

CONSIDERAÇÕES SOBRE A PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO PARTIR DO FECHAMENTO DE RUAS NO BAIRRO DE BANGU (RJ)

Autor: Saulo de Tarso dos Santos Souza

Filiação institucional: Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro

E-mail: saulo.tar.so@hotmail.com

RESUMO

Este artigo se propõe a refletir sobre a privatização do espaço no bairro de Bangu (Rio de Janeiro, RJ) no recorte temporal de 2016 a 2021. No referido recorte temporal, foi possível observar de forma empírica um acelerado processo de fechamento de ruas por moradores residentes, através da instalação de aparatos de segurança, como cancelas, guaritas, grades e portões, com a finalidade obstruir as vias de circulação, impedindo o acesso de pessoas consideradas “estranhas” e de veículos automotores, a pretexto de combater o crime gerado pela violência urbana e com isso aumentar o sentimento de segurança.

Palavras-chave: Fragmentação espacial; Loteamentos fechados; Segregações urbanas.

GT – 03: Crise e crítica: a urbanização contemporânea e os limites da reprodução social

INTRODUÇÃO

No decorrer da segunda década do século XXI, foi possível identificar de forma empírica que diversos bairros periféricos da Zona Norte e Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro vêm passando por uma acelerada transformação em suas formas originais concebidas a partir da urbanização de loteamentos que foram abertos para fins residenciais. As principais mudanças que podem ser vistas é o aumento expressivo do cercamento de vias públicas, tendo como consequência a criação de ruas fechadas e semifechadas e de loteamentos com o acesso controlado que reproduzem formas espaciais que tentam imitar condomínios horizontais.

Assim como outros bairros periféricos, Bangu não passou incólume por essas transformações, sendo possível identificar um desenfreado processo de fechamento de ruas residenciais no bairro, que vem aumentando desde 2016 e causando uma série de problemas que não se resumem apenas à questão da mobilidade, mas também na forma de como as pessoas se relacionam com o espaço urbano, a partir da constituição de barreiras físicas nas vias públicas com a deliberada intenção de afastar a presença do outro, que é considerado como perigoso e tido como indesejável.

O processo de fechamento de ruas na cidade do Rio de Janeiro, que mencionamos neste trabalho, é observado de forma mais contundente a partir de 2016, ano em que a crise fiscal do Estado do Rio de Janeiro (causada pela redução de receitas e agravada por isenções fiscais sem critério e aumento dos gastos), gerou a redução na oferta de uma série de serviços públicos, inclusive serviços básicos relacionados à educação, saúde, e segurança pública.

A esta prática em curso, entendemos por um processo de privatização do espaço urbano. Entretanto, é necessário reconhecer que o fechamento de ruas, tendo como justificativa um suposto aumento da segurança, ou ainda a busca por privacidade, não é bem uma novidade. Conforme veremos no decorrer deste artigo, há anos diversos bairros do município do Rio de Janeiro passam por processos semelhantes. E de maneira geral, essa espécie de processo de “condomínarização” a partir do cercamento de vias pode ser facilmente verificado em várias cidades brasileiras.

A partir da construção de engenhos em vias públicas, mais do que mudanças visuais e transtornos para a circulação, as formas espaciais produzidas por esses fechamentos de ruas são responsáveis por aprofundar alguns processos que se manifestam no urbano, como o da autosegregação e o da segregação socioespacial. Dessa forma, pretende-se, neste trabalho,

pensar a privatização do espaço a partir do fechamento de ruas no bairro de Bangu, relacionando com a discussão dos dois processos anteriormente citados.

A partir dessa introdução, o artigo está organizado em três etapas e considerações finais: a primeira é dedicada a apresentar uma breve discussão acerca das formas de habitat (condomínios fechados, loteamentos fechados), pensando os limites e possibilidades desses conceitos e suas conexões pela ótica da privatização do espaço urbano presente nesta discussão; na segunda, apresentamos um panorama dos dispositivos legais na Cidade do Rio de Janeiro que tratam sobre o ato de cercar ruas, que acabam por facilitar que o espaço urbano seja privatizado ficando restrito apenas aos moradores de determinado local; e na terceira expomos algumas reflexões sobre o processo de privatização do espaço decorrente do fechamento de ruas residenciais no bairro de Bangu, nosso recorte espacial.

1 – PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO, “CONDOMÍNIOS”, LOTEAMENTOS FECHADOS: UMA DISCUSSÃO TEÓRICO-CONCEITUAL

O que aqui tratamos como privatização do espaço, é a apropriação de logradouros públicos, às vezes com a anuência do Estado, outras tantas com ele fingindo que não vê, a partir do expediente de fechar ruas residenciais, que tem como consequência a transformação do espaço urbano em um local com o uso restrito apenas à uma parcela da população (geralmente aquela que reside nos locais que foram fechados), controlando o território e impossibilitando o direito de ir e vir de pessoas consideradas “estranhas”.

Compreendemos o espaço a partir dos fundamentos teóricos de Lefebvre (2002; 2008), onde diferentes atores sociais, além dos sujeitos coletivos, são responsáveis por modelar e produzir o espaço, sendo ele social, e “[...] o lugar da re-produção das relações de produção (que sobrepõem a reprodução das relações de produção) [...]” (LEFEBVRE, 1973: 17) no modo de produção capitalista.

