Esquadrias em alumínio e ferro Vidros fantasia Pinte — Cristais etc  
Orçamento sem compromisso  
Box em promoção  
Av. Trindade, 785 — São Gonçalo — RI Tel. 701-1219 • (junto à praça)

**Worby Way**  
Oficina, peças, acessórios, lavagem especializada e boutique  
Serviço de reboque gratuito.  
R. Mário Vianna, 404 — Timi  
Tel.: 711-7901

**DROGARIA ESTRELA DO NORTE**  
Rua Dr. Nilo Peçanha, 421 — S. Gonçalo  
A ÚNICA QUE NÃO REMARCA OS SEUS PREÇOS  
COMPARE E COMPROVE  
Aberta até as 22 horas — Domingos e feriados até 12 horas

**MARMORARIA BORBA**  
Tudo em mármore e granito  
Variedade de cores. Com menor preço por m<sup>2</sup>. Atendimento domiciliar com instalações para casas comerciais e residenciais.  
Orçamento sem compromisso. Sob nova direção.  
Rua. Dr. Paulo Cesar, 254 — Lq.º do Marrão — St.ª Rosa.

**FOTO DOIS IRMÃOS**  
Promoção de agosto e setembro.  
Álbuns de casamento, 15 anos, bodas (com: brinde de milímetro com 70 fotos e um poster).  
\* Tire 12 fotos 3 X 4 e pague 1/2 dúzia.  
\* Revelação a cores com 20% de desconto.  
Av. Amaral Peixoto, 370, s. 212 Edifício Líder.  
Tel.: 722-4546

**JET LAJES**  
PROMOÇÃO  
Pedra 8.000, Laje 1.700,  
Área lavada 4.200,  
Est. de Itaipu, 1989 (próx. ao P. Monza)

**SKADINHA** Promoção Sandálias a partir de Cr\$ 3,50.  
**CALÇADOS FEMININOS**  
Rua Dr. Feliciano Sodré 214 SL 303  
Rodo — Centro de São Gonçalo

**OURO — JOIAS — CAUTELAS**  
Compro jóias e brilhantes  
Consertamos e fabricamos por encomenda e com garantia  
Rua José Clemente, 21/ 624 Tel.: 718-3873

**Sonho das Noivas**  
Leila's Modas  
• Vestido de noivas sob medida • Roupas p/ cavalheiros, damas, madrinhas, acompanhantes e debutantes  
**SANDÁLIA — GRÁTIS**  
Alcântara: Rua Yolanda Saad Abuzaid, 80 LJS; 17 e 18  
São Gonçalo: Pça. Luiz Palmier 69 Lj 15 — Gal. Center.  
Em frente às Lojas Brasileiras

**Box — Janelas Basculantes**  
Fechamento de Área  
Esquadrias de Alumínio  
Portões (em geral) — Grades — Armário. Pla c/gaveta.  
Agora sim! surgiu uma indústria que pode lhe atender com máxima perfeição e atenção.  
Orçamento sem compromisso. • Artigo de 1ª qualidade. Plano financeiro. Preço mais barato.  
Fábrica e escritório: Rua Fioriano Peixoto, 381 — Neves São Gonçalo. Tel.: 712-2033.

Anexo K - Niterói-Manilha, dez anos de transtornos (continuação).

Domingo, 14/ 8/ 83

NITERÓI

O GLOBO • 7

... QUE O PREFEITO DE SÃO GONÇALO JA AMEAÇA PROCESSAR O DNER

Continuação da página anterior

mais forte, os moradores de seu bairro não conseguem mais sair de casa. — Ficamos ilhados até que a água escor, o que pode demorar alguns dias. É fácil apontar a causa desse problema: com a construção da estrada, as galerias que conduzem as águas pluviais até a Praia das Pedrinhas ficaram acima do nível da tubulação que sai dos bairros. A água não tem força para escorrer, e então, fica represada em poças onde os mosquitos proliferam. O DNER tem que estudar esse problema da tubulação que passa por baixo da Niterói-Manilha. Como está, é o mesmo que nada.

A população que vive na faixa compreendida entre a estrada e o litoral também tem enfrentado inúmeras dificuldades desde que a Niterói-Manilha começou a ser construída. Uma das mais graves é o risco que correm as crianças que estudam do outro lado da estrada — no lado do litoral não existem escolas. O intenso tráfego de caminhões impede a travessia tranquila e torna evidente a necessidade da construção de passarelas para pedestres.

E nesse trecho também (entre a estrada e o litoral), numa área de manguezal, que uma construtora, aproveitando o aterro feito pelas obras da estrada no final da Praia das Pedrinhas, prepara o terreno para, segundo o presidente da Associação de Moradores da Boa Vista, Irineu Filho, "um grande empreendimento".

Essa área não poderia ser aterrada. É protegida pela Feema, que não permite construções em manguezais. O próprio Secretário de Obras, Luis Alfredo Salomão, reconhecendo a irregularidade da construção, sugeriu que entrássemos com uma ação popular contra a construtora. E é o que faremos para embargar a obra. No local, queremos uma área de lazer para os moradores.



Os moradores protestam e prometem: se não resolverem seus problemas, vão interditar a quando inaugurada

Aterro no manguezal desagrada a Feema

Diante dos impactos ambientais provocados pelas obras da Niterói-Manilha — entre eles o extenso aterro numa área de manguezal —, a Feema enviou ofício à Secretaria Estadual de Obras propondo que sejam tomadas medidas para evitar que as consequências continuem afetando o ecossistema da região.

Armando Mendes, um dos técnicos do órgão, explica: — A área de manguezal, que

protegemos, começa em Magé e se estende até São Gonçalo. O aterro é irregular porque fica justamente numa parte dessa área, ao longo da estrada. Para executar qualquer obra nessa região, a construtora precisa de aprovação da Feema, o que não ocorreu. Não encontrei provas de que este projeto tenha passado pelo órgão na administração anterior. Por isso, estamos tomando providências para preservar a área.

DNER diz que nada tem a ver com o problema das inundações

O Diretor-Geral do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), João Catalão, não atribui às obras da Niterói-Manilha os problemas que os bairros de São Gonçalo vêm enfrentando há alguns anos. Segundo ele, o órgão, que só tem interesse em beneficiar os moradores, executará todas as obras reivindicadas pela população, "desde que provadas a importância e necessidade das mesmas".

— Se além das passagens já previstas em intervalos de cerca de três quilômetros, surgir a necessidade de novas passarelas, elas serão construídas. Não podemos ligar a estrada a todas as ruas dos diversos bairros de São Gonçalo. Já o problema das inundações não é do DNER. Nossas obras têm capacidade de vazão bem superior à drenagem normal da cidade. Se não está havendo escoamento, o município deve tomar as providências necessárias.

Prefeitura: obra não pode prejudicar morador

O chefe de gabinete da Prefeitura de São Gonçalo, Eduardo Tainha, informou que a Secretaria de Obras do município está fazendo o levantamento dos rios e canais obstruídos e dos locais que precisam de passarelas para pedestres. O relatório será enviado ao DNER que, segundo Tainha, "tem obrigação de concluir a obra sem avaros prejuízos aos moradores dos bairros de São Gonçalo".

— Para a Prefeitura de São Gonçalo, atual-

mente, a Niterói-Manilha não passa de um grande dique que corta o município. Por isso, estamos pressionando o DNER. O município não tem condições de arcar com os gastos para solucionar os problemas que aumentam a cada dia. O DNER não está fazendo uma obra grandiosa? Nela, devem estar incluídas a construção de passarelas e rede de escoamento de águas pluviais eficiente. Será que teremos que chegar ao extremo de processar o DNER?

Chalé das Noivas

A você noiva, de qualquer mês do ano, o Chalé das Noivas oferece mil modelos, tão originais quanto o homem que você escolheu. Para isso faça-nos uma visita, e irá encontrar lindos leitosos, grandes, bonquês, iguais ao seu tipo físico; para o seu grande dia Confeccionamos também para damas e madrinhas Av. Amarel Peixoto, 207 — 203 Tel: 717-2854 Niterói — Centro • Edifício Sabín

**HOMEOPATIA**  
Dra. Astrogilda Pinto Silva  
Trade Center  
R. Moreira Cesar, 26/s. 708 - Tel.: 722-2009

**OURO AGORA EM ICARAI**  
**CAROLINE JÓIAS**  
Compo ouro, Pratas e Brilhantes  
o melhor preço de Niterói.  
Consertos de jóias e relógios  
R. Lopes Trovão, 52/s. 703

**REFRIGERAÇÃO THEODORO LTDA.**  
Instalações — Reparos e Manutenção  
Frigoríficos Industrial e Comercial — Geladeiras Comercial e Doméstica — Máquinas de lavar — Bebidas — Ar condicionado  
Venha comparar os nossos preços.  
Rua Marechal Deodoro, 251 — Tel.: 718-6884

**CURSO DE CONGELAMENTO DE ALIMENTOS**  
Aulas teóricas e práticas  
Informações TEL: 710-7183

**JALUZI LTDA**  
Janelas de alumínio • Fechamento de áreas.  
Grades e Basculantes • Ferro e duralumínio.  
Fachadas de edifícios • Portas para box.  
Portas pantográficas • Vidrex.  
Orçamentos sem compromisso  
**Visite-nos**  
Estrada Plínio Casado, 2628 lojas A, B e C  
**Tel.: 767-6206**

**TESTE**  
**Você deseja o melhor para o seu filho?**

- 1) Uma boa formação escolar é importante para o futuro profissional de seu filho?  
SIM ( ) NÃO ( )
- 2) A prática de esportes, coordenada por professores de Educação Física, ajuda a disciplina e a coordenação, aumentando o rendimento escolar do aluno?  
SIM ( ) NÃO ( )
- 3) O aprendizado da língua inglesa, em laboratório audio-visual, pode ser a diferença para a obtenção de um bom emprego?  
SIM ( ) NÃO ( )
- 4) O hábito de manusear livros, pesquisar e trabalhar em grupo é muito importante. Por isso, é fundamental que o colégio tenha biblioteca e sala de estudos?  
SIM ( ) NÃO ( )

Se você respondeu "Sim" para essas perguntas, não deixe de fazer uma visita ao Colégio Dom Hélder Câmara.  
No Colégio Dom Hélder, o seu filho poderá cursar do jardim ao 2º grau em um ambiente agradável e com excelentes professores.  
Traga os seus filhos para o melhor ensino.  
Traga os seus filhos para o Colégio Dom Hélder Câmara.

**COLÉGIO DOM HELDER** R. Lambari, 10 - Trindade - São Gonçalo - Tel.: 701-0505

# Anexo L - Niterói-Manilha, a desculpa.

8 • O GLOBO • NITERÓI Domingo, 20/11/83 Domingo, 20/11/83 NITERÓI GLOBO • 9

TUDO INDICA QUE A RIO-NITERÓI ESTÁ COMPLETAMENTE PAGA. MAS OS MOTORISTAS CONTINUAM PAGANDO PARA PASSAR POR LA

## Dez anos depois de inaugurada a ponte, o pedágio só faz subir. Por quê?

O pedágio foi instituído em 1981, quando a Ponte Presidente Costa e Silva — ou Rio-Niterói — não passava de um projeto. Ideado pelo então Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, para pagar as dívidas contraindidas na construção, seria extinto assim que a obra se auto-financiasse. Quase 10 anos depois da inauguração (em março de 1991), ao que tudo indica, não existe mais dívida, mas o pedágio continua aumentando no ritmo da inflação. Em 30 de setembro, o preço para os carros de passeio passou de Cr\$ 100 para Cr\$ 400, ou de 1% de aumento, via custo Cr\$ 40, com uma inflação de 100,25% de aumento, em menos de cinco meses.

