



GT – 18: Produção imobiliária, segregação socioespacial e insegurança urbana

A CONSTRUÇÃO DOS CANAIS CAMBOATÁ E ITAIPU:

A criação do bairro de Camboinhas como autossegregado e a farsa do discurso ambiental

Autor(01): Rafael Schneider Bastos

Filiação institucional: Mestrando no Programa de Pós-Graduação em Geografia na Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Faculdade de Formação de Professores

E-mail: schneiderrafael1997@gmail.com

RESUMO:

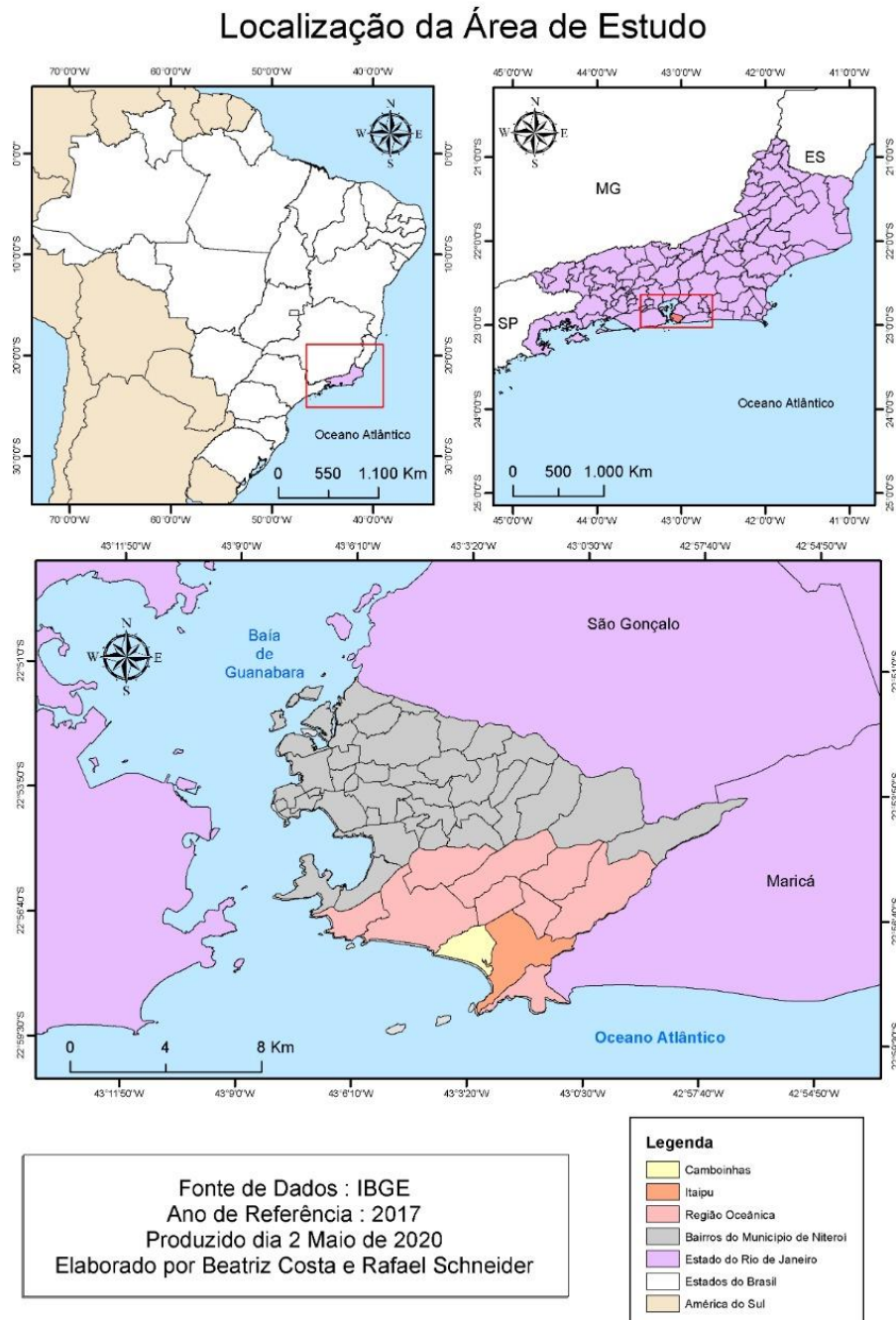
Este artigo faz uma contextualização do processo de ocupação urbana de Camboinhas e Itaipu, desde a década de 1920 até 1980, com a consolidação da ocupação e a criação do bairro de Camboinhas. Ao trabalhar este processo, usamos como foco a construção dos canais do Camboatá e de Itaipu, canais artificiais que separam o atual bairro de Camboinhas dos bairros de Itaipu e Santo Antônio, todos na Região Oceânica de Niterói – RJ. Defendemos aqui, que a construção destes já fora visando um planejamento de ocupação urbana na localidade voltada a uma elite socioeconômica, de forma autossegregada, tendo em vista o histórico de tentativas de implementação de projetos urbanísticos extremamente elitizados na região, assim como pelo fato das contradições cravadas numa ação que se diz visar um equilíbrio ambiental, mas que claramente foi feito por interesses político-econômicos.

Palavras-chave: Camboinhas, Canal, Autossegregação.

1. INTRODUÇÃO

Camboinhas é um bairro localizado na Região Oceânica do município de Niterói – RJ (Figura 1), sendo outorgado e delimitado no ano de 1979, sua área antes fazendo parte do bairro de Itaipu, área tradicionalmente ocupada pela pesca artesanal.

Mapa 1 – Mapa de localização dos bairros de Itaipu e Camboinhas (antigo território de Itaipu).

