

**UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO**  
**CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS**  
**ESCOLA DE SERVIÇO SOCIAL**

**JULIANA OLIVEIRA NEGREIROS**

**TODA LOTAÇÃO TEM UM POUCO DE NEGREIRO:**

**Apontamentos Sobre Segregação Espacial-Racial e Mobilidade Urbana no  
bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro**

**RIO DE JANEIRO**

**2022**

**JULIANA OLIVEIRA NEGREIROS**

**TODA LOTAÇÃO TEM UM POUCO DE NEGREIRO:**

**Apontamentos Sobre Segregação Espacial-Racial e Mobilidade Urbana no  
bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado à  
Escola de Serviço Social da Universidade Federal  
do Rio de Janeiro, como parte dos requisitos  
necessários à obtenção do grau de bacharel em  
Serviço Social. Orientadora: Dr.<sup>a</sup> Mirella Rocha

**RIO DE JANEIRO**

**2022**

À minha mãe, que nunca deixou de acreditar em mim, que mesmo em meio as tribulações e perrengues da vida manteve-se firme para garantir e me incentivar a concluir mais essa etapa em minha vida.

A minha família, aos meus amigos e meu namorado, que me fortaleceram nos diversos momentos de desânimo e ansiedade ao longo de minha jornada acadêmica, me acolhendo, escutando e aconselhando.

## **Agradecimentos**

Agradeço imensamente à minha mãe, Lizete, ao qual a sua existência me motiva a seguir todos os dias.

Ao meu pai, Paulo.

Aos meus irmãos, Jefferson e Daniel.

Ao meu namorado e aos meus amigos,

Agradeço a equipe do Projeto de extensão Direitos Humanos e Práticas Profissionais - UFRJ, que me acolheu e acompanhou durante a maior parte de minha jornada acadêmica. Gratidão por ter tido a possibilidade de construir a equipe do projeto com vocês.

Agradeço a professora Cibele Henriques, que no momento em que mais desacreditei de mim, me fez acreditar no meu potencial no momento em que me selecionou para ser monitora de sua disciplina, me inspirando e ensinando muito ao longo de nossas trocas acadêmicas.

Por fim, agradeço a professora Mirella Rocha, que possibilitou a existência desse trabalho. Obrigada pela paciência que teve com o meu processo, por não me deixar desistir da escrita do TCC e por me motivar e acreditar em mim. Obrigada por tudo! Foi muito importante para mim toda essa experiência, fico muito feliz que tenha sido ao lado de uma professora que tanto admiro.

*“Eu deixo vocês com um apelo: encontrem os caminhos e os meios de abrir os impulsos criativos que habilitem os negros individualmente, as nações negras, e as organizações de tais nações, a reconquistar o controle de seus destinos. Somente assim poderá nosso povo contribuir novamente com sua quota ao progresso humano e somente assim poderão eles obter sua justa parte dos recursos do mundo.”*

**Olusegun Obasanjo**

## RESUMO

NEGREIROS, Juliana Oliveira. **Toda lotação tem um pouco de negreiro: Apontamentos Sobre Segregação Espacial-Racial e Mobilidade Urbana no bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2022. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Serviço Social) – Escola de Serviço Social, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

O presente trabalho possibilita a compreensão do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro, a partir do recorte no bairro de Campo Grande e suas relações raciais, sociais e territorial, analisando as influências que tais relações possuem no processo de segregação socioespacial e na elaboração de políticas de mobilidade urbana no município. A escravização dos povos negros pelos colonialistas, empreendeu na estruturação de uma sociedade racista que criminaliza e segrega espaços periféricos constituídos por corpos pretos e pobres. Após a abolição, a população negra não dispôs de nenhuma política de inserção social, moradia e educação, excluídos da sociedade. Ocupando as encostas de morros, habitando cortiços e se afastando cada vez mais da área central, os negros e pobres deram novas formas à aparência da cidade. Subdividido em dois grandes capítulos, além da introdução, considerações finais e referências, neste trabalho pretende-se traçar uma linha histórica da formação da sociedade carioca e do bairro de Campo Grande, chamando atenção para a necessidade de racializar a segregação socioespacial existente na cidade, e racializar e territorializar as políticas de mobilidade urbana do Rio, a partir da metodologia exploratória e a observação, a referência de dados estatísticos/numéricos e meu olhar como moradora de Campo Grande, acerca de tais questões que perpassam minha existência.

**Palavras-chaves:** mobilidade urbana, segregação socioespacial, campo grande, políticas públicas

## ABSTRACT

NEGREIROS, Juliana Oliveira. **Every public transport has a little bit of slave ship: Notes on Spatial-Racial Segregation and Urban Mobility in the Campo Grande district, Rio de Janeiro.** Rio de Janeiro, 2022. Course Completion Work (Bachelor of Social Work) – School of Social Work, Federal University of Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2022.

This paper enables the understanding of the urban space of the city of Rio de Janeiro, based on the neighborhood of Campo Grande and its racial, social and territorial relations, analyzing the influences that such relations have on the process of socio-spatial segregation and the development of urban mobility policies in the municipality. The enslavement of black people by the colonialists, undertook the structuring of a racist society that criminalizes and segregates peripheral spaces constituted by black and poor bodies. After the abolition, the black population had no policy of social insertion, housing, and education, excluded from society. Occupying the hillsides, inhabiting tenements and moving further and further away from the central area, the blacks and the poor gave new forms to the appearance of the city. Subdivided into two main chapters, in addition to the introduction, final considerations and references, this paper intends to trace a historical line of the formation of Rio de Janeiro's society and the neighborhood of Campo Grande, drawing attention to the need to racialize the socio-spatial segregation existing in the city, and racialize and territorialize the urban mobility policies of Rio, based on the exploratory methodology and observation, the reference to statistical/numerical data and my view as a resident of Campo Grande, about such issues that permeate my existence.

Translated with [www.DeepL.com/Translator](http://www.DeepL.com/Translator) (free version)

**Keywords:** urban mobility, socio-spatial segregation, campo grande, public policies

## LISTA DE SIGLAS

ABEPSS	Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social
AP	Área de Planejamento
BNH	BANCO NACIONAL DA HABITACAO
BRT	Bus Rapid Transit
CBCISS	Centro Brasileiro de Cooperação Internacional em Serviços Sociais
CG	Campo Grande
COVID	CORONA VIRUS DISEASE
FETRANSPOR	Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
INCT	Institutos Nacionais de Ciência e Tecnologia
IPEA	Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
IPP	Instituto Pereira Passos
IPPUR	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional
LGBTQIAP+	Lésbicas, Gays, Bi, Trans, Queer/Questionando, Intersexo, Assexuais/Arromânticas/Agênero, Pan/Poli, Não-binárias e mais
MCMV	Minha Casa Minha Vida
OD	Origem/Destino
ONG	Organização Não Governamental
PAR	Programa de Arrendamento Residencial
PET	Programa de Educação Tutorial Conexões de Saberes
PNAD	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios



PROURB	Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro
RM	Região Metropolitana
RMRJ	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
SARS	Síndrome Respiratória Aguda Grave
SESC	Serviço Social do Comércio
TCC	Trabalho de Conclusão de Curso
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

## LISTA DE TABELAS E ILUSTRAÇÕES

**Fotografia 1:** Barracão de madeira

**Fotografia 2:** Bairro de Campo Grande em 1956

**Gráfico 1:** Tempo médio no deslocamento casa-trabalho – regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009) (em minutos)

**Gráfico 2:** Proporção de viagens casa-trabalho com mais de uma hora de duração – regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009)<sup>1</sup> (Em %)

**Tabela 2:** Total anual de passageiros transportados pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1992 - 2009

**Gráfico 3:** Total de linhas do sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre os anos 1992-2009

**Gráfico 4:** Média anual da frota operante do sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre os anos de 1992-2009 (em milhares)

**Gráfico 5:** FETRANSPOR - Mobilidade urbana setor em números - Frotas

**Tabela 3:** FETRANSPOR - Mobilidade urbana setor em números - Frotas

**Tabela 4:** Moradias com acesso ao saneamento (%), AP-5 e cidade do Rio de Janeiro, 2010

## LISTA DE QUADROS

**Quadro 1:** Algumas Freguesias no Rio de Janeiro no último quartel do século XVIII

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>12</b>
<b>CAPÍTULO 1 - NEGRITUDE NA CIDADE PÓS-ABOLIÇÃO, HIGIENISMO E REFORMA URBANA</b>	<b>16</b>
1.1 Do quilombo à favela: A Configuração do Espaço no Pós-abolição	16
1.2 Higienismo e Reforma Urbana Na Cidade Do Rio De Janeiro	21
<b>CAPÍTULO 2 - TODA LOTAÇÃO TEM UM POUCO DE NEGREIRO: RELAÇÕES RACIAIS E MOBILIDADE URBANA EM CAMPO GRANDE</b>	<b>28</b>
2.1 O Território de Campo Grande: sua história e suas relações	29
2.2 Mobilidade Urbana no Rio de Janeiro	36
2.3 Campo Grande e eu: Relações Raciais e Mobilidade Urbana	49
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS: <i>Segregação Sócio espacial e Mobilidade Urbana: Temas para o Serviço Social?</i></b>	<b>56</b>
<b>REFERÊNCIAS</b>	<b>59</b>

## INTRODUÇÃO

Sou moradora de Campo Grande, zona oeste do Rio, e em toda a minha vida frequentar espaços como o Centro da Cidade, a Zona Sul ou até mesmo a praia da Barra e Recreio, por exemplo, sempre é um evento para mim. Mais de 2h em um ônibus, trens lotados e sucateados, tarifas absurdas, são alguns dos diversos problemas, que como uma grande parcela da sociedade, vivencio há tempos para conseguir acessar esses espaços.

No momento em que ingressei na UFRJ passei a sentir essa distância de uma forma mais latente. Ao todo são aproximadamente 5 horas de deslocamento no trajeto de ida e volta Campo Grande x Urca, isso pelos meios mais “em conta”, onde o Bilhete Único Universitário alcança atualmente, ou seja, ônibus e BRT. Em pouco tempo na academia, analisando a minha situação e de outros docentes que assim como eu residem em áreas periféricas da cidade, comecei a questionar sobre o tema.

É fato que o sistema de transporte público do Rio de Janeiro possui falhas que afetam todos os habitantes, mas chama a atenção a forma que isso prejudica majoritariamente a parcela mais desfavorecida da população carioca, e não é difícil identificar que esses usuários assíduos dos meios de transporte público possuem em comum uma classe social e uma raça, pessoas que no processo histórico da nossa sociedade foram as vítimas de projetos higienistas com vistas ao apagamento de suas existências, de afastamento e negação de acesso aos espaços. No final do século XIX e início do século XX, quando se cunhou no país a mentalidade higienista, isso era feito de forma escancarada, não havia nenhuma tentativa de mascarar o que se passava e de esconder o racismo presente na proposta, mas hoje essas políticas de afastamento e segregação social permeiam a nossa sociedade de uma forma bem mais sutil, revelando-se através de atos como o sucateamento dos meios de transportes públicos, que acabam sendo naturalizados no cotidiano e mesmo causando revolta nos cidadãos atingidos, são analisados de forma superficial simplesmente como uma “má gestão” da cidade, como se isso não

fosse um projeto neo-higienista que reproduz a lógica do movimento do século passado, mas adaptado para a nossa sociedade atual.

Foi durante as aulas e nas trocas com colegas da academia, que pude desenvolver um olhar crítico para essas situações e o desejo de entender o processo histórico e político por trás das ações de segregação sócio territorial, compreendendo como a mobilidade urbana é um instrumento que possibilita a efetivação dessa lógica. É a classe trabalhadora preta, pobre e periférica que mais é atingida pelo descaso que acomete os transportes coletivos urbanos, trabalhadores que exercem suas atividades profissionais longe de suas casas e necessitam do uso de ônibus e trem.

Entretanto, trabalhar a segregação sócio espacial com o recorte racial articulada com o tema da mobilidade urbana, traz outras camadas ao debate e durante as trocas com minha orientadora, surgiu a possibilidade do tema “racismo ambiental”, outra questão que abarca as periferias e favelas do Rio de Janeiro. O site do Viva Favela, projeto do Viva Rio, disponibiliza na íntegra uma matéria intitulada “*Saneamento é básico, mas não existe*”, que dialoga com o geógrafo Carlos Minc, ex-ministro do Meio Ambiente, a respeito do saneamento básico nas favelas da região metropolitana do Rio de Janeiro. De acordo com o ex-ministro e o engenheiro civil, Raul Pinho, os dados do Censo de 2010 não correspondem com a realidade, afirmando que ao serem questionados pelo recenseador se sua casa possui esgoto, os moradores pensam só no esgoto que está saindo de suas casas, e julgam ter rede. Porém, não consideram para onde está indo esse material ao sair de suas casas e que esse mecanismo faz parte da cultura de afastamento da população. Além dessas questões, muitos territórios ainda sofrem com a falta de coleta de lixo e, a exemplo da baixada fluminense, com os efeitos da industrialização do local. O bairro e Campo Grande não se exime desse tipo de violência, o racismo ambiental está presente na região, assim como a baixada, próximo ao bairro, à beira da Av. Brasil, algumas indústrias se instalaram na região. Infelizmente tivemos que rever nossas condições de discorrer sobre tal recorte temático, uma vez que o mesmo possui uma dimensão muito ampla, ao qual gostaríamos de aprofundar, todavia tendo em vista a limitação do tempo e das fontes de pesquisa em nossa área tal aprofundamento não estará contemplado nesse momento em nosso trabalho e ficará para a posteridade.

Assim, neste trabalho proponho, a partir do território do bairro de Campo Grande, seus residentes e os meios de transportes que abarcam a região, discorrer especialmente sobre segregação sócio espacial e mobilidade urbana, trazendo também como apontamento crítico algumas questões para diálogo como o acesso ao trabalho, cultura, lazer, e educação, refletindo como elas afetam o direito à cidade; o direito de ir e vir, e o bem estar dessa população.

É importante ressaltar o conceito ao qual identificamos o termo segregação neste trabalho. Entende-se segregação como ato de afastamento/expulsão do “*outro*”, os excluídos e marginalizados. Aqui iremos propor uma leitura do termo cunhado na ideia do processo de gentrificação que vem se adensando na sociedade, Caldeira (2000) propõe-se trabalhar o conceito em sua obra, voltando-se para o que chama de um novo padrão de segregação espacial, que tem se tornado atrativo para a classe média: os condomínios privados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer e trabalho. Estes, embora crescentes em Campo Grande, não serão aprofundados neste trabalho.