O DNER justifica o pedágio cobrado dos 60 mil motoristas que passam diariamente na ponte argumentando que a manutenção é onerosa e a construção da Niterói-Manilha continua a maior parte da obra.



O pedágio, de Cr\$ 300, vai para Cr\$ 400 a 1º de janeiro, o que significa um aumento de 122,22% em menos de cinco meses

No dia 25 de setembro de 1979, o DNER informa que "a arrecadação da ponte supere em muito o previsto". No dia 30 de novembro de 1979, o DNER divulgava que "Cr\$ 9 em cada Cr\$ 30 arrecadados com o pedágio eram empregados na amortização da dívida contraída para pagar a ponte".

No dia 5 de janeiro de 1981, o jornal Informa divulga que a amortização da dívida contraída para pagar a ponte "é superior ao previsto".

No dia 12 de janeiro de 1981, o jornal Informa divulga que a amortização da dívida contraída para pagar a ponte "é superior ao previsto".

### Final, acabou ou não acabou esta bendita dívida?

O então Ministro dos Transportes, Mário Andreazza, declarou, na Comissão de Transportes da Câmara Federal, que "os empréstimos contraídos para a implantação da obra serão amortizados até 1981 e a redução dos preços do pedágio se antecipará à previsão de retorno dos investimentos, feita inicialmente para 1984, quando deveria passar pela ponte 30 mil veículos por dia. Mas, em 79, já passaram por dia, diariamente, 44 mil veículos".

No dia 4 de janeiro de 1979, era publicada a seguinte notícia: "Os últimos empréstimos contraídos para pagar a construção da ponte Rio-Niterói estarão totalmente pagos em 1981. De 79 a 83, todos os encargos representaram menos de 1% da arrecadação prevista para 79".

Em março de 1980, o jornal divulgava que a arrecadação da ponte, até aquela época, era de Cr\$ 1,2 bilhão e a amortização da dívida contraída para a construção da ponte, até aquela época, era de Cr\$ 1,2 bilhão.

No dia 17 de julho de 1980, o jornal Informa divulga que a amortização da dívida contraída para a construção da ponte, até aquela época, era de Cr\$ 1,2 bilhão e a amortização da dívida contraída para a construção da ponte, até aquela época, era de Cr\$ 1,2 bilhão.

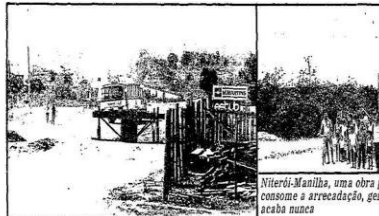
No dia 21 de setembro de 1980, o então diretor do DNER, Celso Seneza, declarou ao GLOBO que "não pretendia abolir o pedágio, mas em 80, quando estariam pagas todas as dívidas contraídas para a construção da ponte", não cobrava que a receita era para a obra de manutenção e a conclusão da Niterói-Manilha.

No dia 21 de setembro de 1980, o DNER informava que as obras da Niterói-Manilha tinham estado paradas durante quatro anos por falta de verbas para justificar o aumento do pedágio. Dizia que, dos Cr\$ 100 arrecadados, Cr\$ 15 eram empregados na construção da ponte, e os outros 85 eram destinados ao pagamento da dívida contraída para a construção da ponte.

### Niterói-Manilha, a desculpa

A construção da Niterói-Manilha começou em 1974, com a promessa de que o estrado seria concluído em pouco tempo, para desviar o trânsito intenso da

Alameda São Boaventura e Rodovia Amador Pinheiro, e facilitar o acesso à Região dos Lagos. Ela requeria, para a obra, 12 meses e custaria Cr\$ 1,906 bilhão, em dois anos e meio, e a Niterói-Manilha tem sido justificada para os sucessivos aumentos de pedágio. No ano passado, a arrecadação foi de Cr\$ 1,906 bilhão, dos quais Cr\$ 1 bilhão seria



Niterói-Manilha, uma obra polémica, que consome a arrecadação, gera protestos e não acaba nunca

destinado à sua conclusão. A arrecadação prevista para 83 é de Cr\$ 3 bilhões e, mais uma vez, o DNER argumenta que a maior parte dos recursos será aplicada na pavimentação dos nove quilômetros que restam para concluir esse acesso à ponte (a estrada tem 25 quilômetros de extensão).

Para os moradores de São Gonçalo, desde 73, quando a obra começou, a Niterói-Manilha trouxe transtornos. O Prefeito Haroldo Monteiro está processando o DNER pelos inúmeros prejuízos causados à comunidade e diz que "a estrada não passa de um grande lipe, cortado e misturado".

Com um tráfego de congestionamento, a construção da Niterói-Manilha tem provocado enchentes no bairro Frazão, Boa Vista, Boque e Avenida Central. Segundo os moradores, as pilóticas que compõem as linhas pluviais são a Fraia dos Pedreiros, construída pelo DNER, com acúmulo de nível de 10 centímetros que não dá para escoar. Por isso, a água não tem força para escoar e é representada em poças em áreas inundadas.

Quem mora na favela Ilirí, que a estrada ficou isolada do resto do bairro, o próprio DNER não inclui a construção de viadutos ou passarelas. Com não há escolas no Ilirí, as crianças, por exemplo, terão de atravessar de um lado para outro da inundada pista sem a menor segurança. A comunidade já prevê um aumento do índice de acidentes.

Presidente da Associação de Moradores da Boa Vista, Bruno Filho, ameaça entrar com uma ação popular contra o DNER que julga um mau projeto de obra. Segundo ele, a obra é uma obra de má qualidade, com custos muito altos e com atrasos constantes. O Prefeito de São Gonçalo, para construir a estrada, o Prefeito da Fundação Estadual de Engenharia do Meio Ambiente (Fema), Armando Mendes, também não gosta e pretende fazer providências para preservar a área.

A fundação, destruição da pavimentação de maciço, ausência de viadutos e passarelas não são os únicos problemas. A maioria dos moradores que vivem nessas desapropriadas, a partir de 1972, não há o mesmo indenização.

**Rosa de Ouro**

Compre: Ouro, jóias e brilhantes. Cautelas. Cobrimos ofertas.

Direção: Francisco Rodrigues

Av. Amarel Peixoto, 327 loja 9 - Ao lado de Caixa Econômica

Tel.: 719-8050 - Centro - Niterói

O melhor negócio de relógios é na

**AMARAL**

CENTRO - AV. AMARAL PEIXOTO, 310

KABAN - RUA GAVIÃO PEIXOTO, 112

Oréis - Sólido - Mendonça - Brelat

Com garantia de 1 (um) ano

CURSO DE DECORAÇÃO DE INTERIORES

no CEC LA SALLE

MATRÍCULAS A PARTIR DE FEVEREIRO/84

**LEILA BUARQUE** Matr. 711.420-1710.420

**OURO - JOIAS - CAUTELAS**

Compre jóias e brilhantes

Consertamos e fabricamos por encomenda e com garantia

Rua José Clemente, 211 604 Tel.: 718-3873

Essas empresas vão comprar sua ARREBENTADA TECNICA Livro

Babilis - Pólvora (Tel. de 800) em 712-2191

TEL.: 719-3345 e 712-2191

TV a cores - Equip. de som - Vídeo cassette - Vídeo jogos - Micro computadores

Miguel Frias, 201 loja 103

R. Dr. Pio Borges, 260 B. Vermelho - S.G.

**STATU'S JEANS**

Calças unisex - Últimos Lançamentos

Credário Próprio

Até 4 vezes sem entrada

Rua da Conceição, 122 loja E - Tel: 711-4389 - Niterói - Ao lado da Prefeitura

GRACIAS A SUA PREFERENCIA

**FRANGORDLÂNDIA**

Chegou aos 15 ANOS

Venha visitá-la

Mercado Regional St.ª Rosa.



**CONTACTA - Amplia para melhor atendê-lo**

\* Estacionamento próprio

**contacta**

Filial: Rua Marechal Deodoro, 226 - Niterói - Tel.: (021) 72 - 0370

**TUDO MAIS BARATO É NA Drogaria Nacional**

Hoje e sempre

Na nova loja

R. da Conceição, 57

Caral R. Miguel de Frias, 51

R. Gavião Peixoto, 141R. Gavião Peixoto, 280

R. Lopes Trovão, 134 (Center V) R. Moreira Cesar, 403

Av. Estácio de Sá, 305

São Francisco Av. Rui Barbosa, 116

Largo da Batalha

Pratinsinga Est. de Itaipu, 1109

São Gonçalo Av. 18 de Forte, 289

Alcântara R. Carlos Giannelli, 180

Centro Av. Amarel Peixoto, 330



Anexo M - Praia do Barreto: um espaço em extinção (Niterói-Manilha, como sempre causando transtorno em S. Gonçalo).

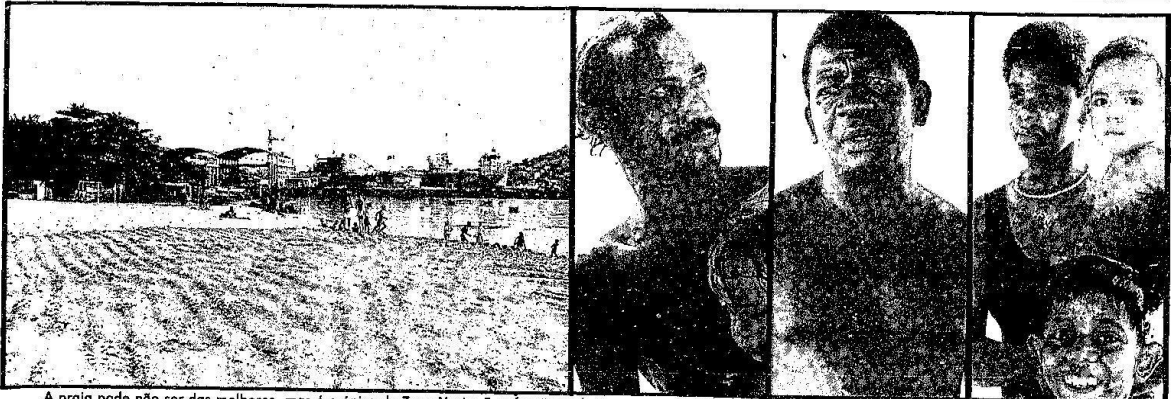
Domingo, 27/5/84

NITEROI

O GLOBO • 3

**NITERÓI-MANILHA, COMO SEMPRE, CAUSANDO TRANSTORNO EM S. GONÇALO**

**Praia do Barreto: um espaço em extinção**



A praia pode não ser das melhores, mas é a única da Zona Norte. E os frequentadores — como Antônio (a partir da esquerda), Nilton e Denise — lamentam seu fim

**T**udo indica que a Praia do Barreto vai acabar. O Departamento Nacional de Estradas de Rodagens (DNER) nega, mas as máquinas avançam e, na semana passada, o melhor trecho da praia — onde havia o campo de futebol — foi inteiramente aterrado. A praia encolhe e cede lugar à Estrada Niterói-Manilha, que está quase pronta.

