

# Os Vazios urbanos no “Setor A” da Zona Portuária e a (i) mobilidade urbana dos moradores de Campo Grande

*Los vacíos urbanos en el “Sector A” de la Zona Portuaria y la (i) movilidad urbana de los habitantes de Campo Grande*

## Sessão Temática: ST03. Políticas Públicas, Habitação e Cidade

ROSA, Cica Kaline Cruz; Graduada em Arquitetura e Urbanismo e mestranda pelo Programa de Pós Graduação em urbanismo; PROURB - FAU-UFRJ  
[cica.rosa@fau.ufrj.br](mailto:cica.rosa@fau.ufrj.br)

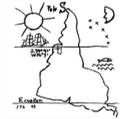
OLIVEIRA, Sônia Le Cocq de; Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal do Rio de Janeiro, Mestrado em Planejamento Urbano e Regional pela Universidade Federal do Rio de Janeiro e Doutorado em Sociologia e Antropologia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro.  
[sonialecocq@gmail.com](mailto:sonialecocq@gmail.com)

SANTOS, Vitória Nesi; Graduada em Engenharia Civil pela UFRGS e mestranda pelo Programa de Pós Graduação em urbanismo; PROURB - FAU-UFRJ  
[vitorianesi@ufrj.br](mailto:vitorianesi@ufrj.br)

## Resumo

O principal objetivo do artigo visa discutir o bairro de Campo Grande, localizado na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro, e sua relação de distância aos principais pólos de trabalho, que se concentram, em sua maioria, no Centro e na Zona Sul do Rio de Janeiro. O artigo é dividido em três eixos principais: a análise de Campo Grande como uma centralidade, tais como o seu crescimento ao longo dos anos, a análise da qualidade dos transportes dos moradores de Campo Grande que fazem um movimento pendular centro-periferia todos os dias, ocupando mais de 180 minutos de seu tempo, de acordo com dados do PDTU e levantar uma questão do direito à cidade, do aproveitamento dos vazios urbanos subutilizados e infraestruturados na Zona Portuária do Rio de Janeiro, mais precisamente no “Setor A”, para que esses moradores, em sua maioria sem infraestrutura básica, possam habitar neste território.

**Palavras-chave:** segregação socioespacial, vazios urbanos, direito à cidade.



---

## Abstract

The main objective of the article is to discuss the Campo Grande neighborhood, located in the West Zone of the city of Rio de Janeiro, and its distance relationship to the main work centers, which are mostly concentrated in the Center and South Zone of the city. Rio de Janeiro. The article is divided into three main axes: the analysis of Campo Grande as a centrality, such as its growth over the years, the analysis of the quality of transport of the residents of Campo Grande who commute from the center to the periphery every day. , occupying more than 180 minutes of its time, according to data from the PDTU and raising a question of the right to the city, of the use of underused urban voids infrastructured in the Port Zone of Rio de Janeiro, more precisely in “Sector A”, so that these residents, mostly without basic infrastructure, can live in this territory.

**Keywords:** socio-spatial segregation, urban voids, right to the city.

## 1. Introdução

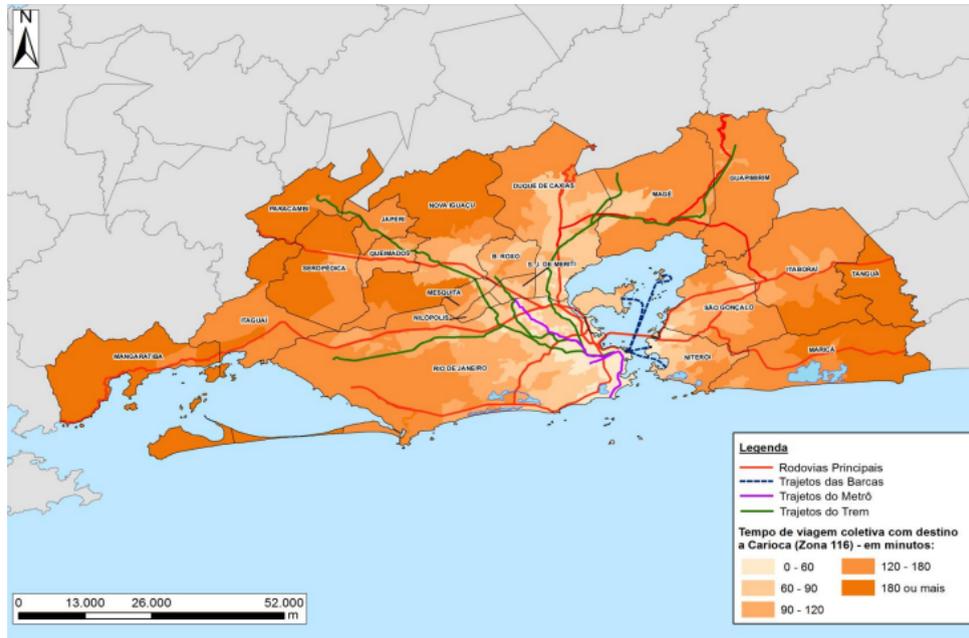
A questão urbana da metrópole carioca vem sendo debatida por vários autores estudiosos, como (CORRÊA, 1999 ; SOARES, 1965) e (ABREU, 2006). O centro da cidade e arredores atravessaram um processo de urbanização exorbitante desde o início do século passado, diferente do que é tratado nas extremidades da porção oeste da urbe, que ainda predominava a característica rural (FONSECA, 2013).

Porém, o crescimento demográfico, a intensificação da malha viária, as mudanças locais das atividades produtivas, entre outros, foram alguns dos fatores que deflagraram uma progressiva expansão da área, que culminou no incremento populacional na década de 1990 no bairro de Campo Grande, modificando a dinâmica econômica, social e habitacional. O crescimento da população na cidade foi empurrando os mais pobres para locais distantes do centro, próximo às ferrovias. O adensamento destas áreas longínquas permitiu o surgimento espontâneo de rede de serviços em vários pontos, formando os subcentros. Neste sentido, houve o desenvolvimento de um centro comercial abastado em Campo Grande, visto já nos anos 1970 por Duarte (1974) como promissor. Atualmente, este subcentro oferece amplo poder de atração por sua diversidade comercial e acessibilidade, além de concentrar os dois maiores shoppings da região (FONSECA, 2013, p.2).