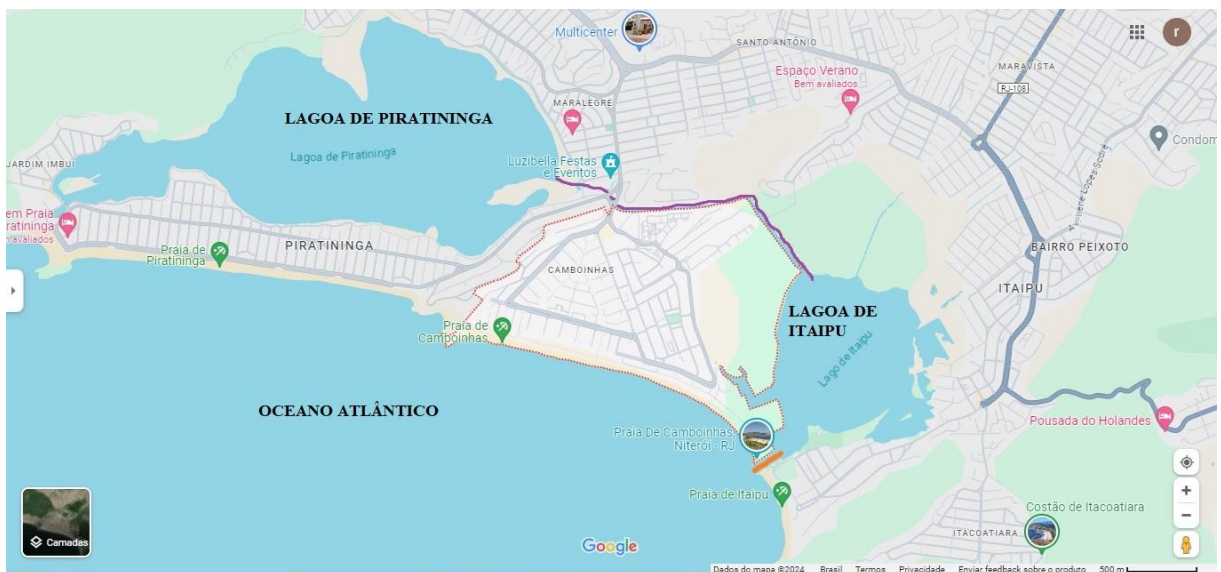


Fonte: Produzido por Rafael Schneider Bastos e Beatriz Costa de Jesus (DAGEOP – Dinâmicas Ambientais e Geoprocessamento).

Entre 1920 e 1980, houve um processo de ocupação urbana designado a toda Região Oceânica de Niterói, por ser uma área extensa, pouco ocupada, consideravelmente próxima das áreas centrais do município do Rio de Janeiro, inserida na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro e que preservava diversas amenidades naturais já não mais encontradas nas áreas urbanas centrais, servindo de grande atrativo ao capital imobiliário.

Durante este processo de ocupação urbana, iremos chamar atenção para a construção de dois canais: Camboatá (1946) e Itaipu (1979). Ambos foram realizados sob o discurso de serem necessários ao pleno funcionamento morfodinâmico das lagoas de Itaipu e Piratininga (Figura 2), visando o bem-estar dos moradores e da fauna e flora locais. Todavia, a construção destes canais teve um óbvio objetivo de “isolar” uma área específica de Itaipu, que viria a ser o bairro de Camboinhas. O canal de Camboatá liga as lagoas de Piratininga e Itaipu e o Canal de Itaipu liga a Lagoa de Itaipu ao Oceano Atlântico.

Mapa 2 – Localização dos canais de Camboatá (em roxo) e Itaipu (em laranja), na Região Oceânica de Niterói – RJ.



Fonte: Google Maps (<https://www.google.com/maps>). Alterado pelo autor.

Com destaque na década de 1970 (período de maior intensidade deste processo), onde a iniciativa do avanço da ocupação urbana finalmente conseguiu pôr em prática seu plano estrutural, com a expulsão dos pescadores, loteamentos já planejados e, finalmente, as obras de loteamentos e construção das residências. Com o avanço da ocupação urbana, os

pescadores artesanais e a comunidade que vivia no território onde hoje é Camboinhas foram expulsos.

O agora bairro de Camboinhas é uma área ligadas aos bairros de Itaipu (do qual fazia parte), atualmente ao seu Leste, Santo Antônio, ao Norte, e Piratininga, ao Oeste. Os canais serviram para dividir o bairro de Camboinhas fisicamente do de Santo Antônio (Canal do Camboatá) e de Itaipu (Canal de Itaipu). As lagoas de Piratininga e Itaipu, somado à vegetação ciliar de ambas, à restinga da Praia do Sossego (localizada na orla entre as praias de Camboinhas e Piratininga), à encosta que divide a Praia do Sossego da Praia de Camboinhas, e, após as obras, aos canais de Camboatá e Itaipu, isolam praticamente por completo o atual bairro de Camboinhas.

O objetivo geral deste artigo é identificar como a construção dos canais de conexão entre as lagoas de Itaipu e Piratininga e da lagoa de Itaipu ao Oceano Atlântico, fizeram parte do projeto de criação do bairro de Camboinhas, caracterizado como bairro com características de condomínio fechado, segregado em prol da população de alta renda. Os objetivos específicos são: (1) analisar o contexto socioeconômico e político do período de criação do bairro de Camboinhas, descrevendo o mesmo; (2) apontar as contradições socioeconômicas e ambientais na construção dos canais, identificando os reais interesses por trás das obras; (3) elaborar um panorama da atual organização socioespacial no bairro de Camboinhas, visando mostrar o nível da autossegregação no bairro atualmente.

O conceito de acumulação por espoliação, de David Harvey (HARVEY, 2005), será importante a este artigo na análise do contexto socioeconômico e político em que acontece a expansão urbana em direção à Região Oceânica de Niterói. O autor demonstra como que táticas como esta, de expropriação das terras ocupadas pelos pescadores artesanais para servir à acumulação de capital, servem para lidar com as contradições do capitalismo que geram consequências como a superacumulação (sobreacumulação) e a desvalorização. Expandindo a malha urbana, assim gerando novas possibilidades de investimentos, valorizando áreas antes “ignoradas” pelo mercado e especulando em cima destas, o governo junto com o capital privado conseguem lidar com os problemas que o capital imobiliário enfrenta pela exaustão das áreas já ocupadas, extremamente urbanizadas e já despossuídas das amenidades da natureza. Para se combater a crise vinculada à desvalorização das áreas de moradia já

consolidadas e os impactos que a mesma geraria ao setor, a expansão vem como uma forma de se escoar a população de alta renda, extraindo dela valor monetário (na compra destes novos imóveis nas regiões recém-ocupadas) altíssimo pelas moradias em locais de proximidade com praias, lagoas e natureza preservada. Esta tática faz parte do enfrentamento de problemas do sistema capitalista como um todo, sendo possível analisar esta questão a partir também de um contexto econômico mais amplo, que permitirá, sob a ótica deste conceito, analisar os mecanismos de funcionamento do sistema capitalista e suas consequências socioeconômicas.

