

Luisa de Moraes Neves

Ramal do Arará

Favelas em Margens Ferroviárias e a Produção do Espaço Urbano

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Especialização em Política e Planejamento Urbano do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Especialista.

**Rio de Janeiro
2017**

Resumo

Este trabalho apresenta uma análise da ocupação das faixas de domínio do Ramal Ferroviário de Cargas do Arará, no Rio de Janeiro. A partir da observação das dinâmicas urbanas empreendidas por grupos sociais excluídos ao ocuparem essas faixas de domínio com moradia, verificou-se a necessidade da produção e publicação deste trabalho.

Inicialmente, efetuou-se a revisão bibliográfica acerca da produção do espaço na cidade capitalista, que se caracteriza pela disputa entre diversos usos e atores. Em seguida, observou-se a morfologia urbana do território em questão, que é definida por esses conflitos.

Posteriormente, as ocupações foram descritas a partir de relatos de moradores e dados censitários. Foram ainda levantados e analisados os projetos urbanos e programas sociais implementados no entorno do Ramal do Arará, a fim de se observar em que medida estes projetos satisfazem as necessidades da população e até que ponto são compatíveis entre si. Aqui, verificou-se a complexidade interna dos grupos que produzem o espaço - nomeadamente a população local (moradores e seus representantes - as associações), o estado (poderes municipal, estadual e federal) e o setor privado (construtoras, incorporadoras, concessionárias de transporte e empresas de logística).

Por fim, foram encadeados os conflitos que se articulam entre os diversos agentes produtores do espaço. Levando-se em consideração os atributos do território e seu contexto metropolitano, buscou-se vislumbrar soluções urbanas para o atendimento das necessidades da população no que concerne à produção de habitação.

Palavras-chave: Favelas, Segregação Espacial, Ramal do Arará, Ocupação de faixas non-aedificandi.

1. Introdução

Do ponto de vista processual, é na dinâmica de expansão territorial urbana que ocorre a apropriação do espaço rural pela cidade. A incorporação das glebas rurais ao contexto urbano se dá, principalmente, através da compra de terras, o que potencializa sua condição de “mercadoria” pela urbanização capitalista.

Estes espaços, adquiridos como espaços rurais, serão por sua vez vendidos como espaços urbanos, a fim de se atender as exigências da expansão urbana, que é dada pelo aumento das atividades produtivas na cidade (indústria, comércio e serviços) e pelo aumento da demanda de habitações.

A produção do espaço urbano se dá, portanto, através do processo de anexação de glebas que antes tinham função rural e passam a desempenhar funções urbanas. A procura pelos espaços depende de uma série de fatores condicionados pela dinâmica do capital, que organiza o espaço de acordo com a lógica da divisão técnica e social do trabalho.

Segundo Singer (1979):

“A procura por espaço, na cidade, é formada por empresas, por indivíduos ou por entidades que atendem necessidades de consumo coletivo” (p. 24).

A organização do espaço urbano será, com isso, fruto da lógica organizacional do capital e da própria sociedade, manifesta na divisão territorial e técnica do trabalho, nas funcionalidades urbanas e na distribuição dos equipamentos de consumo coletivos, privados e/ou públicos.

O movimento do capital sobre o espaço urbano promove a abertura de diversas vias de exploração, a partir da condição privativa do solo. Com isso, a distribuição ou organização da estrutura fundiária interferirá, pelo seu conteúdo político-social e jurídico, na organização do espaço, ou seja, nas diferentes formas de uso e ocupação do solo.