Compreende-se território como “*espaço definido e delimitado por e a partir de relações de poder*” (SOUZA, 1995, p.78). O autor trabalha com esse conceito como uma forma crítica e abrangente de abordar a territorialidade, que foge das dimensões política e cultural, ao qual o termo costuma ser associado. Souza (1995) afirma que antes de tudo territórios são *relações sociais projetadas no espaço* do que espaços concretos em si, estes seriam substratos materiais das territorialidades. Sem as relações sociais não há território. O autor cita o exemplo de uma cidade hipotética em ruínas, que em algum momento fora habitada por um povo e fervilhante de vida, mas agora se encontra abandonada, essa cidade não retrocedeu à condição de objeto natural, porém está morta em termos de dinâmica social não sendo assim território de ninguém. Dessa forma, compreende-se o bairro de Campo Grande como um espaço social composto por diversos territórios (sub bairros), cada um com suas especificidades. Ainda no mesmo trabalho, o autor diz que através do conhecimento do território é possível exercer o poder e dominação do espaço e seu corpo social.

Metodologicamente o trabalho se baseia em pesquisa teórica exploratória, foi feita pesquisa com bancos de dados, literatura e relatórios disponíveis na internet. Para além das pesquisas realizadas, também recorro ao meu olhar como moradora do bairro e usuária dos transportes públicos da região, acrescentando em alguns momentos minhas observações e ponto de vista como mulher preta, pobre e periférica, que circula frequentemente entre a periferia e a zona sul.

O material estudado e o acúmulo de vivências na cidade do Rio e no bairro de Campo Grande, me permitiram tecer algumas reflexões a respeito das temáticas propostas, buscando, principalmente, dialogar com os conceitos de Moura (1959) e Campos (2005), que embora compunham majoritariamente o primeiro capítulo, foram importantes para a racialização do debate colocado, bem como para a construção do pensamento que se segue nesta tese.

A partir do exposto, com base em/através de dados de pesquisas, artigos e livros, sobre a historicidade da formação socio-espacial do Rio de Janeiro e seus impactos na vida da população negra, proponho-me a transcrever minhas percepções e sentimentos a respeito da minha realidade.

Há o tema do negro e há a vida do negro. Como tema, o negro tem sido, entre nós, objeto de escarpelação perpetrada por literatos e pelos chamados “antropólogos” e “sociólogos”. Como vida ou realidade efetiva, o negro vem assumindo o seu destino, vem se fazendo a si próprio, segundo lhe têm permitido as condições particulares da sociedade brasileira. Mas uma coisa é o negro-tema; outra, o negro-vida. O negro-tema é uma coisa examinada, olhada, vista, ora como ser mumificado, ora como ser curioso, ou de qualquer modo como um risco, um traço da realidade nacional que chama a atenção. O negro-vida é, entretanto, algo que não se deixa imobilizar; é despistador, profético, multiforme, do qual, na verdade, não se pode dar versão definitiva, pois é hoje o que não era ontem e será amanhã o que não é hoje (GUERREIRO RAMOS, 1955, p. 215).

O trabalho está estruturado em dois capítulos. No primeiro capítulo pretende-se trazer um pouco da formação do território da cidade do Rio de Janeiro, bem como explicar o processo de segregação socioespacial, de cunho racista e higienista que se engendrou na época para posteriormente compreendermos melhor esse território.

Dando sequência ao debate iniciado na primeira parte do trabalho, no segundo capítulo pretende-se, ao longo das três sessões em que se divide, compreender a história e formação do bairro de Campo Grande e as políticas de mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro, apontando também as relações raciais no bairro citado.





## **CAPÍTULO 1 - NEGRITUDE NA CIDADE PÓS-ABOLIÇÃO, HIGIENISMO E REFORMA URBANA**

Embora não seja categorizado como “favela”, o bairro de Campo Grande hoje em dia é, bem como as favelas, composto por uma população majoritariamente negra e pobre, e se insere no grupo de áreas periféricas da cidade sofrendo com o descaso do Estado, tal qual os bairros adjacentes da Zona Oeste do Rio de Janeiro - com exceção da Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, que concentram uma boa parcela da população rica da cidade.

Porém, no imaginário de algumas pessoas (e eu já tive a oportunidade de esbarrar com algumas delas), que moram na Zona Sul ou em outros bairros nobres e nunca tiveram contato com terras suburbanas, Campo Grande é uma favela generalizada com todos os estereótipos possíveis<sup>1</sup>. Parte dessa produção imaginativa se dá pelo fato de Campo Grande ser um bairro baixa renda, que mesmo possuindo, de acordo com o censo IBGE de 2010, cerca de 330 mil habitantes (sendo considerado o bairro mais populoso do Brasil por conta disso) não se aproxima, por exemplo, do índice de renda per capita de 2010 do Leblon, que tinha cerca de 46 mil habitantes na época e calculava cerca de R\$2.446,00 por família, enquanto CG calculava uma renda per capita de R\$747,00.

Tendo em vista pensar historicamente como ocorreram essas disparidades, este capítulo pretende trazer um pouco da história para posteriormente compreendermos melhor esse território.

### **1.1 Do quilombo à favela: A Configuração do Espaço no Pós-abolição**

Para compreender a formação e configuração da cidade do Rio de Janeiro no Pós-abolição, partiremos do conceito de “espaço” tal qual trabalha Santos (2004) “O espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o único quadro no qual a história se dá.” (SANTOS, 2004, p. 39). O autor

<sup>1</sup>Estereótipos de favelas construídos sob um viés racista e higienista que são propagados na sociedade. Favela “como produtora apenas de violência, tráfico de drogas ou de manifestações culturais específicas (e.g. samba, rap, religiões afro-brasileiras ou pentecostais)” (GONDIM, 2005; 487).

acredita que essa noção de espaço permite o reconhecimento das categorias analíticas internas do termo, categorias estas usadas para desenvolver seu pensamento ao longo da obra, sendo elas: a paisagem, a configuração territorial, a divisão territorial do trabalho, o espaço produzido ou produtivo, as rugosidades e as formas-conteúdo. Convém dar atenção especial à categoria “configuração territorial” caracterizada como:

...conjunto formado pelos sistemas naturais existentes em um dado país ou numa dada área e pelos acréscimos que os homens superimpuseram a esses sistemas naturais. [...] A configuração territorial, ou configuração geográfica, tem, pois, uma existência material própria, mas sua existência social, isto é, sua existência real, somente lhe é dada pelo fato das relações sociais. (SANTOS, 2004, p. 38-39)

Essa visão crítica do autor a respeito da formação do espaço se dar através das correlações de forças contribui no entendimento da segregação socioterritorial. Ao longo de seu trabalho, Santos (2004) desponta que “a configuração territorial é simplesmente o conjunto dos complexos naturais. À medida que a história vai fazendo-se, a configuração territorial é dada pelas obras dos homens” (SANTOS, 2004, p.39). E desta forma, fazendo um recorte da cidade do Rio de Janeiro, trabalharemos com a construção do espaço através do tempo considerando as relações sociais da época, que culminaram em uma valorização de algumas áreas da cidade, leia-se zona sul e centro, em detrimento às demais regiões, que durante o processo de modernização urbana foram deixadas de lado pelo Estado. As zonas privilegiadas eram naturalmente atrativas devido a sua localização geográfica próximas ao porto e à corte, e obtiveram assim maiores investimentos e fomento ao seu desenvolvimento. Após a intervenção do ser humano as áreas tornaram-se altamente caras o custo de vida e o mercado imobiliário local.

Como podemos pensar esse espaço historicamente, tendo em vista vários séculos de escravização? O autor Clóvis Moura (1959) denomina de escravismo pleno o período que vai desde 1550 até 1850, fase caracterizada pelas relações de produção escravista dominando totalmente a dinâmica social, econômica e política do país, criou-se na classe senhorial o ethos social racista onde a quantidade de escravos que os cercavam ditava parte de seu prestígio. A ida às missas, por exemplo, era um ritual de poder onde exibir os muitos escravos ao seu redor,

manifestava sua preponderância na comunidade e inculcia nos escravizados uma situação de total dominação, controle social e condições desumanas de tratamento.

Em meados do século de 1800, o Brasil passava pelo processo de modernização, e a então capital da época, a cidade do Rio de Janeiro, estava se expandindo, se adequando cada vez mais aos moldes capitalistas europeu. Já haviam bondes de tração animal, iluminação a gás e estradas de ferro, porém, como afirma o sociólogo Moura (1959), em *Rebeliões da senzala*, o país atravessava um momento de “modernização sem mudança social”, anacrônica a si mesma.

O contexto internacional naquele momento não era favorável à política escravista vigente no Brasil, tendo em vista o desenvolvimento do nascente capitalismo na Inglaterra, pressionava o país a abolir a escravização. Essa pressão não se deu por complacência da parte dos ingleses, mas sim por interesses econômicos. A potência estava em plena expansão do capitalismo industrial, desenvolvendo suas indústrias e expandindo o comércio com países estrangeiros. Foi a partir dessa mudança de visão de mundo consequente de um novo modo de produção, que a Inglaterra passou a enxergar no continente africano um potencial mercado consumidor para as suas manufaturas.

Foi assim que em 4 de setembro de 1850, após ameaças da Inglaterra “a *ponta de espada e pela guerra até o extermínio*”, que o Brasil promulgou a Lei Eusébio de Queirós, assinada pelo ministro que a nomeia. A lei proibia o tráfico internacional de escravizados e “...estancou por completo, em menos de dois anos, o tráfico africano. Efetuaram-se depois de 1852 apenas dois desembarques, sendo contudo apreendidos os negros contrabandeados. Estavam plenamente satisfeitas, as exigências da Inglaterra...” (MOURA, 1959, p. 36 apud Prado Júnior 1957, p. 85.).

Após a promulgação da lei, dá-se início ao que o autor chama de escravismo tardio, período onde inicia-se o processo de abolição gradual e marca o nascimento de uma burguesia subalterna, dependente e colaboradora dos interesses da Inglaterra. Para Moura (1959), “surge o embrião de uma burguesia epidérmica que nasce muito tarde como classe e que não podia desempenhar funções dinamizadoras atribuídas a uma burguesia clássica nos moldes europeus” (MOURA, 1994, p.47).

Ainda no mês de setembro de 1850, no dia 18, o imperador Pedro II promulgou a Lei de Terras, oficializando a escolha do país pelo latifúndio. A lei

estabelecia a cobrança de taxas para a regularização das propriedades e afastou ex-escravizados e imigrantes pobres da possibilidade de possuir um pedaço de terra para produzir, favorecendo aos grandes latifundiários, que sabendo que o fim do modo de produção escravista era inevitável, temiam ficar sem mão de obra. Uma vez impedidos de deter um pedaço de terra, mesmo que pequeno para produzirem, aqueles que não possuíam condições financeiras de comprar e manter suas terras, passariam a compor uma massa de mão de obra barata e abundante.

Aqui cabe ressaltar que o fim da escravização era inevitável não pela pressão inglesa e o movimento econômico do nascente capitalismo, mas principalmente pela luta dos negros pela liberdade, organizados em quilombos, rebeliões, guerrilhas e formas diversas de resistência no período, conforme aponta Moura (1959).

Apesar do processo de urbanização que se instaurava nas metrópoles do país e a dita modernização, ainda se mantinha em solo brasileiro o modo de produção escravista, modelo arcaico onde as classes dominantes tinham o poder de exercer controle sobre os corpos pretos, como coisa/propriedade. Quando em 13 de maio de 1888, contrariando as potências econômicas locais da época, foi abolida a escravidão, através da Lei Áurea. Dava-se início – tardiamente, considerando que o capitalismo já estava presente nos países europeus – a um novo modo de produção, o modo de produção capitalista.

A abolição conserva a estrutura latifundiário-oligárquica. Essa estrutura rigidamente hierarquizada dentro do modelo escravista era necessária para garantir uma economia baseada na exportação de produtos primários subordinada aos interesses do mercado mundial. Com isto, ficou descartada a possibilidade de integração social, econômica e cultural daquelas grandes parcelas de força de trabalho liberadas que irão constituir a massa de marginalizados, saída das senzalas. (MOURA, 1988, p. 24-25).

Após a abolição, os negros viveram as margens da subalternidade, sem reformas que permitissem a sua integração na sociedade, impedidos de possuir terras e sem emprego devido a preferência pela mão de obra imigrante. Dessa forma foram habitar as favelas, espaço que passaria a ser criminalizado e esquecido pelo Estado. Campos (2005), faz um contraponto entre o quilombo e as favelas, ambos espaços de resistência negra, que em épocas diferentes incomodam a classe dominante. O autor observa que as favelas nos dias de hoje são para a sociedade republicana o que os quilombos foram para a sociedade escravocrata, os

quilombolas representaram, no passado, uma ameaça ao Império; e os favelados constituem a massa de elementos indesejáveis na República.

A violência, que grassa no tecido sócio espacial urbano de algumas metrópoles brasileiras, tem como uma de suas origens a estrutura fundiária estabelecida desde o período imperial. Tal estrutura é consequência da legislação discricionária elaborada pelas elites rurais que dominavam o Legislativo e os cargos-chave do império, e favoreceu em muito a concentração da propriedade tanto no campo quanto na cidade, proporcionando o aumento das distâncias sociais entre os grupos mais pobres e aqueles mais ricos. (CAMPOS 2005, p. 19-20)

É importante a gente pensar o espaço como as relações sociais e sua construção na história, particularmente no caso brasileiro, o lugar das relações raciais na conformação desse espaço rural – marcado pelo latifúndio – e urbano – marcado pela segregação e diversas expressões do racismo ambiental.

Em *O Genocídio do Negro Brasileiro*, Nascimento (1978) fala sobre as duas formas pelas quais tentaram exterminar o população preta do país, o branqueamento da raça e o branqueamento da cultura. No final do século XIX, o psiquiatra Raimundo Nina Rodrigues, debruçou-se nos estudos sobre o africano no Brasil, sendo considerado o pioneiro na área. Fazendo uso da ciência européia, relatou em um de seus estudos o seguinte:

Para a ciência não é esta inferioridade mais do que um fenômeno de ordem perfeitamente natural. [...] esta verdade - que até hoje não se puderam os negros constituir em povos civilizados. A raça negra no Brasil [...] há de constituir sempre um dos fatores da nossa inferioridade como povo. (NASCIMENTO, 1978, p. 67.)