O conceito de autossegregação socioespacial (SILVA, 2000; MELO, 2012; CALDEIRA, 1997; FREY & DUARTE, 2006) também será utilizado aqui, deriva do conceito de segregação socioespacial, assim como o de segregação induzida; sendo útil a este artigo para abordar a configuração atual do bairro de Cambinhas. A autossegregação socioespacial se define pelo ato das camadas médias e da população de alta renda se autossegregarem em espaços produzidos para o isolamento, desde condomínios fechados até bairros isolados, sempre focando nos fatores de segurança, vigilância e controle, como forma de criar espaços protegidos “das ameaças externas” e que possuam as características desejadas por estas classes para uma boa qualidade de vida, em um meio urbano cada vez mais caótico. Este processo é realizado pelo mercado imobiliário, em parceria com o Estado e outros agentes, que buscam formas de acumular capital frente uma sociedade cada vez mais desigual. Fator que acaba só intensificando este problema.

A metodologia deste trabalho consiste na análise de diversas bibliografias acadêmicas e notícias, no intuito de aprofundar temática, conceitualmente e em relação a dados, o tema abordado neste artigo. Este artigo não pretende realizar uma análise ambiental nem físico-geográfica da necessidade da construção dos canais. Mesmo que, de alguma forma, estes canais possam ter algum tipo de justificativa ambiental plausível em sua confecção, fatores como: questões políticas e contradições socioambientais referentes à realização destes; interesses político-econômicos por trás destas construções; e os fatos históricos, posteriores às suas construções, envolvendo estes canais, demonstram claramente que questões político-econômicas que representam interesses exclusivos – nada vinculados à população que ocupava a região antes – foram os responsáveis pelo planejamento e execução destas obras.

2. O PROCESSO DE OCUPAÇÃO URBANA DE ITAIPU E CAMBOINHAS

O primeiro fator que estimulou um aumento no fluxo de moradores e visitantes à Região Oceânica de Niterói foi a construção da estrada Francisco da Cruz Alves (Estrada Velha) ligando a região ao centro do município, em 1923 – alguns autores apontam esta data como o marco inicial da ocupação urbana na região. Todavia, ainda era um aumento muito incipiente, mas que já demonstrava o potencial da região, assim como o impacto que as obras de infraestrutura teriam na mesma futuramente.

Durante a década de 1940 a região passava por uma mudança aos interesses da prefeitura e do setor imobiliário. De uma área caracterizada por uma economia de pesca artesanal e semi-comercial, através da expansão urbana e da compra de boa parte da região pela família Cruz Nunes, passa por uma requalificação, com a privatização da área e a criação da Fazenda Piratininga (FIGUEIREDO, 2012), decorrente do desmembramento das antigas fazendas de café e cana-de-açúcar que haviam na região – este acontecimento também é, por alguns autores, citado como o marco inicial do processo de ocupação urbana de Itaipu. Esta mudança fez parte de um processo em escala nacional, pautado: na intensificação e mudanças no/do modelo capitalista, na mudança do imaginário popular perante as regiões litorâneas e no processo de urbanização do Brasil, tudo isto resultando em um massivo investimento estatal em infraestrutura, visando a valorização e o avanço do capital imobiliário perante as regiões litorâneas, devido à alta demanda de busca das classes mais abastadas por áreas de grande beleza e lazer naturais – no sentido de vinculados à natureza preservada.

Esta transformação do espaço da Região Oceânica se deu durante a vigência do Estado Novo (1937-1945), com a chegada de Ernani do Amaral Peixoto ao governo do Estado do Rio de Janeiro (1937-1945), que incentivou diversas obras modernizadoras que iriam impulsionar a urbanização no estado e apoiou o início das primeiras tentativas de parcelamento de áreas nesta região, pertencente hoje ao Município de Niterói¹ (MACHADO, 2011).

A região onde hoje se localizam os bairros de Camboinhas, Itaipu e Piratininga, começou a ser propriamente um alvo do interesse imobiliário na década de 1940, com o “Plano de Urbanização das Regiões Litorâneas de Itaipu e Piratininga” (1944), pelo Prefeito Brandão Júnior, sendo encaminhado ao governo do estado através de um ofício. O intuito do plano era gerar uma intensa valorização do solo desta área, assim como enfatizar a mesma

¹ Entre 1890 e 1943 Itaipu pertenceu ao município de São Gonçalo – RJ.

como uma região de alto interesse para o futuro do Município de Niterói. Ainda que não tenha sido implantado, este plano estimulou diversos investimentos na região, inclusive a compra de parte da Fazenda Piratininga pela Companhia Territorial de Itaipu, em 1943 (CRUZ, 2015 & FIGUEIREDO, 2012). A Companhia Territorial de Itaipu conseguiu ainda a posse dos terrenos que pertenciam à Marinha, junto à Secretaria de Patrimônio da União (SPU), os pescadores conseguindo apenas manter a posse de uma pequena parte do território, devido às denúncias realizadas pelo contraventor da colônia, com a ajuda da imprensa local – assim foi estabelecido o Canto de Itaipu, como área ligada à pesca, sendo de ocupação secular da comunidade tradicional.

Em 1945 foi aprovado o loteamento “Cidade Balneária de Itaipu”, pela Cia. de Desenvolvimento Territorial, que foi o maior loteamento da época. Este loteamento ficou marcado de forma infame por ter loteado por cima de partes da Lagoa de Itaipu, pois ao realizarem o processo de divisão e distribuição dos lotes, não analisaram as características físicas do local (CRUZ, 2015 & FIGUEIREDO, 2012). O mesmo determinou que os lotes teriam um tamanho padrão de 360 a 450 m², padrão este que se encontra até hoje na região.

Com a pavimentação da Rodovia Amaral Peixoto (RJ-106), em 1950, houve um grande impulso em prol dos empreendimentos imobiliários na Região Oceânica, com, a partir da década de 1950, a aprovação de projetos de expansão urbana como os loteamentos: Mar Azul e Bairro Piratininga (MACHADO, 2011).

Durante a década de 1960 foi construído o túnel Roberto Silveira, que liga os bairros de São Francisco e Icaraí (Niterói – RJ). Este túnel facilitava o acesso, principalmente, da classe média às praias oceânicas de Niterói, num caminho que seguia paralelo à Baía de Guanabara (MACHADO, 2011).