Entendendo a cidade capitalista como um campo de disputa entre classes, indivíduos e atividades, fica claro que o solo urbano é objeto disputado por inúmeros usos (SINGER, 1979). É essa condição que faz do solo urbano, em condições e circunstâncias específicas, um bem extremamente concorrido, fato que atribui a grupos restritos não apenas o seu monopólio, mas, acima de tudo, a manipulação de seu preço:

“como a demanda do solo pode mudar, frequentemente, dependendo, em última análise, do próprio processo de ocupação do espaço pela expansão do tecido urbano, o preço de determinada área deste espaço está sujeito a oscilações violentas”

(SINGER, 1979 p 49)

Na cidade capitalista, a favela representa a luta pelo acesso à terra e à moradia urbana:

o mesmo processo – o desenvolvimento do capitalismo – , que provoca a expropriação no campo, provoca também a super-exploração na cidade e cria uma população excedente para as necessidades médias de acumulação. A favela é uma 'instituição necessária' ao desenvolvimento do capitalismo, porque é onde se aloja uma parcela da classe trabalhadora. (...) A favela é então um dos aspectos da organização do espaço para e pelo capital.

(RODRIGUES apud GOMES, 2009)

De outro lado, ao proporcionar a implantação, distribuição e gestão dos equipamentos de consumo coletivos e das infraestruturas urbanas, o Estado figura como um agente indispensável no processo de produção do espaço urbano. No entanto, as ações do Estado enquanto agente produtor e regulador deste espaço não são imparciais: manifestam os interesses capitalistas, engendrando mecanismos de negociação, cooptação, clientelismo e corrupção com os demais agentes sociais (CORRÊA, 2011).

Os principais instrumentos pelos quais o Estado atua na produção do espaço urbano são: a) o estabelecimento de marcos jurídicos (leis, normas, planos diretores); b) a taxação da propriedade fundiária, das edificações, do uso da terra e das atividades produtivas; c) a concretização das condições de produção para outros agentes sociais (provisão de redes de infraestrutura e transporte); d) o fornecimento de equipamentos de uso coletivo e serviços necessários para a reprodução social.

Ao mapear o sistema de transportes, mais especificamente do transporte ferroviário, o Estado cria áreas não-edificáveis às margens das linhas férreas (faixas de domínio / faixas *non-aedificandi*). Esses espaços, mesmo sem valor no mercado imobiliário são incorporados à lógica da cidade capitalista ao serem apropriados pelos grupos sociais excluídos, tornando-se locais de reserva de mão-de-obra, como se constata com as favelas às margens do Ramal Ferroviário de Cargas do Arará, que esta pesquisa analisa.

Inicialmente, serão identificados os aspectos locacionais e morfológicos do território estudado, mediante a leitura dos mapas de zoneamento e sistema viário do município, e a observação de bases aerofotogramétricas. Num segundo momento, as favelas que ocupam as faixas de domínio do Ramal do Arará serão caracterizadas a partir de relatórios da Prefeitura

disponíveis no SABREN - Sistema de Assentamentos de Baixa Renda e narrativas obtidas mediante entrevistas semiestruturadas com moradores e educadores que atuaram na região. Em seguida, serão apresentados os projetos e programas implementados pelas diferentes esferas de poder no território e sua interferência nas favelas aqui estudadas. Por fim, serão verificados os conflitos entabulados pelos diversos agentes - moradores, lideranças locais, Estado, setor privado - na disputa pelo território.

2. Ramal do Arará - O Território

2.1 Localização

O Ramal Ferroviário do Arará liga o porto do Caju à linha auxiliar do Ramal Japeri, que por sua vez se conecta com o sistema ferroviário interestadual. Por este ramal são escoados minérios e seus subprodutos (peças automotivas, principalmente) procedentes de Minas Gerais. O Ramal do Arará começa no bairro do Jacaré, passa pela divisa dos bairros Benfica e Manguinhos, cruza a Av. Dom Hélder Câmara, o Ramal Saracuruna, Av. Brasil e a Linha Vermelha em passagens elevadas, e contorna os cemitérios do Caju até terminar no pátio do Arará, no Porto do Rio de Janeiro.

Desde a década de 1930, as margens do Ramal do Arará (faixas non-aedificandi) experimentam um processo de favelização que será abordado adiante.