A ânsia de afastar a “mancha negra” do Brasil e torná-lo um país branco, distante da imagem inferiorizada que o grande número de negros circulando pelo território lhe causava, deu-se início a uma série de políticas para embranquecer a sociedade, denominadas por Nascimento (1978) como estratégias de genocídio. A primeira delas foi o branqueamento da raça, que se deu, principalmente, através do estupro de mulheres negras por homens brancos e o fomento a imigração de europeus, fazendo surgir em grande número os mestiços brasileiros. A técnica foi satisfatória, muitos entusiastas do eugenismo exultaram os resultados obtidos com o feito.

A segunda empreitada foi a tentativa de embranquecimento cultural. Desde o momento em que chegaram ao Brasil, os africanos escravizados já eram proibidos de seguir suas religiosidades, pois não eram permitidas manifestações religiosas

que não fossem de cunho católico. E foi perpetuando o racismo religioso, a visão dos negros como selvagens e inferiores e o enaltecimento do embranqueamento da raça, que se deu a segunda forma de genocídio.

Em suas obras o poeta Solano Trindade debruça-se na escrita sobre nossos antepassados, valorizando a cultura popular afro-brasileira e expondo as camadas e as estruturas históricas, sociais e culturais do racismo, remetendo as memórias dos navios negreiros, da vivência dos negros de terreiro e as práticas de resistência do povo preto. Em *Deformação*, o poeta faz alusão a uma das tentativas de genocídio do povo preto, o racismo religioso. Proibidos de exercerem sua religiosidade, os povos africanos escravizados tiveram que mascarar seus orixás e através do sincretismo religioso encontraram uma forma de resistência, um meio de manter suas práticas religiosas.

*Deformação*  
Por Solano Trindade

*Procurei no terreiro  
Os Santos D'África  
E não encontrei,  
Só vi santos brancos  
Me admirei...*

*Que fizeste dos teus santos  
Dos teus santos pretinhos?  
Ao negro perguntei.*

*Ele me respondeu:  
Meus pretinhos se acabaram,  
Agora,  
Oxum, Yemanjá, Ogum,  
É São Jorge,  
São João  
E Nossa Senhora da Conceição.*

*Basta Negro!  
Basta de deformação!*

As classes dominantes detinham a seu favor o controle social, cultural, educativo e os meios de comunicação da época, que facilitaram a multiplicação das suas ideias. Foi assim que surgiu na sociedade a infame noção de “democracia racial”, que pressupunha uma harmoniosa convivência entre negros e brancos no país. Esse mito da democracia racial, como tratado por Nascimento (1978), é nitidamente expresso na imagem semiótica de uma cidade repartida.

A imagem marginalizada do negro perpetrada no início da colonização, seguiu afetando as relações do negro com a sociedade e com o espaço. Florestan Fernandes, no prefácio de *O Genocídio do Negro no Brasil* aponta que

A Abolição, por si mesma não pôs fim, mas agravou o genocídio; ela própria intensificou-o nas áreas de vila/idade econômica onde a mão-de-obra escrava ainda possuía utilidade. E posteriormente o negro foi condenado à periferia da sociedade de classes, como se não pertencesse à ordem legal. O que o expôs a um extermínio moral e cultural, que teve sequelas econômicas e demográficas. (FERNANDES, 1978, p. 21)

## 1.2 Higienismo e Reforma Urbana Na Cidade Do Rio De Janeiro

À medida em que cresciam os investimentos na área central da cidade do Rio, crescia também a oferta de empregos, muitos pobres e pretos livres buscavam seu lugar ao Sol na metrópole, porém se manter próximo a região não era barato e o mercado imobiliário bem restrito. É nesse cenário que os cortiços começam a se destacar. Para sanar um déficit habitacional que havia no centro da cidade, os cortiços surgem como uma opção de moradia para a camada mais desfavorecida da sociedade que queria estar próxima do mercado de trabalho. Esse tipo de construção não era bem visto socialmente e logo se tornou alvo das investidas do movimento higienista, recém-chegado no país, os higienistas defendiam que os cortiços eram fontes de doenças e que de lá poderiam sair várias moléstias. Estima-se que desde o início dos anos 1850, os administradores da corte sabiam da existência dos cortiços. Nessa época, cerca de 50% da população do Rio de Janeiro, dispunham desse tipo de construção, que não só serviam de moradia como também local de realização de distintos labores (docerias, lavanderias, alfaiatarias etc).

Campos (2005) recorre a Abreu (1988;68) na contextualização dos cortiços, destacando que “este tipo de habitação caracterizava-se pela disposição de uma multiplicidade de quatinhos em volta de uma área aberta que, entretanto, era mantida quase constantemente encharcada, já que era ali que lavadeiras (..) faziam seu trabalho”. (CAMPOS, 2005, p.53 apud ABREU, 1988, p.68)

**Fotografia 1:** Barracão de madeira





Barracão de madeira ("cortiço") componente da estalagem existente nos fundos dos prédios n. 12 a 44 da rua da Sé. Rio de Janeiro, 27 mar. 1906. Foto Augusto Malta. Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro.

Por volta de 1866, um projeto proibindo a construção de novos cortiços e reconstrução dos que já existiam em toda a extensão do centro da cidade, foi apresentado, porém mesmo com a pressão feita pelas classes dominantes e pelos higienistas, a medida só entrou em vigor em 1873, pondo fim às construções dos casarões divididos em quartinhos, que compunham os cortiços.

Entre as décadas de 1870 e 1890, a relativa autonomia de uma expressiva parcela de negros livres ou escravizados, que vendiam ou alugavam seus serviços em troca de um valor que desse para pagar seus senhores e a sublocação de quartos para viverem, ameaçava a economia da época circulavam na cidade do Rio de Janeiro, preocupava a elite, ameaçando a economia da época.

Andrelino Campos (2005) apresenta 3 versões diferentes para o surgimento das favelas, de Manuela Cunha, Maurício Abreu e Sidney Chalhoub (se apoiando na tese de Lilian Fessler Vaz), que trarei a seguir. Para Cunha, a primeira favela surgiu aproximadamente na década de 1870. Concomitante ao projeto de proibição aos cortiços, de acordo com Cunha (1985;44-5) "o governo [imperial] havia prometido alforria aos escravos que fossem combater" na Guerra do Paraguai (1865 - 1870). A convocatória foi bem-sucedida, porém o final da guerra causou uma desterritorialização de parte dos combatentes regressados, que provisoriamente ocuparam os cortiços e as encostas centrais da cidade e em seguida passaram a

ocupar as favelas. Em Abreu (1988;43), o autor expõe que a inauguração do primeiro trecho da estrada de ferro D. Pedro II, iniciada em 1858, que adensou a cidade, permitiu, a partir de 1861, uma ocupação das freguesias suburbanas atravessadas por ela. O transporte possibilitou o afastamento da população mais pobre, uma vez que possibilitou também o deslocamento da elite e o surgimento de possíveis oportunidades de emprego. Esse deslocamento foi feito para as áreas montanhosas e para as praias do Rio.

Para Maurício A. Abreu (op. cit., p. 89), o mesmo crescimento urbano acelerado que levou à proliferação de loteamentos nas encostas dos morros o final do século XIX tornou também inevitável a sua posterior ocupação pelos mais pobres, principalmente dispersos pela reforma urbana realizada na cidade, no início do século XX... (CAMPOS, 2005-57)

Abreu segue sua linha de pensamento, apresentando o que, em sua opinião, marcou o surgimento da primeira favela, no ano de 1897. Os praças regressos da campanha de Canudos precisavam de local para se abrigarem, e lhes fora permitidos ocupar provisoriamente os morros da Providência e de Santo Antônio. A sociedade carioca passava por um problema de habitação, uma vez em que haviam em grande número pretos livres e sem terras, proibidos de construir cortiços, logo a os morros da área central passaram a ser vistos como solução para essa questão, sendo opções de moradia e moradia próximo ao trabalho. Já para Chalhoub (1996), apoiando-se nos estudos de Vaz, a destruição do maior cortiço da história do Rio, o Cabeça de Porco (1893), deixou cerca de 4.000 pessoas desabrigadas. O então prefeito da época, Barata Ribeiro, permitiu o deslocamento da população para os arredores, um trecho do morro da Providência já possuía algumas casinhas, e ainda segundo Chalhoub, pelo menos uma das proprietárias do Cabeça de Porco, tinha lotes por lá e provavelmente manteve alguns inquilinos, posteriormente os regressos de Canudos foram permitidos de se instalarem no local.

No começo do século XX, a cidade do Rio de Janeiro, apesar de sua beleza natural, era um local difícil de se habitar, com uma urbanização acelerada e sem planejamento, vielas estreitas, úmidas, sujas e mal iluminadas, foco de doenças. As epidemias eram frequentes e o trânsito caótico. Nas ruas, uma multidão de pessoas, carroças e carruagens brigavam por espaço, com o bonde e com os automóveis da época.

Em 1902 um novo presidente assume a Presidência da República, Francisco de Paula Rodrigues Alves. Alinhando seu plano de governo às ideias do movimento

higienista, Rodrigues Alves prometeu saneamento e modernização, acreditando que sanear era construir avenidas, alargar as ruas para melhorar o aproveitamento do sol e dos ventos, mudar os costumes e demolir cortiços e casarios. Deu-se início então ao processo de reformulação urbana da cidade do Rio de Janeiro, na qual ocorreram duas ações urbanísticas: uma realizada pelo Governo Federal, projetada por Lauro Müller e Francisco Bicalho; e outra pela prefeitura da cidade por Francisco Pereira Passos. Os projetos de intervenção urbana foram frutos da iniciativa do Presidente da República, que havia anunciado durante sua posse uma reforma urbana com intuito de melhorar “a imagem, a sanidade e a economia da capital federal, a fim de facilitar a imigração de estrangeiros ao Brasil” (AZEVEDO, 2003, p. 41) tendo em vista a falta de mão de obra causada pela abolição.

Em uma mensagem, datada do dia 3 de maio de 1903, ao Congresso Nacional, o Presidente da República, Rodrigues Alves explicita sua preocupação com a modernização do porto, para ele a obra era de maior relevância para a capital, e todas as reformas subsequentes a essa seriam em função desta.

As condições gerais de salubridade da capital, além de urgentes melhoramentos materiais reclamados, dependem de um bom serviço de abastecimento de águas, de um sistema regular de esgoto, da drenagem do solo, da limpeza pública e do asseio domiciliar. Parece-me, porém, que o serviço deve começar pelas obras de saneamento do porto, que têm de constituir a base do sistema e não de concorrer não só para aquele fim utilíssimo, como evidentemente para melhorar as condições do trabalho, as do comércio e o que não deve ser esquecido, as da arrecadação de nossas rendas. (*apud* Brenna, 1985, p.311-312)

No dia 30 de dezembro de 1902, o Presidente da República nomeia Pereira Passos para o cargo de prefeito da cidade, concedendo a ele liberdade para planejar uma reforma urbana para o Rio de Janeiro.

Atendendo aos anseios do Presidente, Francisco Pereira Passos, Inspirando-se no plano de remodelação de Paris, implementa, entre os anos de 1902 e 1906 na cidade do Rio de Janeiro a Reforma Urbana Pereira Passos, uma investida que buscou através da cultura - por meio de arquitetura, ideais e costumes - europeizar a cidade, na tentativa de torná-la congruente, principalmente, com as cidades de Paris e Londres, na época reconhecidas como sinônimo de civilização, progresso e modernidade a ser seguido pela sociedade ao redor do mundo. A reforma municipal ergueu-se sobre a concepção de Passos de “civilizar” através da

ideia de individualidade, do respeito à lei, à ordem pública, e da afinação do gosto estético e cultural.

Concomitantemente, Rodrigo Alves designa Francisco Bicalho, membro do Clube de Engenharia, para modernizar o Porto do Rio de Janeiro e operar uma remodelação da estrutura urbana na região portuária da cidade, permitindo dessa forma a melhoria do sistema de distribuição das mercadorias do porto pela cidade. O Presidente da República, junto à burguesia cafeeira paulista, buscava afirmar a posição do Brasil na economia internacional como uma economia periférica, agroexportadora de base cafeeira, sem aspiração à industrialização. Para tanto, Rodrigo Alves empreendeu em tornar-se o maior ícone da ideia de progresso no país, tendendo com esta imagem reforçar a visão econômica de seu governo.

Francisco Pereira Passos não visava apenas ações no centro do Rio de Janeiro e na zona sul da cidade, ele também buscava interligar locais distintos da cidade, como os bairros do subúrbio carioca, criando estradas de ligação entre os bairros do Engenho Novo e Méier, e entre Méier e o Engenho de Dentro, bem como entre os bairros de Piedade e Quintino. O prefeito projetou estradas que ligavam Tijuca com Jacarepaguá e a Barra da Tijuca, fez uma estrada ligando a Gávea à Barra da Tijuca.

Passos tinha uma visão de cidade organicista, enxergava a cidade como um corpo que deveria estar ligado aos seus diversos órgãos para funcionar harmonicamente, ou seja, que a integração urbana guia o processo de urbanização da cidade, uma vez que a mesma passa a ser vista de forma interligada.

Contudo, para Pereira Passos, a perspectiva de desenvolver uma civilização no Rio de Janeiro estava diretamente ligada a sua visão organicista de cidade. [...] Passos considerava que o papel de espaço exemplar da civilização caberia ao centro urbano do Rio de Janeiro, pois nele estariam [...] todas as principais referências da cultura europeia na cidade. (AZEVEDO, 2003, p. 63)

Com uma visão de civilização ideal de Pereira Passos casava com os diversos valores da sociedade europeia ao longo da modernidade, caracterizada pela manutenção do modo de vida da burguesia urbana, e pelo fomento à atividade cultural, reverenciando o passado respeitando à lei e à ordem pública estabelecidas pelo Estado. Logo sua reforma revelou uma face culturalista.

O culturalismo consiste em uma escola de urbanismo que busca operar um processo de modernização conservador, ou seja, que busca imprimir uma modernização no espaço urbano, a fim de possibilitar que tal espaço atenda as demandas oriundas das transformações de infraestrutura da sociedade, mas que, ao mesmo tempo, valorize a tradição daquele espaço (AZEVEDO, 2003, p. 55)

Para impor a “civildade” que idealizava, Pereira Passos emitiu em sua gestão, diversas proibições relativas a práticas urbanas comuns na cidade, como: a proibição de que cuspir na rua e nos bondes, fazer fogueiras nas ruas da cidade, soltar balões, exposição de carnes à venda nas ruas, andar descalço e sem camisa, dentre outros impedimentos.