O Rio de Janeiro, durante a década de 1970, vivia um intenso processo de expansão urbana e de infraestrutura, além de adensamento populacional, o que acarretava em inúmeros problemas socioeconômicos no município, como a sensação de perda de segurança e das amenidades – trânsito, barulho, pessoas em situação de rua, violência, poluição, superlotação, etc. – e a expansão das áreas periféricas e das favelas, gerando uma espécie de “caos urbano”. Este fato fez com que, somado a uma enorme difusão da imagem de Niterói como um município líder no fator qualidade de vida, muitas pessoas com uma boa capacidade financeira, principalmente a elite econômica, se interessassem em ir morar em Niterói, para fugir destas mazelas decorrentes do crescimento urbano.

A Prefeitura de Niterói, junto a construtoras e imobiliárias, realizou a elaboração de um projeto de urbanização para o município. O então recém-editado (20 de julho de 1970) Código de Planejamento Urbano e de Obras de Niterói, definiu as áreas urbanas e as que eram passíveis de expansão, criando um cenário de intenso avanço imobiliário.

Conforme dizem Cruz (2015) e Machado (2011), na década de 1970, houve grandes obras de infraestrutura vinculadas ao interesse de expandir e conectar a região metropolitana do estado do Rio de Janeiro e de valorizar as terras na Região Oceânica de Niterói – nesta década, o Brasil vivia em plena ditadura militar, havendo uma grande centralização do poder estatal e do planejamento urbano, que se caracterizava, por exemplo, pelas grandes obras de infraestrutura no país e outras intervenções por parte do Estado. Figueiredo (2012) aponta que: a construção de ruas e rodovias, o aumento do número de outras obras vinculadas a infraestrutura e o adensamento populacional na região central de Niterói e no bairro de Icaraí, foram fatores que também acarretaram no aumento populacional da Região Oceânica de Niterói.

Como exemplo destas obras de infraestrutura na década de 70, temos: a construção da Ponte Presidente Costa e Silva (1974) e a reforma e alargamento da Estrada Velha (que conecta a Região Oceânica ao Centro do município de Niterói), com ambas facilitando a locomoção e permitindo um rápido fluxo entre a região e os centros urbanos dos municípios de Niterói e do Rio de Janeiro. Como disse Lobão (2006 apud CRUZ, 2015 p. 66): “antes da inauguração da Ponte Rio Niterói, em 1974, a Região Oceânica de Niterói era praticamente deserta”.

Estas obras de infraestrutura integraram o “plano de ligação litorânea nacional” (MACHADO, 2011, p. 38), que fora essencial à estruturação do espaço urbano de Niterói. Através do redirecionamento dos investimentos públicos, que passavam agora a focar em uma expansão urbana e de infraestrutura local e regional – segregada –, impulsionados pela fomentação do sistema viário, se visou um alto crescimento do mercado imobiliário (MACHADO, 2011), fomentados pela criação do Banco Nacional de Habitação (BNH) e pelo apoio da Associação dos Dirigentes de Empresas do Mercado Imobiliário de Niterói (ADEMI-Niterói). Tudo isto no contexto da fusão dos estados do Rio de Janeiro e Guanabara (1975), que ocasionou na perda do status de capital do estado por Niterói.

A partir de todas estas obras de infraestrutura voltadas ao fortalecimento do sistema viário, a Região Oceânica de Niterói se estabeleceu como o principal vetor de crescimento do

município (MACHADO, 2011). A relação do Estado com o crescimento da Região Oceânica vai além do investimento em infraestrutura, tendo sido feitas diversas políticas ligadas às diretrizes de planejamento urbano que visavam acalorar os investimentos na região, tendo como principal interessado e parceiro o mercado imobiliário.

De acordo com Machado (2011) e Silva (2018), em 1976 o grupo chamado Veplan Residência comprou a área que estava sob posse da Companhia de Desenvolvimento Territorial de Itaipu, pois a mesma havia declarado falência – seguindo uma tendência de formação de grandes conglomerados no setor imobiliário, em discordância com o que se apresentava no início deste século. Parte do loteamento “Cidade Balneária de Itaipu”, passou a estar inserido no recém-aprovado “Plano Estrutural de Itaipu”, com mudanças no loteamento original apenas onde hoje se localiza o bairro de Camboinhas, denominado no loteamento de “Bairro Atlântico”. O Plano previa a criação de centenas de lotes, centros de compras e nove escolas, ele seguia os moldes das cidades balneárias europeias e estadunidenses, sendo uma “comunidade planejada”. Através do alto poder de articulação da Veplan com empresas de crédito e da construção civil, houve uma aceleração dos empreendimentos na região da lagoa de Itaipu.

Machado (2011) descreve que o projeto atual previa mudanças nas margens da Lagoa de Itaipu, assim como a abertura de um canal permanente ligando o mar à mesma, na intenção de permitir o acesso das embarcações às áreas situadas no interior da lagoa. A empresa fez diversas obras de infraestrutura na área comprada, dando continuidade ao plano urbanístico pré-estabelecido e, segundo Figueiredo (2012), ainda realizou a redefinição das margens da lagoa através de aterros e drenagens, o que provocou uma diminuição enorme do espelho d’água, prejudicando assim a biodiversidade da mesma.

O projeto da empresa sofreu uma Ação Popular movida na 3ª Vara Federal, em 1978, mobilizada pela sociedade civil, uma vez que a Prefeitura, o Departamento Nacional de Obras de Saneamento e os órgãos públicos, haviam aprovado o empreendimento (FIGUEIREDO, 2012).

O “Plano Estrutural de Itaipu” ainda consistia na criação de uma marina, na construção de apart-hóteis, praças, avenidas, edifícios, casas e, no meio da Lagoa de Itaipu, ilhas artificiais, geradas a partir de aterros. Os apart-hotéis, as ilhas e a marina foram vetadas devido à mobilização da sociedade civil – como dito a cima –, pois o poder público chegou a

conclusão que as áreas que seriam afetadas pelas mesmas faziam parte de contextos de proteção ambiental (SILVA, 2018).

Analisando Harvey (2005), a ocupação urbana intensa na Região Oceânica de Niterói e mais especificamente em Camboinhas e Itaipu, vem de uma necessidade do capital em gerar novas demandas, criando novas áreas para habitação e vinculando valores comerciais e sociais (status social, por exemplo) a estas, devido à exaustão das áreas pré-ocupadas pelo capital imobiliário naquela época. Os investimentos em infraestrutura permitiram o escoamento da população de alta renda do Rio de Janeiro para estas localidades. Estes territórios ainda não dominados pelo capital são um alvo muito rentável à expansão capitalista, pois apresentam diversas possibilidades de lucro em cima de terrenos ainda não explorados. A força de trabalho tende a ser barata, assim como os insumos, além da terra poder ser adquirida por baixos custos (ou até nenhum, como vimos a Veplan fazer em alguns casos, devido seu poderio e influência políticos, além dos interesses que seu projeto gerava na elite econômica niteroiense e carioca, fatores que facilitavam uma posse sem custos de terrenos ocupados por população muito humilde e pouco instruída).