2.2 Morfologia Urbana

Ao se analisar a cidade do Rio de Janeiro em seu contexto metropolitano, a Av. Brasil e a Linha Vermelha devem ser consideradas “Caminhos”, pois estruturam a legibilidade urbana (Lynch, 1971). No entanto, do ponto de vista das favelas que ocupam as margens do Ramal do Arará, essas mesmas vias são “Limites” ou "Barreiras", uma vez que configuram quebras na continuidade do território, segregando-o.

2.3 Unidades de Paisagem

Unidades de Paisagem são porções territoriais urbanas onde se identificam semelhanças nos padrões morfológicos: traçado, ruas, edificações, quadras, lotes, arborização, topografia, e outros. Segundo Silva (2012), a leitura da paisagem, mediante a observação de suas unidades, contribui para o entendimento da forma urbana ao possibilitar a verificação das contradições espaciais resultantes de disputas sociais. As unidades de paisagem são, portanto, espaços urbanos com relativa homogeneidade, definidos segundo as características urbanas de cada cidade.



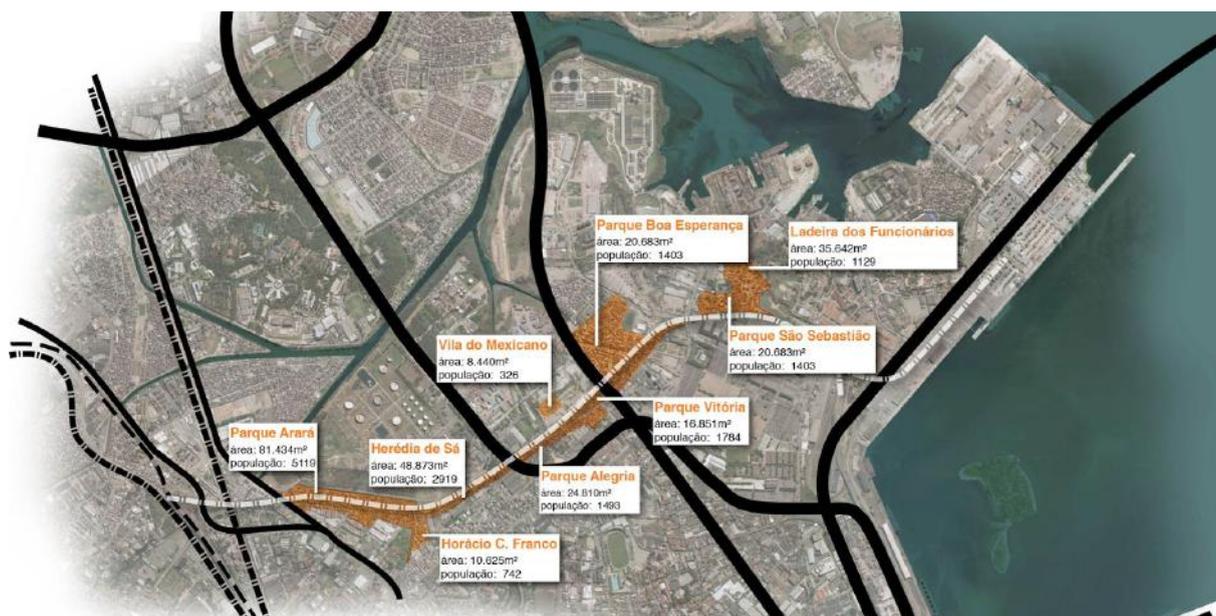
Assim, analisando-se os padrões morfológicos do entorno imediato do Ramal do Arará, foram identificadas três Unidades de Paisagem, assim denominadas e caracterizadas:

- a) “Bairro” - traçado de quadras regular (planejado), distâncias caminháveis, alta penetrabilidade, múltiplos acessos, diversidade de usos e atividades.
- b) “Indústria” - traçado irregular, limitado pelas condicionantes topográficas; distâncias não caminháveis; baixa penetrabilidade; poucos acessos; usos e atividades majoritariamente relacionados à indústria e ao porto.
- c) “Favela” - traçado irregular; alta penetrabilidade; poucos acessos; habitação como uso principal.