— É uma pena. Estão acabando com a única praia de São Gonçalo e da Zona Norte de Niterói — comenta o último barraqueiro, Nilton Souza. — A Praia da Luz é de difícil acesso. Chegar lá, só de carro. A Praia do Barreto vai fazer falta. E como.

A cantoria nos bares improvisados, barracos de madeira, a sinuquinha, a cachaca, a cerveja, o violão e o siri estão com os dias contados. A praia está cercada de barro e o acesso é difícil. Alguns frequentadores não acreditam que ela vá acabar. Outros

acham que sim e não se conformam.

— A praia já encolheu. Frequento isso aqui há 15 anos, desde que era menino. Hoje, trago meus filhos. Mas acho que vai ficar como está. Não acredito que acabem com o lazer do pobre — arrisca o pedreiro Antônio Musse de Matos, que mora no Paraíso.

— Vão aterrar toda a nossa praia. É horrível — discorda Denise Maria de Moura, filho no colo e outro agarrado às pernas. — Deviam deixar uma faixa de areia, e construir uma passarela sobre a estrada, para termos segurança.

Luís Carlos Gomes da Silva, conta que "a turma está descendo para Boa Viagem, Gragoatá e Icaraí". O operário Gilson de Souza acrescenta:

— Hoje estamos assistindo à destruição da praia. E pensar que, há um ano, alguns frequentadores fizeram um movimento, pedindo que a Prefeitura de Niterói instalasse aqui equipamentos de ginástica e "tra-

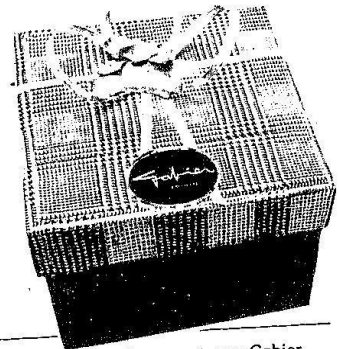
ves", para jogarmos futebol. Queríamos mais atenção para a Zona Norte. Hoje, o importante é saber se a praia acaba ou se fica.

As obras da Niterói-Manilha, que se arrastam há 11 anos, sempre foram fonte de transtorno para São Gonçalo. A estrada vai encurtar o percurso de Niterói a Manilha (ela faz parte da BR-101) que é feito em uma hora e meia, para 12 minutos. Mas o próprio Prefeito Hairson Monteiro admite que "ela é um dique que atravessa o município", causando enchentes em vários bairros (fica num nível mais alto). Não foram poucos os movimentos de protesto contra a

obra. Desapropriações e remoções traumáticas, o isolamento de vários bairros, travessias perigosas (a pista é de alta velocidade) são apenas alguns dos problemas que a comunidade denuncia. A destruição da praia é mais um.

No Barreto, o imenso viaduto construído por erro de cálculo, há vários anos marca a presença da estrada na praia. Ele deverá ser derrubado, para dar passagem à pista de asfalto. Faltam apenas cerca de 300 metros para a Niterói-Manilha se ligar à Avenida do Contorno. Exatamente o trecho da Praia do Barreto, onde se ergue o inútil monumento de concreto.

**O primeiro presente que você vai ganhar é da Gabier.**



Deixe sua lista de presentes na Gabier. Ela vai começar da melhor maneira possível, porque o primeiro presente é da própria Gabier, escolhido com muito carinho. Presente de classe é Gabier.

presentes de classe

*Gabier*

RIO DE JANEIRO. Rio Sul Shopping Center - térreo  
NITERÓI - Centro: Rua da Conceição, 101  
Av. Amaral Peixoto, 207  
Icaraí: Rua Cel. Moreira César, 296

**HADDAD**

**Flores e Festas**

A pioneira em artigos de festas em Niterói  
Sua festa ficará muito mais requintada com nossos artigos  
**ATENÇÃO** — Bandejas infantis por apenas Cr\$ 1.000,  
Venha comprovar  
Rua da Conceição, 44 — Niterói — Tel: 722-1020

**CURSOS DE INFORMÁTICA  
PROCESSAMENTO DE DADOS**

Programação Basic • Operação/Computador  
Programação Cobol • Digitação  
Datiografia  
**CEIMPRO**  
Tel: 712-4000 • MATRICULE-SE JÁ  
Niterói: Rua Coronel Gomes Machado, 130 Sala 301 (ao lado do edifício garagem)  
São Gonçalo: Rua Feliciano Sodré, 182 Sala 408 - Centro

**ICARAÍ**  
*Trail Shop*  
**EQUIPAMENTOS OFF-ROAD**  
Enduro - Motocross - Trail - Bicicross  
Rua Oswaldo Cruz, 10 — Icaraí

**CEMITÉRIO DOS AZULEJOS  
E LOUÇAS IMPOSSÍVEIS FORA DE LINHA**

*Cemitério das Louças Antigas: Calhas, Sapatas, Gregas, Conchas, em todas as cores e Louças Impossíveis, veja para crer, temos todas as tipos de azulejos e pisos fora de linha.*

Venham conferir:  
**R. Senador Pompeu, 2 Lj. Centro.**

Não tenha mais dor de cabeça e quebre à vontade, quebre mesmo, nós resolvemos o seu problema, o impossível para você é possível para nós.

**283-4585**

## Anexo N - Adiada inauguração da Niterói-Manilha.

4 • O GLOBO

NITERÓI

Domingo, 19/ 8/ 84

MAIS UMA VEZ, PROMESSA NÃO FOI CUMPRIDA. MAS JÁ HÁ NOVA DATA

# Adiada inauguração da Niterói-Manilha

A inauguração da auto-estrada Niterói-Manilha — de 25 quilômetros, quatro faixas de tráfego e dois acostamentos asfaltados — foi adiada para o final de novembro (inicialmente estava prevista para o mês que vem). Com 4.313 metros de pontes e viadutos, a rodovia — que será inaugurada dez anos depois do início das obras — vai encurtar o tempo de viagem entre as duas localidades de 60 para 15 minutos e desviar 70 por cento do volume de trânsito da Alameda São Boaventura. Desde o princípio da obra até agora já foram gastos Cr\$ 10 bilhões (valor calculado sem a correção monetária). Para concluir os serviços serão aplicados mais 4 bilhões.

As informações são do chefe do 7º Distrito Rodoviário do DNER, Raul Berman, que prevê um tráfego diário de 15 mil a 20 mil veículos naquela estrada — trecho da BR-101, da qual também faz parte a ponte Rio-Niterói, de onde veio parte dos recursos para a construção da rodovia. Berman garante que em três meses estarão concluídos os quatro quilômetros de pavimentação que faltam para completar a ligação Niterói-Manilha.

— Faltam apenas 500 metros de pista no Barreto, 600 metros na Favela do

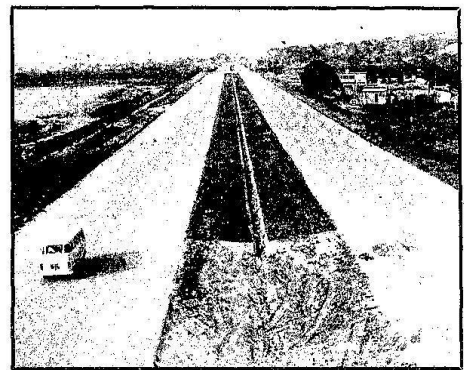
Gato, 2,5 quilômetros entre Boacé e Alcântara, um quilômetro em Manilha e 550 metros na Rede Ferroviária Federal — disse o chefe do 7º Distrito Rodoviário.

A rodovia começa na ponte Rio-Niterói e, depois de percorrer 1,7 quilômetro com a denominação de Avenida Contorno, até o Barreto, segue margeando a Baía de Guanabara, atravessando uma região industrial em São Gonçalo, onde haverá acessos na Rua Visconde de Itaúna, trevo da Ilha das Flores, Avenida Central, Praia das Pedrinhas e no trevo de Manilha (entrocamento com a RJ-104).

Segundo o chefe do 7º Distrito, a obra sofreu uma paralisação de três anos, entre 1979 e 1982, e no próximo ano, quando a estrada já estiver funcionando, o DNER irá construir mais dois acessos controlados nas localidades de Guaxindiba e Albino Imparato, que "não serão feitos agora por falta de verbas".

Berman considera excelentes as características técnicas da auto-estrada, que tem raio mínimo de 450 metros, rampa máxima de 3 por cento, duas pistas de 7,20 metros com duas faixas de tráfego cada. Os acostamentos, revestidos com asfalto usinado, terão 2,5 metros de largura.

Dos 25 quilômetros da ro-



Os caminhões circulam para baixo e para cima e os operários não param para terminar, no novo prazo prometido, a Niterói-Manilha, que irá desafogar a Alameda e encurtar distâncias

dovia, "sete foram tomados ao mar", onde o DNER construiu aterros hidráulicos. A estrada possui 25 viadutos, 14 pontes e três passagens inferiores, uma delas, na Favela do Gato, onde houve 71 desapropriações de barracos.

— Para alojar os moradores desses barracos (na sua maioria, pescadores), nós urbanizamos um terreno cedido pelo Serviço de Patrimônio da União ao BNH, no mesmo bairro onde está situada a favela

(Gradim) — disse ele, acrescentando que 51 casas estão prontas e 20 delas já habitadas.

Além da preocupação social, segundo Berman, o DNER também construiu a estrada com o cuidado necessário para evitar que os possíveis acidentes que ocorram em uma das pistas, provoquem colisões nas faixas de sentido contrário. "As transposições de um lado para o outro não vão ocorrer, devido à barreira formada pelo canteiro central".

Comerá ainda este ano a construção da estrada Manilha-Duques, um prolongamento da Niterói-Manilha que terá quatro faixas de rolamento (duas em cada sentido), 14 quilômetros de extensão e contornará Itaboraí e Venda das Pedras, até chegar à localidade de Tinguá. O edital de concorrência da obra deverá ser publicado em setembro e, um mês depois, os serviços serão iniciados, segundo informou o chefe do 7º Distrito do DNER, Raul Berman.

Ele acrescentou que a nova auto-estrada terá faixas de trânsito de 3,6 metros cada e seus acostamentos serão asfaltados. A inauguração está prevista para 1986 e o seu objetivo é o de desafogar o tráfego naquela área, encurtando também o projeto entre Niterói e a Região dos Lagos. O projeto inicial da rodovia Manilha-Duques previa a passagem por dentro de Itaboraí e Venda das Flores, o que provocou protestos dos moradores destas localidades.

MÚCIO BEZERRA

João Carlos Rego Pinto garante a eliminação das valas negras e melhoria no abastecimento d'água



**CONSULTOR MÉDICO**

clínicas — médicos — laboratórios — dentistas



**Cardiologia (Eletrocardiografia)**

Clinica geral Dr. Sergio A. Lopes

Gastroenterologia CRM - 52-30755/8

Varizes e Hemorroidas Dr. Paulo Saldanha

Cirurgia geral CRM - 52-30804/8

Av. Presidente Kennedy, 417 - Fundos - Rod. - Tel: 712-3152

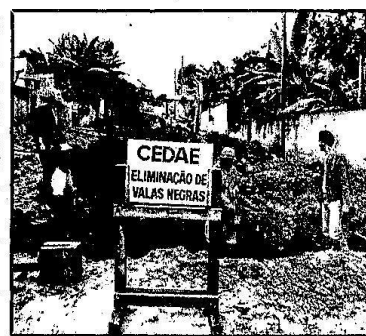
São Gonçalo (Ao lado das Sendas)

## Obras acabam com dois pesadelos

Ainda este ano, praticamente todas as valas negras do Engenho Pequeno serão eliminadas e não haverá mais problema de abastecimento d'água no bairro a partir desta semana, quando a Cedae irá terminar uma obra de instalação de 1.200 metros de tubos para interligar o sistema com a caixa d'água de Laranjal.