Ao dissertar sobre a questão urbana da metrópole, a infra estrutura urbana pode ser analisada como um importante critério no que concerne ao estudo da segregação socioespacial, visto que acaba por expressar no espaço as diferenças presentes na abordagem do poder público ao indivíduos no território, segundo a ocupação de cada classe social em cada espaço. (LEFEBVRE, 1991) discorre sobre uma discussão a respeito da importância do espaço para a reprodução do capital, especificamente do espaço urbano, que é produzido coletivamente e apropriado singularmente. Fundamentado neste autor, (HARVEY, 1980), justifica o direito do valor de uso do espaço, direcionado pela necessidade das pessoas, acerca do valor e troca, aquele conferido ao mercado. Nesta lógica, o espaço é um fator imprescindível para a construção da justiça social, pois o mesmo corresponde às oportunidades de melhor ou pior reprodução de vida do indivíduo (DE MIRANDA,2009).

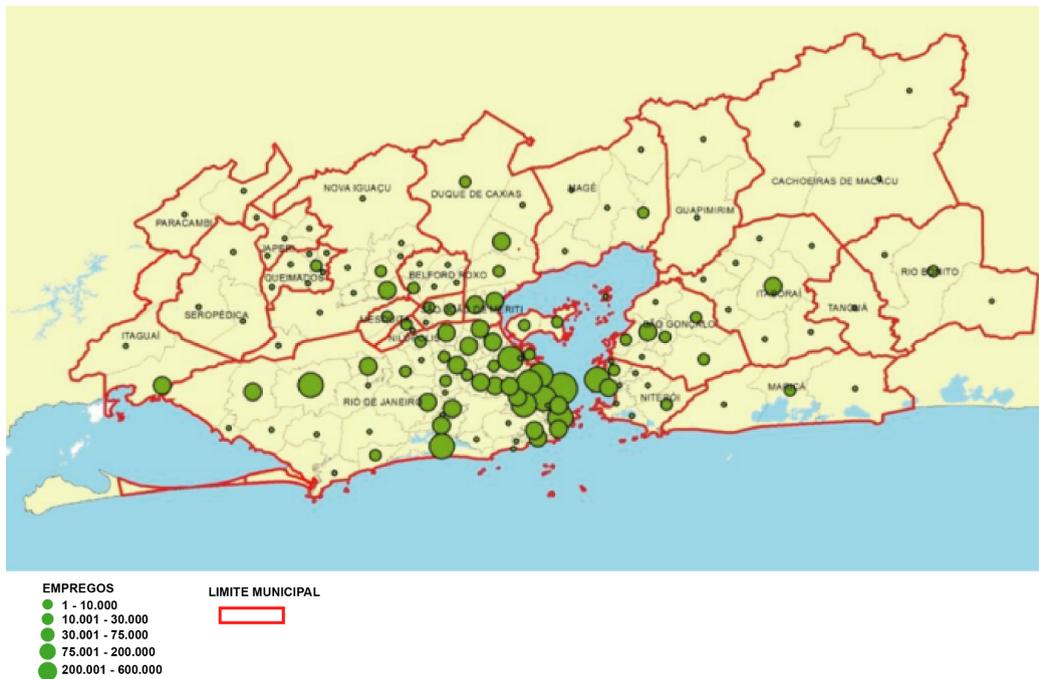
Nesta circunstância, sobre a lógica do espaço como um fator fundamental para a concepção da justiça social, o bairro de Campo Grande pode ser analisado como um bairro pobre e desvalorizado hierarquicamente da cidade do Rio de Janeiro, em virtude de sua distância em relação aos principais pólos de trabalho, principalmente da Zona Central que detém de 41% dos empregos do município, de equipamentos culturais e públicos, que em boa parte são localizados na Região Central e Zona Sul do município do Rio de Janeiro (Figura 1 e Figura 2) (MARÇAL,2010 ; BORDE,2006).

**Figura 1:** Mapa de mobilidade da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.



Fonte: Plano Diretor de Transporte da Região Metropolitana do RJ (PDTU) 2014.

**Figura 2:** Mapa de distribuição e concentração de empregos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

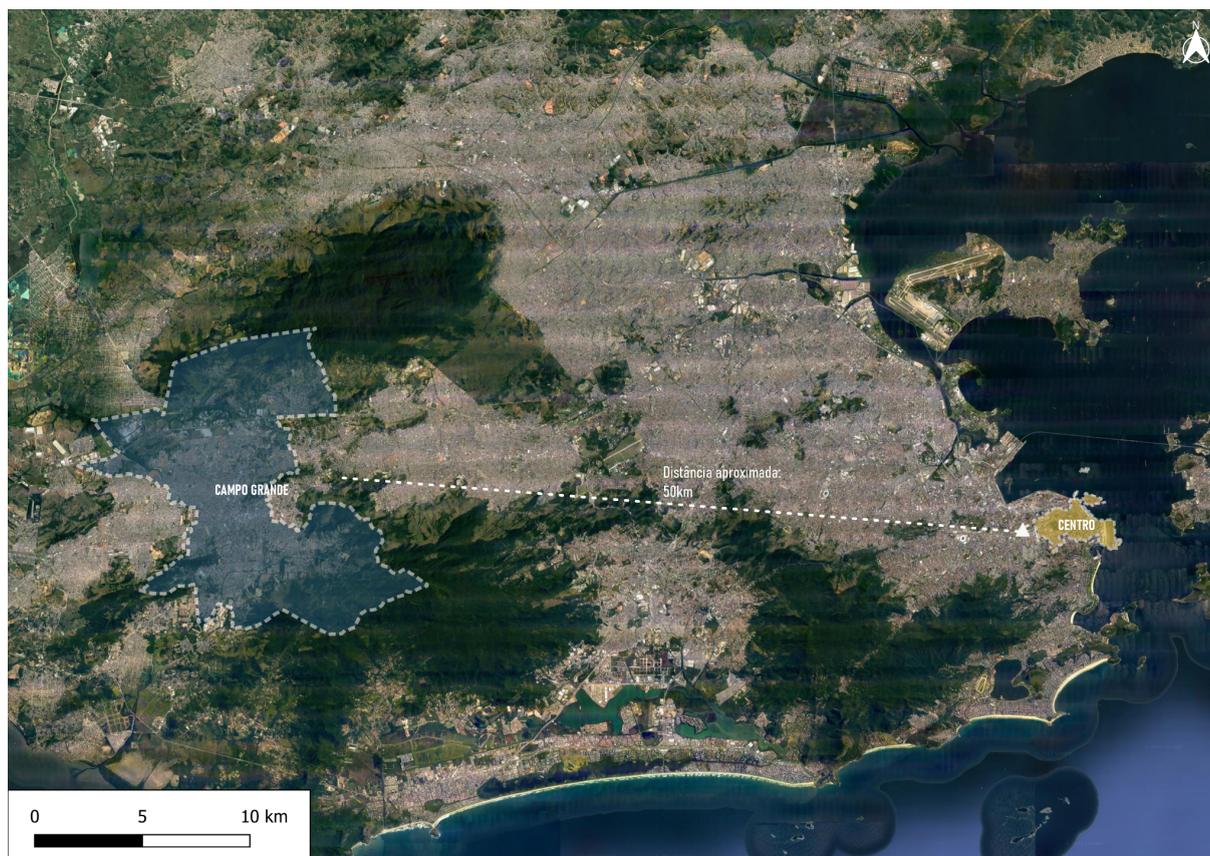


Fonte: IETS - Centralidades da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