A respeito das transformações na morfologia urbana do recorte espacial em tela, é possível perceber a proliferação de algumas formas espaciais a partir do processo de fechamento de ruas que ocorre na Cidade do Rio de Janeiro. De forma inocente ou proposital, essas formas são muitas vezes confundidas pelos moradores como condomínios privados. Demonstraremos no decorrer do trabalho reforçando a questão da privatização do espaço urbano, que no caso do fechamento das ruas, as formas resultantes desse processo muitas vezes

se assemelham aos loteamentos fechados. Diferente dos condomínios privados, loteamentos são regulamentados pela Lei de Parcelamento do Solo Urbano (Lei nº 6.766/79). Ainda que mudanças recentes tentem trazer legitimidade a novos loteamentos fechados (conforme as alterações proporcionadas pela Lei da REURB (Lei nº 13.465/17, que dispõe sobre a regularização fundiária urbana), estes ainda necessitam de uma lei municipal que os reconheça. Como no município do Rio de Janeiro não existe essa lei, os loteamentos fechados continuam sendo ilegais.

Em relação aos condomínios privados ou *gated community*, existem inúmeros trabalhos sobre sua proliferação em diversos lugares do Brasil e do mundo. A preocupação que nos leva a fazer esta discussão preliminar, tem como finalidade apresentar as possíveis semelhanças e os limites que as formas espaciais produzidas por incorporadores imobiliários, têm para aquelas que resultam da privatização do espaço urbano, realizada por moradores que residem em loteamentos abertos (antes de serem fechados) em locais onde a ocorrência deste processo não era tão frequente.

De acordo com Souza (2008), *gated communities*, nos Estados Unidos, condomínios exclusivos ou condomínios fechados no Brasil, *barrios cerrados* no Chile, *countries* na Argentina, (dentre outras variedades de nomes mundo afora para denominar essas formas espaciais), apresentam a mesma essência ainda que em cada país estas formas de habitat tenham suas singularidades e complexidades.

Em sua tese de doutorado intitulada “*Loteamentos Fechados*”, Eleusina Lavôr Holanda de Freitas (2008) diz que o estilo de morar “*intramuros*” tem como referência principal os subúrbios estadunidenses. Ainda segundo a autora, nessas formas espaciais,

A segurança se dá pela presença de barreiras físicas ou naturais e pela presença de guaritas. [...] O fechamento controla tanto o acesso às moradias quanto aos espaços públicos (quando se trata de loteamento no Brasil): ruas, praças, parques do loteamento que foi fechado (Freitas, 2008: 54).

De acordo com Freitas, é possível ver que as *gated communities* estadunidenses têm seu modelo replicado em países periféricos, incluindo no Brasil. Segundo a autora, "o modelo de loteamento fechado exportado para os países da América Latina, especialmente para o Brasil, teve como referência o conceito do subúrbio americano, e os primeiros subúrbios ingleses" (FREITAS, 2008: 55). Segundo Souza (2008), *gated community* é um *habitat* nucleado e murado por motivos de segurança. De acordo com o autor,

Sob a influência do medo, do sentimento de insegurança que se dissemina, morar em casas isoladas e mesmo em prédios de apartamentos que não estejam protegidos pelo aparato de segurança de um verdadeiro “condomínio exclusivo” vai-se apresentando como uma opção cada vez menos atraente em favor do tipo de *habitat* representado por uma *gated community*. A organização espacial da cidade se vai, na esteira disso, modificando (Souza, 2008: 71-72).

A partir de um estudo sobre a ocorrência de condomínios fechados nos Estados Unidos, realizada por Edward James Blakely e Mary Gail Snyder (1997), os autores classificaram as *gated communities* em três tipologias: *lifestyle community* (comunidades de estilo de vida), *prestige community* (comunidades de prestígio) e *security zone community* (comunidades de zona de segurança). Segundo eles, esses três nomes foram propostos para servir de auxílio na compreensão dos diferentes tipos de condomínios presentes nas cidades estadunidenses.

As *gated communities*, segundo as três classificações de Blakely e Snyder (1997), apresentam as seguintes características:

As *lifestyle communities* (comunidades de estilo de vida) atraem aqueles que querem serviços separados, privados e amenidades; eles também estão buscando um ambiente homogêneo e previsível. As *prestige communities* (comunidades de prestígio) atraem aqueles que procuram uma vizinhança estável de pessoas semelhantes, onde os valores de propriedade serão protegidos; preocupações sobre a separação e privatização dos serviços vêm em segundo lugar. As *security zones* (comunidades da zona de segurança) os bairros estão tentando fortalecer e proteger um senso de comunidade, mas seu objetivo principal é excluir os lugares e pessoas que eles percebem como ameaças à sua segurança ou qualidade de vida (Blakely e Snyder, 1997: 45. Tradução nossa)¹.

É possível estabelecer uma semelhança e proximidade da *security zone community* (comunidades de zona de segurança) estadunidense, com à questão da investigação da pesquisa em desenvolvimento sobre a privatização do espaço a partir do processo de fechamento de ruas na Cidade do Rio de Janeiro. Guardadas as suas singularidades, alguns processos são parecidos.