A informação é do Diretor de Interior da empresa, João Carlos do Rego Pinto, que promete também água para o conjunto residencial da Cehab, em Jardim Catarina, no prazo de 15 dias, quando entrará em funcionamento um linha de alta pressão, que irá garantir o abastecimento de cerca de oito mil moradores do conjunto e de loteamento periféricos.

João Carlos disse que as valas negras do Engenho Pequeno serão eliminadas



Há dois meses que operários da Cedae trabalham na instalação de manilhas nas ruas do Engenho Pequeno

com a instalação de seis mil metros de manilhas de 200 mm em 18 ruas do bairro. As obras começaram há dois meses e vão custar Cr\$ 387 milhões. Segundo o diretor de Interior da Cedae,

30% dos serviços já estão concluídos.

Ele reconhece que, além das valas negras, o Engenho Pequeno tem um abastecimento d'água precário. Garantiu, no entanto, que

com a entrada em funcionamento, nesta semana, do novo sistema de 1.200 metros de tubos, essa questão estará resolvida.

Sobre o conjunto residencial de Jardim Catarina, afirmou que a Cedae também está recuperando as tubulações de suas 300 unidades habitacionais, "sem cobrar nada dos moradores".

— Esta é uma colaboração que nós estamos dando à comunidade — afirmou, acrescentando que outros conjuntos habitacionais também poderão vir a ser beneficiados pela Cedae com esse tipo de ajuda.

O conjunto de Jardim Catarina foi inaugurado há cerca de 12 anos e a maioria de seus moradores foi removida de favelas de Niterói. Segundo João Carlos, há dez anos falta água no local, mas "quando a obra estiver pronta, esse problema será resolvido".

# Anexo O - Auto-estrada custa caro, mas não resolve viagem para Região dos Lagos.

JORNAL DO BRASIL

CIDADE/ESTADO

domingo, 18/11/84 □ 1º caderno □ 18



Alair Corrêa quer verbas para recuperar estradas

## Prefeito de Cabo Frio reclama mais recursos

O Governador Leonel Brizola diz que o coeficiente de ICM (imposto sobre Circulação de Mercadorias) de Cabo Frio com o argumento de que precisava distribuir com os municípios do Norte do Estado. Foram R\$ 200 milhões este ano e R\$ 800 milhões em 1985. Ele não prometeu uma estradinha há mais de um ano e até agora nada. Seus secretários já não visitaram mais nada fizeram por nosso município.

Essas são algumas das muitas queixas que o Prefeito de Cabo Frio, Alair Corrêa (PMDB), tem contra o atual Governo do Estado, que considera "ácima de tudo muito político". Nesses dois anos ele só teve um encontro com o Governador Leonel Brizola, "focionalmente, para tratar do mais sério problema que o município está enfrentando: a emancipação de Arraial do Cabo.

Vamos perder R\$ 200 milhões por mês de ICM se Arraial do Cabo se tornar município. Além disso, Cabo Frio ficará sem passado, já que sua história começou quando Américo Vespúcio lá aportou. Arraial, por causa da Companhia de Aciaria, contribui com 40% da renda global do nosso município. Se não se separar, vamos ficar com uma população de 60 mil habitantes e um orçamento igual ao de Arraial, que terá apenas 15 mil habitantes. Foi isso que me levou ao Governador pela primeira vez — desatiba Alair Corrêa.

### Prejuízos

O prefeito de Cabo Frio propôs a Brizola manter por 10 anos o coeficiente de ICM do município para que neste período tentem encontrar novas alternativas para superar o que será perdido com a emancipação de Arraial do Cabo. Brizola, segundo Alair Corrêa, indicou o Secretário de Justiça e Interior, Viscido Barbosa, para estudar uma forma de o Estado ressarcir o município do prejuízo. Bastante preocupado, o prefeito reflete as consequências que Cabo Frio sofrerá caso essa forma não seja encontrada.

Haverá desmatamento de 1 mil funcionários; só poderemos manter abertas 15 das 40

Cabo Frio/Mabel Arrhou

## Auto-estrada custa caro mas não resolve viagem para a Região dos Lagos

Pistas estreitas, falta de buracos e em áreas urbanas vem receber o tráfego da auto-estrada Niterói—Manilha que, de acordo com as previsões do DNRE, será inaugurada até o início de janeiro, dez anos depois de iniciada sua construção. Apesar de ser 25 quilômetros de extensão, em vias expressas, a nova rodovia não vai solucionar por completo os problemas enfrentados pelos que viajam para a Região dos Lagos, principalmente por causa dos acessos deficientes na Avenida do Contorno, em Niterói, e na BR-101, em Iguabaçu.

Para a construção da auto-estrada — faltam menos de três quilômetros para o término das obras — o DNRE removeu uma favela, soterrou praças e, praticamente dividida em dois o município de São Gonçalo. Apenas este ano, cerca de R\$ 5 bilhões foram alocados nos trabalhos, em recursos provenientes do orçamento próprio do órgão, da arrecadação da TRU e parte do orçamento do DNRE. Com a abertura da Rodovia Casimira—Porto Velho (BR-174), a nova via expressa passa a ser, como reconhece o DNRE, a maior obra rodoviária em execução no país.

### Dez anos depois

As obras da Niterói—Manilha, a cargo das construtoras Camargo Corrêa e Companhia Brasileira de Dragagem começaram a ser feitas em outubro de 1973. Mas tarde, os contratos foram repassados para a Construtora Rebelo e Cetecon que lucraram os trabalhos até 1978 quando foram interrompidos por falta de verbas do DNRE, principalmente para a desapropriação de parte dos 2 mil 400 lotes que a Rodovia atingiria. Até a paralização, cerca de R\$ 2 bilhões 200 milhões já estavam investidos na obra.

Com a seleção dos problemas financeiros — e a decisão de usar recursos do estado — a obra foi retomada em meados de 1982. De engenharia difícil, a estrada atravessa terrenos na Baía de Guanabara e em áreas pantanosas de Niterói, São Gonçalo e Iguabaçu. Por determinação do Ministério dos Transportes, Cláudio Severo, o projeto original foi alterado para a inclusão de quatro acessos nos bairros da Boça, Gradim, Luiz Cavador e Jardim Catarina, em São Gonçalo. Ao longo do percurso, as 22 pontes e viadutos estão praticamente concluídas.

De acordo com a assessoria de Comunicação Social, o DNRE ainda não dispõe de um levantamento que indique o custo total dos investimentos na auto-estrada. Para o diretor-geral do órgão, João Calado Pinto, entretanto, "é um custo muito baixo considerando-se a economia de combustível, o menor desgaste dos veículos, a redução do tempo e a maior segurança do tráfego proporcionado pelo novo percurso". A Niterói—Manilha, segundo previsões dos técnicos, vai reduzir para apenas 12 minutos o tempo de uma hora e meia entre a Ponte e Manilha pela Alameda São Boaventura e Rodovia Anacleto Peixoto.

### Acessos difíceis

Com a abertura da Niterói—Manilha, o DNRE promete, para o ano que vem, a duplicação do trecho de 14 quilômetros entre Manilha e Tanguá, para evitar o acúmulo de tráfego na BR-101, em Iguabaçu. Enquanto esse obra não estiver concluída os problemas de congestionamento não estarão eliminados. As pistas, ali, são estreitas, sem acostamento e estão mal conservadas, cheias de buracos.

A duração das obras ainda não tem prazo definido. A ideia inicial do DNRE — duplicar o percurso atual com o levantamento de um muro no centro de Iguabaçu e em Venda das Pedras, dividindo as pistas — foi arquivada pelos técnicos depois de uma série de protestos dos moradores que chegaram a fechar a estrada em horários de grande movimento. O que se, então, pela construção de um contorno.

No outro extremo da rodovia, em Niterói, a Avenida do Contorno não tem condições de suportar o aumento previsto do tráfego. As pistas, com duas faixas em cada sentido, são estreitas e estreitas. O alargamento do trecho é muito difícil porque duas pontes em curva cortam uma área muito edificada.

## Desmatamento das encostas preocupa morador da Gávea

O Bairro da Gávea já foi conhecido por seu bucólico e por suas extensas florestas, onde D João VI idealizou um "jardim para plantas exóticas" — hoje, o Jardim Botânico. Das densas matas, ficou a lembrança nos nomes das ruas, como Otis e Acadia. Mas o que sobrou do verde, nas encostas que circundam o bairro, está ameaçado pelo desmatamento e pelas construções irregulares.

Transformado, aos poucos, em bairro de classe média, a Gávea sofre, hoje, de problemas comuns a outros bairros da cidade, que crescem rápido e desordenadamente: o trânsito congestionado, poluição dos rios, sistemas de transporte precários e burburinho da vida noturna do Bairro Gávea. No entanto, o que mais preocupa a comunidade são o desmatamento de suas encostas.

### Sem proteção

O problema é antigo e, apesar da luta permanente dos moradores, as encostas que circundam a Gávea não estão protegidas. Do lado de São Conrado, as encostas do Morro Dois Irmãos estão ameaçadas pelo crescimento da favela da Rocinha; do outro lado, por quemistias e alguns barracos, que só podem ser vistos de prédios altos da Rua Marques de São Vicente.

Há mais de três anos, a Associação de Moradores da Gávea vem denunciando o desmatamento ilegal do Morro Dois Irmãos. Em outubro do ano passado, o Secretário Estadual de Obras, Luiz Alfredo Salimim, autorizou em flagrante o advogado Luis Fernando Penna, que desmatou um terreno na Rua Calo Mário, para a construção de uma casa. Embora estando em flagrante, o advogado foi absolvido pela Justiça.

Também de nada adiantaram as denúncias dos moradores sobre o projeto da Construtora

Carvalho Hoskem S/A, em julho deste ano, de erguer um prédio de 11 andares, numa encosta coberta de floresta entre as Ruas Raimundo Magalhães e Piratininga. O Juri da 9ª Vara de Fazenda Pública, Sérgio Cavaliari Filho, obrigou a Prefeitura a aprovar o projeto e examinar de acordo com a legislação de março de 1974 — que permitia edificações multifamiliares — já que o projeto foi submetido à Prefeitura em 1970.

As encostas do Morro Dois Irmãos sempre foram consideradas áreas de preservação permanente, pois pertencem à Floresta da Tijuca. No entanto, o Instituto Brasileiro Desenvolvimento Florestal, segundo sua assessoria de comunicação, só pode impedir o desmatamento quando este comprometer cursos de morro, exceder os 45 graus ou a cota 100, ou quando a área a ser construída estiver muito próxima a mananciais.