3. Atores e Conflitos

3.1 As Ocupações

Nove favelas ocupam trechos das faixas de domínio do Ramal do Arará. Na figura abaixo, destacam-se as porções territoriais que constituem essas comunidades, com seus respectivos nomes e dados de superfície (área) e quantidade de habitantes. Estima-se uma população total de aproximadamente 20.000 habitantes, conforme informações do Censo 2010 disponíveis nos relatórios do SABREN.



a) Ladeira dos Funcionários e Parque São Sebastião

Segundo informações dos moradores (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2010), a comunidade Ladeira dos Funcionários surgiu no ano de 1931, na época da construção do Hospital São Sebastião, sendo ocupada por seus funcionários. Já o Parque São Sebastião começou a ser ocupado a partir de 1958, no terreno contíguo. A expansão de ambas as ocupações se deu com a instalação de redes de infraestrutura e realização de benfeitorias (pavimentação) pelos próprios moradores.

A atuação do poder público municipal se deu a partir da década de 1980, quando foram processadas remoções (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2010). Na década de 1990, as duas favelas foram urbanizadas no âmbito do programa Favela Bairro, tendo sido processada a regularização fundiária das mesmas. Na mesma oportunidade, destaca-se a construção do muro que separa as comunidades da linha férrea (FÁBRICA ARQUITETURA, 1996).

Atualmente, a população reconhece e valoriza a importância histórica do bairro do Caju, e considera que o mesmo está "abandonado" (CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA, 2015). A análise do uso do solo confirma essa percepção: uma grande parte da superfície se destina a cemitérios e aterros sanitários, enquanto o restante se constitui de pátios de carga e galpões utilizados para atividade industrial poluente (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 1997). Mesmo com a instalação da UPP Caju, em 2013, a sensação predominante continua sendo a de desamparo e carência de equipamentos públicos. A hostilidade da atuação policial é mais recorrente em relatos de moradores de bairros vizinhos, como Manguinhos e Benfica (CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA, 2015).

Em relação à ocupação das margens ferroviárias, tem-se que após a reestruturação viária empreendida no âmbito do programa Favela-Bairro, não houve mais investidas da população nesse sentido. Segundo relatos¹, isso se deve, em grande parte, à atuação das associações de moradores, que, ligadas diretamente a políticos (vereadores e membros da Prefeitura), fiscalizam o espaço e controlam o crescimento das comunidades. Cabe salientar aqui a atuação do comércio varejista de drogas que, a despeito da instalação da UPP, ainda exerce sua territorialidade mediante o domínio dos fluxos e acessos das comunidades.

¹ Informação colhida em entrevista com morador do Caju

b) Parque Alegria, Parque Vitória, Parque Boa Esperança e Vila do Mexicano

A ocupação começou em 1941, mesmo ano do início da construção da Avenida Brasil. As primeiras casas foram construídas num terreno alagadiço às margens do ramal ferroviário e a expansão ocorreu simultaneamente à ocupação econômica das margens da Avenida Brasil.

A história da organização comunitária começou em 1958, num momento em que havia um empenho por parte do governo do então Estado da Guanabara, junto com a Fundação Leão XIII, em criar interlocutores nas camadas populares. Aqui, as associações surgiram para reivindicar melhorias, sobretudo relacionadas ao acesso à água potável e ao esgotamento sanitário. Há indícios de que a instalação de redes de água e de esgoto nas comunidades é resultado da organização dos moradores, que conseguiram recursos públicos e se organizaram em mutirões (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2010).