As *security zone community* (comunidades de zona de segurança) são áreas residenciais onde os próprios residentes realizam a instalação de cercas, portões e outros mecanismos de segurança que visam ampliar o controle territorial, restringindo o acesso de

¹ The *lifestyle communities* attract those who want separate, private services and amenities; they are also seeking a homogeneous, predictable environment. The *prestige communities* draw those seeking a stable neighborhood of similar people where property values will be protected; concerns about separation and privatization of services come second. The *security zone neighborhoods* are trying to strengthen and protect a sense of community, but their primary goal is to exclude the places and people they perceive as threats to their safety or quality of life (Blakely e Snyder, 1997: 45).

peças estranhas ao convívio cotidiano. Segundo os autores, em determinados locais, a realidade estadunidense revelou que os moradores transformaram seus bairros em condomínios fechados, “fechando todos os acessos e às vezes contratando guardas” (BLAKELY e SNYDER, 1997: 99, tradução nossa)². Ainda de acordo com eles, em lugares onde o fechamento por completo era impossível, foi possível verificar que os “residentes obstruem ou fecham o maior número de ruas possível para restringir o acesso” (BLAKELY e SNYDER, 1997: 99, tradução nossa)³. Dessa forma, as *security zone community* são constituídas a partir do fechamento de ruas e praças de bairros existentes. Esse fechamento não é feito por um agente incorporador, mas pelos próprios moradores residentes no local. Segundo Blakely e Snyder (1997), o medo do crime e de pessoas estranhas é o principal motivo para a adoção desse tipo de fortificação defensiva.

Segundo Blakely e Snyder (1997), a instalação de mecanismos de segurança por moradores, redefiniram fronteiras no território urbano e tiveram ocorrência em inúmeros bairros de variados níveis de renda nas cidades estadunidenses. De acordo com os autores, independente do medo e aborrecimentos que levam à construção de barreiras físicas nas ruas, o objetivo final é sempre o controle. Na perspectiva deles para a realidade dos Estados Unidos:

O medo vem de um sentimento de impotência e vulnerabilidade. O bloqueio, como uma tentativa de exercer controle sobre o ambiente, diminui esse sentimento, independentemente da realidade da ameaça ou da efetiva eficácia dos portões (Blakely e Snyder, 1997: 109, tradução nossa)⁴.

O medo do crime e a busca por segurança são componentes importantes para a instalação de aparatos de segurança em ruas residenciais ou para uma mudança para condomínios e ou loteamentos fechados, seja nos Estados Unidos ou no Brasil. Em um local concebido e vendido por incorporadores imobiliários, mais do que o imóvel, o consumidor está comprando segurança. Os moradores que obstruem vias tentam adquirir essa mesma mercadoria pelo expediente do fechamento de ruas. Ambos sentem esta ânsia pelo sentimento de insegurança e pelo medo. A respeito desse assunto, Cadeira (2000) diz que:

² In the city and suburb perches, residents turn their neighborhoods into gated communities by closing off all access and sometimes hiring guards (Blakely e Snyder, 1997: 99).

³ [...]residentes barricade or gate off as many streets as possible to restrict access (Blakely e Snyder, 1997: 99).

⁴ Fear comes from a feeling of powerlessness and vulnerability. Gating, as an attempt to exercise control over the environment, lessens that feeling, irrespective of the reality of the threat or the actual effectiveness of the gates (Blakely e Snyder, 1997: 109).

O medo e a fala do crime não apenas produzem certos tipos de interpretações e explicações, habitualmente simplistas e estereotipadas, como também organizam a paisagem urbana e o espaço público, moldando o cenário para as interações sociais que adquirem novo sentido numa cidade que progressivamente vai se cercado de muros. (Caldeira, 2000: 27).

A questão do sentimento de insegurança e do medo também é importante para tentar construir uma compreensão sobre esses processos que ocorrem no espaço urbano. Seja medo real ou imaginado, o fato é que esse sentimento atinge pessoas de todas as classes. Na cidade contemporânea, medo e insegurança caminham juntos, o que na visão de Bauman (2009), tal fato se torna um paradoxo, em razão das cidades terem sido construídas para dar segurança aos seus habitantes. Entretanto, conforme constata o autor, o fator medo acarretou em um aumento de dispositivos de segurança como “[...] a popularidade das *gated and secure communities* para pessoas de todas as idades e faixas de renda; e a vigilância crescente dos locais públicos [...] (BAUMAN, 2009: 40).

De acordo com a pesquisa realizada por Blakely e Snyder (1997), foi possível verificar que pelo menos desde a década de 1980 houve a ocorrência (ou pelo menos o desejo de uma parcela da população) de fechamento de ruas em inúmeras cidades estadunidenses como forma de se proteger e de combate ao crime. Da mesma forma, foi possível observar que assim como em muitas cidades brasileiras⁵, esse tipo de medida foi incentivada em cidades dos Estados Unidos a partir da década de 1990 com a expedição de autorizações para fechamentos, e também pela criação de dispositivos legais que tiveram como objetivo tornar o processo de fechamento menos burocrático.

Assim como esse fenômeno pode ser verificado nos Estados Unidos a partir da pesquisa de Blakely e Snyder (1997), no município do Rio de Janeiro tem ocorrência pelo menos desde a década de 1980. De acordo com Sánchez (2009), os dois primeiros loteamentos para fins residenciais da Barra da Tijuca foram fechados pelos seus moradores com o pretexto da segurança por medo do crime. Atualmente, o que no imaginário social é conhecido como condomínios Nova Ipanema e Novo Leblon, são, na verdade, loteamentos abertos que

⁵ Recorrendo à pesquisa bibliográfica e documental, foi possível identificar até o momento, que já no final da década de 1980, o município do Rio de Janeiro foi contemplado com uma lei que autorizava o fechamento de conjuntos habitacionais da cidade com portões e portarias desde que não houvesse prejuízo ao tráfego. Esse foi o primeiro de uma série de dispositivos legais promulgados e expedidos até hoje na referida cidade e veremos ainda neste artigo. Identificamos também que a Cidade do Salvador, capital do Estado da Bahia, foi uma das primeiras capitais brasileiras a tratar em lei (artigo 8º Lei Municipal nº 4.607/1992) sobre o fechamento de ruas residenciais. Ver: https://sedur.salvador.ba.gov.br/images/arquivos_processos/2014/11/lei4607_1992.pdf

posteriormente foram fechados com a instalação de pórtico, cancelas, guaritas, grades e também muros.