Enxerga-se um processo de acumulação primitiva, na visão de Harvey (2005), que apesar de Marx e Engels usarem o termo “primitivo”, ainda ocorre nos tempos atuais e é fator chave ao capitalismo para “saciar” sua necessidade intrínseca de expansão e intensificação, visando o aumento exponencial da acumulação de capital. Na geografia histórica do capitalismo, as características da acumulação primitiva permanecem presentes, sendo este processo compreendido pelo autor como: acumulação por espoliação. Nesta visão, todos os bens, fatores, recursos e até relações, presentes no espaço, são ou podem vir a serem ativos prontos à exploração. Até as amenidades e estilo de vida dos pescadores artesanais (antigos ocupantes da localidade de Camboinhas) tiveram suas realizações sociais e culturais cooptadas e apropriadas pelo capital, com a cada vez maior inserção da pesca artesanal na lógica capitalista e as ações da pesca industrial, além do uso das imagens e belezas associadas ao estilo de vida dos mesmos, para a venda de empreendimentos.

Em camboinhas a população de pescadores artesanais foi expulsa, tornando estas terras um ativo para ser apossado pelo capital, sendo uma alternativa lucrativa para escoar a sobreacumulação existente no setor imobiliário, o excedente de capital.

Como bem aponta Harvey (2005), o Estado tem papel fundamental neste processo, sendo o detentor do monopólio da violência e do controle das legislações. O papel

desenvolvimentista do Estado reproduz a lógica integrada entre as lógicas de poder territoriais e capitalista. Na década de 1970, quando o processo de ocupação urbana se intensificou na região, a implementação do projeto neoliberal de privatizações e espoliações também havia se tornado intenso, sendo peça chave à superação das barreiras enfrentadas perante a sobreacumulação, presente no âmbito da reprodução expandida, desde 1973 (HARVEY, 2005). Sobre as ações do Estado, junto ao capital privado: “o cordão umbilical que une acumulação por espoliação e reprodução expandida é o que lhe dão o capital financeiro e as instituições de crédito, como sempre com o apoio dos poderes do Estado” (HARVEY, 2005, p. 126). Da década de 1970 até hoje, presenciamos a mudança da ênfase da acumulação pela reprodução expandida à acumulação por espoliação.

O incrível adensamento populacional enfrentado pelas regiões litorâneas nesta década e em diante, só foi possível devido à exaustão de financiamento de apartamentos em Icaraí, que colocou Itaipu e Piratininga no centro do interesse imobiliário: uma região pouco habitada, com enormes belezas paisagísticas e diversas outras amenidades, uma região perfeita para absorver esta intensa expansão urbana no município.

O modelo de governo que permitiu estas modificações no espaço da Região Oceânica de Niterói se pauta em uma lógica neoliberal, onde a cidade se torna um palco de disputa entre diversos agentes, colocando o capital privado e o empreendedorismo urbano à frente das questões sociais, analisando o espaço através de uma ótica capitalista que somente enxerga o valor de troca dos objetos e dos locais, uma lógica, como pôde ser observado, apoiada e incentivada pela Prefeitura de Niterói. A territorialização se torna uma estratégia de apropriação privada dos espaços, onde o planejamento urbano passou a encorajar o crescimento urbano exponencial, com o planejador se confundindo, cada vez mais, com o empreendedor. Os espaços e os tempos que não se enquadram na lógica do capital são destruídos ou se tornam subordinados ao mesmo (MACHADO, 2011).

Conforme nos diz Machado (2011), durante a década de 1970 a presença do Estado como principal agente de produção do espaço era inquestionável. O mesmo, inserido na lógica capitalista, frequentemente colocou os interesses dos grupos dominantes política e economicamente, acima dos da população em geral, acelerando o processo de elitização dos espaços de maior interesse financeiro, e, conseqüentemente, marginalizando e jogando à

periferia as classes de baixa renda, aprofundando assim, as desigualdades socioeconômicas da sociedade. Esta década foi um marco no processo de produção espacial da região, onde o Estado junto ao capital imobiliário, numa parceria público-privada, realizaram projetos que geraram um intenso processo de segregação socioespacial na região fluminense. Vale lembrar que a criação do bairro de Cambinhas teve consentimento dos governos municipal, estadual e federal, ao longo do final do período da Ditadura Militar (1964-1985).

Segundo Silva (2018), no início da década de 1980, um ano após a criação do bairro de Cambinhas, foram criados os loteamentos especiais na Região Oceânica de Niterói (de acordo com a deliberação nº2705 de 197010). Estes loteamentos consistem em condomínios horizontais, que ofereciam: segurança, proximidade com praias e lagoas e um alto padrão de qualidade habitacional e de infraestrutura, o que, por sua vez, atraiu o interesse de muitos empreendimentos.

3. A CONSTRUÇÃO DOS CANAIS: OS REAIS INTERESSES ENVOLVIDOS

Em 1946, através do Departamento Nacional de Obras e Saneamento (DNOS), foi realizada a abertura do Canal de Camboatá, que ligou as lagoas de Piratininga e Itaipu, sob o discurso de evitar inundações nas áreas marginais às mesmas (CRUZ, 2015). Segundo Figueiredo (2012), esta obra acarretou na diminuição do espelho d'água em 48,35% de 1960 a 1986, porém, ampliou as áreas de loteamento. Atualmente este canal se encontra abandonado pela Prefeitura de Niterói², sofrendo com despejo irregular de esgoto, inclusive, a comporta construída na década de 1980 no canal, prometendo ajudar a regular o nível da Lagoa de Piratininga, hoje se encontra desativada.

Em 1979 – com a autorização da Marinha – houve a construção do Canal de Itaipu, que liga a Lagoa de Itaipu ao Oceano Atlântico, feito pela Veplan, que separou a praia de Itaipu em duas, com a menor parte (ao Leste) permanecendo com o mesmo nome e a maior parte (ao Oeste) virando a praia de Cambinhas. A construção deste canal foi o marco da separação do bairro de Itaipu, surgindo um novo bairro (ao Oeste) chamado de Cambinhas (possivelmente em homenagem a um navio de mesmo nome que teria naufragado próximo à orla).