As reformas implementadas por Pereira Passos e Rodrigues Alves, tinham como objetivo reurbanizar a cidade do Rio de Janeiro para que a capital federal pudesse se livrar da marca de cidade insalubre, que influenciava o comércio do país. Para tal, os governantes instituíram suas regras de forma autoritária e seletiva, causando consequências devastadoras nas populações pobres em sua imensa maioria negras, que foram destituídas de suas moradias. Os cortiços, estalagens e os velhos casarões, passaram a ser os alvos da reforma urbanística.

Segundo Oliveira (2019;2292) em seu plano para modernizar e embelezar o Centro do Rio, Pereira Passos construiu ao redor da Cinelândia quatro prédios com inspiração na arquitetura europeia: o Supremo Tribunal Federal, o Teatro Municipal, a Biblioteca Nacional e a Escola de Belas Artes. Na mesma área localizava-se o morro do Castelo, atrás da Biblioteca Nacional. Na visão de Passos, o morro atrapalhava a vista e ocupava o espaço do que poderia ser uma área de investimento.

Os projetos foram custosos e foi necessário um corte de gastos. A solução para redução de custos deveria ser feita quanto aos valores pagos de indenização que segundo o Clube de Engenharia não seriam coerentes ao que valiam as residências.

A solução para redução de custos deveria ser feita quanto aos valores pagos de indenização que segundo o Clube de Engenharia não seriam coerentes ao que valiam as residências. Assim, buscou-se a alteração da lei que previa tais pagamentos. Para a construção da Avenida Central, obras de responsabilidade de Paulo de Frontin, no total 641 prédios foram destruídos. Com o avanço da obra e em busca de salvar da demolição a Igreja da Conceição e Boa Morte o engenheiro fez um desvio que esbarrava no Morro do Castelo provocando o arrasamento de parte deste e na demolição de algumas casas presentes na elevação. Este e outros

exemplos demonstram o caráter seletivo das desapropriações para grandes obras no Rio de Janeiro. (OLIVEIRA, 2019, p. 2284)

A demolição de parte do Morro do Castelo, em 1904, deixou muitas pessoas desabrigadas, a maioria menos favorecida, voltou a construir barracos na outra encosta ainda existente do Morro do Castelo ou seguiram para outros morros tornando as moradias ainda mais populosas e insalubres, por não terem condições de se manterem longe do local de trabalho. Uma parte menor financeiramente estável, rumou para o subúrbio e a Baixada Fluminense, encareceram seu custo de vida, mas foram atraídos pelos transportes que melhoraram a acessibilidade ao Centro e à Zona Sul.

Foi durante a administração Passos que se notou o fim da relação de classe social ao tipo de residência passando a relacioná-la ao local da residência. Com o grande número de loteamentos no subúrbio, entendido pela localidade mais distante do Centro aí representada pela Zona Oeste e pela baixada fluminense, seu preço ficou muito baixo. A postura dos agentes públicos que não impunham regras de ocupação como as que passaram a vigorar no Centro da cidade também facilitaram a sua ocupação. O deslocamento entre a área central, vista como local de trabalho e o subúrbio também resolveu o problema do controle social graças à distância (OLIVEIRA, 2019, 2287)

O aumento das linhas de ônibus e bondes, em sincronia com as ligações entre a área central e o subúrbio carioca, feitas durante a Reforma Pereira Passos, favoreceu a expansão das indústrias para as áreas mais afastadas da cidade, movimento que auxiliou no distanciamento da população pobre do Centro e Zona Sul do Rio. O fluxo de migrantes e imigrantes, pretos e pobres, constituintes da classe trabalhadora afastados do Centro urbano se intensificou e a falta de controle social sob a classe trabalhadora poderia causar obstáculos na industrialização, dessa forma o Estado transferiu para as indústrias o dever de regular a vida de seus trabalhadores com a construção de vilas operárias.

O prefeito acreditava que através das vilas operárias poderia se resolver os problemas sociais da cidade. O mesmo deixa isso explícito em sua mensagem lida na Sessão do Conselho Municipal, de 3 de abril de 1906

Acredito que por essa forma [a construção de vilas operárias], terá a municipalidade deste Distrito resolvido, pelo menos no que ele tem de mais urgente e essencial, o magno problema social, que ainda hoje tanto agita as cidades mais adiantadas do velho continente. E essa solução se me afigura a única verdadeiramente prática, senão a única capaz de resultados satisfatórios, à vista das tentativas já feitas por outras vias, sem êxito de qualquer espécie. (RIO DE JANEIRO, 1906, - 21-22)

Os projetos de reforma conservadora orquestrados pelo presidente Rodrigues Alves e o prefeito Pereira Passos, para a cidade do Rio de Janeiro, apesar de serem considerados importantes para o processo de modernização do país, deixaram consequências até hoje latentes na sociedade. A formação da cidade se deu sobre uma égide racista, higienista e segregacionista, um projeto de afastamento e privação da população pobre e preta do acesso às “áreas nobres” da cidade, que direcionou para esses estratos sociais, seus devidos lugares na metrópole carioca.

## **CAPÍTULO 2 - TODA LOTAÇÃO TEM UM POUCO DE NEGREIRO: RELAÇÕES RACIAIS E MOBILIDADE URBANA EM CAMPO GRANDE**

Fazendo uso bibliográfico de diversos autores e recorrendo a dados de instituições como DATA.Rio e FETRANSPOR, nesse segundo capítulo pretende-se compreender a história e formação do bairro de Campo Grande, as políticas de mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro e por fim as relações raciais no bairro de Campo Grande e seus atravessamentos com a mobilidade urbana, fazendo uma conversa com a sessão anterior.

Inicialmente trataremos da formação histórica do bairro de Campo Grande, os processos que fizeram dele o bairro mais populoso do Brasil, por efeitos da especulação imobiliária e das reformas urbanas que ocorreram no início do século XX. Em seguida pretende-se traçar uma análise dos dados disponíveis na rede, acerca da mobilidade urbana da cidade do Rio de Janeiro, refletindo seu uso como instrumento de segregação da população pobre, preta e periférica, trabalhando com o conceito de totalidade, entendendo a necessidade de explicar o espaço urbano considerando as especificidades sociais, econômicas, raciais e de gênero. Por último, busca-se dialogar sobre as relações raciais em Campo Grande, trazendo um pouco da minha perspectiva como moradora do bairro e discente da Escola de Serviço Social da UFRJ, localizada na Zona Sul do Rio de Janeiro, sobre a mobilidade urbana da cidade, territorializando o debate para o bairro da Zona Oeste ao qual resido.

### **2.1 O Território de Campo Grande: sua história e suas relações**

Antes de dar início ao debate histórico/social de Campo Grande, é necessário compreendermos o conceito do termo “bairro”. Souza (1989;148 e 149) quando se propõe traçar uma definição de bairro, expõe que bairro é simultaneamente uma realidade objetiva, subjetiva e intersubjetiva, onde as duas últimas dimensões se interpenetram e condicionam-se uma à outra ao longo do processo histórico. Subjetivamente os bairros constituem para os indivíduos um Espaço vivido e sentido por cada um. Dessa forma, a intersubjetividade é o que permite a partilha desses sentidos, das experiências e conhecimentos "entre os sujeitos", inerente ao processo de constituição dos bairros como território. Outrora não se pode ignorar que os bairros também possuem dimensões objetivas, limites ditados pelas relações de poder e definidos por agentes do Estado, conceito que o autor exprime como “uma individualidade objetiva de formas espaciais e funções, historicamente forjadas no contexto da ação das "leis gerais da sociedade" e acima das subjetividades” (SOUZA, 1989, p. 151).

Entendendo as nuances presentes na conceituação de *bairro*, podemos agora seguir com a proposta desta seção de tratar da formação histórica do bairro de Campo Grande e os processos que fizeram dele o bairro mais populoso do Brasil.

No Rio de Janeiro as regiões conhecidas como “sertões” eram as atuais zonas sul, norte e oeste, que se mantiveram por muito tempo “abandonadas”, devido a presença de indígenas que não se submeteram a dominação portuguesa e as barreiras físicas como morros, manguezais e restingas, que dificultavam o acesso às áreas. Essas regiões eram pouco visitadas, porém devido ao desenvolvimento da agricultura eram estrategicamente importantes para os portugueses.

A área que constitui atualmente o bairro de Campo Grande antigamente era denominada pelos portugueses como “sertão”. Medeiros (2009, p.32) explica que era dessa forma, em Portugal, que eles chamavam as áreas distantes da capital Lisboa. E foi assim que no Brasil, adotaram o termo “sertão” para se referirem aos territórios afastados do litoral, como é o caso de Campo Grande, com sua longínqua distância do centro da cidade do Rio de Janeiro.

As expedições que culminaram na “descoberta” de Campo Grande, iniciou-se no final do século XVI. Foi assim que, segundo Silva (2013), em junho de 1569 foram abertos os caminhos para se chegar na região o *Campo Grande*, que recebeu esse nome devido a sua extensão geográfica, que atingia os limites “*entre a Serra do Gericinó e as Serras da Tijuca, Pedra Branca, Bangu, Cabuçu e a localidade de*



*Campo Grande*” (SILVA, 2013, p. 4 apud FRÓES e GELABERT, 2005:36). As regiões que hoje correspondem ao Rio da Prata e Mendanha, eram habitadas pelos indígenas Picinguaba (refúgio dos peixes, em tupi guarani). Inicialmente foram abertas pequenas trilhas, que logo se tornaram estradas que compõem a antiga Estrada Real de Santa Cruz.

Nessa época o *Campo Grande* era uma região, que abrangia os atuais bairros de Deodoro, Realengo, Padre Miguel, Bangu, Senador Camará, Campo Grande, Santíssimo, Inhoaíba e Cosmos. Silva (2013) destaca em seu trabalho as diferenças entre o *Campo Grande* região e o bairro de Campo Grande

É importante ressaltar a distinção da região o Campo Grande do bairro Campo Grande, que de acordo com Fróes e Gelabert (2005:41), o Campo Grande “referencial geográfico, enquanto o bairro carioca de Campo Grande é apenas um dos núcleos urbanos que ali se desenvolveu”. O bairro Campo Grande somente se constituiu em 1878, com a inauguração da estação de trem de Campo Grande, pertencente na época ao ramal que ligava a estação de Sapopemba (atual estação Deodoro) ao Matadouro de Santa Cruz. (SILVA, 2013, p. 4)

A ocupação do espaço social deu-se posteriormente através da distribuição de terras por parte da Coroa Portuguesa aos colonos visando a ocupação e o desenvolvimento agrícola da região. Dessa forma, no início do século XVII desenvolveu-se, com uma pequena produção que aumentou no final do século, a monocultura de cana de açúcar, a primeira forma de cultivo em terras Campo Grandenses, prosseguindo até o início do século XVIII. Com o início da produção canavieira, construíram na região pequenos engenhos, que posteriormente em consequência do aumento da produção de cana de açúcar, originaram os grandes engenhos e fazendas locais. Os canaviais contribuíram também para o aumento populacional da região do *Campo Grande* e para a “*organização social com base no poder dos “Senhores de Engenho”, com (...)“eixo sócio-econômico” na “Casa Grande”.*” (FRÓES e GELABERT, 2005, p.159).

No ano de 1673, auge do aumento da safra de açúcar, foi erguida a capela Nsa. Senhora do Desterro original, no atual endereço localizado na Rua Amaral Costa, centro do bairro e tempos depois foi oficializada a Freguesia de Nossa Senhora do Desterro de Campo Grande. O sistema de freguesias era o sistema adotado para fazer a divisão territorial de terras rurais durante o Brasil Colônia, cada freguesia ficava sob responsabilidade de um pároco, como explica Friedman (2009) “*Para a gestão da metrópole, as donatarias dividiam-se em comarcas abarcando os*

*termos das vilas e cidades e estes se fracionavam em freguesias (ou paróquias ou capelas)*”. (FRIEDMAN, 2009;95)

A construção da capela foi um marco para a região, pois isso demonstrava a importância da área, bem como o início de uma ocupação e urbanização efetiva do espaço.

Mesmo com a crescente ocupação, não se tem muitos registros a respeito de dados demográficos de Campo Grande na época, restando apenas alguns referenciais do final do século XVII e do século XVIII, que nos mostram que em 1687 Campo Grande tinha 70 fogos (domicílios) com 313, segundo uma antiga visita paroquial. Mais dados surgem no ano de 1794, com a visita do Monsenhor Pizarro, que registrou 314 fogos com mais de 3.000 pessoas, sendo a maior parte da população composta por escravizados, como mostra o quadro a seguir.

**Quadro 1-** Algumas Freguesias no Rio de Janeiro no último quartel do século XVIII

Freguesias	Capela curada (ano)	Capela colada (ano)	Freguesia (ano)	População total	Escravos	Fogos (n°)	Engenhos (n°)
São Tiago, orago de Inhaúma	1684	1745	1745	1.846	1060	188	5
N. Sra. Loreto, orago de Jacarepaguá	1658? 1660?	1664	1661	5.869	1839	224	8
N. Sra. Apresentação, orago de Irajá	1615	1646	1646	5.496	2340	274	12
S. João Batista, orago de Meriti	antes de 1645	1646	1646	1.616	978	175	11
N. Sra. Desterro, orago de Campo Grande	1675	1755	1675	5.629	2165	314	14
S. Salvador do Mundo, orago de Guaratiba	1676	1755	1755	2.961	1727	341	6

Fontes: Livro de visitas pastorais (ACMRJ); Pizarro Araújo (1945); Melgaço (1884).  
Fragmento Retirado de FRIDMAN, F. *“Freguesias fluminenses ao final do Setecentos”*, 2009

Com o declínio da produção de cana de açúcar no Rio de Janeiro, processo que afetou também os engenhos canavieiros de Campo Grande, iniciou-se na cidade, no ano de 1760, a cafeicultura. Na região de Campo Grande o cultivo do café teve início na Fazenda do Mendanha, durante o breve período em que a cultura esteve em curso trouxe riqueza e desenvolvimento para a área. Os registros da derrocada das lavouras de café na cidade do Rio de Janeiro, datam de meados do século XIX.

Não há uma data exata para fundação do bairro de Campo Grande, mas sabe-se que ele recebeu este nome devido à estação de trem inaugurada em 1878, que ligava Sapopemba a Santa Cruz do Matadouro. A instalação da estação possibilitou um melhoramento no fluxo entre o centro da cidade e o então “sertão”

carioca, sendo um grande passo para o desenvolvimento da região e atraindo uma população com precedentes rurais, como cita Lucena (s.d.)