Segundo Freitas (2008), no caso brasileiro, o fechamento de ruas a partir da instalação de aparatos securitários nas vias públicas,

[...] cumpre o papel de equiparar o preço dos lotes originalmente abertos aos lotes fechados oferecidos no mercado, ou seja, através dos fechamentos os moradores atualizam o valor de sua mercadoria casa, ajustando-o às características demandadas pelo mercado imobiliário (Freitas, 2008: 71).

Ainda de acordo com a autora, o fechamento de ruas existentes em bairros convencionais o eleva para categoria de “condomínio”, assim com os novos loteamentos que tão logo são abertos, se fecham. Dessa forma, todos são equiparados a condomínios “sejam estes novos, existentes, privados ou parcelamento de lote convencional” (FREITAS, 2008: 71).

Além de criar fronteiras, fragmentar e seccionar o tecido urbano, as formas espaciais resultantes dos fechamentos de ruas residenciais são responsáveis por aprofundar processos de segregação urbana. De acordo com Moreira Jr. (2010), com a produção da cidade a partir de duas lógicas completamente opostas – lógica social e econômica –, dotadas de interesses completamente opostos, é possível perceber uma formação socioespacialmente segregada, caracterizada por novas formas de habitats urbanos, como os loteamentos fechados e os condomínios residenciais no caso do fenômeno da autosegregação. E quanto a isso, o autor diz que:

[...] verifica-se a consolidação da autosegregação urbana convivendo dentro de um mesmo espaço (a cidade) com processos de segregação induzida, que “empurra” os pobres para as áreas piores servidas de serviços, equipamentos, infraestrutura urbana e de qualidade de vida. Essas novas configurações se dão como fruto das práticas, ações e estratégias dos diversos agentes produtores do espaço urbano, geradoras de uma estruturação urbana descontínua e segregadora (MOREIRA JR, 2010: 2).

Para Souza (2008), a autosegregação é uma medida escapista que resulta em uma falsa solução para os problemas acerca da segurança e do crime. Ele trata as formas espaciais resultantes do fechamento de logradouros públicos como falsos condomínios, “pseudocondomínios” e loteamentos fechados (termo que também preferimos utilizar). Nas palavras do autor,

O “pseudocondomínio”, muito mais que o verdadeiro condomínio horizontal, combina com a mentalidade individualista das classes médias contemporâneas. Mais que se juntar em associação para, junto com seus iguais de classe, se protegerem, os indivíduos e as famílias desejam, no fundo, pouco contato até mesmo com seus vizinhos (Souza, 2008: 75).

Além da autoss segregação, entendemos que as formas espaciais que resultam do fechamento de ruas aprofundam a segregação socioespacial, em razão destes dois processos de segregação urbana se complementarem. Segundo Goés e Spósito (2013), segregação e autoss segregação são “facetadas de um mesmo processo, uma vez que a distinção entre as duas proposições está no ponto de vista a partir do qual a separação se estabelece” (GOES e SPÓSITO, 2013: 285).

Existem poucos trabalhos acadêmicos que tratam sobre o recente processo de fechamento de ruas na Cidade do Rio de Janeiro. Peixoto (2018), aborda em sua tese de doutorado o caso ocorrido no bairro de Vila Kosmos, localizado na Zona Norte, e que foi parcialmente fechado a partir da instalação de aparatos de segurança nas vias públicas.

A partir de um estudo etnográfico, Peixoto (2018) apresenta com bastante detalhes os antecedentes da instalação de cancelas, guaritas e obstrutores em quinze ruas em Vila Kosmos⁶, além da criação de estratégias de monitoramento e vigilância realizados pelos moradores a fim de contornar o problema do crime e da violência. Entretanto, ao demonstrar que o processo de fechamento de ruas ocorreu por vias legais através de pedido de autorização à municipalidade, o autor se equivoca ao apontar que a permissão obtida pelos moradores é fruto da promulgação da Lei Municipal nº 6.206, de 21 de julho de 2017, quando, na verdade, ocorreu em face da expedição do Decreto Municipal nº 43.038, de 18 de abril de 2017.

Neste recente processo de fechamento de ruas residenciais, inúmeras vias foram fechadas independente da autorização da Prefeitura. O ato de cercar ruas de forma pouco criteriosa resultou na proliferação de uma série de enclaves residenciais no tecido urbano da cidade. Faremos a seguir uma discussão sobre os diferentes dispositivos legais que dão legitimidade para a adoção desse tipo de prática, seja como ou sem autorização da municipalidade.

2 – APONTAMENTOS SOBRE A “LEGALIDADE” NO FECHAMENTO DE RUAS NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO.

⁶ De acordo com Peixoto (2018), compõe o fechamento parcial da Vila Kosmos as ruas: Abageru; Açurema; Alecrim; Batovi; Carajás; Copalpa; Itacambira; Imbiaca; Jaborandi; Jornalista Mauro Galvão; Luiz Matins; Pirineus; Tembés; Toropi.

Pelo menos desde o final da década de 1980, a Cidade do Rio de Janeiro, através do executivo e do legislativo municipal, inova e renova os desejos por um espaço urbano cada vez mais segregado e fragmentado. É possível sustentar a afirmação anterior ao constatar que na capital fluminense há uma série de dispositivos legais que foram sendo construídos desde 1989, para dar legitimidade para a prática de fechar ruas residenciais, como o ocorrido no bairro Vila Kosmos.