Com a construção da Linha Vermelha, em 1992, observou-se um processo de segregação espacial, separando o Parque Boa Esperança do Parque Vitória e Parque Alegria. A população que ocupava os terrenos às margens da Linha Vermelha foi reassentada, a curto prazo, no conjunto habitacional da Cehab no Caju. Já os moradores da faixa de domínio do ramal do Arará reivindicavam o reassentamento devido aos riscos a que eram expostos pela proximidade com a ferrovia.

Em 1996, o Parque Boa Esperança e o Parque Vitória foram contemplados pelo programa Favela Bairro. Nesta oportunidade, 93 famílias que ocupavam a faixa de domínio do ramal do Arará foram reassentadas para um terreno cedido pela Comlurb no próprio bairro do Caju (FÁBRICA ARQUITETURA, 1996). De acordo com informações da Gerência de Regularização Fundiária da Secretaria Municipal de Urbanismo², o reassentamento dessas famílias ocorreu sem conflitos, de maneira satisfatória. A maior parte das famílias preferiu receber a unidade habitacional no novo loteamento em detrimento da indenização em dinheiro. A qualidade do projeto e da obra foram preponderantes. Cabe ressaltar que o programa Favela-Bairro foi uma iniciativa empreendida pela prefeitura municipal com verba do Banco Interamericano de Desenvolvimento.

Em 2013 foi instalada a UPP do Caju, que atende as quatro favelas abordadas aqui e também a Vila dos Funcionários e o Parque São Sebastião. A exemplo destas duas últimas, as

²Informação colhida em entrevista com funcionários da PCRJ/SMH que trabalharam no programa Favela-Bairro.

associações de moradores também atuam no sentido de promover o ordenamento territorial, principalmente no que diz respeito à expansão das comunidades e produção de novas moradias.

c) Vila Arará, Parque Herédia de Sá e Parque Horácio C. Franco

O processo de ocupação das antigas freguesias de Inhaúma e do Engenho Novo, onde atualmente fica o Complexo do Arará, teve início na década de 1920, quando o centro da cidade se modernizava e as populações pobres acabavam saindo. Os principais atrativos dessa região eram a facilidade de deslocamento via trem e o surgimento de novas indústrias, o que representava a possibilidade de emprego. A ocupação acelerou-se a partir de 1939, quando foi inaugurado o ramal de cargas. Segundo informações de moradores que constam do relatório disponível no SABREN, as primeiras residências do entorno imediato do ramal foram construídas para funcionários responsáveis pela manutenção dos trilhos e operação da sinalização. Com o crescimento da comunidade, as construções iam se aproximando dos trilhos, chegando a ser erguidas em trechos acessíveis apenas pelo atravessamento dos dormentes. Mesmo com fiscalização por parte da Rede Ferroviária Federal (RFFSA), então operadora do ramal, novos moradores chegavam e erguiam suas construções (INSTITUTO PEREIRA PASSOS, 2010).

Durante a segunda metade do séc. XX foram realizadas intervenções pontuais, com destaque para as remoções empreendidas na década de 1970 pelo então prefeito Negrão de Lima, que transferiu os moradores do Parque Arará para um conjunto habitacional em Cordovil (OAKIM, 2014). Mesmo com essas intervenções, as margens ferroviárias tornavam a ser ocupadas, o que representava um "gargalo logístico" para a empresa concessionária da linha (MRS), uma vez que eram frequentes os acidentes com moradores e os saques de carga. Por este motivo, um convênio entre o Ministério das Cidades, o Ministério dos Transportes, a Prefeitura municipal e a Companhia das Docas destinou, em 2005, R\$4,7 milhões para a remoção das casas que ficavam muito próximas aos trilhos (a 30 ou 40 centímetros de distância) e a construção de muros. De acordo com a associação de moradores, as famílias atingidas foram reassentadas para imóveis no próprio bairro de Benfica. Desde a construção dos muros, em 2005, não se observam tentativas de ocupação das faixas de domínio da ferrovia.