No curso da evolução capitalista, houve a ocupação e incorporação das áreas de fronteira agrícola pela dinâmica da urbanização. De fato, podemos identificar os agricultores portugueses tanto como forças que contribuiu para o desenvolvimento agrário da região, quanto como testemunhos das alterações sofridas pela expansão urbana. Neste sentido, ganha importância à recente pesquisa empírica realizada na região, com famílias de imigrantes portugueses e seus descendentes nos bairros, Guaratiba e Mendanha. A maioria exercendo atividade de agricultura familiar. (LUCENA, s.d.; p.4)

Em 1894 o serviço de bondes foi implementado em Campo Grande, os bondes eram de tração animal e ligavam Campo Grande à Guaratiba, facilitando o deslocamento dos moradores que moravam distante da estação de trem. A extinção dos bondes data de outubro de 1967.

Como comentamos na sessão anterior, no início do século XX ocorreu no Rio de Janeiro, duas reformas urbanas que influenciaram na dinâmica da cidade e na região de Campo Grande. As reformas do prefeito Pereira Passos e do Governo Federal, foram principalmente focalizadas para o centro da cidade, porém Pereira Passos, ainda que de forma conservadora e higienista, pretendia tornar a cidade ainda mais conectada entre si, visto que isso seria um indicativo de uma metrópole avançada, como Paris de Haussmann, principal influência para a reforma do prefeito. Com a destruição de cortiços e moradias populares da área central da cidade, a população pobre que não tinha condições de arcar com os custos do mercado imobiliário do centro e da zona sul, foi obrigada a migrar para as áreas mais distantes da cidade, em busca de moradias acessíveis.

Nesse momento de expansão urbana e crescimento populacional da região, Campo Grande passava por um novo ciclo econômico onde a citricultura era o forte da área. Os laranjais se tornaram marca registrada de Campo Grande, que na década de 1990 recebeu esculturas em formato de casca de laranja pelo centro do bairro.

Segundo Silva (2013), com a primeira guerra mundial, houve a necessidade de produzir alimentos que atendessem as demandas dos países europeus que estavam em guerra, e Campo Grande possuía um solo perfeito para a citricultura, com terras férteis e vastas extensões de terreno para o cultivo de laranjas.

No Rio de Janeiro a produção de laranjas se desenvolveu em larga escala a partir do ano de 1920, “*devido às facilidades de financiamento de capitais ingleses e*

*com o interesse em valorizar as terras nas adjacências do Rio de Janeiro. Homens de negócio fomentaram o movimento pela cultura da laranja”* (SILVA 2013, p. 10 apud ABREU, 1957:159; apud FROÉS e GELABERT, 2005: 181). A região se destacou na produção de laranjas junto com o município de Nova Iguaçu e os bairros de Realengo, Jacarepaguá e Santa Cruz, chegando a exportar com os três últimos cerca de 144.577 toneladas de laranjas, em 1939. O momento contribuiu para o crescimento populacional e econômico de Campo Grande, que se tornou atrativo para pessoas de todo país e muitos imigrantes portugueses dispostos a tentar o cultivo em suas próprias pequenas lavouras, e contava, no ano de 1932, com cerca de 100 mil habitantes.

Contudo os anos de glória da citricultura não duraram muito tempo, com o fim da Segunda Guerra Mundial e o aparecimento de uma praga que assolou os laranjais, a Fumajina, a exportação da laranja sofreu uma queda severa. Os custos para a produção ficaram altos e não havia mão de obra especializada e tratamento adequado do solo. Com isso iniciou-se outro processo no bairro: os loteamentos.

Acho interessante falar sobre um dos marcos do bairro, ao qual Lucena faz referência em seu trabalho. A autora traz um relato de entrevistados sobre o mercado São Braz, que existe até hoje e localiza-se entre as ruas Coronel Agostinho (Calçadão) e Augusto Vasconcelos. Em 1948, cerca de 50 pequenos agricultores se reuniram em um terreno baldio para expor e vender os seus produtos. A iniciativa deu certo e os agricultores tiveram permissão da prefeitura para utilizar todo o terreno, criando então uma feira livre. No ano de 1964 o Mercado São Braz foi inaugurado. O local recebe muita gente diariamente e é um símbolo do bairro, sendo frequentemente usado como ponto de encontro e referência no centro de Campo Grande. Nesse trecho é possível ver a importância que o local já possuía antigamente

Em Campo Grande, o Mercadinho de São Brás foi bastante evidenciado pelos entrevistados por ter sido um local representativo dos empreendimentos exercidos, principalmente por portugueses, em um período em que a capacidade agrícola qualificava a região como um importante centro de abastecimento da então capital federal. (LUCENA, s.d.; p.7)

Com o término da citricultura os donos de fazendas e sítios começaram a repartir suas terras e vendê-las para a construção de moradias e loteamentos, mas ainda assim nas décadas de 1950 e 1960 ainda haviam algumas plantações de

laranja, banana e aipim, mantendo assim os traços rurais da área, em paralelo a urbanização que o espaço vinha sofrendo.

Segundo Silva (2013), alguns sítios e fazendas foram abandonados e acabaram sendo ocupados por pessoas mais pobres a fim de construir suas casas nesses terrenos. A consequência do *boom* do mercado imobiliário foi a expulsão de muitas famílias de pequenos agricultores de suas terras impulsionando a promoção de entidades associativas organizadas por lavradores da região.

Neste período, as companhias de colonização despejam os posseiros os entregando a própria sorte. Conforme (MARTINS,1983) entre 1940 e 1950, começa a se configurar um movimento pró-sindicalismo no campo em um momento que este tipo de organização rural não era reconhecida legalmente. Na região podemos citar entre outras iniciativas associativas as Ligas Camponesas na década de 1940 e a partir da década de 1950 as Comissões de Lavradores do Mendanha, a Associação de Lavradores de Guaratiba, Associação de Lavradores de Campo Grande, entre outras. (LUCENA, s.d.; p.)

As áreas mais próximas da linha do trem ou do bonde, em Campo Grande, foram as mais privilegiadas para a ocupação, sendo assim os locais onde a especulação imobiliária era maior.

### **Fotografia 2:** Bairro de Campo Grande em 1956



Fonte: MultiRio - A quase cidade de Campo Grande

A construção da Avenida Brasil, na década de 1940, adensou ainda mais o fluxo migratório para os subúrbios cariocas. As indústrias também foram atraídas para esses territórios, como constatou Campos (2005;115), o grande número de

terrenos disponíveis atraiu empresários, que por volta da década de 1960, deslocaram suas indústrias para a zona oeste. Esse movimento aproximou ainda mais as populações mais desfavorecidas da região, que em busca de emprego, baixo custo de vida e moradias mais baratas, migraram para Campo Grande e arredores. Para além disso, durante a ditadura militar foram construídos na região conjuntos habitacionais e loteamentos populares para famílias pobres vítimas de desabamentos, financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH) e no ano de 1975, criou-se em Campo Grande um Distrito Industrial, aumentando a demanda por moradias. A carestia de restrições ou proteção por parte do Estado do mercado imobiliário da região contribuiu para o crescimento de loteamentos clandestinos nas extensões do território e para o aumento da população “*que saltou de 126. 982 habitantes em 1960 para 230.324 habitantes em 1970*” (SILVA, 2013, p. 13 apud ABREU, 2006, p. 27; 117).

Com o crescimento urbano surgiram problemas que persistem até os dias de hoje em algumas áreas do bairro. Atrelado aos crescentes investimentos imobiliários, durante a ditadura militar foram construídos na região conjuntos habitacionais e loteamentos populares para famílias pobres vítimas de desabamentos, financiados pelo Banco Nacional de Habitação (BNH). Campo Grande não estava preparado para receber tantos moradores e a urbanização dos loteamentos das imobiliárias era ineficaz para fora deles, o esgoto era lançado direto nos rios e isso causou mais danos à natureza local e não havia por parte do Estado nenhum planejamento para a área. Silva (2013) cita esse e outros problemas:

[...] faltava água encanada em muitas casas, luz elétrica, em alguns locais não havia coleta de lixo regular, o saneamento básico era insuficiente. Além do desmatamento que cada vez mais aumentava com a derrubada das árvores para a construção de moradias. Estes problemas faziam com que muitas pessoas vivessem em condições precárias de higiene e salubridade, trazendo epidemias para o bairro, além da ocorrência de enchentes em alguns subbairros. Pouco eram os investimentos públicos em projetos de urbanização do bairro e saneamento básico. (SILVA, 2013, p.13)

Algumas áreas de Campo Grande receberam mais investimentos de agentes imobiliários do que outras e isso se tornou perceptível na década de 1980. A ação desigual no território começou a atrair pessoas de diferentes classes sociais, que é explicado por Oliveira e Lima (2017), referenciando o autor Barata (2014) como “*atrelada ao processo inflacionário que corroeu o poder de compra da classe média que não pôde obter moradia nas regiões mais centrais*” (OLIVEIRA & LIMA, 2017;8)

Isso intensificou no bairro as diferenças sociais, criando dentro do território uma segregação sócio-espacial, onde algumas áreas além de esquecidas pelo poder público também eram desvalorizadas pelo mercado imobiliário, logo não tinham nenhum tipo de investimento em sua infraestrutura refletindo os problemas citados anteriormente.

O processo de aumento populacional e produção imobiliária não parou nos anos 90. As empresas do ramo imobiliário investiram na construção de edifícios residenciais e comerciais, condomínios e loteamentos residenciais, de médio e alto padrão, e logo se deu a inauguração do primeiro shopping da região, o West Shopping. Nessa época Campo Grande também sofreu intervenções da Prefeitura, como o alargamento de suas principais vias de acesso. O bairro também recebeu maiores investimentos no saneamento básico, pavimentação e transporte, bem como escolas e hospitais, mas em números insuficientes visto as suas demandas populacionais.

Nos anos 2000 o bairro seguiu a linha dos anos anteriores, passando a receber também maiores investimentos comerciais, além de continuar rumando para novos empreendimentos imobiliários.

É nítida as sequelas que a urbanização periférica de Campo Grande causou no bairro. Desde o início de sua formação a Zona Oeste teve um crescimento baseado na exploração de sua terra e degradação de sua natureza, sendo vista como zona rural para produção de produtos agropecuários. No momento em que as economias canavieira, cafeeira e da citricultura não vingaram empreendeu-se na região o processo de periferação desregulada, que procedeu-se nas décadas seguintes. Hoje em dia é possível perceber a disparidade social existente em Campo Grande, que abriga condomínios de luxo e os crescentes investimentos residenciais a nível Barra da Tijuca, ao passo em que tem recebido diversos empreendimentos do programa Minha Casa Minha Vida sem a oferta de transportes público suficiente para atender as demandas de seu grande número de habitantes e possui sub bairros ainda sem pavimentação, iluminação ou saneamento básico, que sofrem com alagamentos, lama e buracos decorrentes dos dias de chuva.

Hoje em dia Campo Grande exerce para moradores de outros bairros e até mesmo de municípios vizinhos pertencentes a Baixada Fluminense, como os municípios de Mangaratiba, Itaguaí, Seropédica e Nova Iguaçu, um papel de

centralidade urbana<sup>2</sup>. As intervenções que ocorreram na cidade do Rio de Janeiro consolidaram no bairro, de acordo com Oliveira e Lima (2017), a centralidade na periferia da metrópole. Abrigando inclusive, além de um vasto comércio, uma Universidade Estadual, a UEZO - Centro Universitário Estadual da Zona Oeste, frequentada por pessoas de distintas localidades.

## 2.2 Mobilidade Urbana no Rio de Janeiro

[...] nenhum aspecto do espaço urbano brasileiro poderá ser jamais explicado/compreendido se não forem consideradas as especificidades da segregação social e econômica que caracteriza nossas metrópoles, cidades grandes e médias. Da mesma forma, a segregação urbana só pode ser satisfatoriamente entendida se for articulada explicitamente (e não apenas implicitamente ou subentendida) com a desigualdade. Essa explicitação se dá desvendando-se os vínculos específicos que articulam o espaço urbano segregado com a economia, a política e a ideologia, por meio das quais opera a dominação por meio dele. (VILLAÇA, 2011, p. 37)

No capítulo anterior revisitamos um pouco o passado e como se deu o processo de urbanização da cidade do Rio de Janeiro. Chegamos ao surgimento das periferias do Rio e como esse processo foi feito sob uma lógica racista, higienista e segregacionista, originando o modelo de cidade dividida que conhecemos. Compreendendo que para entender segregação espacial faz-se necessário considerar todas as ações do Estado que corroboram, produzem e garantem a manutenção deste plano, a partir deste momento analisar como o processo de sucateamento dos transportes públicos e a dificuldade de se deslocar na cidade do Rio de Janeiro, tem associação a um projeto de segregação sócio espacial implementado na urbe carioca.

Em 2013, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) lançou o artigo *“Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo”*, baseado nos dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD), gerados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que traz importantes informações acerca da mobilidade urbana no país. Os autores, Pereira e Schwanen (2013) afirmam que embora a PNAD não seja uma pesquisa elaborada com o propósito de investigar o tema do transporte público, é a única pesquisa amostral de larga escala realizada no país, contendo informações sobre o tempo de deslocamento casa-trabalho

<sup>2</sup>Souza (1989) discorre sobre esse movimento de centralidade na periferia, abordando fatores que culminam em tal processo. “O bairro central definia-se também, funcionalmente, pelo fato de concentrar as atividades de comércio e serviços de maneira muito forte” (SOUZA, 1989, p.159)



anualmente desde 1992, a nível nacional e subnacional (estados e regiões metropolitanas). Infelizmente a PNAD não possui informações sobre viagens realizadas para outros fins que não de trabalho, bem como não traz outras características sobre estas viagens que não o tempo de deslocamento. Estas limitações explicam-se em partes porque a PNAD tem sido pouco utilizada para analisar as condições de transporte urbano no Brasil. Após o ano de 2009 não há registro de outras pesquisas da PNAD sobre a temática, porém nesse artigo será utilizado os dados da referida pesquisa.

A carência de pesquisas recentes que abrangem a escala nacional e subnacional, recorrendo a uma metodologia mais completa que a da PNAD e que acompanhem, assim como ela, a situação da mobilidade urbana no Rio durante os anos, reforça a necessidade de expandir o debate para outros campos de estudo, como o campo do serviço social e das ciências sociais, visto que a maioria dos estudos encontrados - e, inclusive, referenciados neste trabalho - são da área de Geografia.