Com as diversas mudanças que foram se sucedendo no bairro nas últimas décadas do século XX, como a evolução e crescimento de seu centro comercial, caracterizado pelo “calçadão” e seu entorno, que fizeram de Campo Grande uma centralidade entre os bairros de Santíssimo, Santa Cruz e Guaratiba, assim como os municípios da Baixada Fluminense mais próximos, como: Itaguaí, Seropédica, Paracambi e Nova Iguaçu. Para estes territórios citados acima, o bairro em questão simboliza um centro de comércio e serviços públicos.

Sendo um dos maiores bairros da cidade, Campo Grande também possui desigualdades substanciais no que diz respeito ao atendimento à população e a infraestrutura urbana, onde há a ausência de água encanada, de ruas asfaltadas e de sistema de esgoto em algumas áreas do bairro. Deste modo, vale ressaltar que o bairro está sobrecarregado de condições análogas a desigualdade de habitações e transportes, o que reproduz em seu interior uma lógica similar à que rege a alocação de recursos na cidade do Rio de Janeiro, com a desvalorização da Zona Oeste e outros territórios onde estão centralizados os mais pobres. Na (figura 3), é apresentada a distância aproximada de Campo Grande até o Centro do Rio de Janeiro para mera ilustração ao leitor (DE MIRANDA,2009).

**Figura 3:** Distância aproximada do bairro de Campo Grande até a Zona Central do município do Rio de Janeiro.



Fonte: QGIS com a edição da autora.

## 2. Contextualizando o bairro de Campo Grande e suas discussões através do transporte público

Ao pesquisar o recorte espacial do bairro de Campo Grande, que se localiza na zona oeste do Rio de Janeiro, por uma perspectiva do desenvolvimento geográfico desigual, citado por (SMITH, 1998), pode-se compreender dois processos visivelmente diferentes que se denominam como a segregação e a descentralização.

No entanto, quando se considera o cerne do desenvolvimento de acumulação capitalista, é percebido uma configuração de simultaneidade no movimento de um processo de expansão do capital. Na pesquisa, este elemento é trazido para dar ênfase aos conceitos de centro e de centralidade no bairro de Campo Grande, abrigando 328.370 habitantes segundo dados do (IBGE, 2010), constituindo assim como o bairro mais populoso da cidade, abrigando 60,6% dos habitantes da XVIII RA de mesmo nome.

Sua autonomia no que se refere ao setor terciário é evidente quando é observado que o bairro conquistou o segundo lugar em arrecadação de Imposto sobre circulação de mercadorias e serviços - ICMS - em 2008, com o número de R\$1.344.175.475,50, perdendo apenas para o Centro, que obtém de R\$2.309.355.332,32 (ACICG, 2009; FONSECA, 2013).

Sua área compõe grandes extensões, com 11.912,53 hectares e a baixa densidade, com 27,5 habitantes por hectare, que é baixa em comparação às outras áreas da cidade do Rio de Janeiro devido a sua extensão, comprovando assim possibilidades de expansão para os mais diversos usos. O território ainda conta com uma paisagem natural privilegiada, abrangendo parte do parque estadual da Pedra Branca e do Parque Municipal da Serra do Gericinó, localizado na Serra do Mendanha.

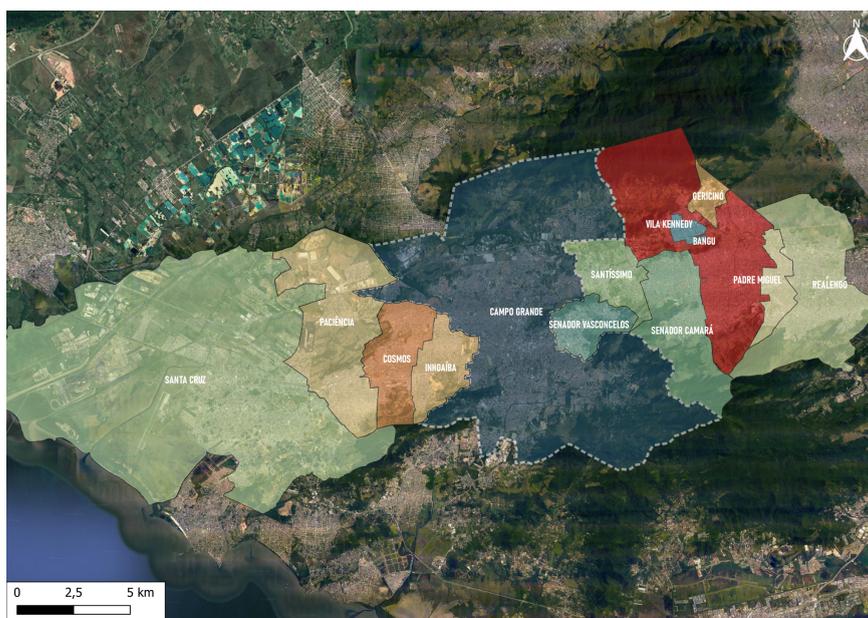
Ainda que o bairro preservasse características rurais até 1960 (CORREIA, 1936; SOARES, 1965), a evolução da malha viária e dos transportes ferroviários apresentaram uma dinâmica nova ao território, intervindo na produção e na expansão do espaço urbano (VILLAÇA, 2001). Para tanto, é necessário investigar a evolução dos meios de transporte em Campo Grande para compreender o seu crescimento (FONSECA, 2013).

No primeiro momento, vê-se a importância das linhas férreas como frente de expansão da malha urbana. A movimentação de pessoas nas estações ferroviárias possibilitou que próximo a elas se desenvolvessem núcleos de comércio e serviços (SOARES, 1965). O trecho da Estrada de Ferro D. Pedro II que passa por Campo Grande foi inaugurado em 1878, propiciando o melhor acesso ao centro da cidade. Apesar da expansão que a chegada das ferrovias proporcionou aos lugares distantes do centro, o adensamento era concentrado no entorno delas, já “o modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade”, como Santos assegura (2005, p.100) e diante disso, faz-se notório apontar que este fato teve relevância para a expansão dispersa do bairro, através das grandes

avenidas implantadas anteriormente à primeira metade do século XX, como a Avenida Brasil e a antiga Estrada Rio São-Paulo (FONSECA, 2013, p. 4).