O grande problema do combate ao desmatamento é definir as áreas de responsabilidades. Por exemplo: de que órgão é responsabilidade? Por exemplo: de IBDF, já citado sobre o problema das encostas, ou de responsabilidade pela área da Lagoa? Ou de responsabilidade de Parques e Jardins de mesma cota, e assim por diante. Com os poderes de fiscalização, os municípios não podem impedir o desmatamento quando este comprometer cursos de morro, exceder os 45 graus ou a cota 100, ou quando a área a ser construída estiver muito próxima a mananciais.

— O grande problema do combate ao desmatamento é definir as áreas de responsabilidades. Por exemplo: de que órgão é responsabilidade? Por exemplo: de IBDF, já citado sobre o problema das encostas, ou de responsabilidade pela área da Lagoa? Ou de responsabilidade de Parques e Jardins de mesma cota, e assim por diante. Com os poderes de fiscalização, os municípios não podem impedir o desmatamento quando este comprometer cursos de morro, exceder os 45 graus ou a cota 100, ou quando a área a ser construída estiver muito próxima a mananciais.

**Faça o melhor programa sem sair de casa.**

PROGRAMA DE DOMINGO  
REDE MANCHETE

Programa de Domingo. Agora os outros são programa de segunda.

## Festival de Móveis e Decoração

# Venha economizar em conjuntos estofados

### Sofás e poltrona Canadá

Armário em pinus maciço, com acabamento envernizado natural brilhante. Revestimento em acrílico. Braços estofados.

Sofá 3 lugares De 299.900 por **239.900**

Sofá 2 lugares De 219.900 por **175.900**

Poltrona De 139.900 por **111.900**

### Módulos México

Totalmente em espuma maciça de alta densidade, com revestimento em couro sintético, de grande durabilidade.

Módulo reto De 189.900 por **137.900**

Módulo com braço De 229.900 por **164.900**

Módulo de canto De 289.900 por **187.900**

### Sofás e poltrona Flórida

Estrutura em pinus maciço, com assento e encosto em espuma. Revestimento em chenille xadrez. Estilo moderno.

Sofá 3 lugares De 479.900 por **342.900**

Sofá 2 lugares De 329.900 por **219.900**

Poltrona De 189.900 por **145.900**

### Sofás e poltrona Brasília

Almofadas soltas no assento e no encosto. Revestimento em material sintético de alta resistência. Braços com aplicação em relevo.

Sofá 3 lugares De 369.900 por **287.900**

Sofá 2 lugares De 299.900 por **239.900**

Poltrona De 219.900 por **175.900**

### Sofás e poltrona Royal

Assento com almofadas soltas e encosto moldado em espuma maciça. Acabamento nos laterais com vivo. Revestimento em cetim de aplicação, com estampa floral.

Sofá 3 lugares De 599.900 por **479.900**

Sofá 2 lugares De 529.900 por **431.900**

Poltrona De 329.900 por **263.900**

### System Sanyo Deck Duplo

Com 2 tape-decks, toca-discos, receiver, amplificador e 2 caixas acústicas. Total versatilidade de recursos.

A vista **1.080.000**

**O PRÊMIO QUE DÁ PRÊMIOS JÁ ESTÁ NA SEARS. PANETONE PREMIATO.**

MILHARES DE PRÊMIOS. ACHOU, GANHOU!

Na compra de R\$ 60.000 em mercadorias na Sears, você ganha um delicioso panetone Premiato. E achando o vale prêmio no panetone, você ganha um dos milhares de prêmios. Achou, ganhou!

**Móveis Sears**  
Você verá que o tempo não irá mudá-los.

Satisfação garantida ou seu dinheiro de volta!

Botafogo BarraShopping Niterói

**Sears**

# Anexo P - Niterói-Manilha será entregue ao trânsito amanhã.

## Niterói-Manilha será entregue ao trânsito amanhã

Dez anos depois de iniciadas as obras, que estiveram paralisadas durante quatro — de 1978 a 1982 — por falta de verbas, e após a inauguração ser adiada por oito vezes, será entregue oficialmente ao trânsito, amanhã, Niterói-Manilha, um trecho de 25 quilômetros da BR-101 que vai reduzir o tempo de viagem entre Niterói e o Região dos Lagos e evitar engarrafamentos perto da Ponte Rio-Niterói.

Em via expressa, com duas pistas e quatro faixas de trânsito, a rodovia reduzirá para 25 minutos um percurso atualmente feito em uma hora e meia. Com sua conclusão, um movimento diário de mais de 40 mil veículos deixará de percorrer o perímetro urbano de São Gonçalo e Niterói.

Além de falta de verba e desistência de empreiteiras, a construção da Niterói-Manilha enfrentou outro problema: a desapropriação de uma fazenda na localidade de Gradim, onde o DNER cedeu um terreno ao BNH para a construção de casas para famílias por intermédio do Promotor (Programa de Estradificação de Fazendas Submeridas).

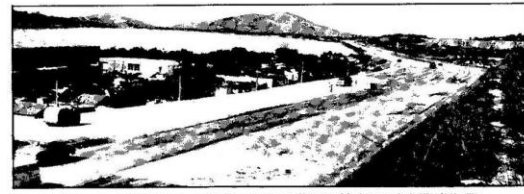
O Ministro dos Transportes, Cláudio Severo, disse que a economia de combustível e de tempo e o menor desgaste nos veículos, com a utilização da Niterói-Manilha, compensam amplamente os investimentos feitos no projeto.

— Além dos benefícios sociais que a nova rodovia terá, representados pelos enormes estímulos ao desenvolvimento comercial e industrial da região que atravessa, outro fator muito importante é que, fazendo parte da BR-101, a Niterói-Manilha vai permitir a ligação direta, por as-

falto, entre as cidades do Rio e Natal, com acentuada redução de custos no transporte de passageiros e cargas.

Com o objetivo de aproveitar os benefícios que a Niterói-Manilha trará, a Prefeitura de São Gonçalo, com a ajuda de estudantes de Arquitetura, está reestudando a zona de ocupação industrial de Guaxindiba. Ela dará todo incentivo a novas indústrias, que ficarão numa região com infra-estrutura, ao lado da BR-101 e a menos de meia hora do Rio.

O Presidente da União dos Bairros de São Gonçalo (Unibauros), Estevão Pereira, também está otimista: espera o desenvolvimento rápido dos bairros cortados pela Niterói-Manilha e muitos empregos com o esperado desenvolvimento industrial de uma região até então praticamente abandonada devido à dificuldade de acesso.



Um trecho no bairro de Neves, em São Gonçalo, um dos últimos afastados na rodovia Niterói-Manilha

### A velha nova estrada

UM CONSTRUÇÃO há dez anos, com inauguração marcada e demarcado diversos vezes, os 25 quilômetros que constituem o Niterói-Manilha serão finalmente abertos ao trânsito amanhã.

PROJETADA COMO extensão da Ponte Rio-Niterói e destinada a desviar o Centro de Niterói, facilitando o acesso à BR-101 e à Região dos Lagos, a nova estrada será incorporada à rede rodoviária com vias e defletores que caracterizam as velhas estradas.

UM desses vícios é a precariedade ou inexistência de acostamentos. Outro é a falta de passarelas para pedestres e trevos de acesso às localidades, à margem dos pistas.

POR TUDO isso a Niterói-Manilha será um desfecho apenas parcial. E já pode ser considerado uma velha estrada a marcar obras de melhoria no mesmo em que estiver sendo inaugurada.

### SÍNDICATO DOS ODONTÓLOGOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

#### EDITAL DE DIVULGAÇÃO DO RESULTADO DO PLEITO

Em cumprimento ao que dispõe o art. 70 de Portaria Ministerial nº 3.437, de 20 de dezembro de 1974, torna-se público que nos dias 21, 22 e 23 de novembro de 1984, foram realizadas as eleições para o cargo de eleito, sendo aqui expostos os resultados necessários para o conhecimento de sua administração e representação:

**DIRETORIA**

**EFETIVOS**  
Presidente: Antonio Gonçalves Pinheiro  
Vice Pres.: Viviano C. Nogueira  
1º Secret.: Carlos Alberto de S. C. Guimarães  
2º Secret.: Paulo Roberto P. de S. S.  
3º Secret.: Luiz Fernando Martins de Araújo  
1º Tesour.: Arnaldo Octávio da Rocha  
2º Tesour.: Edeleia Melo da Cunha Lima

**SUPLENTE**  
1º: Milton Teixeira Cordeiro  
2º: Rubens Braga Marques  
3º: Ulysses Paixão de Moraes  
4º: Any M. Pinheiro  
5º: Nilson M. de Almeida  
6º: Jaci Jorge de Melo  
7º: Paulo Cunha Rodrigues

**CONSELHO FISCAL**

**EFETIVOS**  
Antonio Henrique Loureiro  
Osvaldo de Passio Joari  
Cezar David Becht

**SUPLENTE**  
Vitor Campos de Araújo  
Archimedes Pinheiro Jacob  
Vera Maria de Silva

**DELEGADOS REPRESENTANTES JUNTO A F.N.O.**

**EFETIVOS**  
Antonio Gonçalves Pinheiro  
Carlos Alberto de S. C. Guimarães

**SUPLENTE**  
Eduardo Claudio B. Graça  
Emílio Rodrigues Loureiro

**DADOS DO PLEITO EM 21 e 22/11/84**

Nº de Associados do SOERJ: 4.003. Assistentes em condições de votar: 2.026

**QUORUM no 3º Escrutínio: 810** Nº de Votos: 1.522

De acordo com o Lei nº 681/277 modificada pela Lei nº 688/82, as associações que não votarem têm prazo até o dia 24/01/85 para se justificarem perante a Diretoria do Sindicato. A multa para os casos não justificados é de Cr\$ 87.897,20 (1 MVR - Lei 698/82).

O modelo para justificação se acha à disposição, na Secretaria de Entidade.

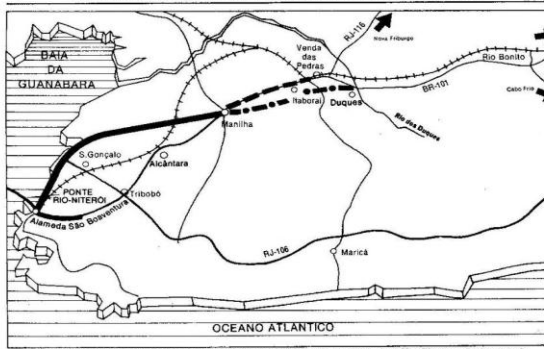
Rio de Janeiro, 10 de dezembro de 1984  
Jorge Siqueira da Oliveira — CD  
Presidente

**RÁDIO GLOBO**  
FM 122,9 MHz

**TAT-COPA-TIUCA-MEIER**

Assim, uma vez mais, a Tat-Copa-Tiúca-Meier apresenta o seu concurso de invenção. O prêmio em dinheiro será de Cr\$ 2.000.000,00 (dois milhões de cruzeiros). O prazo para inscrição é até o dia 24/01/85. Para mais informações, consulte o Regulamento no endereço: Rua da Assembleia, 100 - 2º andar - Centro - Rio de Janeiro - RJ - CEP 20001-000. Telefone: (21) 251-1111.