Na tentativa de estabelecer uma linha do tempo para apresentar os dispositivos legais decretados e sancionados no município do Rio de Janeiro, nos deparamos com uma lei municipal do ano de 1989. A Lei Municipal 1.511, de 18 de dezembro de 1989, tem origem em um projeto de lei criado na Câmara Municipal do Rio de Janeiro. Desde sua promulgação, foi autorizada a construção de portões e portarias nos conjuntos habitacionais da cidade, mas apenas aqueles que dispunham apenas de uma entrada e uma saída.

Após a primeira lei municipal, vem uma série de três decretos que tratam sobre a instalação de obstrutores em logradouros públicos do município. O primeiro foi o Decreto Municipal 14.618, de 8 de março de 1996. Conforme consta no preâmbulo do referido disposto, ele dispõe sobre a instalação de guaritas e traves basculantes em logradouros públicos. Em sua redação, o quarto artigo anuncia que deverão ser afixadas placas que indiquem o direito de livre acesso e utilização do local, bem como a natureza pública do espaço. O artigo quinto alerta quais logradouros não são contemplados:

- I. Aqueles que servem de trânsito para transporte coletivo e de carga;
- II. Locais de ligação a outros logradouros pertencentes ao sistema viário;
- III. Onde funcionem escolas da rede oficial de ensino, hospitais, serviços públicos ou de natureza pública em geral, ou praça pública.

Entretanto, a redação do artigo 5º do Decreto Municipal 14.618/96 foi alterada com a expedição do Decreto Municipal 14.703, de 10 de abril de 1996, tornando esses espaços de não contemplados a passíveis de fechamento desde que não causem prejuízo, ao trânsito de veículos de transporte coletivo e de carga; à ligação a outros logradouros pertencentes ao sistema viário; e ao funcionamento de escolas, hospitais, serviços públicos ou de natureza pública em geral, ou praça pública. Sem maiores mudanças, o parágrafo único deste decreto ainda informa que as construções colocadas em vias públicas devem se atentar o direito de ir e vir do cidadão, “sem

a utilização de qualquer meio intransponível atentatório à dignidade pessoal” (RIO DE JANEIRO, 1996).

O Decreto Municipal nº 23.084, de 01 de junho de 2003, foi o segundo dispositivo legal expedido no município sobre a autorização de licenças concedidas pela prefeitura para a instalação de engenhos em áreas públicas. Trouxe como novidade a mudança em relação à qual o agente público que é o responsável por conceder a licença, que antes era atribuição do secretariado (os secretários responsáveis pelas secretarias de obras e de urbanismo), passou a ser competência exclusiva do prefeito em exercício.

No ano de 2017, foi expedido o terceiro decreto sobre o mesmo assunto. Com a justificativa de garantir a segurança dos cidadãos, o Decreto Municipal nº 43.038, de 18 de abril de 2017, trata sobre a instalação de guaritas, traves basculantes, grades, portões, dentre outros engenhos que possam ser instalados em áreas públicas do município mediante autorização a título precário.

No mesmo ano da expedição do último decreto, o presidente da Câmara Municipal da cidade do Rio de Janeiro promulga (após o prefeito, à época em exercício, ter se recusado a sancionar) a Lei Municipal nº 6.206, de 21 de junho de 2017. Tal lei, dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saídas e travessas com características de ruas sem saída, permitindo o fechamento dos acessos de pedestres no período entre 22:00 e 06:00. Entretanto, a lei não é nada clara sobre o que seriam características de ruas sem saída.

Apesar da existência dos dispositivos legais que permitem a população solicitar o fechamento de ruas, de fato, nunca foi necessária a existência de leis ou decretos para que estas ações aconteçam. Podemos ver isso no exemplo trazido anteriormente sobre os dois primeiros loteamentos residenciais da Barra da Tijuca que foram fechados antes mesmo de existir lei ou decreto que regulasse o assunto. Compreendemos que independente de não serem necessários, os dispositivos legais sancionados ou expedidos desde 1989 cumprem a função de legitimar a prática de cercar ruas para fins de segurança. Porém, mais do que a legitimação, elas também deveriam servir como uma forma de controle por parte da municipalidade ao menos nos casos por ela autorizados.

Na tentativa de obter dados primários considerados importantes para o desenvolvimento da pesquisa de mestrado em curso, solicitamos à Prefeitura da Cidade do Rio

de Janeiro, através de pedidos de acesso à informação, o número de ruas que tiveram licenças concedidas para a instalação de equipamentos de segurança a partir do ano que os dois últimos dispositivos legais entraram em vigor no município (o Decreto Municipal 43.038/2017 e a Lei Municipal 6.206/2017). Ao solicitar e receber respostas negativas e também evasivas, foi possível perceber, desde aquele momento, que além da prefeitura não diferir decreto e lei, parece não ter controle quanto às licenças por ela concedidas.

A afirmação sobre a prefeitura não ter muito controle decorre de séria análise feita após uma das últimas respostas de pedido de acesso à informação, onde fomos informados que a prefeitura não tem esses dados esquematizados em nenhuma pasta devido a mudanças na estrutura administrativa promovidas pela atual gestão municipal. O atual chefe do executivo municipal tomou posse em 01/01/2021, promovendo algumas reformas na organização administrativa do município. Uma dessas reformas foi a divisão da antiga Secretaria Municipal de Urbanismo (SMU) em duas novas: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano (SMPU) e Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico, Inovação e Simplificação (SMDEIS). A maior parte das atribuições da antiga SMU estão sob responsabilidade da SMPU. Outras atribuições estão a cargo da SMDEIS, que ficou responsável pela parte de análise dos processos abertos por cidadãos que solicitam licenças para o fechamento de ruas.