É importante citar a existência das chamadas pesquisas origem/destino (ODs), que são as tradicionais fontes de dados mais completas sobre transporte urbano no país, elaboradas para dar suporte ao planejamento dos sistemas de transporte de determinadas aglomerações urbanas. Porém há 4 fatores limitantes das ODs, quando se tem a pretensão de analisar as condições de transporte urbano no Brasil, sendo elas:

- i) as pesquisas ODs são conduzidas apenas para algumas áreas urbanas específicas e, portanto, não cobrem uma grande parcela da população urbana do país; ii) diferenças metodológicas entre diferentes pesquisas ODs podem comprometer a comparabilidade entre diferentes regiões metropolitanas; iii) em geral, estas pesquisas não são conduzidas com regularidade, minando a possibilidade de acompanhar tendências históricas;<sup>1</sup> e iv) embora estas pesquisas sejam contratadas por instituições públicas, como secretarias ou empresas públicas de transporte urbano, as bases de dados não costumam ser disponibilizadas ao público. (PEREIRA & SCHWANEN, 2013, p.10)

Diferente das ODs, os dados da PNAD se encontram disponíveis para o acesso do público em geral. A pesquisa mostra que desde 1992, o sistema de transportes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, vem apresentando tendências de sucateamento, como a redução progressiva das frotas e o aumento no tempo de espera dos transportes, analisando se essas tendências variam de acordo com nível de renda, raça e gênero, considerando apenas as áreas urbanas e

os trabalhadores que pegam o fluxo intenso do tráfego, ou seja, descartou-se da pesquisa pessoas que trabalham a noite entre 22h e 5h da manhã.

A tabela 1 abaixo apresenta características gerais sobre algumas Regiões Metropolitanas que integram a pesquisa da PNAD, a título comparativo, onde podemos perceber que a RM do Rio de Janeiro possui o segundo maior tempo médio de deslocamento casa-trabalho, ficando atrás somente da RM de São Paulo, que possui o índice populacional e área total maiores que a do Rio. Quando comparamos com a RM de Curitiba, a diferença fica ainda mais absurda. Curitiba possui uma área total quase 3 vezes maior que a do Rio e apesar disso apresenta uma diferença de 10 minutos no tempo médio de deslocamento casa-trabalho.

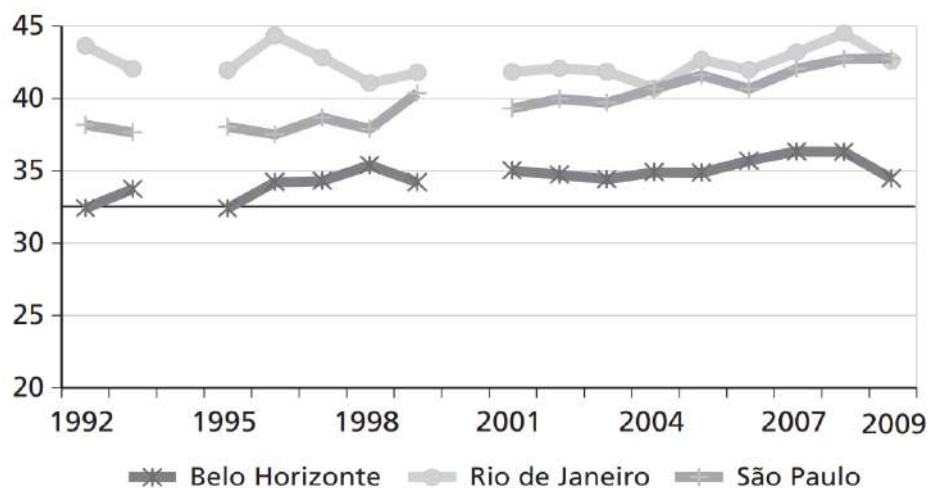
**Tabela 1:** Características das maiores regiões metropolitanas e do Distrito Federal - Brasil (2010)

Região metropolitana	População	Área total (Km <sup>2</sup> )	Densidade demográfica (Km <sup>2</sup> )	PIB <i>per capita</i> (2008)	Taxa de motorização <sup>1</sup>	Tempo médio de deslocamento casa-trabalho (em minutos) <sup>2</sup>
São Paulo	19.443.745	7.943,8	2.447,7	30.349,52	38,1	42,8
Rio de Janeiro	11.835.708	5.643,8	2.097,1	19.762,04	20,8	42,6
Belo Horizonte	4.883.970	14.415,9	338,8	19.540,41	29,6	34,4
Porto Alegre	3.978.470	9.800,2	406,0	23.225,00	31,2	27,7
Recife	3.870.004	2.768,5	1.397,9	13.592,95	15,3	34,9
Fortaleza	3.615.767	5.783,6	625,2	11.715,26	14,7	31,7
Salvador	3.573.973	4.375,1	816,9	17.721,18	16,0	33,9
Curitiba	3.223.836	15.418,5	209,1	22.953,67	41,6	32,1
Distrito Federal (DF)	2.570.160	5.801,9	443,0	45.873,47	37,3	34,8
Belém	2.101.883	1.819,3	1.155,3	9.228,27	11,2	31,5

Fonte: PEREIRA, R., SCHWANEN, T., Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho no Brasil (1992-2009)

O gráfico 1 exprime visualmente as informações da tabela anterior, apontando em minutos o tempo médio de deslocamento casa - trabalho, com os dados dos anos anteriores, desde 1992. É possível perceber que as RMs do Rio de Janeiro e São Paulo, apresentaram tendências de aumento e queda bem similares nos anos 2000, mas que ainda assim a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, superou às demais RMs, Belo Horizonte e São Paulo, no quesito tempo médio de deslocamento casa - trabalho, mesmo apresentando uma área total inferior às mesmas.

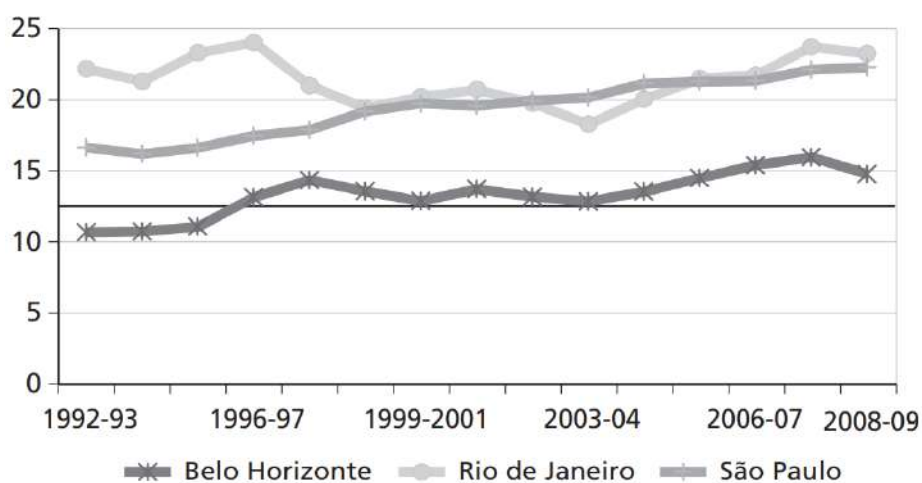
**Gráfico 1:** Tempo médio no deslocamento casa-trabalho – regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009) (em minutos)



Fonte: PEREIRA, R., SCHWANEN, T., Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho no Brasil (1992-2009)

Assim como o tempo médio de deslocamento casa - trabalho em minutos mostra a tendência das RMs Rio e São Paulo de apresentarem o maior tempo, as viagens com mais de 1 hora possuem a mesma característica, como se pode observar no gráfico seguinte. No Rio de Janeiro a quantidade de longos deslocamentos teve um aumento de 24% em 1996-1997, caindo para cerca de 18% em 2003-2004, voltando a subir para 23% no final da década. Os autores atribuem essa melhora do final dos anos 1990, à inauguração, em um curto período de tempo, de diversas obras de infraestrutura na RM do Rio de Janeiro, como a Linha Amarela, em 1997, e nove estações de metrô, entre os anos de 1996 e 1998.

**Gráfico 2:** Proporção de viagens casa-trabalho com mais de uma hora de duração – regiões metropolitanas brasileiras (1992-2009)<sup>1</sup> (Em %)



Fonte: PEREIRA, R., SCHWANEN, T., Tempo de Deslocamento Casa-Trabalho no Brasil (1992-2009)

Pereira e Schwanen (2013) associam o aumento na segunda metade dos anos 2000 ao aumento da frota de veículos e das taxas de motorização, mais pessoas adquirindo carros e outros veículos motorizados, associados ao recente crescimento econômico da região, bem como a expansão de bairros residenciais mais afastados do centro, fazendo com que as distâncias casa-trabalho sejam mais longas do que na região central da cidade.

Acerca dos dados relacionados a gênero e tempo de deslocamento, os autores trazem informações gerais, sem fazer especificações sobre a cada Região Metropolitana, dessa forma Pereira e Schwanen (2013) analisam que no início dos anos 1990, no Brasil, os homens gastavam aproximadamente três minutos (8,6%) a mais do que as mulheres no trajeto casa-trabalho. Porém, a diferença entre os gêneros diminuiu ao longo das últimas décadas, chegando a quarenta segundos (1,7%) em 2008-2009. A redução desta diferença se deu, em grande parte, por conta do aumento proporcionalmente maior no tempo que as mulheres passam no trânsito. O tempo médio de viagem casa-trabalho das mulheres subiu cerca de 10%, contra os 3% entre os homens, comparando os períodos de 1993 e 2009.

As mudanças sócio demográficas que estão ocorrendo no Brasil, são apontadas como um dos principais fatores para esta redução de diferença entre homens e mulheres no tempo de trajeto casa-trabalho, incluindo a redução das taxas de fecundidade, as alterações da composição familiar – aumento da quantidade de domicílios chefiados por mulheres – e o significativo aumento do nível educacional e das taxas de participação das mulheres no mercado de trabalho.

O DATA.Rio, projeto pioneiro do Instituto Pereira Passos (IPP) na transparência e desenvolvimento de informações estatísticas, mapas, estudos e pesquisas focados na Cidade do Rio de Janeiro, possui em seu site diversas informações estatísticas sobre os transportes públicos do Rio. Analisando uma das planilhas disponíveis, que expressa *Total de linhas, frota operante, passageiros transportados, viagens realizadas, quilometragem coberta, combustível utilizado e pessoal ocupado pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1984-2020*, e fazendo um recorte dos anos analisados pela PNAD (1992 - 2009), foi possível criar gráficos que comparam um pouco dos processos citados por Pereira e Schwanen (2013) em um âmbito focalizado no Rio de Janeiro. É importante ressaltar que nessa comparação não se consideram outros meios de transporte para além dos ônibus, sendo assim não se trata de uma comparação completa dos fatores que

influenciam no tempo de deslocamento casa-trabalho<sup>3</sup>. Na tabela abaixo é possível visualizar o número total de passageiros atendidos pelos serviços de ônibus do Município do Rio de Janeiro entre os anos de 1992 - 2009.

**Tabela 2:** Total anual de passageiros transportados pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1992 - 2009

Ano	Total de passageiros
1992	1 369 920 552
1993	1 254 402 480
1994	1 199 945 760
1995	1 201 635 696
1996	1 190 439 084
1997	1 176 041 148
1998	1 192 113 936
1999	1 086 385 394
2000	1 018 108 405
2001	946 646 837
2002	894 708 399
2003	822 043 972
2004	762 968 838
2005	974 539 782
2006	993 372 809
2007	1 021 912 879
2008	1 097 734 648
2009	1 095 201 940

Fonte: DATA.Rio, Total de linhas, frota operante, passageiros transportados, viagens realizadas, quilometragem coberta, combustível utilizado e pessoal ocupado pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1984-2020.

\*Elaborado pela discente

No final dos anos 1990 a Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresentou uma queda no tempo médio de deslocamento casa - trabalho, concomitante a isso o município do Rio de Janeiro começou a registrar uma leve queda na quantidade de passageiros transportados pelo sistema de ônibus municipal, que pode ser explicada pelas obras de extensão da linha 2 do metrô, em 1996, bem como a inauguração das estações Coelho Neto e Pavuna, em 1998, que podem ter contribuído para um espraiamento da população para outros meios de transportes.

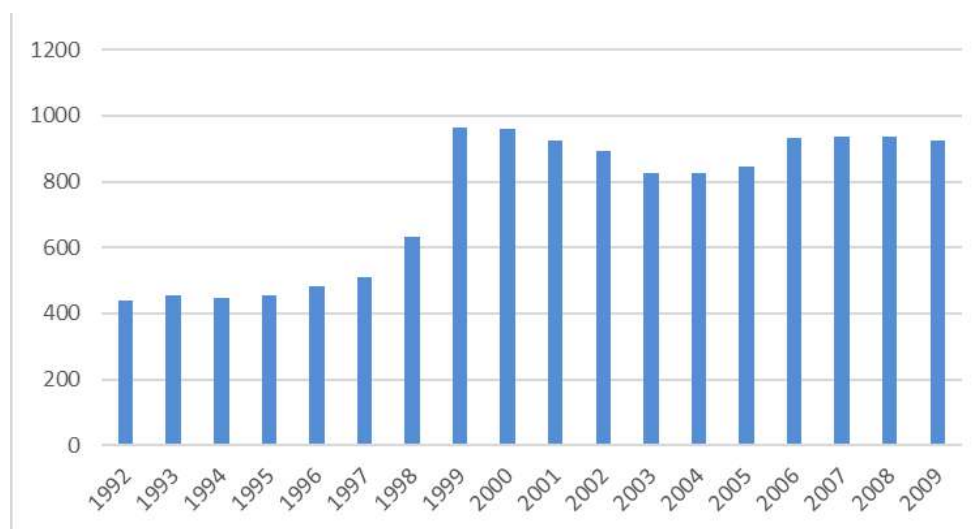
A tendência de queda no número de passageiros que utilizavam o sistema municipal de ônibus do Rio de Janeiro perdurou até meados dos anos 2000, apresentando um aumento significativo no ano de 2005, bem como o tempo de deslocamento casa - trabalho apresentou a mesma inclinação. Nessa época a

<sup>3</sup>Compreendemos neste trabalho que mobilidade urbana não se trata somente de ônibus, a discussão é mais ampla e para fazê-la de forma mais aprofundada é necessário considerar outros meios de transportes, porém decidimos por tendenciar o debate para os ônibus, considerando o fato de que a discente elaboradora da presente dissertação tem sua vivência perpassada majoritariamente por esse meio de transporte.

população carioca experimentou um crescimento populacional e um enorme espraiamento da malha urbana, cimentando um território metropolitano produtor de edificações em áreas dispersas da cidade e cada vez mais distantes do Centro. Em conjunto, esses fatores podem ter sido um dos causadores desse aumento no número de passageiros transportados pelo serviço de ônibus do Rio de Janeiro.