### OS 25 QUILOMETROS QUE VÃO DESAFOGAR O TRÂNSITO



A linha cheia mostra, entre o pedágio da Ponte (à esquerda) e Manilha, em laboratório, os 25 quilômetros da auto-estrada

### Utilização proibida já matou seis pessoas

Para sair mais tarde de casa, em São Gonçalo e chegar a tempo ao trabalho no Rio, Ben Mattos Bertoldo resolveu cortar caminho pelo trecho em construção, de 25 quilômetros, da Rodovia Niterói-Manilha, na moto VA 400. Em Neves, a moto foi atingida pelo Fiat 1400 e o piloto morreu no local.

O motociclista foi uma das seis pessoas que morreram vítimas do uso indevido do trânsito, neste ano, na Niterói-Manilha antes da inauguração da obra. Segundo a As Desastres de São Gonçalo registraram muitos outros acidentes, mas sem contagem.

Construída para facilitar o acesso ao interior do Estado, a Niterói-Manilha acomoda a certa máxima de São Gonçalo, uma região que, dez anos após o início das obras, já está desampliada por causa da obra.

Para construir a Niterói-Manilha o DNER desapropriou 2.400 imóveis em São Gonçalo. Segundo a Prefeitura Municipal, a taxa que teve um crescimento demográfico de 100% em São Gonçalo, a população da Ponte Rio-Niterói, hoje tem cerca de 1 milhão de habitantes, quase o dobro do que tinha quando a obra começou.

Os acidentes, na verdade, ocorrem porque os trechos pavimentados da rodovia — que deverá ter um movimento médio de 20 mil carros por dia — foram transformados numa grande área de lazer para as populações dos bairros que corria. Eles também foram atribuídos à falta de cuidado das pessoas que usam a estrada e eram surpreendidas com os caminhões carregados de terra trafegando de alta velocidade.

### Faróis de neblina poderão evitar acidente com barcas

A instalação de faróis de neblina ao longo do canal da Praça Guiné, para evitar desvios de rota e choques na chegada das embarcações, está em estudo na Conter, informo ontem o Presidente da companhia, Emmanuel Viçosa, ao divulgar a causa do acidente com uma barca Rio-Niterói que há duas semanas se chocou contra o cais durante nevoeiro. O laudo concluiu que foi um acidente simples, causado exclusivamente pela falta de visibilidade, e que 40 pessoas só se feriram porque havia muita gente em pé amontoados na proa, o que é proibido.

A barca "Martim Afonso", que chegou de Niterói, estava em condições normais de operação; não houve falha humana nem problemas no radar de navegação, garantiu o diretor de operações da Companhia de Navegação do Rio, Paulo de Castro Silva, depois de detalhar no papel explicações matemáticas sobre a energia cintada gerada pelo choque e a intensidade do impacto. A barca, disse ele, desviou-se de sua rota perto da Ilha Fluminense, para evitar um choque com outra embarcação. Com o densa nevoeiro e a total falta de visibilidade, ela foi parar num cais de concreto, a 300 metros do local em que deveria atracar; no trecho onde existem mangrulos (estacas de madeira com capacidade de aço para amortecer o choque à chegada das barcas).

O acidente ocorreu no dia 28 do mês passado, às 18h30, no fim da travessia Niterói-Rio. A intensidade do choque, segundo o laudo, foi muito pequena, se levado em consideração o peso da barca: 400 toneladas. Como a embarcação se preparava para atracar, a velocidade era mínima, e o acidente com 40 passageiros só ocorreu porque houve um amontoador de pessoas com pé na proa preparando-se para cravar as estacas de uma barca. Depois de captar que o radar não poderia ter detectado o choque — "ele orienta toda a travessia Rio-Niterói, mas numa distância muito pequena do cais de cada capta e e apenas decorativo" —, Paulo de Castro disse que é impossível, como ocorre nos aeroportos, paralisar o trabalho das barcas durante nevoeiro.

— Pararíamos a cidade. Embora este tipo de choque, causado pelo nevoeiro, possa ocorrer, a probabilidade é mínima, e em muitos anos não houve um caso como esse. O acidente foi muito simples, a barca estava em velocidade mínima e o choque foi pequeno. Se as pessoas estivessem sentadas, não haveria o menor dano físico. O acidente foi o melhor que poderia acontecer, nas más condições de visibilidade.

A aquisição de um radar de pequena distância, para captar o movimento quando as barcas estiverem atracando, não compensa porque esse tipo de acidente, segundo o Diretor, raramente ocorre. O radar de pequena distância, que ainda está em estudos, possibilitará aos pilotos das barcas uma noção da distância do cais, indicando com as luzes, principalmente com as luzes de nevoeiro, o local certo para atracar.

Com relação ao problema das pessoas que ficam na proa, Paulo de Castro reconheceu que o sistema de correntes para impedir a saída precipitada dos passageiros tem sido adiantado, e acrescentou que já foi encaminhado, pela Secretaria de Transportes, pedido ao governador Leonel Brizola de contratação de 30 seguradoras, que atuariam durante a travessia das barcas. Esse método evitaria maiores consequências em acidentes do gênero. Os pilotos de Niterói estão sendo treinados, segundo a Conter, para impedir que os barcos se movam em qualquer direção com o choque, as estacas estão sendo fixadas no chafiz das barcas com chapas de aço, e não mais com parafusos.

O acidente com a barca "Martim Afonso" danificou parte da proa, num prejuízo de Cr\$ 18 milhões, considerado pequeno pela diretoria da companhia.

## CONCURSO DO INVENTOR NACIONAL

O Centro Federal de Educação Tecnológica "CEFET" realizou, com o patrocínio da Petrobrás, o 2º Concurso do Inventor Nacional. Participantes de 16 Unidades da Federação tiveram seus trabalhos avaliados por Comissão Julgadora formada por Engenheiros das Instituições:

- Centro Federal de Educação Tecnológica "Cesio Suckow da Fonseca" - CEFET-CEFET-RJ
- Coordenação dos Programas Pós-Graduação de Engenharia - COPPE
- Universidade do Estado do Rio de Janeiro - UERJ
- Instituto Nacional de Propriedade Industrial - INPI
- Instituto Nacional de Tecnologia - INT
- Instituto Militar de Engenharia - IME
- Associação Brasileira dos Inventores
- Centro de Pesquisas e Desenvolvimento Leopoldo A. Miguez de Mello - CENPES (Petrobrás)

**RESULTADO DO JULGAMENTO**

**PREMIAÇÃO**

1º Lugar: Prêmio Cr\$ 4.000.000, (quatro milhões de cruzeiros).  
Título: Processo de Produção de Fertilizante Potássico e Dúxido de Enxofre - São Paulo  
Inventor: Roberto Guardani e José Vicente Valarelli

2º Lugar: Prêmio Cr\$ 2.000.000, (dois milhões de cruzeiros).  
Título: Processo para Gravação Direta em Chapas Metálicas, sem uso de Filme, para Impressão no Sistema OFF-SET - Pernambuco  
Inventor: Carlos Alberto Pinheiro Bastos

3º Lugar: Prêmio Cr\$ 1.000.000, (um milhão de cruzeiros).  
Título: Processo de Produção Autónoma de Mistura Gasolina - Etanol por Extração com Gasolina - Rio de Janeiro  
Inventor: Pedro Augusto Junqueira Pradaz

4º Lugar: Prêmio Cr\$ 600.000, (seiscentos mil cruzeiros).  
Título: Sistema de Faca com Rotor de Limpeza para Rompimento do Solo - Rio Grande do Sul  
Inventor: José Antonio Portella

5º Lugar: Prêmio Cr\$ 400.000, (quatrocentos mil cruzeiros).  
Título: Sistema de Arquivamento Vertical de Arquivos em Folders e Maços - Espírito Santo - Rio de Janeiro  
Inventor: Nelson da Cruz Garcia

**PATROCÍNIO** **PETROBRAS**  
PETRÓLEO BRASILEIRO S.A.

**SENDAS ESTA FAZENDO A FESTA**

Castanhas, nozes, avelãs, amêndoas, vinhos, panettones, bacalhau, azeite, azeitonas, peru temperado Sadia, presunto tender... A ceia mais completa, por um preçinho que é pra todo mundo festejar.

**SENDAS**

# Anexo Q - Desnecessários em 75 (Novos radares combaterão alta velocidade na Ponte).

JORNAL DO BRASIL

CIDADE

domingo, 10/2/85 □ 1º caderno □ 17  
Foto de Carlos Hungria

## Incêndio destrói telhado de capela e mata servente

Apenas São Judas Tadeu perdeu a cabeça. Santa Antonia, Santa Teresinha e Nossa Senhora da Piedade não sofreram qualquer dano no incêndio que, ontem de madrugada, destruiu o telhado da Capela de Nossa Senhora da Piedade e o quarto dos fundos onde morava o servente Luis Antônio, que morreu carbonizado.

A capela pertence à Associação Mantenedora Casa de Nossa Senhora da Piedade, na Estrada Velha da Pavama, 3.000, em Inhamitanga, que abriga 30 velhinhas com idades que variam de 64 a 90 anos. Em momento algum o fogo ameaçou a casa principal da Estrela, que já pertenceu à Condessa Modesta Leal, onde dorme as velhinhas, mas o sudeste que elas levaram foi grande.

**Recursum**  
Incedida de Sousa, de 67 anos, moradora no local, notou o incêndio aos 15 minutos de ontem. Tencionou para os bombeiros de Ramos, que dominaram o fogo rapidamente, mas não a tempo de salvar o congado, que dormia no quarto dos fundos da capela, onde também estavam armazenados móveis novos e velhos.

A presidente da Associação, Carmen Del Rio, também chegou rápida ao sítio, pois mora perto. Ela não sabe a que atribuir o incêndio mas, segundo alguns bombeiros, deve ter sido causado por um curto-circuito. Os prejuízos ela também não soube calcular, mas se dá por feliz porque o fogo não atingiu a casa principal.

Carmen Del Rio disse que mantém o sítio através de doações de 300 dólares, sem qual-

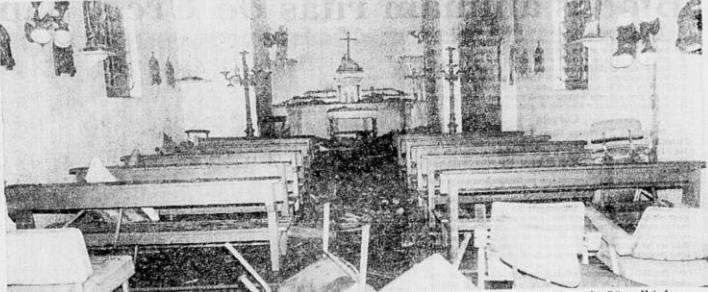
quer ajuda oficial. Lamentou que o herdeiro dos imóveis, Arnaldo Ferreira Leal, bisneto da Condessa Modesta Leal, não respecte a vontade de sua parenta de fazer a doação da fazenda de forma definitiva, uma vez que a condessa o fez apenas em ata.

Acrecentou que Arnaldo tenta despejar o sítio desde 1961, através do advogado Francisco José Pio Borges, mas ela mantém a associação no local com os recursos que ingesta na Justiça.

**Preocupação**  
A presidente da associação esclareceu que os Cr\$ 6 milhões que arrecada por mês, promovendo almoços e chás beneficentes, é a conta exata para manter as 30 velhinhas e, por isso, não sabe como reconstruir a capela parcialmente destruída pelo fogo. As imagens dos santos ficaram intactas, menos a de São Judas Tadeu, pois sobre ele caiu um pedaço de madeira, decapando-lhe a cabeça.