Ainda em 2001, destaca-se a atuação dos moradores do Parque Arará, Manguinhos e Jacarezinho na ocupação das ruínas da antiga fábrica CCPL, em terreno vizinho à comunidade. Segundo informação de moradores, houve um boato de que o então proprietário do imóvel não teria interesse em investir no mesmo devido à desvalorização de sua localização (ao lado da chamada "Faixa de Gaza", na Av. Leopoldo Bulhões³). Este dado motivou a associação de moradores a organizar a ocupação da fábrica, que representava, para as famílias, a possibilidade de deixar de pagar aluguel em moradias precárias nas margens da ferrovia. Em 2012, a fábrica foi implodida para dar lugar ao conjunto habitacional construído no âmbito do PAC- Manguinhos, que será abordado adiante.

Em 2013, foi instalada uma Unidade de Polícia Pacificadora (UPP) que atende às três comunidades.

3.2 Projetos no Entorno

Aqui se apresentam os projetos que vêm sendo implementados, ainda que parcialmente, em zonas próximas ao Ramal do Arará; bem como suas interferências nas favelas estudadas. Na figura a seguir, estão demarcadas, sobre o território, as áreas de abrangência desses projetos.



³ Via de tráfego que separa os bairros de Benfica e Bonsucesso, assim denominada devido ao alto índice de homicídios e conflitos armados entre as facções que controlam o tráfico de drogas na região e a polícia (MONKEN, 2004).

Nos anos 2000, diversos projetos foram pensados e implementados no entorno próximo da região. Em 2006, o Governo do Estado do Rio de Janeiro lançou o programa "Porto do Rio no Século XXI", que visava a ampliação da capacidade de movimentação de cargas no Porto do Rio. Este objetivo seria alcançado por meio da reestruturação dos acessos (rodoviários, ferroviários e marítimos) e da criação de novas retroáreas. No que concerne às populações que ocupam os terrenos lindeiros à linha férrea, o programa previa a "desobstrução das faixas de domínio" e a construção de "muros de divisa" (Rio em Movimento, 2012). Em 2007, foram processadas remoções no trecho entre a Av. Dom Hélder Câmara e a Av. Brasil.

Em 2008, foi lançado o Programa de Aceleração do Crescimento em Manguinhos, que realizou a construção de 1774 unidades habitacionais, equipamentos públicos (UPA, Biblioteca, Escola) além de obras de urbanização e reestruturação viária (JAUREGUI, 2011). Financiado pela União e executado por meio de uma parceria entre o governo estadual e a prefeitura, o programa foi criticado pela população local, tanto pela falta de participação social efetiva na elaboração dos projetos, quanto pela qualidade das obras entregues.

De todas as intervenções que constam do escopo do projeto, a que recebeu maior investimento foi a elevação da linha férrea existente (Ramal Saracuruna). De acordo com o memorial justificativo, esta obra foi realizada com o intuito de se promover a integração dos dois lados da comunidade (JAUREGUI, 2011). No entanto, esta intervenção atende ao projeto de militarização das comunidades empreendido pelo governo estadual por meio da instalação de UPPs, uma vez que a elevação da ferrovia possibilita que blindados cruzem o território com facilidade (CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA, 2015).

Cabe ainda observar que a maior parte dos equipamentos construídos no âmbito do PAC foram implantados junto às vias de maior fluxo, sem considerar as centralidades reconhecidas pela população local, o que demonstra, segundo os moradores, a intenção do governo de fazer de Manguinhos uma "vitrine" (CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA, 2015).

Em 2009, foi criado o projeto "Porto Maravilha", concebido pela iniciativa privada e acolhido pelo poder público municipal para ser um plano no qual grandes construtoras brasileiras lucrariam com obras de revitalização e reestruturação viária, e grupos empresariais/comerciais de investidores imobiliários se beneficiariam do incremento do

potencial construtivo e de vantagens fiscais (OLIVEIRA, 2014). A área de abrangência do projeto não inclui o bairro do Caju, o que reforçou o caráter de abandono observado pelos moradores do bairro (CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA, 2014).