Conforme citado acima, as linhas férreas obtiveram uma importância para a expansão e ligação do bairro a outros bairros, o que ocasionou o desenvolvimento de núcleos e comércios próximos às estações ferroviárias. É possível analisar a criação da Estrada de Ferro D. Pedro II, que é concessionada pela Supervia como um propiciamento aos moradores se locomoverem a locais mais distantes, como o Centro do Rio de Janeiro, mas também podemos ver que esse movimento pendular pode chegar a 180 minutos, na ida e na volta, conforme dados do (PDTU, 2014), fazendo com que esses indivíduos que passam por esse movimento percam qualidade de vida. Na (figura 4), é mostrado os limites do bairro de Campo Grande com outros sub-bairros que o cercam e que, de alguma forma utilizam o território como uma centralidade.

**Figura 4:** Mapa dos limites de Campo Grande, localizado na Zona Oeste do município do Rio de Janeiro.



Fonte: QGIS com a edição da autora.

Os transportes públicos de Campo Grande foram deflagrados como movimentos definidores de outro jogo de interações espaciais, marcadas por privatizações de trens suburbanos que são geridos pela Supervia e a consolidação da privatização de outros meios de transportes como as vans no bairro, clandestinas ou regulamentadas que passaram a ser um elemento medular no deslocamento dos moradores no bairro, o que criou um novo fator que corrobora a centralidade de Campo Grande na conjuntura carioca e metropolitana. Além disso, nos dias de hoje, o espaço da cidade apresenta uma estruturação urbana fragmentada e segregada em atributo não só das suas imposições físicas, mas também,

como uma resposta dos contextos político econômicos no transcorrer do tempo que é provocado por uma lógica neoliberal que aponta o capitalismo atual (DA SILVA, 2009).

Sabe-se que o centro detém 41% dos postos de trabalho e com um grande número de vazios urbanos na região portuária mais precisamente na Área do Porto Maravilha (Área de Planejamento - AP 1.1), delimitada pela CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro) como “Setor A”, delimitado na Praça Mauá, Saúde e Morro da Conceição, como indicado na (Figura 5). Com base nessa consideração e somada à precariedade do transporte público em Campo Grande e o tempo excessivo de espera dos mesmos, o artigo procura responder a seguinte questão específica: Quão válida e eficiente é a atuação do estado em fornecer infraestruturas de transporte na estrutura segregada do bairro de Campo Grande?

**Figura 5:** Divisão de setores pelo CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto do Rio de Janeiro).



Fonte: QGIS com a edição da autora.

Ao explanar sobre a inconsistência dos meios de transporte na região citada acima, sobre o afastamento do bairro em comparação a Área Central e as possíveis habitações de interesse social na Zona Portuária para esses moradores, o mesmo se tornou uma área de exploração do capital imobiliário hegemonicamente não regulamentado, ou seja, as casas construídas na Zona Oeste do Rio de Janeiro em sua maioria não são regularizadas, com loteamentos clandestinos e irregulares<sup>1</sup> (LAGO, 2000), que, até os dias de hoje, não foram regularizados. Apenas após a década de 1990, que começam a presenciar uma melhor atuação do setor imobiliário por loteamentos regulares, pela construção de condomínios de casas e/ou apartamentos e a produção de shopping centers no bairro.

<sup>1</sup> Loteamento clandestino refere-se à ocupação feita sem PAL (Projeto Aprovado de Loteamento) concedido pela prefeitura que estabelece vários parâmetros quanto a que, como e onde construir, ou seja, está à margem da legislação. São as chamadas Áreas de Especial Interesse Social (AEIS), segundo o PEU de Campo Grande, alvo do interesse público em promover regularização urbanística e fundiária (SILVA, 2009).

No transcorrer do tempo, a área em estudo encontra-se segregada espacialmente por consequência da expansão da própria cidade, a quantidade populacional, a acessibilidade atribuída pela rodoviária de Campo Grande e sua estação ferroviária e a proximidade ou não proximidade com as áreas habitadas do bairro. Em alguns casos, onde as habitações de interesse social foram construídas em zonas longínquas da cidade, os moradores precisam se transportar por mais de um modal todos os dias para chegar ao seu pólo de trabalho (DA SILVA, 2009).

### 3. A imobilidade no bairro de Campo Grande

O artigo busca otimizar e dar uma possível resolução a imobilidade no bairro de Campo Grande e sua distância com a Área Central, que conta com cerca de 50 km, o que acaba tornando o local quase uma outra cidade, já que alguns municípios da região metropolitana também apresentam a mesma distância aproximadamente do Rio de Janeiro. Outro ponto a ser abordado é a falta de conforto dos passageiros devido ao longo caminho percorrido neste trajeto Centro - Periferia e o preço das passagens que chegam a aproximadamente R\$13,10 para chegar à Zona Central. Os trens, por sua vez, não comportam a grande quantidade de passageiros, e apresentam-se nos dias de hoje em condições precárias de manutenção e de tempo de chegada a plataforma do bairro, sendo assim, o meio de transporte citado não consegue proporcionar o mínimo de segurança e bem estar aos seus usuários, que se sujeitam aos horários irregulares e a lotação inadequada por falta de opções mais viáveis (FONSECA, 2013).

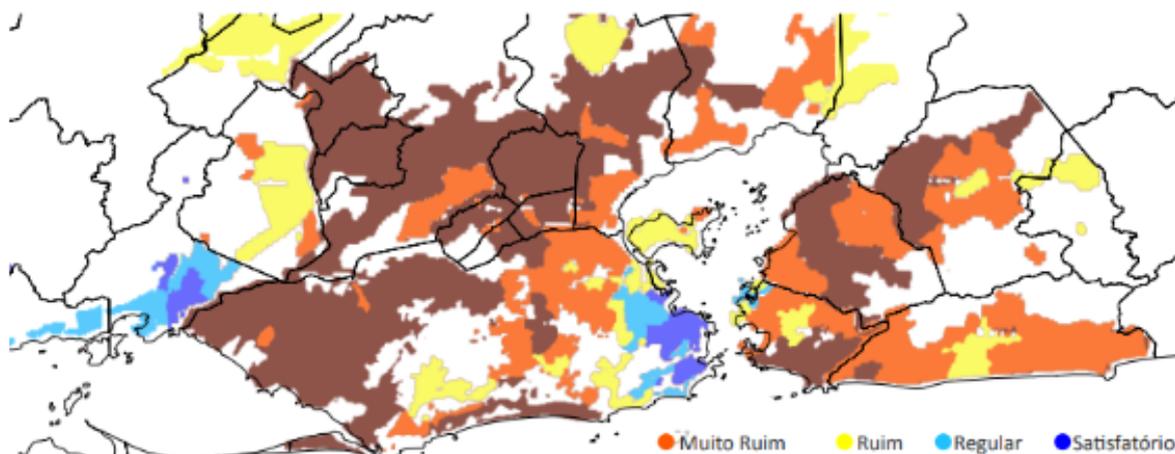
O recente crescimento econômico e imobiliário de Campo Grande não exclui problemas atrelados ao fato de estar inserido em uma região periférica da cidade, com infraestrutura limitada e escasso investimento planejado do poder público. Para (LEFEBVRE, 2008), as centralidades urbanas são cheias de rupturas e continuidades, diferenças e identificações. Neste sentido, encara-se Campo Grande como centralidade das periferias e periferia do município. (FONSECA, 2013, p. 11).