A maior preocupação de Carmen Del Rio não era com os prejuízos, mas em manter oculto de seus hóspedes o detalhe da morte do empregado Luis Antônio, de quem as velhinhas gostam muito. Apenas D. Glória, de 75 anos, ficou, disse que ficou muito assustada, como as demais, com o "fogo" na capela. As demais se mantiveram em silêncio, sendo que a maioria já havia retornado a seus quartos.

Sobre Luis Antônio, Carmen Del Rio disse que ele não era um empregado da casa, mas um amigo descomprometido (terceleiro) que colaborava na faxina em troca de casa e comida. O caso foi registrado na 27ª Delegacia Policial, em Vila Cosmopol.



O fogo fez desabar o telhado mas não atingiu as demais dependências, onde moram cerca de 30 velhinhas

## Novos radares combaterão alta velocidade na Ponte

Dentro de dois meses, identificar os veículos que trafegam em excesso de velocidade na Ponte Presidente Costa e Silva — Rio-Niterói — vai ficar mais fácil para o DNRE. E a já consagrada redelha perto da Polícia Rodoviária, não vai lutar os motoristas das multas. Até maio, já estão funcionando os seis novos radares de velocidade — os primeiros deste tipo instalados no Brasil — e a máquina fotográfica automática que disparará fotos por segundo.

Quem estiver a mais de 80 quilômetros por hora vai ser identificado por foto da traseira do veículo, com placa e local exato da infração. Os radares, da firma sueca Scan-Vision, combinados como Multiradar, já foram testados em 1983 pelo DNRE, que, entretanto, só agora resolveu comprá-los. Eles ainda estão na alfândega do Aeroporto Internacional à espera de liberação, mas as obras para sua instalação nos pontos da ponte começaram segunda-feira.

**TV e painéis**  
Além dos radares, o DNRE vai instalar, em seis meses, um circuito fechado de televisão e painéis de mensagens variáveis, que, acoplados ao computador — sistema S20 — atualmente fora de funcionamento — completarão o Sincop — Sistema Integrado de Controle Operacional — e auxiliarão a controlar o tráfego da ponte, que recebe, em média, 50 mil veículos por dia.

A partir da instalação dos radares, que vão mudar de lugar semanalmente, ninguém vai saber onde pode burlar a lei que proíbe o tráfego acima dos 80 quilômetros. Instalados em 18 cabines ao longo dos 13,2 quilômetros da ponte, os radares serão distribuídos alternadamente pelos 25 portões sobre as seis pistas de rolamento. Trata-se de equipamento caro — o DNRE não informou quanto pagou pelo ele — sujeito a furtos e, por isso, não usado em estradas pouco policiadas.

Pelo circuito fechado de TV, os controladores que ficam na Praça do Pedágio poderão localizar imediatamente qualquer ocorrência no tráfego e providenciar socorro — ambulância, guincho ou bombeiros — além de fornecer informações mais precisas sobre as condições de trânsito da ponte. As 18 câmeras do circuito serão equipadas com zoom e movimento de 360 graus e poderão focalizar até a um quilômetro de distância. O circuito é da firma francesa Thomson-CSF que promete entregá-lo instalado em seis meses.

Os painéis de mensagens variáveis permitirão ao motorista saber, com antecedência, tudo que estiver acontecendo em toda a ponte. As mensagens são simples: "pare", "reduza velocidade", "melharia" e "acidente". A insta-

lação será feita pela firma brasileira York Engenharia. São 24 painéis na ponte e seis em seus acessos.

**Desnecessários em 75**  
Desde a inauguração da ponte, em março de 74, mais de 150 milhões de veículos já passaram por ela, deixando nos guichês de pedágio cerca de Cr\$ 20 bilhões. Só em 85, foram arrecadados mais de Cr\$ 1 bilhão. Dos Cr\$ 9 bilhões, 251 milhões arrecadados em 84, 10% foram gastos com manutenção da ponte, mais cara que a de uma estrada comum, e 30% com obras — revampamento de todo o asfalto, reforma da Praça do Pedágio, troca das placas de sinalização vertical (placas) e horizontal (faixas).

O restante foi gasto com obras de conclusão dos 25 quilômetros da estrada Rio-Niterói — Mirim, considerada um acesso à ponte, já entregue ao tráfego mas ainda à espera da inauguração oficial, pelo Presidente João Figueiredo. Assim, apesar de tanto dinheiro arrecadado pelo pedágio, até agora não havia sido feito nada para a instalação dos radares, do circuito de TV e dos painéis de mensagens variáveis, embora estes e os outros sistemas estivessem previstos no projeto inicial da ponte.

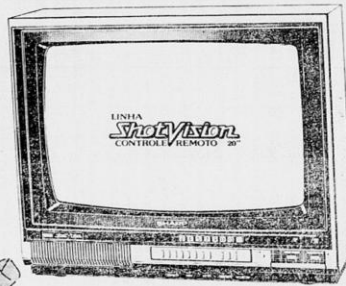
Em 75, circuito fechado de TV, telefones a cada 200 metros e painéis de mensagens variáveis para controle de tráfego foram considerados desnecessários, após decisão da Presidência da República de limitar as importações dos órgãos oficiais. Na época, o fluxo diário de tráfego era, em média, de 26 mil veículos.

Com a produção, o controle de tráfego ficou restrito a três tipos de detetores ao longo das pistas: os magnéticos, que medem o fluxo de veículos; os anemômetros, para medir a velocidade dos ventos; e as células fotoelétricas para alertar a sinalização da neblina. A sinalização foi limitada aos semáforos verde dos semáforos instalados nos portões para indicar as faixas de trânsito liberadas.

De difícil controle, a Ponte Rio-Niterói — RR-101 — registra, só no ano passado, 2 mil 847 acidentes, em sua maioria por excesso de velocidade, ultrapassagem proibida ou excesso de fumaça. Em toda a sua extensão, de 84, 84 até 17 de janeiro de 85, houve 276 acidentes na ponte — quatro atropelamentos, nove capotagens, três tombamentos e, o restante, colídeos.

O computador eletrônico, comprado durante a construção da ponte, na verdade nunca funcionou no controle de tráfego. No momento, ele passa por uma reforma na Abaco Engenharia que, além de controlá-lo, vai compatibilizar seu programa com os novos sistemas de controle. Dois operadores trabalharão nele, em turnos, nos 24 horas do dia.

# SHARP É NO BONZÃO. MENOR PREÇO. MENOR PRESTATAÇÃO.



DETACHÁVEL  
SÓ NO BRASIL  
90 a 240V  
COM 100% DE GARANTIA  
LIGANDO O SEU TELEFONE  
COM O NÚMERO  
0800-080000  
VENDO SEM  
VENCER TEM

SHARP TV TVC - 2085 A 20".  
Controle remoto. Em cores.  
Voltagem 110/220 automática.  
Canal Videocassete.



VIDEOCASSETE SHARP VC-9520  
Com controle remoto. Sistema VHS. Grava programas sem intervalos comerciais. 3 velocidades de gravação e reprodução. 110/220 volts.

# APOTEIOSE NO REINO DOS PREÇOS BAIXOS

Produzido na Zona Franca de Manaus

## SHARP PONTO FRIO O MENOR PREÇO DA CIDADE

### FORENSE

ANUNCIA SEUS LANÇAMENTOS 1985

**LIBERTO PENAL**

LICENÇAS DE DIREITO PENAL (A Nova Parte Geral) — Heleno Fragoso, 2ª edição, 1985, 504 págs., Cr\$ 39.900.

O NOVO CÓDIGO PENAL — Antônio José Miguel Fery Rosa, 1ª edição, 1985, 436 págs., Cr\$ 45.000.

SÉRIE DIREITO: PERGUNTAS E RESPOSTAS  
Volume 1 — DIREITO PENAL (A Nova Parte Geral) — Helton Piedade Junior, 1ª edição, 1985, 294 págs., Cr\$ 29.900.

O MELHOR CÓDIGO DE DIREITO PENAL DE BRASIL ATUALIZADO COM A NOVA LEGISLAÇÃO

CÓDIGO PENAL E LEGISLAÇÃO COMPLETAR — Atualização de Nelson Vital Naves, 6ª edição, 1985, 764 págs., Cr\$ 29.900.

FORENSE 1985 O MELHOR DO DIREITO PARA VOCE!

Indicados para CIA EDITORA FORENSE

RIO DE JANEIRO — Av. Rio Branco, 298 — 15 andar — 20020 — Tel. 221-3537  
SAO PAULO — Rua do São Francisco, 50 — 01045 — Tel. 02 1815 e 18 4900

Anexo R - Niterói-Manilha, o progresso.

42 • NITERÓI

O GLOBO

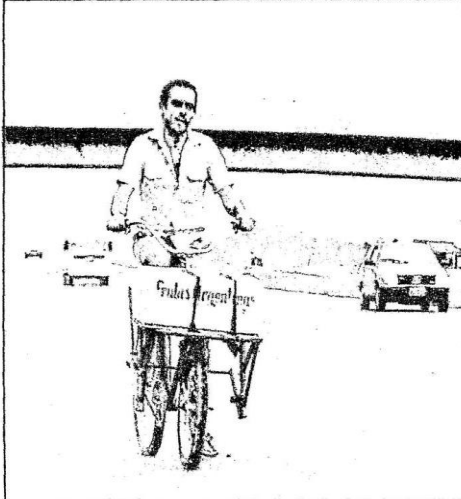
Domingo, 10 de setembro de 1989

# Niterói—Manilha, o progresso

LETICIA HELENA

Ela foi muito bem-vinda: tirou dos moradores da Alameda São Boaventura os constantes engarrafamentos de trânsito, e de quebra tornou mais fácil o caminho dos turistas que procuram a serra e a região dos lagos. Para quem mora em suas margens, mais do que tudo isso, os 25 quilômetros da Estrada Niterói—Manilha são um sinônimo de progresso. Desde que começou a ser construída, ela provocou o crescimento dos bairros ao seu redor e, em consequência, a valorização dos terrenos. Os que compraram "no escuro" — quando a rodovia não passava de promessa — hoje têm certeza de que fizeram bom negócio.

Mesmo assim, em alguns trechos, a paisagem da Niterói—Manilha ainda é rural. Perto de Guaxindiba, por exemplo, dá até para ver cabras e vacas pastando nos canteiros que dividem as duas pistas. Aliás, esta aparente tranquilidade parece servir de estímulo aos alguns pedestres mais afoitos, que preferem atravessar a estrada no meio dos carros sem usar as passarelas.



Apesar dos riscos, há moradores que se deslocam pelo acostamento

## Vantagens são destacadas pela maioria dos moradores

Quando comprou um terreno, no bairro de Boavista, em 1951, as margens da Niterói—Manilha, o pedreiro Aristeu de Souza Mendes teve dúvidas quanto à validade do negócio. Afinal, nas redondezas havia pouquíssimas casas, o transporte era deficiente e a infra-estrutura, precária.

— Trabalhava no Rio e não podia ficar tão isolado do mundo. Por isso, custei a construir minha casa. Agora, já tem até ônibus passando por aqui — conta.