4. Considerações Finais

A ocupação de margens ferroviárias consiste em estratégia de grupos sociais excluídos para se estabelecer nas cidades, principalmente nos países periféricos. As populações que habitam margens ferroviárias estão sujeitas a diversos impactos socioambientais, tais como acidentes, poluição e ruído. No entanto, apesar de serem consideradas "áreas de risco", as autoridades não fiscalizam nem oferecem previamente alternativas a essas populações. Num primeiro momento o Estado e os agentes privados envolvidos (empresas concessionárias) negligenciam os movimentos de ocupação, e posteriormente processam a remoção das populações instaladas. Em geral, este tipo de mecanismo apresenta um custo social elevado, uma vez que essas populações são (i) frequentemente transferidas para locais distantes de sua origem, rompendo vínculos de cidadania ou (ii) coagidas a receber uma indenização incompatível com a aquisição de uma moradia digna na mesma vizinhança.

As favelas aqui estudadas apresentam ainda a peculiaridade de se localizarem exatamente no limite entre as zonas industrial e residencial (Rio de Janeiro, 2002), e serem flanqueadas por vias arteriais. Ao mesmo tempo em que esta localização pode garantir visibilidade e possibilitar articulação direta com outras áreas da Região Metropolitana, também pode motivar processos de remoção, como se observou na oportunidade da implantação do Projeto Porto do Rio no Século XXI.

Ainda que, nas últimas décadas, a região tenha recebido atenção das três esferas de poder, as intervenções urbanas realizadas não foram pensadas de maneira integrada entre si (OLIVEIRA, 2014). Conflitos de interesse político refletem-se no desenho urbano, desatendendo as populações mais carentes. As obras do PAC em Manguinhos ilustram esta dinâmica. Por outro lado, observa-se um resultado mais satisfatório nas oportunidades em que a prefeitura assume todas as etapas do processo de urbanização de favelas, a exemplo das intervenções realizadas no âmbito do programa Favela Bairro. De qualquer forma, o Estado, agindo em parceria com a iniciativa privada sob o manto de discursos democratizantes de que está promovendo urbanização e integração socioespacial das favelas, na verdade abre mais

uma fronteira ao capital e permite às principais construtoras e empreiteiras executar grandes obras públicas, auferindo alto retorno financeiro em tais negócios.

Ademais, pode-se perceber quão complexos são os modos com que os diversos atores interagem em uma realidade urbana: o conjunto de favelas que margeiam o Ramal do Arará é composto por grupos heterogêneos, com interesses próprios. Aí se destaca a atuação das associações de moradores no controle da expansão territorial das favelas, o que denota uma sintonia com as práticas adotadas pelo Estado, que militarizou as relações sociais por meio da implantação de uma política de segurança pública conservadora (UPPs), sem acabar com o controle de fluxos e acessos exercido pelo tráfico de drogas.

Dessa forma, se faz indispensável a investigação de alternativas técnicas que atendam às necessidades da população local em consonância com o bom desempenho do transporte ferroviário de cargas. Por um lado, a atividade portuária ainda representa uma grande parcela da arrecadação de imposto para o Estado. Por outro, a região pericentral carioca experimenta um processo de desindustrialização que confere à cidade um sem-número de edificações fabris vazias ou subutilizadas. A partir daí é possível vislumbrar soluções tanto para a realocação de moradores de áreas de risco quanto para o crescimento populacional destas favelas, mediante aplicação de instrumentos legais previstos no Estatuto da Cidade nesses imóveis industriais ociosos.

5. Referências Bibliográficas

CARTOGRAFIA SOCIAL URBANA - **Impactos do desenvolvimento e da violência institucional na vida das mulheres moradoras do Caju e de Manguinhos / Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FASE, 2015.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Sobre os agentes sociais, escala e produção do espaço: um texto para discussão**. In: CARLOS, A. F. A. et. al. (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. São Paulo: Contexto, 2011.