Falando sobre rupturas e continuidades, a ruptura do bairro se dá pelas dificuldades de acesso e pela pequena frota de transportes públicos, quando comparada a outras regiões. É fundamental ressaltar que, apesar do bairro contar com o precário serviço de transportes, a circunvizinhança está servida de opções ainda piores, com uma pequena exceção do bairro de Bangú. Devido à escassez de transportes regulares, as *kombis* e *vans* acabam sendo utilizadas pela população. Estas opções, que vamos nomear como alternativas, são controladas por organizações paramilitares, o que podemos denominar de milícias, que vem sendo alvo de diversas denúncias e investigações pelo âmbito do poder público. Esta dificuldade de mobilidade advinda de frotas escassas e mal equipadas no bairro, acrescidas às grandes distâncias, acabam por contribuir para a ampliação dos serviços de baixa qualidade e informalidade (FONSECA, 2013; LAGO, 2007).

#### 4. A Zona Portuária “Setor A” como uma oportunidade de moradia para os moradores de Campo Grande e seus vazios urbanos

Ao dialogar sobre a diversidade e a vitalidade urbanas, é sabido que a Zona Central do Rio de Janeiro, conhecida também como núcleo urbano e de negócios (ABREU, 2006), abarca grandes terrenos vazios, ociosos, com infraestrutura urbana e cultural, preparada para receber habitações, e assim, gerar qualidade de vida para quem vive em movimentos pendulares diariamente entre Centro e outras áreas periféricas da cidade como Campo Grande, gastando diariamente quase 180 minutos entre idas e vindas (PDTU, 2014)<sup>2</sup>, conforme visto na (Figura 6), onde podemos analisar por cores o tempo e a qualidade de deslocamento entre casa e trabalho.

**Figura 6:** Tempo e Qualidade de Deslocamento (Casa-Trabalho).



Fonte: IBEU, Observatório das Metrôpoles, 2010.

Os bairros mais bem localizados e dotados de infraestruturas de transporte, serviços públicos e privados como o Centro e a Zona Sul do Rio de Janeiro, acabam por perder população, enquanto as bordas da cidade se expandem nos municípios mais distantes do centro principal, onde os índices de urbanização são os mais altos da região, conforme pode ser visto e analisado na (Tabela 1).

<sup>2</sup> PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

**Tabela 1:** Dinâmica populacional nos bairros do Rio de Janeiro de 1991 a 2000.

Bairro	1991.–2000	%1991.–2000
Cidade Nova	-2.532	-32,40%
Mangueira	-3.936	-22,45%
Centro	-9.960	-20,29%
Alto da Boa Vista	-1.830	-18,15%
São Conrado	-2.436	-17,92%
Saúde	-416	-15,99%
São Cristóvão	-4.624	-10,76%
Catete	-1.996	-8,41%
Santa Tereza	-3.409	-7,65%
Leblon	-3.260	-6,53%
Pavuna	512	0,57%
Jardim Botânico	126	0,65%
Glória	733	7,83%
Cidade Universitária	130	8,09%
Bangu	32.190	15,16%
Rocinha (1)	13.446	31,35%
Vargem Grande	2.748	41,90%
Barra da Tijuca	28.741	45,27%
Jacarepaguá	37.831	60,06%
Guaratiba	37.837	76,76%
Recreio dos Bandeirantes	23.228	161,94%
Vargem Pequena	8.142	239,89%

**Fonte:** Uemura et al. 2009.

No Rio de Janeiro, onde se localiza a Área de Planejamento I (Centro e Zona Portuária), delimitada pelos 15 bairros da região central, vêm apresentando taxas negativas de crescimento anual. No decorrer de 20 anos essa região foi uma das que mais perdeu população. De 1991 a 2000, o censo demográfico (IBGE), registrou uma perda de 15,6% da população deste território da cidade, apresentando um pequeno crescimento nos últimos anos. Conforme demonstrado na (Tabela 1), pode-se perceber que alguns bairros da Região Central e da Zona Sul perdem uma quantidade relevante de moradores, enquanto a Zona Norte e a Zona Oeste, ganham uma fração considerável de novos moradores.

Ao analisar a (Tabela 1) e a percepção de ganho e perda de moradores em alguns bairros, o padrão de planejamento e de investimentos acabam se inclinam para o agravamento da questão da segregação social na cidade, embasando a pesquisa ao refletir sobre os vazios urbanos na Zona Portuária do Rio de Janeiro e como esses vazios poderiam ser ocupados como uma alternativa habitacional por parte do poder público.

No decorrer de percursos diários realizados nas cidades, é comum nos depararmos com espaços silenciosos. Esses espaços inertes que se encontram vazios, seja porque não possuem nenhuma construção edificada ou porque apresentam edificações em estado de obsolescência e abandono, são chamados de vazios urbanos. Os vazios urbanos destoam da malha urbana por seus condicionantes de uso e de ocupação e são produtos de um encadeamento de fatores que tiveram papéis decisivos ao longo da concepção das cidades

contemporâneas, que respaldaram o modelo desenvolvimentista de uma lógica capitalista do valor do solo urbano (BORDE, 2006; DA SILVA, 2009).

É necessário destacar que, embora haja vazios urbanos em inúmeras localidades da cidade, este estudo evidenciará os vazios urbanos no “Setor A” da Zona Portuária, localizada no Centro do Rio de Janeiro. Para esse propósito, é adotado o conceito de Fausto (FAUSTO, 2001; RÁBALO, 2001) e (BORDE, 2006) de vazios urbanos como sítios remanescentes na dinâmica urbana, sendo as terras urbanas que seguiram vazias e/ou subutilizadas, próximas à infraestrutura urbana já instalada e que, devido a seu estado de falta de uso acaba por contrariar o princípio de função social da propriedade, variando entre a porção fundiária do lote a edificação que se encontra vazia ou sem uso. O estudo se limitou à seleção de terrenos vazios, degradados ou ociosos, estabelecendo uma ocupação média no sentido de entabular as áreas que têm potencial habitacional.