²<https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/28/justica-suspende-obras-do-canal-do-camboata-em-niteroi.ghtml>.

A construção do canal causou impactos devastadores na Lagoa de Itaipu e em sua lagoa vizinha, a de Piratininga, modificando em larga escala o sistema lagunar da região. O ciclo de renovação das águas e da fauna da Lagoa de Itaipu foi rompido, foi realizada uma dragagem no fundo da mesma, gerando consequências imensas à sua vizinha (conectadas pelo Canal de Camboatá), a Lagoa de Piratininga (MACHADO, 2011), como a impossibilidade da abertura natural da barra no local, devido à grande diminuição na quantidade de água acumulada na lagoa. A dragagem da Lagoa de Itaipu foi realizada para aumentar parte da faixa de areia de Camboinhas, para facilitar que as embarcações de alto valor aquisitivo acessem a marina, cuja construção nunca fora realizada, e para possibilitar mais construções nos terrenos marginais às duas lagoas³. A cada ano que passa, a Lagoa de Itaipu está recebendo cada vez mais poluição, através do despejo do esgoto sanitário sem tratamento na mesma, degradando-a (CRUZ, 2015).

Além do suprimento de água, a abertura ainda afetou os níveis de nutrientes das lagoas, tendo a abertura permanente do canal afetado negativamente toda a fauna e flora dos ecossistemas de ambas as lagoas e das áreas no entorno das mesmas. O mar e as lagoas são sistemas hídricos contribuintes, sendo assim, estas ações provocam mudanças na produtividade de todos, de forma conjunta. Estes impactos então, logicamente, também afetam a dinâmica da pesca no local, uma vez que os pescadores locais pescavam, além de no mar, em ambas as lagoas (CRUZ, 2015). Este processo não só dividiu a faixa da praia de Itaipu em duas, como ainda isolou os portos de pescaria, que são, para a prática do arrasto e para os pescadores em geral, referências muito importantes no espaço.

O Canal de Itaipu tem suas margens protegidas por rochas de grande porte, o que também foi um fator extremamente prejudicial para a pesca no local, uma vez que modifica a dinâmica das ondas e do processo de sedimentação no corpo hídrico, afetando também a dinâmica da fauna e, por sua vez, da pesca. O litoral, agora dividido em duas praias (Itaipu e Camboinhas), tem no canal uma barreira física e marco da segregação sócio-espacial na região, impedindo a integração e a vivência que sempre ocorreram entre estes dois locais, causando imensos impactos à comunidade de pescadores: “o canal passou a ser chamado

³ O espelho d'água da lagoa de Piratininga também diminuiu com a construção do canal, pois a mesma está ligada à lagoa de Itaipu pelo, também artificial, canal do Camboatá, como já mencionado – houve uma perda de 880.000 m² de área de espelho d'água nas duas lagoas somadas, até o ano de 2010 (CRUZ, 2015).

“canal da vergonha” pelos moradores, por ter significado, além da divisão de Itaipu em duas praias, a queda da produção pesqueira e o distanciamento de pescadores que moravam ao redor da lagoa(...)” (CRUZ, 2015 p. 69). Os pescadores nunca foram consultados sobre a construção de ambos os canais, assim como os demais habitantes das localidades. E, além disto, os antigos moradores já abriam, de forma esporádica, canal temporário na Lagoa de Itaipu, a conectando com o Oceano Atlântico, sempre que julgavam necessário.

Segundo Machado (2011) a Veplan justificou a abertura do canal dizendo que a obra recuperaria a lagoa, preservando a mesma e mantendo o equilíbrio ecológico de toda a área ao redor. Todavia, esta abertura conectando a lagoa ao mar já era feita pelos pescadores, sempre que os mesmos julgavam necessário. Apesar das tentativas de transferência da jurisdição das terras ao redor da lagoa ao INCRA e da lagoa ao Ministério da Agricultura, formalmente feitas junto ao Poder Executivo Federal pelo interventor da Colônia de Pesca (Hildo de Melo), os pescadores não ganharam esta disputa. A intenção era de passar a jurisdição da lagoa, ao final, à Colônia de Pescadores, para assim barrar as tentativas de privatização destas terras e áreas públicas pelo mercado imobiliário.

Enfim. Antes, durante e nem depois da construção de ambos os canais – ou seja, em nenhum momento – houve algum tipo de prognóstico, diagnóstico, estudos de impactos ambientais ou relatórios de impactos ambientais. As duas obras foram feitas sem nenhum tipo de cuidado com relação ao ambiente natural (mesmo tendo sido feitos sob a égide do discurso de preservação do mesmo), nem com consulta à comunidade local, gerando enormes consequências socioeconômicas, espaciais e ambientais, negativas.

Se a busca era, segundo a narrativa hegemônica (poder público e empresas privadas), o desenvolvimento sustentável do capital imobiliário na região, ao analisarmos a inexistência de qualquer tipo de planejamento, estudo e análise ambientais, apontados por Christofolletti (1999) como parte chave da busca por este objetivo, este discurso cai por terra, mostrando sua falácia e deixando o questionamento de quais que seriam as reais intenções destas obras.

A construção do Canal de Camboatá (1946) acontece durante o processo de loteamento da área, já o Canal de Itaipu (1979), durante o final da fase mais intensa do processo de ocupação na Região Oceânica de Niterói. Sendo assim, fica por nós, principalmente em relação ao segundo canal, nítida uma relação direta entre a construção de

ambos os canais e os interesses voltados à área de Camboinhas dentro do planejamento urbano aplicado pelo município de Niterói, em parceria com o capital imobiliário – que já vinha na tentativa de ser implementado desde os antigos projetos urbanísticos que tiveram sua aplicação travada, integralmente ou em partes, durante todo este processo histórico de ocupação urbana na região.

Não pretendemos, com estas análises, partir para uma abordagem físico-geográfica, mas sim permitir ao leitor a capacidade de entender a importância de se enxergar tanto os fatores sociais (humanos) e naturais (natureza) como partes de um mesmo todo, para se compreender a situação atual socioeconômica e espacial em Camboinhas. Com isto pretendemos evidenciar o grau de impacto que a construção dos canais teve na aplicação do plano de urbanização voltado à Camboinhas e Itaipu, assim como explicitar que a real intenção destas obras foi a de gerar uma área segregada, favorecendo a implantação de um bairro autosssegado (com características de condomínio fechado) voltado à parcela de alto poder aquisitivo da população fluminense.