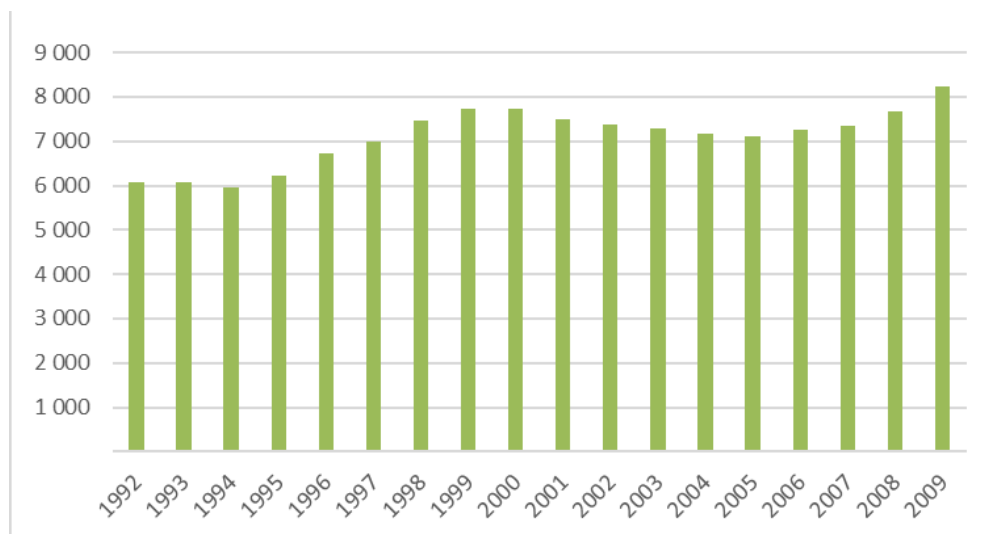
A respeito das frotas e linhas operantes, os dados do DATA.Rio mostram que o Município do Rio de Janeiro registrou no período de 1 ano, um salto de 632 linhas operantes, em 1998, para 962 no ano de 1999. Já a média anual das frotas não apresentou um crescimento tão relevante no período indicado, indo de 7.464 no ano de 1998, para 7.738, em 1999, o que sugere que o aumento extensão de linhas operantes não se deu em concordância com o aumento das frotas e indica que provavelmente foram deslocados diversos veículos para as linhas novas, provocando uma diminuição na frota das linhas antigas e a inauguração das linhas com frotas reduzidas. Os gráficos a seguir ilustram esses dados.

**Gráfico 3:** Total de linhas do sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre os anos 1992-2009



Fonte: DATA.Rio, Total de linhas, frota operante, passageiros transportados, viagens realizadas, quilometragem coberta, combustível utilizado e pessoal ocupado pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1984-2020.  
\*Elaborado pela discente

**Gráfico 4:** Média anual da frota operante do sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre os anos de 1992-2009 (em milhares)



Fonte: DATA.Rio, Total de linhas, frota operante, passageiros transportados, viagens realizadas, quilometragem coberta, combustível utilizado e pessoal ocupado pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1984-2020.  
\*Elaborado pela discente

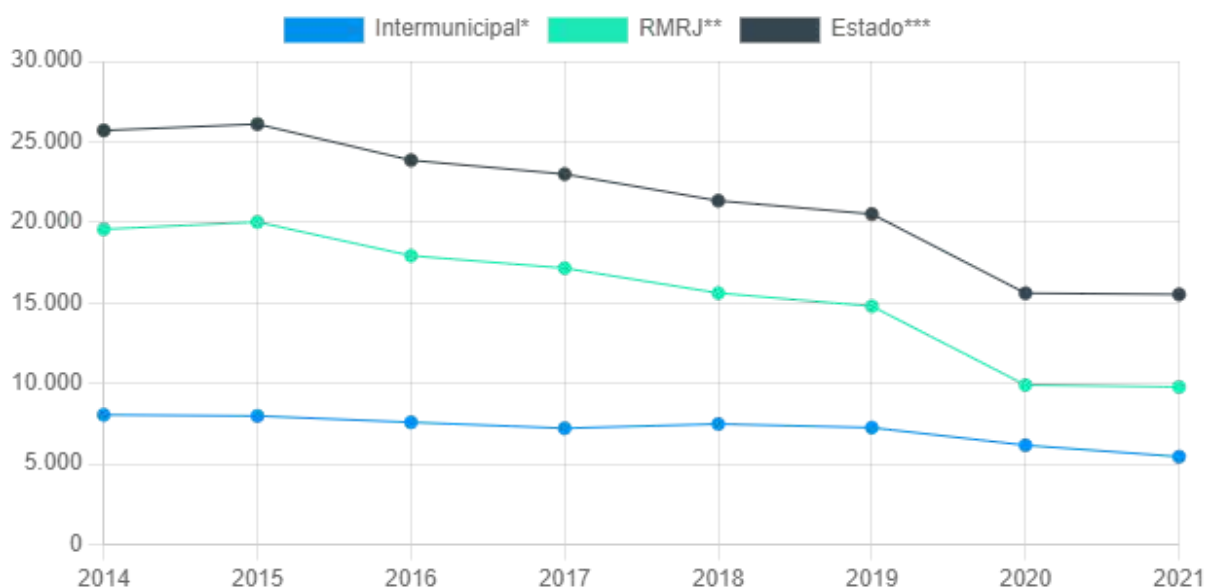
A partir do ano de 2011, ainda conforme os dados supracitados do DATA.Rio, o número de linhas que estavam operantes no município do Rio de Janeiro sofreu uma queda, no ano anterior existiam cerca de 925 e em 2011 haviam 225 linhas a menos, cerca de 700 linhas se encontravam operantes na cidade. Apesar dessa alteração, a média anual de frota operante não manifestou muito impacto, apresentando uma redução mínima de 8.732, no ano de 2010, para 8.708 em 2011. Desde então a média anual de linhas operantes não apresentou mais nenhum registro significativo de aumento, em contrapartida a média anual de passageiros transportados cresceu, chegando a ultrapassar as médias registradas no início dos anos 2000 e nivelando-se às dos anos 1990, porém agora com o agravante do espraiamento urbano.

Em 2018 veio a derrocada total da média anual da frota operante. Os números despencaram como nunca e não apresentaram melhoras nos anos seguintes. Com o total anual de 731 linhas operantes, o município do Rio de Janeiro fechou o ano registrando uma média de apenas 6.722 veículos distribuídos para as linhas, atendendo uma demanda anual de cerca de 1.088.781.802. Ressalto que embora essa queda significativa tenha ocorrido em 2018, o sucateamento do transporte urbano rodoviário no município do Rio precede essa época e em 2015 já haviam moradores de diversas regiões denunciando o sumiço dos ônibus, bem como o desaparecimento de algumas linhas.

Com a pandemia do SARS-CoV-2 (COVID-19), em 2020, os moradores do município do Rio de Janeiro relataram o desaparecimento ou redução de diversas

linhas de ônibus. Embora intensificado com a pandemia, esse movimento não é recente. A Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro (FETRANSPOR) também disponibiliza para o público dados gráficos acerca da mobilidade urbana e sua análise tem uma abrangência maior. Comparando os dados do DATA.Rio com os dados da FETRANSPOR, é possível visualizar a situação geral da RMRJ, fazendo um recorte do contexto municipal da cidade do Rio de Janeiro e assim tecer algumas observações. No gráfico e no quadro abaixo é possível verificar os registros sobre as frotas de ônibus intermunicipais, municipais e da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

**Gráfico 5:** FETRANSPOR - Mobilidade urbana setor em números - Frotas



Fonte: FETRANSPOR - <https://www.fetranspor.com.br/mobilidade-urbana-setor-em-numeros/>

**Tabela 3:** FETRANSPOR - Mobilidade urbana setor em números - Frotas

	Intermunicipal*	RMRJ**	Estado***
<b>2014</b>	8.060	19.574	25.705
<b>2015</b>	7.991	20.022	26.099
<b>2016</b>	7.597	17.932	23.856
<b>2017</b>	7.227	17.161	22.995
<b>2018</b>	7.492	15.616	21.344



<b>2019</b>	7.264	14.801	20.519
<b>2020</b>	6.174	9.908	15.607
<b>2021</b>	5.462	9.787	15.532

Fonte: FETRANSPOR - <https://www.fetranspor.com.br/mobilidade-urbana-setor-em-numeros/>

**Legenda:**

Intermunicipal\* - Sistema Intermunicipal do Estado do Rio de Janeiro

RMRJ\*\* - Sistema Intermunicipal e Municipal da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro

Estado\*\*\* - Sistema Intermunicipal e Municipal do Estado do Rio de Janeiro

Ao analisarmos os dados referentes à região metropolitana do Rio de Janeiro, é possível visualizar as progressivas reduções das frotas que se engendrou após o ano de 2015, indo de 20.022 veículos para 17.932 no ano seguinte, atingindo em 2021 a menor taxa registrada de 9.787. Quando comparamos esses dados aos registros do DATA.Rio, podemos observar que em 2016 apenas o município do Rio de Janeiro possuía quase 50% do total de veículos operantes da RMRJ, foram cerca de 8.474 carros, subdivididos em 678 linhas, que transportaram durante o ano uma média de 1.278.513.674 Em 2020, a RMRJ registrou a segunda menor taxa de frota operante, 9.908 veículos, e a cidade do Rio de Janeiro teve uma frota anual de em média 6.007 veículos, menor número registrado em 25 anos.

Embora a frota de ônibus operante na cidade seja insuficiente para atender as demandas da população, é inegável o fato de que a maior parte dos veículos da RMRJ estão locados no município do Rio de Janeiro. A Região Metropolitana do Rio de Janeiro é atualmente composta por 22 municípios: Duque de Caxias, Itaboraí, Itaguaí, Magé, Mangaratiba, Maricá, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Petrópolis, São Gonçalo e São João de Meriti, e o Rio de Janeiro é o mais populoso de todos, além de ser a região administrativa da RM, é possível deduzir que o investimento em mais transportes na cidade e esse direcionamento dos ônibus para a mesma, se dê por conta desses dois fatores (fora especulação imobiliária, crescimento econômico, dentre outros interesses capitais), porém provavelmente há mais ônibus circulando na RMRJ do que aqueles que se tem registrados pela FETRANSPOR.

Em 2018, um estudo realizado pela empresa inglesa de consultoria Expert Market, apontou a cidade do Rio de Janeiro com o pior sistema de transporte entre as 74 cidades avaliadas na pesquisa, ficando em último lugar do ranking. O relatório

analisou o tempo de viagem, a espera para pegar a condução, o número de baldeações, a distância percorrida e o custo mensal do transporte em relação ao salário médio da população. Alguns aspectos internos da cidade não foram considerados no trabalho, e o mesmo não se preocupa em explicar os fatores que poderiam explicar esse resultado.

Em uma análise ao Observatório de Metrôpoles o professor Juciano Rodrigues, do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – IPPUR/UFRJ; Pesquisador do INCT Observatório das Metrôpoles e do Laboratório de Mobilidade Sustentável – PROURB/UFRJ, apontou as razões para esse resultado, destacando o acesso desigual das classes sociais aos bens públicos e ativos do transporte como uma das características mais marcantes do padrão de organização e funcionamento dos sistemas de transporte no Brasil.

Os resultados do Censo Demográfico 2010 mostram, por exemplo, que o número de homens que se deslocavam de casa para o trabalho diariamente na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ) era 37% superior ao de mulheres. Isso pode ser resultado da própria estrutura do mercado de trabalho, mas também dos inúmeros constrangimentos que afligem as mulheres no acesso ao sistema de transportes. A mesma fonte de dados também revela que 32% das pessoas negras levavam mais de uma hora no trajeto diário, enquanto a média para a RMRJ como um todo é pouco mais de 28% e dos brancos é de 26%. Quanto à dimensão da renda, a população mais pobre também tende a gastar mais tempo nos deslocamentos casa-trabalho. Pereira e Schwanen (2012) mostraram que nas áreas metropolitanas do Brasil, os mais pobres gastam em média 20% a mais de tempo do que os mais ricos. No caso da RMRJ, embora, tenha ocorrido uma piora no tempo de deslocamento daqueles situados nos decis superiores de renda, a situação dos mais ricos permanece consideravelmente melhor do que a do resto da população. (RODRIGUES, 2018, n.p.)

O pesquisador relembra que diferente das outras cidades brasileiras, que se encontram no ranking junto com o Rio, Brasília, Salvador e São Paulo, o município havia recebido recentemente incentivos na área do transporte e infraestrutura, para os megaeventos que recebeu em 2014 e 2016. O Rio sediou a final da Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016, tendo recebido em torno de 30 bilhões de reais em investimentos em função desses eventos, com obras incluindo a implantação do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), extensão das linhas do BRT e a expansão do metrô, com a construção da Linha 4. Na infraestrutura algumas grandes obras foram realizadas, sendo duas delas a criação dos túneis da área portuária e a duplicação do elevador do Joá, principal via de acesso que liga a Zona Sul à Barra da Tijuca, áreas nobres da cidade. Ambas obras foram realizadas com

vistas a melhorar a circulação de veículos privados pelo Rio, e incentivaram o crescimento da motorização na região. Sobre a ineficácia de tais obras na cidade, Rodrigues afirma

Outra constatação, dada a interpretação dos resultados do estudo elaborado pelos ingleses, é que os bilhões investidos em mobilidade urbana no contexto da preparação para os megaeventos não conseguiram mudar, nem mesmo amenizar, a situação do transporte público. O tempo médio de espera no ponto por um ônibus ou trem na cidade é maior do que a grande maioria das outras cidades consideradas no estudo. Além disso, 62% dos usuários precisam fazer ao menos uma baldeação em suas viagens diárias, o que pode ter piorado após a equivocada e estranha Racionalização das Linhas de Ônibus, iniciada em 2015. (RODRIGUES, 2018, n.p.)

O encurtamento e desaparecimento das linhas de ônibus, ao qual Juciano Rodrigues aponta como restritivo e excludente, afetaram principalmente a camada mais pobre da população que passou a ter que fazer uma ou mais baldeações para se locomover dentro da cidade, apontando também que 11 das 21 linhas que haviam sido encurtadas na época faziam ligação entre as APs 2 e 3, que são opostas entre si nos quesitos raça e classe. A AP 2 abriga os bairros da Zona Sul, Tijuca e bairros adjacentes com alta concentração de renda, já a AP 3 abrange bairros da Zona Norte. Dessas onze linhas, seis tinham os bairros do Leblon e Ipanema como origem ou como destino, os territórios mais ricos da cidade, escancarando que os motivos por trás de tal encurtamento não foram levianos e possuíam sim um viés político e ideológico segregacionista, racista e classista.