A permanência dos moradores em Habitações de Interesse Social (HIS) deve ser incentivada a partir de habitações integradas à cidade, com infraestruturas culturais, urbanas e em locais seguros que apresentem diversidade e vitalidade. Dessa forma, é ressaltado pelo Ministério das Cidades a importância em proporcionar o uso dos centros urbanos através da regeneração do estoque de edifícios disponíveis e dos vazios urbanos subutilizados, embutindo os programas habitacionais para a população de baixa renda nas áreas centrais integrando a diversidade e a vitalidade do território (DA CIDADE, 2001; JACOBS, 2000).

À vista disso, a reabilitação das áreas centrais deve promover a melhoria da habitação para os trabalhadores das zonas periféricas, que passam horas em um movimento pendular Centro - Periferia com destino à zona Central e conseqüentemente, da qualidade de vida para a população de baixa renda mais afastada do núcleo de negócios e comércios, contribuindo para uma melhora nas condições da região escolhida como objeto de estudo, localizada no “Setor A” do mapa de Delimitação dos Setores da AEIU (Área de especial interesse urbanístico) do Porto Maravilha na (Figura 7). Com isso, espera-se oferecer uma alternativa ao fenômeno de espalhamento indefinido da metrópole (MONTEIRO, 2015).

**Figura 7:** Área do AEIU (Área de Especial Interesse Urbanístico) do Porto Maravilha.



Fonte: QGIS com a edição da autora.

## **5. REABILITAÇÃO DE ÁREAS CENTRAIS COM HIS (HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL): O CASO DO PORTO MARAVILHA NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO**

Ao longo dos anos, alguns projetos foram idealizados sob a lógica do sistema viário prevalente na época, resolvendo ligações metropolitanas sem a preocupação com a escala local. Estes processos advindos do rodoviarismo, acabaram por produzir diversos vazios urbanos residuais e acarretaram uma decadência, na desvalorização e na degradação das propriedades e do espaço público, além da ameaça de remoção da população residente nessas áreas condenadas a serem “limpas” do mapa.

Na década de 1980, o núcleo de comércio e de serviços foi esquecido pelas forças do mercado imobiliário, como por exemplo as adjacências do Morro da Conceição, uma área estagnada com os casarios mal conservados. Essa degradação é comum às franjas da área central, conforme já alertado por (SANTOS, 1986) ao discutir o modelo de urbanização em vigor, a vulnerabilidade da população residente e a defesa do seu potencial como patrimônio urbano. Conforme tratado por (SAMPAIO, 2006), na década de 1960, os Bairros portuários, entre outros, se enquadram em uma típica zona de degradação da cidade, com

função predominantemente industrial, levando a sua inclusão na faixa de transição que cerca a Área Central de Negócios.

Estas áreas são definidas como um estoque edificado degradado em terrenos valorizados, sendo significativa a demanda por uso de estacionamentos nessas áreas. Atualmente, essa paisagem urbana remanescente, considerado de grande valor histórico, está sendo ressignificada através da reocupação de antigos galpões, sendo utilizados como escolas de samba, ateliês, escritórios de arquitetura e design, ao mesmo tempo em que é confrontada pela valorização da área a partir do projeto do Porto Maravilha, através de obras viárias, mas esquecendo, principalmente, do caráter habitacional proposto para a área.

Corroborar-se com o entendimento de (BORDE, 2012) quanto ao papel estruturador dos vazios urbanos e do patrimônio edificado nos processos de formação do tecido urbano da área central e do possível uso habitacional nestes vazios diante destes entraves comentados em estudos realizados pelo poder público. Ainda sobre o papel estruturador dos vazios urbanos, a Zona Portuária do Rio de Janeiro é uma área potencialmente renovável, devido ao seu uso misto no local, compondo comércios, serviços, museus, e outros usos, como o uso de estacionamentos rotativos ou vazios residuais, apontando a necessidade de desenvolvimento socioeconômico e físico-territorial do local com a inclusão de Habitações de Interesse Social.

Sabe-se que a criação do Plano de Habitação de Interesse Social- PHIS – Porto (2016-2026), realizado pela CDURP (Companhia de Desenvolvimento Urbano da Região do Porto), no mandato em que foi criado pelo prefeito Eduardo Paes, surgiu como uma promessa de legado para o Rio de Janeiro após as Olimpíadas de 2016, que não foi eficaz (SÁNCHEZ; GUTERMAN; LAIBER, 2015).

A proposta visava incentivar a permanência dos atuais moradores no local e incentivar a vinda de novos moradores de diversas camadas sociais, o que não ocorreu. A meta do Plano era de produzir aproximadamente 5.000 unidades habitacionais de interesse social, no entanto apenas 24 destas foram entregues (ROLNIK, 2017; WERNECK, 2016).

De acordo com a proposta e com o legado olímpico prometido, é de atribuição da prefeitura determinar a localização das Habitações de Interesse Social, tendo impacto negativo ou positivo para as próprias finanças municipais, como as habitações em locais distantes e carentes de infraestrutura que não só impactam negativamente os futuros moradores como transferem para as prefeituras o ônus de transformar estes “não lugares” em “lugares”, o que demanda muitas vezes um investimento excessivo em equipamentos e infraestrutura (AUGÉ, 2012; BENETTI, PECLY & ANDREOLI, 2017).

## 6. METODOLOGIA

Conforme os objetivos deste trabalho, este artigo é um desdobramento da dissertação de mestrado em desenvolvimento pelo PROURB (Programa de Pós Graduação em Urbanismo, FAU-UFRJ) onde, futuramente, com o levantamento completo dos dados, irá desnudar o número de pessoas que conseguirão morar, acessar, ter qualidade de vida ao núcleo de comércio e serviços e obter o acesso e o direito à cidade.

Como fase inicial da metodologia, realizou-se um levantamento dos vazios urbanos subutilizados foi realizado no “Setor A” do mapa de delimitação da AEIU do Porto Maravilha, realizado em 2015, para que se possa entender quais são as possíveis intervenções habitacionais que poderão ser realizadas com o intuito de preencher as lacunas decorrentes destes vazios urbanos. O artigo assume o desafio de identificar as oportunidades existentes na área referente ao “Setor A” da Zona Portuária da metrópole do Rio de Janeiro para a implementação de residências, visando otimizar o aproveitamento da Zona Portuária já provida de todo tipo de infraestrutura e serviços.