Esta hipótese aqui apresentada – de que a construção dos canais fez parte do plano de delimitação e zoneamento da área como sendo voltada à população de alta renda, sendo uma área autosssegada – é reforçada em muito pelo próprio processo de urbanização em Itaipu, Camboinhas e Piratininga em si, pois as obras, mudanças nos planos diretores, decisões judiciais, ações do capital privado e ações da Prefeitura, em larga escala, apontam justamente para o objetivo por nós destacado. As pautas e ações voltadas à preservação do meio-ambiente e às questões socioeconômicas da população que já residia nas localidades, aparecem muito mais como entraves ao plano em andamento do que como iniciativas realizadas com apoio do poder público e do setor privado, que teriam o intuito principal e excelso de garantir o bem-estar social e a preservação da natureza local. A situação local só não está muito pior, pois ao longo deste processo de expansão urbana diversas decisões judiciais e o próprio poder público (que em suas diversas escalas, instituições e hierarquias, atua de forma contraditória, algumas vezes indo contra este avanço, em muitas a favor), através da pressão de acadêmicos, moradores locais, associações e instituições, barraram diversos projetos previstos de modificação na localidade, com hotéis, condomínios, marinas, ilhas artificiais, aterramentos, desmatamentos, modificações gerais nas lagoas, loteamentos por cima das lagoas, etc. Sendo

assim, nos parece óbvio que o discurso ambientalista e ecológico só serviu de égide para os reais interesses do capital imobiliário.

4. CAMBOINHAS: UM CENÁRIO DE AUTOSSEGREGAÇÃO

A autossegregação se define pelo ato das camadas médias e da elite se autossegregarem em espaços produzidos para o isolamento, desde condomínios fechados até bairros isolados, sempre focando nos fatores de segurança, vigilância e controle, como forma de criar espaços protegidos “das ameaças externas” e que possuam as características desejadas por estas classes para uma boa qualidade de vida, em um meio urbano cada vez mais caótico. Este processo é realizado pelo mercado imobiliário, em parceria com o Estado e outros agentes, que buscam formas de acumular capital frente uma sociedade cada vez mais desigual. Fator que acaba só intensificando este problema.

Este processo de segregação analisado em Camboinhas, que gera um enorme conflito pelo solo urbano, é fruto da fragmentação espacial, ele é sociopolítico e socioespacial, cria territorialidades excludentes (condomínios de luxo, por exemplo), assim como territórios compostos pelos excluídos (as favelas e periferias, por exemplo). Quando se analisa as dificuldades passadas pela comunidade de pescadores de Itaipu, não se pode deixar de analisar este processo que intensamente assola o bairro de Itaipu e Camboinhas há décadas.

Quando observado o exemplo da Região Oceânica de Niterói e mais especificamente os bairros de Itaipu e, principalmente, Camboinhas, percebe-se uma semelhança com a criação do bairro da Barra da Tijuca, localizado no município do Rio de Janeiro. Estes bairros estão sendo projetados para uma elite socioeconômica, feitos para segregar esta parcela da população do restante, os colocando em uma área de difícil acesso – muros, cancelas, segurança particular, etc. –, onde os moradores vivem cada vez mais de forma autossegregada, boa parte em condomínios de luxo.

Logicamente que esta ação se encontra em constante conflito, pois envolve sempre entrar em disputa: com o poder público, pelo direito legal de privatizar certas áreas antes públicas, ou de invadir áreas de preservação (quando a permissão não é concedida, muitas vezes o Estado apenas “finge que não vê”); com quem mora no entorno, uma vez que para

expandir uma área de condomínio, às vezes é necessário invadir outras áreas já ocupadas; e com o capital imobiliário – em certas horas amigo, noutras inimigo – pois uma vez que o mercado decide querer expandir e intensificar a ocupação naquela área, coloca em risco as amenidades que os moradores de alto poder aquisitivo tanto apreciam, o grande motivo de atração do local, que os fez querer ir morar nesta localidade.

Os loteamentos e condomínios destinados às classes mais abastadas sempre “se vendem” com a garantia da exclusividade, do isolamento, das amenidades e da oferta de áreas de lazer para “toda a família”. É uma lógica de total privatização, onde até os serviços, na teoria garantidos pelo Estado, são feitos por empresas particulares. O principal destes serviços é a segurança, não sendo à toa, uma vez que um dos motivos que mais faz com que a população busque morar em condomínios fechados seja o medo da violência e o sentimento da falta de segurança, devido a uma perda de fé na capacidade da manutenção da paz pelo poder público – ainda mais em um estado muito violento como o do Rio de Janeiro. A estratégia do cercamento tem como objetivo tornar estes espaços como exclusivos, garantindo a manutenção e a reprodução de classe desta elite econômica, que enxerga no ato de isolar-se: felicidade, harmonia e liberdade, como bem o mercado impõe pelas publicidades.

A lógica seguida pelo mercado imobiliário visa superar as barreiras e limitações do local, possibilitando condições ideais para o sobrelucro, ao investirem em áreas antes desvalorizadas. A partir da desapropriação dos antigos moradores e de remembramentos, estas parcelas do solo se transformam em áreas de grandes empreendimentos, que vão se dando de forma gradativa, em um processo de evolução produtiva que irá valorizar e atrair investimentos ao local (SILVA, 2000).

Não basta apenas a segurança – cancelas, guaritas, câmeras de vigilância, sistemas de segurança, patrulhamento, etc. –, a elite necessita para sua reprodução como classe: do luxo, do belo, do status, enfim, do que é exclusivo – e quanto mais cerceiam estas áreas cheias de amenidades, mais exclusivas as mesmas se tornam à sociedade. Áreas de lazer (piscina, sauna, churrasqueira, áreas para prática de esportes, etc.), amenidades e beleza paisagística (proximidade com praias, lagoas e rios não poluídos, áreas de vegetação preservada, etc.), serviços comerciais (*shopping centers*, por exemplo), todas estas características fazem parte do que é desejado por essa parcela da população; o isolamento não pode vir se não estiver

acompanhado de conforto e status. Muitas vezes os condôminos podem “fazer de tudo sem sair de casa”, em certos condomínios onde se oferecem cada vez mais serviços, permitindo uma permanência maior dos moradores no interior dos muros, garantindo a segurança e o privilégio dos mesmos.