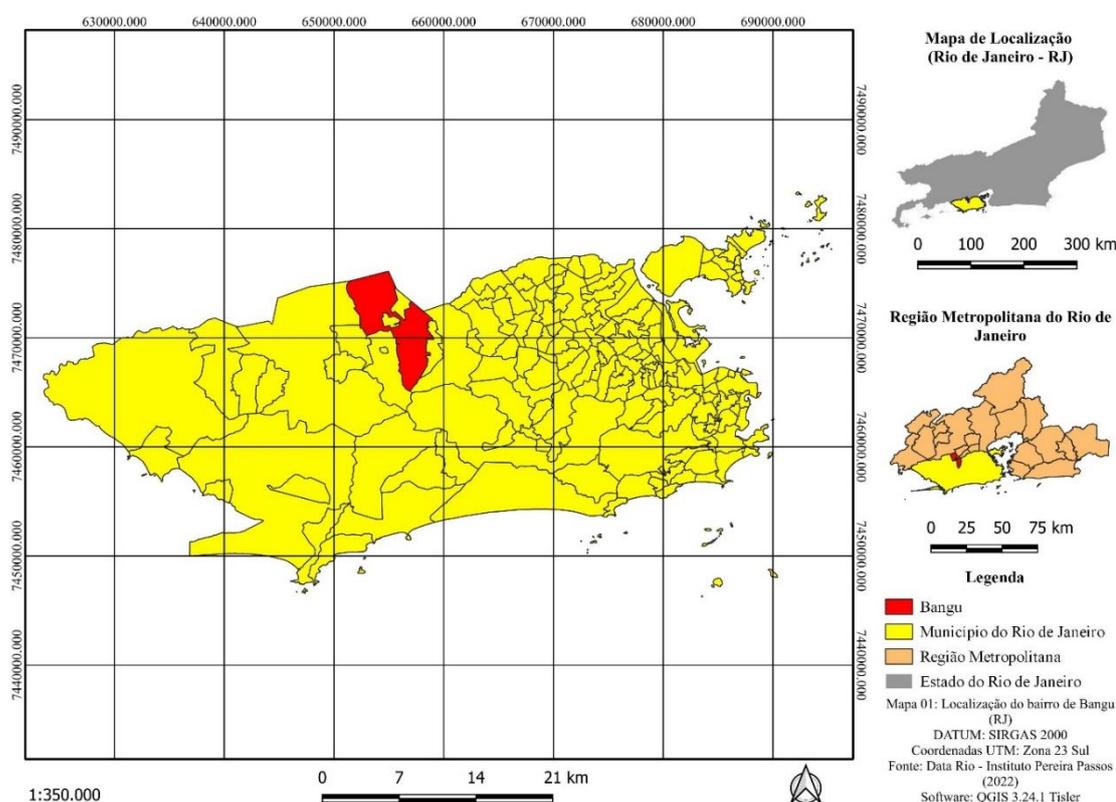
Essa longa explicação sobre a atribuição das secretarias é para dizer que com as mudanças promovidas na estrutura administrativa, se havia algum dado organizado pela antiga SMU sobre a concessão de licenças, este foi perdido com a extinção da secretaria. Não há, em nenhuma das duas novas secretarias, dados referentes entre os anos de 2017 e 2020 ou períodos anteriores. É como se tudo tivesse recomeçado do zero, com a prefeitura não fazendo muita questão de saber o que autorizou ou deixou de autorizar. No subtítulo a seguir, apresentaremos as primeiras reflexões possíveis, até o momento, sobre o andamento da pesquisa de mestrado no recorte espacial que definimos, no bairro de Bangu.

3 – O BAIRRO DE BANGU E A PRIVATIZAÇÃO DO ESPAÇO

Considerando que o artigo tem recorte espacial, propomos este item com o objetivo de discutir as recentes transformações no espaço urbano do bairro de Bangu, apresentando também um panorama geral acerca do local e seu contexto na cidade do Rio de Janeiro.

Bangu (mapa 1) é um bairro da Zona Oeste da cidade do Rio de Janeiro, que fica localizado entre os maciços da Pedra Branca (vertente norte) e do Gericinó-Mendanha (vertente sul). Está inserido na Área de Planejamento 5 do município do Rio de Janeiro e faz limite com o bairro de Gericinó (que fazia parte de Bangu, mas se tornou bairro oficial no ano de 2003) ao norte, com o bairro de Jacarepaguá ao sul, a leste com os bairros de Realengo e Padre Miguel, e a oeste com os bairros de Campo Grande, Santíssimo e Senador Camará. Também faz limite com a Vila Kennedy, bairro oficial da cidade desse 2017, mas que originalmente foi criada em 1962, como conjunto habitacional pelo extinto Estado da Guanabara.

Mapa 1: Localização de Bangu na Cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Data Rio – Instituto Pereira Passos (2022). Mapa elaborado pelo autor com o uso de software livre em abril de 2022.