A chave do progresso, na opinião de Aristeu, foi a inauguração da estrada, em 1984. O movimento fez com que aos poucos os proprietários se decidissem a ocupar seus terrenos.

— Não fosse a Niterói—Manilha, isto aqui seria eternamente um deserto. A estrada está trazendo progresso e quem mora nestas bandas só tem a lucrar — acredita o pedreiro.

Nem todo mundo, porém, compartilha da opinião de Aristeu. A dona-de-casa Maria Amélia Castro foi uma das primeiras a morar perto da rodovia, no Boaçú, no final da década de 60. Ela lembra que, quando a estrada estava sendo construída, aos domingos a comunidade transformava as pistas em áreas de lazer. Ela mesma aprendeu a dirigir ali.

— Agora, ficou um inferno. Nos dias de muito movimento, então, é o maior sufoco. Metem a mão na buzina e não se tem sossego. Sem falar nos atropelamentos —

reclama.

O trânsito intenso, no entanto, não assusta o corredor Marcelo Serrano. Todos os dias, pela manhã, ele pode ser visto se exercitando às margens da rodovia. Um hábito que, diz, está virando moda:

— Bem cedinho, ou no fim da tarde, junta gente aqui para correr. É certo que tem uns engraçadinhos que jogam o carro em cima, mas não tenho medo. O perigo está em qualquer lugar.

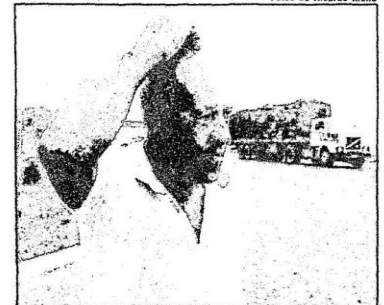
Os ciclistas também enfrentam a fúria dos motoristas. O balconista Carlos Henrique da Silva já passou por situações bem difíceis desde que resolveu ir de casa, no Boaçú, ao trabalho, no Barreto, sobre duas rodas:

— Os caminhões e ônibus são os piores. Eles não respeitam ninguém e quem não é malandro, dança. Ainda outro dia, tive que me jogar em um barranco para não ser atropelado.

Alheio a estes problemas, o estudante Fernando Moreno, de 10 anos, morador em Trindade, elegeu a Niterói—Manilha como sua área de lazer predileta. Todas as tardes, depois de fazer os deveres da escola, ele pega uma pipa e fica até o pôr-do-sol brincando.

— Minha mãe diz que é perigoso, mas, até hoje, graças a Deus, não me aconteceu nada. Por aqui, não existem praças e não tenho outro lugar para brincar. E posso soltar pipa com tranquilidade — afirma.

Fotos de Ricardo Mello



Aristeu comprou terreno em 1951 e não se arrepende

Continua na página seguinte

## Moda e Costura

**CURSOS GRÁTIS DE TRICÔ, CROCHÊ E TAPEÇARIA**  
3ªs e 5ªs das 13:00 às 16:00 hs  
**FIO DE OURO - ARMARINHO**  
**PROMOÇÃO LINHAS GLEA E ANNE**  
R. Gavião Peixoto, 27 Lj. 101 - Icaraí

**LU - FRANCIS**  
CONHEÇA NOSSA COLEÇÃO MASC. A PREÇO DE PROMOÇÃO, LEVANDO ESTE ANÚNCIO GARANTA SEU DESC. EM 30% À VISTA.  
Rua de Conceição, 101 - s/l 48 Niterói  
Tel.: 717-3549

**LAMTRICÔ**  
DEPÓSITO DE LINHAS  
Peças e acessórios p/ máquinas de tricô  
Rua Maestro Felício Toledo, 491-GR:701 Centro-Niterói  
**722-1180**

**Nanda**  
MODAS  
CREDIÁRIO 3 X S/ENTRADA - SIJUIROS - MELHOR PREÇO - ALTA QUALIDADE - FABRICAÇÃO PRÓPRIA.  
R. CEL GOMES MACHADO, 173 Lj/105 - NITERÓI

**CAMISOLAS E PIJAMAS**  
ADULTOS E INFANTIL  
PINTADOS À MÃO E BORDADOS - ADULTOS E INFANTIL CANGAS E ECHARTES ARTESANAS - PREÇOS ESPECIAIS PARA REVENDA DESCONTO NAS COMPRAS À VISTA  
De Pálmarco  
RUA MOREIRA CESAR, 165 Lj 117 - ICARAÍ  
Tel.: 710-8688

**CALÇADOS RIVER**  
Vendemos barato porque vendemos muito  
Calçados - bolsas - cintos  
R. Feliciano Sodré, 225  
Rodo - S. Gonçalo 712-4932

**DEPOSITO DAS LINHAS**  
● Linhas p/ indústria e confecções  
● Temos todos os aviamentos p/ costura  
● Preços para atacado  
R. João de Almeida, 61 - Alcântara 701-2243  
R. Palmira Ninho, 20 - Alcântara

**CURSO DE MODELAGEM INDUSTRIAL AERÓBICA INTENSIVO**  
APRENDA A MODELAR E COSTURAR TUDO EM MALHAS E TECIDOS  
Aulas: 2ª 3ª 4ª 5ª Sábado  
Horas: 08:00 às 18:00 08:00 às 22:00 08:00 às 17:00  
**VAGAS LIMITADAS**  
R. Visconde de Uruguai, 105 c/ 04 Centro Niterói  
Informações no local ou pelo tel: 710-6175

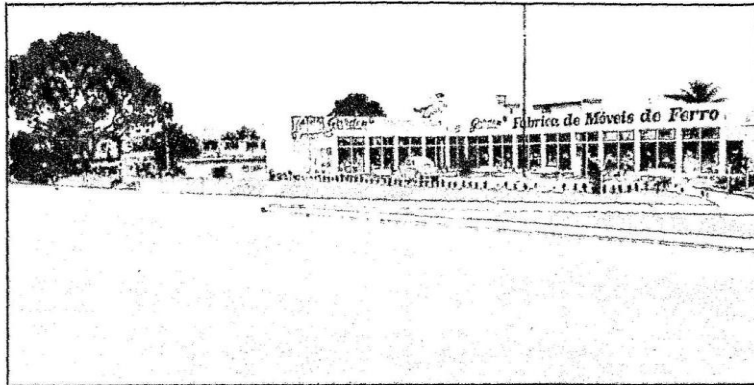
**JJ BIJOUTERIAS E PRATAS**  
ÚNICO ATACADISTA DE BIJOUTERIAS EM NITERÓI  
PRATA DE LEI ★ MACAÇITA E FOLEADO COM GARANTIA  
PRATA E MÃE SÃO DUAS JÓIAS, ELA VAI ADORAR LIGUE: 717-3273  
TEMOS O MELHOR PREÇO P/REVENDEDOR  
R. São João, 25 Lj. 20 - Centro - Niterói

Anexo S - Niterói-Manilha, o progresso (continuação).

Domingo, 10 de setembro de 1989

O GLOBO

NITERÓI • 48



Entre as empresas já instaladas à margem da rodovia estão a fábrica de móveis Garden e uma fábrica de piscinas

Circulação média é de 25 mil veículos, em dias normais

Se a Estrada Niterói-Manilha precisasse de um número para representá-la, o escolhido bem que poderia ser o 25. Não é à toa: com o trânsito livre, seus 25 quilômetros de pistas duplas, em seis faixas de rolamento, podem ser percorridos em 25 minutos. Um percurso que 25 mil motoristas — segundo dados do DNER — cumprem diariamente. A média, porém, costuma a se multiplicar por três nos fins de semana prolongados.

As obras da Niterói-Manilha, que faz parte da BR-101 — rodovia federal que atravessa o País de Norte a Sul — levaram dez anos. A construção começou em 1974 e a inauguração só aconteceu em dezembro de 1984, depois de ter sido adiada oito vezes. Durante este período ocorreram diversas interrupções por falta de verbas ou mudanças nos projetos. Também foram muitas as manifestações de moradores dos bairros vizinhos, que temiam os acidentes de trânsito e exigiam a construção de passarelas e a conservação das ruas próximas.

Construída ao longo do litoral de São Gonçalo, a estrada possui 4.313 metros de pontes e curvas. Praticamente reta — as curvas são raríssimas — ela está bem sinalizada e conservada, o que evita acidentes. A estrada corta mais de dez bairros, entre eles, Barreto (ainda em Niterói), Neves, Gradim, Boa Vista, Porto do Rosa, Boaçu, Trindade, Itaúna, Jardim Catarinina, Santa Luzia e Guaxiniba.

A primeira interrupção se deu em 1978, por falta de verbas, e a obra só foi retomada em 1982. Nos dois últimos anos de construção o serviço andou devagar: foram atacados os pontos mais difíceis, como o trecho que corta a Favela do Gato, onde 71 barracos tiveram que ser despropriadados.

Comércio cresce e até ambulantes se beneficiam

O comércio também está crescendo na rodovia. Hoje, já são quatro postos de gasolina — um com minimercado e lanchonete —, uma fábrica de móveis e outra de piscinas. Perto do Trevo de Manilha existem borracheiros e bares. Quanto trânsito fica congestionado, a oferta de serviços se torna muito maior. Ai, é a hora dos ambulantes.

— No Carnaval vendi, em meia-hora, 500 copos de água — conta o biscateiro Paulo Roberto Silva.

Mesmo quem trabalha em loja acredita que a tendência é de os lucros aumentarem cada vez mais. O expositor da Garden, especializada em móveis de metal, Fábio Rios de Oliveira, diz que desde a inaugura-

ção, em novembro, a freguesia cresceu bastante:

— Não temos concorrência por aqui. Por isso, quem passa na rodovia se sente atraído pela loja e sempre dá uma paradinha.

O fluxo de veículos acaba beneficiando até os que não estão estabelecidos às margens da estrada. É o caso de Ronaldo Paixão, proprietá-

rio de uma birosca no Jardim Catarinina.

— O pessoal se embrenha por estas ruas para sair do engarrafamento e acaba se perdendo. Sempre ensino o caminho certo e, muitos, preferem tomar uma cervejinha antes de continuar. Meu movimento quadruplicou, depois que inauguraram a estrada — garante.

**A Barulhenta**  
 Muitas Novidades para Primavera Verão, Que Vão Agradar a Gatinhos, Gatos e Gatinhas.  
 Venha Participar com Sua Elegância.  
 Traga Uma Foto Com Uma de Nossas Roupas Que Publicaremos Gratuitamente.  
 Promoção Até 10/10/89  
 Rua Alte. Teffé, 557 - Centro  
 Tel.: 722-8738

CAROLINE CHRISPINO

**ART BANOS**  
 UM TOQUE DE ARTE NUM BANHEIRO DE CLASSE

O banheiro deixou de ser uma peça secundária na casa. Tornou-se um lugar nobre e passou a se chamar sala de banho. Nesse ponto é que a Art Banos, acrescenta luxo, qualidade e beleza em Acessórios e Acabamentos.  
 Rua Pereira da Silva, 174 - Loja 108 - Icaraí  
 Aceitamos Cartões de Crédito

**CONTACTALUX**

**Gandéia**  
 DO PRIMITIVO AO MODERNO

Rua Aurelino Leal, 23/25 - Centro  
 TEL.: 717-0529 - 718-7167

CRÉDITO PRÓPRIO EM 3 VEZES SIJURO

**CONTACTA**