_____. **O Espaço Urbano**, São Paulo, Ática. 2004.

FÁBRICA ARQUITETURA. **Anteprojeto - Parque Boa Esperança/Vitória**. Secretaria de Habitação - Programa Favela Bairro. Rio de Janeiro, 1996.

GOMES, Marcos Antônio Silvestre. **Parques urbanos de Ribeirão Preto-SP : na produção do espaço, o espetáculo da natureza**. 11/09/2009. 317f. Tese (Doutorado) Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, São Paulo. 2009.

INSTITUTO PEREIRA PASSOS. **Folhas Cadastrais da Cidade do Rio de Janeiro - Plantas Aerofotogramétricas restituídas em 1997**. Disponível em:

<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/webappviewer/index.html?id=1104378b365844469540bea9482e8b6b> acessado em em 22/01/2017.

_____. **Relatórios do Sistema de Assentamentos de Baixa Renda (SABREN)**, 2010. Disponível em:

<http://pcrj.maps.arcgis.com/apps/MapJournal/index.html?appid=4df92f92f1ef4d21aa77892acb358540> consultado em 22/01/2017.

JAUREGUI, Jorge M. **Articulating the Broken City and Society**. *Architectural Design* 81 nº3 (2011). p. 58-63.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. Traduzido por Jefferson Luiz Camargo. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política. O processo global de produção capitalista. Livro 3, Volume 6**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974. (Cap. 38: Renda diferencial, generalidades; Cap. 39: Primeira forma da renda diferencial (Renda diferencial I), p. 734-770)

MARX, Karl. **O Capital: Crítica da Economia Política. O processo global de produção capitalista. Livro 3, Volume 6**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1974. (Cap. 45: A renda fundiária absoluta, p. 860-886)

MONKEN, Mário Hugo. Medo faz rua ser chamada de "faixa de Gaza". *Folha de São Paulo*. 15/01/2004. Disponível em:

<http://www1.folha.uol.com.br/folha/cotidiano/ult95u88617.shtml> acessado em 28/04/2018.

OAKIM, Juliana. **"Urbanização sim, remoção não" - A atuação da Federação das Associações de Favelas do Estado da Guanabara nas décadas de 1960 e 1970**. 2014. 211f. Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal Fluminense, Departamento de História. Niterói, 2014.

OLIVEIRA, Flávio da Silva. **Estudo sobre as Possíveis Incompatibilidades entre as Operações Urbanas “ Porto Maravilha / Porto do Rio Século XXI ” e as Operações do Porto do Rio de Janeiro**. Agosto/2014. 69f. Projeto de Graduação - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Escola Politécnica. Rio de Janeiro, 2014.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Dos cortiços aos condomínios fechados: as formas de produção da moradia na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira: IPPUR, UFRJ: FASE, 1997. (Parte I: Capital, Propriedade Fundiária e Produção da Moradia: Enquadramento Teórico)

RIO DE JANEIRO (Prefeitura). **Código de Obras do Município do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Auriverde, 2002.

_____. **Comunidades: Um Breve Histórico - Cadernos Favela Bairro**. Rio de Janeiro, Volume I, II e III, 2005.

RIO EM MOVIMENTO, et al. **Porto do Rio Século XXI: Desenvolvimento e Integração Porto – Cidade**. Rio de Janeiro/RJ. Atualização Julho de 2012.

SILVA, Jonathas Magalhães. **Unidades de Paisagem e o estudo da Forma Urbana: reflexões sobre suas contribuições para o campo disciplinar da arquitetura e urbanismo**. VII Colóquio QUAPÁ-SEL, Campo Grande, MS, 2012.

SINGER, Paul. **O uso do solo urbano na economia capitalista**. In: MARICATO, Ermínia, org. A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil industrial.