O bairro tem origem a partir do vasto território fabril constituído pela Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB), na antiga freguesia rural de Campo Grande, em 1889. Conforme assinala Oliveira (1991), este local distante do Centro do Rio de Janeiro (cerca de 31 quilômetros), foi escolhido para abrigar a moderna fábrica de fiação e tecelagem da CPIB (Fábrica Bangu), por conta das condições naturais de produção proporcionadas pelo acesso a

fontes de água a partir da compra de quatro propriedades rurais na região, passou a controlar os mananciais da serra do Bangu (maciço da Pedra Branca) e os da serra do Mendanha (maciço do Gericinó).

A criação do bairro de Bangu está intimamente ligada à Companhia Progresso Industrial do Brasil (CPIB). O território do atual bairro foi propriedade privada desta companhia, sendo ela a responsável pelo início da urbanização do local a partir da construção de uma vila operária junto à fábrica, pelo abastecimento de água, abertura de ruas, limpeza urbana, etc. Entretanto, segundo Silva (1985), a partir de 1917 a Companhia transferiu esses serviços e atribuições para a municipalidade. De acordo com Oliveira (1991), a partir da década de 1930 a CPIB começa a alienar seus terrenos tornando possível a abertura de loteamentos para fins residenciais, o que contribuiu ainda mais para o avanço da urbanização do bairro.

Bangu é o sexto maior bairro da cidade do Rio de Janeiro em extensão territorial. Foi possível identificar que o processo de fechamento de ruas residenciais no bairro é responsável por produzir pelo menos três formas espaciais no espaço urbano: ruas fechadas, ruas semifechadas e loteamentos fechados (quando um conjunto de ruas são cercadas) que como vimos em Freitas (2008), tem como objetivo igualar essas formas na categoria “condomínio”.

Para diferenciar as três formas espaciais, identificamos que nas ruas fechadas, ocorre a instalação de portões e obstrutores nas duas extremidades da via pública; nas ruas semifechadas (popularizadas pelos moradores como ruas sem saída), a construção de engenhos ocorre em apenas uma das extremidades da via, geralmente a extremidade entendida como mais perigosa é fechada; e os loteamentos fechados, que são originados a partir da instalação de guarita e portão no acesso principal, sendo os demais acessos cercados e fechados por grades de ferro.

Durante conversa informal com um morador responsável pela instalação de grades nos acessos de uma rua residencial de Bangu, fui informado que o objetivo era “reduzir a passagem de pessoas estranhas e de veículos que possivelmente não vinham com boa intenção da Avenida Brasil” (trecho urbano da BR-101 que cruza a Cidade do Rio de Janeiro), aumentando a insegurança dos residentes. Da mesma forma, a intenção também era “dificultar o acesso de mulheres e de travestis que se prostituem” (em um trecho da Avenida Brasil próximo ao local fechado) por representarem perigos à ordem segundo o morador.

A partir de outras conversas informais e também de entrevistas realizadas é possível indicar que a questão referente à segurança (ou falta dela) é tratada por muitos moradores como o principal motivo que leva ao fechamento de ruas no bairro. Entretanto, há pessoas que discordam dessa justificativa e demonstram desconfiança, apontando que o grande número de ruas fechadas no bairro nos últimos anos possa ser, na verdade, uma forma de constituição de milícias. A respeito deste tema, pelo menos desde o ano de 2020, o principal telejornal local faz reportagens⁷ sobre o avanço de grupos milicianos que fecham ruas e impõe taxas aos moradores em Bangu e no bairro vizinho, Padre Miguel⁸

Neste caso específico das milícias, um dos entrevistados relatou como foi abordado por um grupo de pessoas que tentaram o convencer a participar do fechamento de sua rua, que seria integrado a um conjunto maior de ruas cercadas. No grupo de pessoas, havia a presença de pessoas ligadas à segurança pública (militares da reserva, das forças auxiliares, agentes penitenciários, etc.). Essas pessoas, segundo o relato, foram intimidadoras ao pedir apoio e diante da negativa, passaram a ser ainda mais hostis, assediando e perseguindo aqueles que não concordavam.

A desconfiança acerca de constituição de milícias faz ainda mais sentido quando percebemos que além da perseguição que algumas pessoas sofrem por se posicionarem contrariamente (isso quando são consultadas), temos a criação de taxas, que alguns relatam ser de manutenção de “condomínio”, em uma área que apenas foi cercada. Junto a isso, a questão do controle territorial, com normas que especificam quem pode entrar, o horário que a entrada é permitida (assim como o horário de saída para os não moradores), tal como se os portões de pedestres ficarão abertos, indicam, se não, um modo miliciano de controlar a vida e o cotidiano, uma forma miliciano que promove insegurança e violência para em seguida vender “soluções” para os problemas criados pela sua existência.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

⁷ RJ1: Milicianos fecham ruas com grades irregulares e cobram taxa de R\$40 por segurança em Bangu. <https://globoplay.globo.com/v/8964437/>

⁸ G1 – O portal de notícias da Globo: Ruas fechadas pela milícia na Zona Oeste impedem a liberdade de ir e vir de moradores. <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/rj1/video/ruas-fechadas-pela-milicia-na-zona-oeste-impedem-a-liberdade-de-ir-e-vir-de-moradores-10349847.ghtml>

De modo geral, trouxemos neste texto algumas considerações sobre o processo de privatização do espaço urbano através do fechamento de ruas residenciais da cidade do Rio de Janeiro, apresentando a prática de cercar ruas como uma espécie de política mitigadora aos problemas relacionados à segurança. A segurança, tratada como mercadoria, é item indispensável para aqueles que decidem (de forma coletiva ou não) pelo fechamento de espaços urbanos da cidade. Dessa forma, vemos, até mesmo através da expedição dos dispositivos legais, o Estado abrindo mão de seu papel constitucional para com a segurança pública.