Uma estratégia que se propõe, atenta-se na aproximação dos habitantes de outras áreas urbanas para residir na Zona Portuária “Setor A”, principalmente os moradores de Campo Grande para a Zona Central, tornando esse território mais “caminhável” em diferentes dias e horários com a diversificação do atual uso comercial e de serviços. Para a elaboração da estratégia, realizou-se um estudo de cunho quantitativo dividido em dois epítomes. O primeiro epítome apresenta a sustentação teórica, que versa com o diálogo dos vazios urbanos subutilizados infraestruturados (BORDE, 2006) e abordar assim a questão como atual problema do Centro do Rio de Janeiro. Muitos autores<sup>3</sup> defendem essa abordagem com a fundamentação da temática do direito à cidade (LEFEBVRE, 1968; HARVEY, 2014), assim compreende-se que a proposição de habitações de interesse social como uma solução para a formação dos vazios, tornando o território de estudo mais “caminhável” e gerando qualidade de vida para as pessoas que ali vão residir, e que moram em zonas longínquas da cidade, como o caso do bairro de Campo Grande, de acordo com o índice de bem-estar urbano (JACOBS, 2000; RIBEIRO, 2013).

O segundo epítome, tem como base a criação de uma análise quantitativa dos terrenos vazios situados na zona central por meio do software QGIS<sup>4</sup> e de um trabalho de campo para averiguar se estes terrenos localizados no “Setor A” se encontram em estado de ociosidade ou vazios, não cumprindo sua função social. O trabalho de campo constitui na verificação e sustentação teórica a questão do deslocamento dos moradores Campo Grandenses e analisar os vazios situados no “Setor A” do mapa de delimitação da AEIU do Porto Maravilha (Figura 8 e Figura 9), onde foi feito um percurso de aproximadamente 4 km para a verificação dos terrenos e seus usos. As visitas foram realizadas entre Junho e Julho

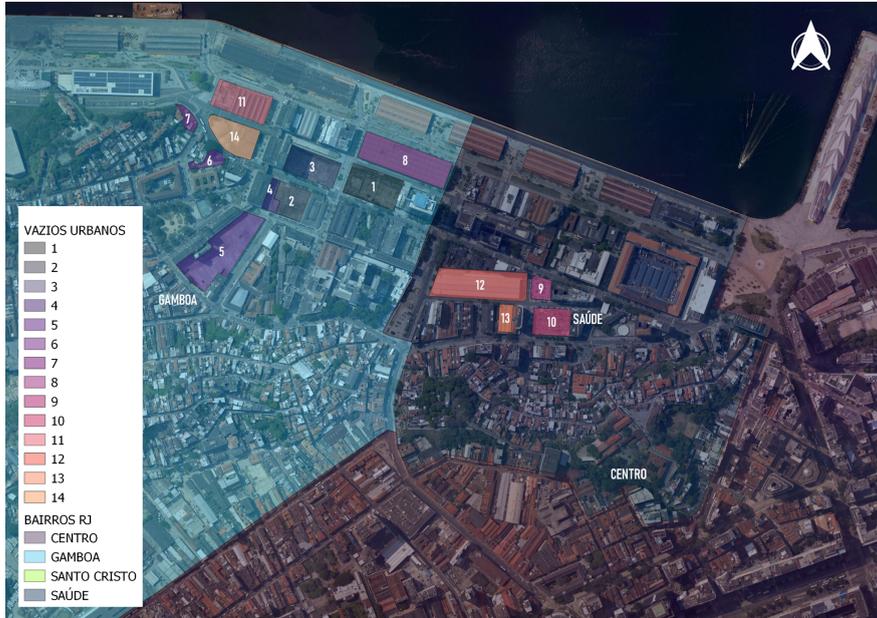
---

<sup>3</sup> Autores que defendem o direito à cidade: Raquel Rolnik, Ribeiro, Henri Lefebvre, David Harvey, entre outros.

<sup>4</sup> O software QGIS é um software livre com código-fonte aberto, multiplataforma de sistema de informação geográfica que permite a visualização, edição e análise de dados georreferenciados.

de 2022 para averiguar os usos adjacentes do local e para verificar se os vazios que se encontravam no GoogleMaps estavam no mesmo status.

**Figura 8:** Levantamento dos vazios urbanos no “Setor A” da Zona Portuária do Rio de Janeiro.



Fonte: QGIS com a edição da autora.

**Figura 9:** Levantamento dos vazios urbanos no “Setor A” da Zona Portuária do Rio de Janeiro com endereços.



Fonte: QGIS com a edição da autora.

## 7. CONCLUSÕES

Após pesquisa realizada, foi sustentado o fato de que o uso da área central da Zona Portuária do Rio de Janeiro é majoritariamente comercial e de serviços e que, principalmente, contém muitos terrenos vazios subutilizados e infraestruturados, diferente do que podemos analisar nas áreas mais longínquas da franja urbana<sup>5</sup> e periféricas. Desse modo, a implementação de habitação de interesse social nesta região é válida, fazendo deste um recurso essencial para os moradores que ali vivem em comunidades e para os trabalhadores que passam horas dentro do transporte público em um ciclo pendular Centro - Periferia, desassistidos de qualidade de vida e inflando o sistema único de saúde.

O principal resultado do estudo foi o de descortinar os terrenos vazios urbanos subutilizados no “Setor A” da Zona Portuária do Rio de Janeiro e identificá-los com endereços, áreas e perímetros para dar ênfase ao uso habitacional e futuramente saber quantas pessoas poderiam ser alocadas para estes espaços vazios infraestruturados, gerando uso e fluxo nos horários comerciais e não comerciais, produzindo uma lógica de uso desses espaços ociosos e atribuindo função social, embutida no Estatuto da cidade de Lei nº10.257 de 10 de julho de 2001. Seguindo os modelos de urbanização, no qual o objetivo principal é a necessidade de encontrar estratégias na resolução dos problemas do passado, foi implementado o projeto do Porto Maravilha, que se sustenta a partir da reestruturação espacial da Região Portuária, bem como a função exercida pelo bairro outrora esquecido.

Esse modelo de planejamento estratégico, começou a ser implantado através da Parceria Público-Privada (PPP) da CDURP, onde foram prometidas Habitações de Interesse Social nos vazios urbanos subutilizados infraestruturados, porém, diversos marcos foram construídos, elevando o patamar da região e denominando-a como arquitetura-espetáculo devido a grandes obras de arquitetos internacionais e grandes torres corporativas, dando forte apelo turístico para o local. A sensação de renovação urbana tomou conta, como se a cidade fosse, em seu cerne, homogênea e sem conflitos socioespaciais.