Importante falar da SOPRECAM (Sociedade Pró-Preservação Urbanística e Ecológica de Cambinhas), uma associação de moradores do bairro de Cambinhas, que como bem salienta Machado (2011) tem claras ações políticas e de gestão territorial no bairro, com o intuito da manutenção das relações elitistas de privilégio no acesso ao bairro, assim como das características de ocupação e habitação. A associação ainda deixa claro em seu estatuto que deseja manter as características de “condomínio fechado” no bairro.

Organização, associação e territorialização são alguns dos mecanismos que estas entidades de moradores se utilizam como estratégia para a garantia de seus objetivos. Como geralmente são moradores de alto poder aquisitivo, se utilizam do seu poder econômico e, muitas vezes influência política, para valorizar os espaços e, cada vez mais, torná-los mais exclusivos, chegando a influenciar em serviços que fogem aos limites dos condomínios.

A autoss segregação socioespacial das elites visa uma homogeneização do espaço (da renda, do capital cultural, dos padrões habitacionais, da própria apropriação do espaço, etc.), inibindo a diversidade social. Este tipo de processo garante a possibilidade de um enorme lucro ao, com a privatização de áreas e serviços públicos, atribuir enorme valor ao local desejado, atraindo investimentos e inibindo a coesão social, compactuando a uma fratura social (MACHADO, 2011). Com isto, estes “enclaves territoriais” fragmentam todo o tecido sócio-político-espacial.

Cambinhas é um bairro que se caracteriza por um número acentuado (mais de vinte) de condomínios de alto padrão, a população vive cercada e protegida, numa espécie de simulacro da vida urbana, num ambiente totalmente controlado e autoss segregado do resto do município. Segundo Machado (2011): Cambinhas possuía, pelo menos até 2011, mais câmeras de segurança que todo o município de Niterói junto; a instalação de quiosques, assim como a ação de ambulantes e de uso de som alta é proibida; não há circulação de ônibus dentro do bairro e o bairro conta com segurança particular por toda sua extensão; para piorar, a pesca artesanal que ocorria neste bairro antigamente, hoje em dia não existe mais, com os

pescadores sendo expulsos em direção à Itaipu. Fica nítido a intenção clara de tornar este bairro um grande condomínio fechado, o mesmo possuindo até mesmo uma cancela em sua entrada principal.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Visto os fatos abordados aqui, defendemos neste artigo que a construção dos canais foi parte de uma estratégia para isolar o bairro de Cambinhas, fazendo parte do planejamento da construção de uma área de moradia exclusiva à população de alta renda. Algo que já havia sido pensado no Plano Estrutural de Itaipu, aprovado no fim da década de 1970, com intuito claro de criação de uma espécie de “cidade balneária” na região, voltada à elite financeira.

Importante frisarmos que a construção dos canais não é o único fator que alterou a dinâmica espacial local, porém é um fator essencial ao processo de autosegregação e um ótimo exemplo para compreendermos a lógica e os intuítos por trás desse avanço do capital imobiliário na região e na localidade, especificamente.

Hoje, encontramos em Cambinhas um bairro extremamente elitizado, autosegregado à parcela de maior poder aquisitivo, sendo deveras hostil aos agentes externos que “ameaçem” o *status quo* local. Isto só foi possível graças a décadas de ações conjuntas do poder público e das empresas do setor imobiliário, principalmente a extinta Veplan, que depois de muitos conflitos socioespaciais e ambientais, conseguiram implementar boa parte de seu plano de ocupação urbana para a região e para Itaipu, consolidando a criação do bairro de Cambinhas como sendo este bairro autosegregado que se observa atualmente.

6. REFERÊNCIAS

BRASIL, Márcia.; PEIXOTO, Guilherme.; SOARES, Lucas. Justiça suspende obras do Canal do Camboatá, em Niterói. **G1**, Rio de Janeiro, 28 de jan. de 2023. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/2023/01/28/justica-suspende-obras-do-canal-do-camboata-em-niteroi.ghtml>. Acesso em: 04 de jun. de 2024.

CALDEIRA, T. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. Tradução de Heloísa Buarque de Almeida. *Novos Estudos CEBRAP*. v. 1, n. 47, p. 155-176, 1997. Disponível em: <https://reverbe.net/cidades/wpcontent/uploads/2011/08/Enclaves-fortificadossegregacao-urbana.pdf>. Acesso em: 05 nov. 2022

CHRISTOFOLETTI, A. **A Modelagem de Sistemas Ambientais**. São Paulo: Editora Edgard Blücher, 1999.

CRUZ, J. **Itaipu, a vila e seus patrimônios**. Dissertação (Mestrado em História Social), Universidade do Estado do Rio de Janeiro. São Gonçalo, p. 120, 2015.

FIGUEIREDO, F. **Uma aldeia indígena urbana: um movimento de resistência visto sob a ótica de diferentes atores sociais**. Dissertação (Mestrado em Geografia). Pontifícia Universidade Católica – Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 99, 2012.

FREY, K.; DUARTE, F. Auto-segregação e a gestão das cidades. *Ciências Sociais em Perspectiva*. v. 5, n. 9, p. 109-119, 2006. Disponível em: <https://saber.unioeste.br/index.php/ccsaemperspectiva/article/view/1422>. Acesso em: 05 nov. 2022.

HARVEY, D. **O novo imperialismo**. 2. ed. São Paulo: Loyola, 2005.

MACHADO, E. **Governança urbana no município de Niterói – RJ: a emergência de territorialidades e conflitos em Camboinhas**. Dissertação (Mestrado em Gestão e Estruturação do Espaço Geográfico), Universidade do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, p. 116, 2011.

MELO, M. Da auto-segregação à segregação induzida: problemas urbanos em Angra dos Reis – RJ. In: **V Congresso da Associação Latino-Americana de População**, 2012, Montevideo. Anais... Rio de Janeiro: Congresso da Associação Latino-Americana de População, 2012. p. 1 - 27.

SILVA, G. **Pescadores de Itaipu: notas sobre tradição e modernidade**. Dissertação (Mestrado em Cultura e Territorialidades) - Instituto de Arte e Comunicação Social, Universidade Federal Fluminense. Niterói, p. 139, 2018.

SILVA, M. **Grandes empreendimentos: as modernizações e a reconfiguração territorial promovida entre os centros urbanos do Recife e Olinda**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Centro de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal de Pernambuco, Recife, 2000.