Ainda em relação à segurança, Jane Jacobs (2014), nos mostra que as ruas se tornam mais inseguras a medida que são menos utilizadas e a prática de fechar ruas cumpre o papel de reduzir o uso das vias. Dessa forma, é possível crer que o processo que relatamos estar em curso em bairros das Zona Oeste e Norte da cidade do Rio de Janeiro, parece pouco eficaz para a provisão de segurança.

A rua enquanto lugar do encontro (topia) conforme argumenta Lefebvre (2002), só pode ser assim concebida se existirem condições que não impeçam o dificultem o seu acesso. A instalação de barreiras físicas impede que a rua seja o local do encontro, contribuindo para a produção de um espaço hostil e asséptico, conforme podemos ver na imagem e através da intencionalidade contida nas falas do morador da rua que apresentamos no item três.

O fato de a municipalidade ser uma incentivadora da prática e aparentemente pouco ligar para a instituição de novos limites nos bairros, torna o problema ainda pior, o que faz com que seja possível imaginar um cenário de total insolubilidade a médio e longo prazo. E não se trata apenas das grades, portões, obstrutores nas ruas, mas o que esses mecanismos representam no cotidiano de inúmeras pessoas que têm o seu direito de ir e vir restringido. E também o que representam para a vida urbana, em uma cidade que assume características de um labirinto, onde a sociabilidade desaparece, e a rua, enquanto lugar do encontro, vai deixando de existir.

O objetivo não é esgotar este assunto, mas contribuir com a discussão acerca de problemas da cidade e do urbano.

REFERÊNCIAS

BAUMAN, Zygmunt. *Confiança e medo na cidade*. Tradução: Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2009.

BLAKELY, Edward James; SNYDER, Mary Gail. *Fortress America: Gated Communities in the United States*. Washington, D.C: Brookings Institution Press, 1997.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo*. São Paulo: Edusp, 2000.

FREITAS, Eleusina Lahôr Holanda de. *Loteamentos fechados*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2008.

GÓES, Eda Maria; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *Espaços fechados e cidades: insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: Editora Unesp, 2013.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

LEFEBVRE, Henri. *A re-produção das relações de produção*. Tradução: António Ribeiro e M. Amaral. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

LEFEBVRE, Henri. *A Revolução Urbana*. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2002. 1ª reimpressão.

LEFEBVRE, Henri. *Espaço e Política*. Tradução de Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MOREIRA JR, Orlando. *Cidade partida: segregação induzida e auto-segregação urbana*; In: Caminhos de Geografia – Revista on line. Uberlândia, MG, vol. 13, n. 33, p. 1-10, 2010.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. *Bangu: de fábrica-fazenda e cidade-fábrica a mais uma fábrica da cidade*. 1991. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Geografia, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1991.

PEIXOTO, Fábio Costa. *Agência, circulação e vigilância: o “fechamento” de ruas no bairro de Vila Kosmos (RJ)*. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2018.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Lei 1.511, de 18 de dezembro de 1989. *Permite a construção de portão ou portaria nos conjuntos habitacionais*. Diário da Câmara Municipal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 20 de dezembro de 1989. Disponível em: <<http://mail.camara.rj.gov.br/APL/Legislativos/contlei.nsf/c5e78996b82f9e0303257960005fd0c93/143e32f10bb029dc032576ac00738a65?OpenDocument&Start=1&ExpandView&ExpandSection=-5>>. Acesso em: 03 de maio de 2022.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Lei 6.206, de 21 de junho de 2017. *Dispõe sobre o fechamento ao tráfego de veículos estranhos aos moradores de vilas, ruas sem saída e travessas com características de rua sem saída*. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 22 de junho de 2017. Disponível em: <<https://doweb.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 09 de março de 2022

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto 14.618, de 8 de março de 1996. *Dispõe sobre a instalação a título precário de, guaritas e traves basculantes em logradouros públicos*. Arquivo Geral do Rio de Janeiro – Decretos Municipais. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/decretosmunicipais/>>. Acesso em: 03 de maio de 2022.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto 14.703, de 10 de abril de 1996. *Altera a redação do Decreto nº 14.618, de 8 de março de 1996*. Arquivo Geral do Rio de Janeiro – Decretos Municipais. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/decretosmunicipais/>>. Acesso em: 03 de maio de 2022.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto 23.084, de 01 de junho de 2003. *Dispõe sobre a licença para colocação de grades e obstruções em áreas públicas*. Arquivo Geral do Rio de Janeiro – Decretos Municipais. Disponível em: <<http://wpro.rio.rj.gov.br/decretosmunicipais/>>. Acesso em: 10 de março de 2022.

RIO DE JANEIRO (MUNICÍPIO). Decreto 43.038, de 18 de abril de 2017. *Dispõe sobre a instalação de guaritas, inclusive em áreas particulares, traves basculantes, grades, portões ou similares em logradouros públicos e dá outras providências*. Diário Oficial do Município do Rio de Janeiro, 19 de abril de 2017. Disponível em: <<https://doweb.rio.rj.gov.br/>>. Acesso em: 10 de março de 2022

SILVA, Gracilda Alves de Azevedo. *Bangu: a fábrica e o bairro. Um estudo histórico (1889-1930)*. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 1985.

SÁNCHEZ, Natalia Padilha. *A invenção da Barra da Tijuca: a anticidade carioca*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2009.

SOUZA, Marcelo Lopes. *Fobópole: o medo generalizado e a militarização da questão urbana*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.