Até mesmo a expressão Maravilha é cercada de intencionalidades, visto que será apenas através das obras para a geração de habitações de interesse social para as classes mais baixas que a região poderá se tornar maravilhosa e gerar assim, qualidade de vida e acesso aos equipamentos públicos para as pessoas. Neste contexto, é entendido que a produção de HIS nestes vazios urbanos irá favorecer as pessoas que fazem um movimento pendular de mais de 180 minutos dentro do transporte público, diariamente, sabendo que o Centro do Rio de Janeiro obtém de 41% dos postos de trabalho do Município (BORDE,2010; MARÇAL,2010; MONTANARI, 2021).

---

<sup>5</sup> As franjas urbanas e/ou rurais são o território onde o rural e o urbano se encontram, criando uma mistura onde não existe o domínio de um sobre o outro, de tecido e de relações. Foram caracterizadas como “espaços plurifuncionais, nos quais coexistem características e usos do solo, tanto urbanos como rurais” e geralmente há a “ausência de estrutura urbana coerente que proporcione a unidade espacial, submetidos a profundas transformações econômicas, sociais e físicas, com uma dinâmica estreitamente vinculada à presença próxima de um núcleo urbano”, de acordo com Miranda (2008).

## Referências:

ABREU, Maurício de Almeida. **Evolução urbana no Rio de Janeiro**. 4ª Ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006. 156p.

BENETTI, P.; PECLY, M. L. **Qualidade da habitação de interesse social em três escalas: Análise do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV) na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Rio Books. UFRJ. PROURB, 2017.

\_\_\_\_\_. **Percorrendo os vazios urbanos**. X Encontro Nacional da ANPUR (Associação Nacional de Planejamento Urbano e Regional), 2003.

BORDE, A. P. L. **Vazios urbanos: perspectivas contemporâneas**. Tese de Doutorado. Tese (Doutorado em urbanismo) —Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 2006.

\_\_\_\_\_. **Vazios Projetuais da área urbana central do Rio de Janeiro: o avesso dos projetos urbanos**. I ENANPARQ (I Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo). Anais, p. 1-23, 2010.

BORDE, Andrea LP; SAMPAIO, Andrea da R. Políticas Urbanas e Patrimônio Cultural: paradoxos e diálogos na Área Urbana Central do Rio de Janeiro. **Centros urbanos: transformações e permanências**. Rio de Janeiro: Casa8/PROURB, p. 91-113, 2012.

BRASIL, Ministério das Cidades. **Política Nacional de Habitação**. Brasília, 2004.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1999, 4ªed. 85p.

CORREIA, Magalhães. **O Sertão Carioca**. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Imprensa Nacional. Rio de Janeiro, 1936. 308p.

DA CIDADE, Estatuto. **Lei n. 10.257, de 10 de julho de 2001**. Regulamenta os artigos, v. 182, 2001.

DA SILVA, Vânia Regina Jorge. **Centralidade urbana: Campo Grande—RJ e suas articulações através do transporte público**. 2009.

DE MIRANDA, Gisele dos Santos. **A expansão de condomínios fechados em Campo Grande: uma análise da segregação socioespacial na cidade do Rio de Janeiro a partir do “bairro” Rio da Prata**. 2009.

DO LAGO, Luciana Corrêa. Trabalho, moradia e (i) mobilidade espacial na metrópole do Rio de Janeiro. **Cadernos Metrópole**, n. 18, 2007.

FAUSTO, Adriana; RÁBALO, Jesús. **¿Vacíos urbanos o vacíos de poder metropolitano?** Puebla, México, 2001. Disponível em: Acesso em: 20 de novembro de 2019.

FONSECA, Priscilla Rodrigues. As contradições entre centralidade e mobilidade na periferia do Rio de Janeiro: o caso do bairro de Campo Grande. **Chão Urbano (Online)**, v. 1, p. 1-20, 2013.

FONSECA, Priscilla Rodrigues. O CRESCIMENTO URBANO E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA RECONFIGURAÇÃO DO BAIRRO DE CAMPO GRANDE, RIO DE JANEIRO. **RDE-Revista de Desenvolvimento Econômico**, v. 13, n. 24, 2012.

HARVEY, David. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Editora Hucitec, 1980.

HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 2014.

HARVEY, David; ENDERLE, Rubens. **Para entender O capital: livro II e III**. Boitempo, 2014.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Martins Fontes, 2000.

LAGO, Luciana Corrêa do. **Desigualdades e segregação na metrópole: o Rio de Janeiro em tempo de crise**. Rio de Janeiro: Revan: Fase: 2000. 240p.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2008.

MONTANARI, Frederico Basso. A imbricada relação do setor financeiro com a reprodução do espaço urbano: entre a renda fundiária e a renda do capital como alavancas do fluxo de valor. **Espaço e Economia. Revista brasileira de geografia econômica**, 2021.

MONTEIRO, João Carlos Carvalhaes dos Santos. Habitação de interesse social em cenários de revalorização urbana: considerações a partir da experiência carioca. **Cadernos Metrôpole**, v. 17, p. 441-459, 2015.

NETTO, Vinicius M. et al. **Mobilidade, Oportunidades, Capital Social e Apropriação: Impactos de complexos habitacionais do PMCMV**. In: Anais, Terceiro Congresso Internacional Sustentabilidade e Habitação de Interesse Social. Porto Alegre. 2014.

PDTU. Disponível em: <<http://www.pdtu.rj.gov.br/creditos.html>>. Acesso em: 19/06/2022.

RIBEIRO, LC de Q.; RIBEIRO, Marcelo Gomes. **Ibeu: índice de bem-estar urbano. Rio de Janeiro**: Letra Capital, v. 262, 2013.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. Boitempo Editorial, 2017.

---

SÁNCHEZ, Fernanda; GUTERMAN, Bruna; LAIBER, Paula. **Disputas simbólicas na cidade maravilhosa: atores, instrumentos e gramáticas territoriais**. 2015.

SANTOS, Milton. O território e a Constituição. **Revista de Administração Pública**, v. 20, n. 4, p. 65 a 69-65 a 69, 1986.

SANTOS, Milton. **Urbanização Brasileira**. 5° ed, São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2005.

SOARES, Maria Therezinha de Segadas. **Fisionomia e Estrutura do Rio de Janeiro**. Revista Brasileira de Geografia, 1965 no 3. 329-387. 58p.

SMITH, Neil; HENSHER, David. The future of exclusive busways: the Brazilian experience. **Transport Reviews**, v. 18, n. 2, p. 131-152, 1998.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Estúdio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

WERNECK, Mariana. **Porto Maravilha: agentes, coalizões de poder e neoliberalização no Rio de Janeiro**. 2016. Tese de Doutorado. Dissertação mestrado). Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.