Os finais de semana são geralmente os únicos momentos em que a população preta e pobre trabalhadora pode se permitir gozar de lazer, praia e cultura fora de seus locais de trabalho. Seriam então nesses dias que essa população adentraria a “área dos brancos”, contudo nos finais de semana ocorrem reduções nas frotas de ônibus, aumento no espaçamento do intervalo de trens, ônibus, metrô etc, que dificultam e impedem de todas as formas o deslocamento dessas pessoas, habitantes das áreas mais distantes do centro da cidade. Kilomba (2008) elucida que os corpos segregados são vistos como “sujos”, quando transgridem as fronteiras impostas pela branquitude e se inserem nas suas áreas, sendo posicionados como “marginais”. Essa ideia de “sujeira” trabalhada pela autora está atrelada à ordem, corpos pretos na área dos brancos e fora dos espaços que antes foram delimitados pelos brancos estariam, nessa lógica, fora do lugar em um sistema de ordenação que tem espaço para eles. Sendo assim, a única situação em que é permitido o

acesso das pessoas pretas a “áreas dos brancos” é quando elas se inserem para servir a branquitude.

A Lei Nº 12.587, de 2012, que Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, tem por objetivo *“a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município”* bem como *“contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano”*. A lei é fundamentada sob 9 princípios, sendo eles: *I - acessibilidade universal; II - desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais; III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV - eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano; V - gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; VI - segurança nos deslocamentos das pessoas; VII - justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; VIII - equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e IX - eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

É fácil compreender os motivos da cidade do Rio de Janeiro estar tão mal colocada no ranking da pesquisa realizada pelos Ingleses, quando se observa que nem o que é previsto na lei se cumpre por aqui, por exemplo, a acessibilidade, alguns veículos circulam com o elevador quebrado e tão lotados que não permitem a entrada de passageiros que necessitam de cadeira de rodas. No que tange a equidade do acesso aos transportes públicos o que se observa na cidade é uma política com direcionamento desigual de quantidade e qualidade de veículos de acordo com a área que se destinam e sumiço de linhas, ações que cada vez mais afetam e restringem a população mais pobre, como o aumento exorbitante do preço das passagens, que dificulta e chega a impedir o deslocamento de pessoas que não possuem auxílio para ir e vir do trabalho ou para estudar, bem como afasta cada vez mais a população de acessar espaços de cultura e lazer que a cidade oferece.

### **2.3 Campo Grande E Eu: Relações Raciais E Mobilidade Urbana**

*Passageiro do último vagão*  
Por Elisa Lucinda

*Eu a vida toda tive medo de perder o trem.  
 Sempre morei longe do sonho,  
 do dinheiro, da formação,  
 de um tipo de arte, do descanso.  
 Calculei a vida pra não perder o trem.  
 Fiz a conta: distância mais cidade partida do meio  
 dá igual caminho andado em vão!  
 [...]  
 Algum trabalho, só lá perto da lonjura, e todo dia acaba o pão.  
 Até parece o mesmo pão.  
 [...]  
 Sempre fui por mim.  
 Sempre fui de riscar eu mesmo meu caminho  
 e não me gabo de ser um respeitado dono do enredo.  
 [...]  
 Minha vida foi de vagão em vagão até agora.  
 Até que essa derradeira hora.  
 Em cada fila de emprego,  
 em cada fica de concurso,  
 em cada fila de seleção,  
 eu nunca quis perder o trem da oportunidade.  
 Nunca quis perder trens: da conversa,  
 da chance, da palavra, da história.  
 Engraçado: para minha Escola desfilar, sempre criei brincando,  
 o enredo e o samba-enredo, todo ano.  
 Mas aqui, na correria do dia a dia,  
 no corre da lida agonia  
 não dá jeito de a caneta ser minha não.  
 Quem mora longe do sonho,  
 arrisca, tudo, todo dia,  
 sem tempo, espremendo no meio da madrugada,  
 muitos copos de gelada alegria.*

Os trechos acima foram retirados da poesia “*Passageiro do último vagão*”, da poetisa, jornalista, escritora, cantora e atriz Elisa Lucinda, e compõe o livro “*Mobilidade antirracista*”, lançado em 2021. O poema expressa os impactos da “cidade partida” na dinâmica da mobilidade urbana, elucidando os impactos dessa dinâmica, principalmente, na vida dos moradores das áreas mais afastadas do centro da cidade.

Ainda sobre “*Mobilidade antirracista*”, no podcast “Cidade livre!”, do Le Monde Diplomatique Brasil, uma das autoras, a assistente social Rafaela Albergaria, fala um pouco sobre o livro, que objetiva dar voz a perspectiva das pessoas pretas, trans e pobres, acerca das políticas de mobilidade urbana, entendendo que as mesmas são racializadas e territorializadas, e que tais fatores determinam como se dará a oferta de veículos e o tipo de mobilidade para cada território. A obra traz um ponto de vista crítico sobre o sistema de transportes no Brasil, analisando especialmente o

racismo, socializando o debate, uma vez que as ações relacionadas à mobilidade urbana majoritariamente são pensadas e planejadas por pessoas das áreas elitizadas da engenharia e arquitetura e urbanismo.

A escolha pela poesia não se deu ao acaso, bem como minha escolha por dissertar sobre mobilidade urbana e segregação socioespacial. Morando em Campo Grande, aprendi da forma mais difícil a “calcular a vida pra não perder o trem”, e nessas observâncias e trocas com familiares, amigos e outros moradores da região surgiu o questionamento: quem provoca e fomenta cotidianamente essa disparidade entre as periferias urbanas e as áreas mais próximas do centro da cidade? Aclarou-se aí a necessidade de tecer um trabalho sobre tal assunto.

Maia (1998) expõe que embora a atuação do Estado na produção do espaço e de políticas voltadas à mobilidade urbana se dê de forma preponderante, não pode ser vista como exclusiva. Outros atores foram fundamentais no processo histórico de produção do espaço na cidade do Rio de Janeiro, os representantes do capital, a classe média, movimentos sociais, ONGs, dentre outros, manifestando ser *“fundamental recolocar a discussão, apresentando as contradições e antagonismos presentes neste processo, bem como o nível e estratégias de intervenção dos diferentes agentes envolvidos.”* (MAIA, 1998, p. 40). Porém ainda assim reforça que o Estado, possui uma atuação mais complexa que a de outros agentes, pois não fica imune às contradições da sociedade, confrontando-se com o dilema de ter que respondê-las, ainda que de forma diferenciada, para se legitimar.

Dessa forma fez-se um resgate histórico ao longo deste trabalho sobre a formação do espaço urbano da cidade do Rio de Janeiro e da formação social de sua população, com a constituição do mercado de trabalho derivado de *“relações raciais e de trabalho desiguais que foram construídas hierarquicamente à custa do trabalho forçado compulsório negro”* (Henriques, 2021;75), preterindo a população negra após a Abolição da Escravidão enquanto a afastava de qualquer possibilidade de integração e ascensão social, a medida em que “empurrava-os” para as favelas e subúrbios.

Menezes (2006), observando a tipologia sócio espacial de da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, afirmou que o território de Campo Grande predominantemente a classe popular e operária, o que ao compararmos com a Henriques (2021) quando afirma que aos negros e negras africanos foi estabelecido o emblema de “estoques raciais”, usando do não letramento dos mesmos como

justificativa para que não ocupassem os postos de trabalho assalariado, colocando-os a margem de trabalhos pesados como os serviços gerais, obras e manutenção, explicita a formação da população do bairro, sua cor e quais tipos de emprego e subempregos são destinados a ela.

Hodiernamente ao fazer um breve passeio pelas ruas de Campo Grande, é possível constatar as diversas mudanças que o bairro vem sofrendo com os anos. Há 20 anos atrás, ele se encontrava em expansão, já bastante populoso, aumentando os empreendimentos do ramo imobiliário e começando a receber empreendimentos comerciais. Lembro que a rua onde moro mal tinha casas, era tudo mato, sítios e terrenos baldios, com um caráter bastante rural. Mas a medida em que o capital imobiliário foi esgotando as opções de espaços vazios nas áreas nobres da cidade, tiveram de recorrer às áreas mais afastadas do centro urbano, até chegar ao que bairro que um dia fora considerado uma zona rural e até então servia para acolher empreendimentos de baixa renda (MCMV)<sup>5</sup>, e com isso muitas características do território foram se perdendo. O sítio onde eu brincava quando criança foi vendido e nele está sendo construído um loteamento de luxo. Outro grande sítio localizado na Estrada da Cachamorra, bem pertinho da minha rua, também foi vendido para uma empresa de engenharia e arquitetura, que possui um longo histórico de empreendimentos na Barra e Recreio dos Bandeirantes, e construiu em Campo Grande o mais recente empreendimento luxuoso da região

com toque barrense, preço nas alturas e o sabor do devaneio da classe média, de se auto segregar<sup>4</sup> do outro através dos muros de condomínios, que se propõe a oferecer todo o tipo serviços em suas instalações. Essas áreas são, conforme afirma Maia (1998) em citação a Ribeiro (1996), compradas a baixo custo e “os empreendimentos são planejados de forma que os primeiros lançamentos vão sucessivamente revalorizando a área” (MAIA, 1998, p.56 apud RIBEIRO 1996).

Kilomba (2008), em seu livro *“Memórias da plantação: episódios do racismo cotidiano”*, fala sobre a necessidade da branquitude de regular a distância física de pessoas negras, delimitando as áreas que elas “podem usar”. Essas áreas representam os lugares aos quais a branquitude não se importa e desejam manter

<sup>4</sup>Caldeira (2000) trabalha melhor a temática em sua obra *Cidade de muros: Crime, segregação e cidadania em São Paulo*.

<sup>5</sup>Antes da instituição do programa Minha Casa Minha Vida, no ano de 2009, empreendimentos imobiliários voltados para a classe baixa na região de Campo Grande já vinham sendo construídos e comercializados pela Secretaria Municipal de Habitação/Prefeitura Municipal da Cidade do Rio de Janeiro, através do Programa de Arrendamento Residencial - PAR, instituído em 2001, pela Lei 10.188/2001. Em 2009, o PAR entregou/comercializou cerca de 3.881 imóveis, distribuídos em 18 condomínios no bairro de Campo Grande.

uma certa distância física, negando também o acesso de pessoas negras nas áreas delimitadas como “dos brancos” por medo de um “contágio somático”. A autora explica que essa delimitação do espaço é uma forma de confinar corpos pretos, evidenciando uma assimetria de poder da branquitude de definir sua própria área e segregar os *outros raciais*.

A divisão geográfica resultante dessa coreografia racista pode ser vista como uma fronteira ou membrana entre o mundo das/os “superiores” e o mundo das/os “inferiores”, entre o “aceitável” e o “inaceitável”, entre as/os “boas/bons” e as/os “más/maus”, entre “Nós” e as/os “*Outras/os*”, evitando a contaminação das/os primeiras/os pelas/os segundas/os. (KILOMBA, 2008, p.168)

Outro agravante no crescimento populacional da região, é o racismo ambiental que assola a área. Recentemente em alguns locais do bairro de Campo Grande iniciaram-se obras de infraestrutura e urbanização do programa “Bairro Maravilha”, que realiza obras de pavimentação e saneamento na cidade, porém muitos sub-bairros de campo grande e/ou bairros vizinhos, como Magarça, em Guaratiba, não apresentam tais investimentos. Em uma pesquisa o Instituto Trata Brasil, constatou que a Área de Planejamento 5, é a AP menos favorecida no quesito saneamento básico. De acordo como o Senso do IBGE de 2010, apenas 82,9% das moradias da AP5 eram ligadas à rede geral de esgoto ou à rede pluvial, enquanto a média das demais APs era de 93,6%, conforme pode ser visto na tabela abaixo.

**Tabela 4:** Moradias com acesso ao saneamento (%), AP-5 e cidade do Rio de Janeiro, 2010



Bairros, áreas e municípios	Moradias permanentes	Porcentagem das moradias com			
		ligação a rede geral de distribuição de água	banheiro de uso exclusivo dos moradores	ligação a rede geral de esgoto ou a rede pluvial	lixo coletado
Santíssimo	13.124	98,9%	100,0%	88,4%	99,2%
Campo Grande	104.804	98,4%	99,9%	81,0%	99,4%
Senador Vasconcelos	9.826	99,4%	99,9%	78,3%	99,2%
Inhoaíba	19.867	97,5%	99,9%	87,8%	99,3%
Cosmos	24.081	99,3%	99,8%	83,3%	99,6%
Paciência	28.678	99,1%	99,9%	82,4%	99,3%
Santa Cruz	66.087	98,5%	99,8%	75,9%	98,3%
Sepetiba	17.833	94,8%	99,9%	69,1%	99,7%
Guaratiba	33.389	89,5%	99,9%	51,5%	99,4%
Barra de Guaratiba	1.172	93,1%	99,8%	32,3%	99,8%
Pedra de Guaratiba	3.083	78,9%	98,9%	83,7%	98,8%
<b>Área de Guandu/Sepetiba</b>	<b>321.944</b>	<b>97,2%</b>	<b>99,9%</b>	<b>77,0%</b>	<b>99,2%</b>
Deodoro	3.291	99,8%	99,9%	91,2%	96,2%
Vila Militar	4.152	99,9%	100,0%	73,3%	100,0%
Campo dos Afonsos	375	100,0%	100,0%	99,7%	100,0%
Jardim Sulacap	4.388	97,3%	99,9%	88,9%	99,9%
Magalhães Bastos	8.089	99,8%	100,0%	90,0%	100,0%
Realengo	59.238	99,2%	99,9%	90,9%	99,7%
Padre Miguel	21.146	99,6%	100,0%	96,1%	99,9%
Bangu	76.832	99,2%	99,9%	92,8%	99,2%
Senador Comaró	34.042	99,5%	99,9%	91,0%	99,4%
Gericinó	781	99,7%	99,7%	91,3%	93,7%
<b>Baía de Guanabara</b>	<b>212.334</b>	<b>99,3%</b>	<b>99,9%</b>	<b>91,7%</b>	<b>99,4%</b>
<b>APS</b>	<b>534.278</b>	<b>98,0%</b>	<b>99,9%</b>	<b>82,9%</b>	<b>99,3%</b>
Outras áreas de planejamento	1.610.167	98,6%	99,9%	93,6%	99,2%
<b>Rio de Janeiro</b>	<b>2.144.445</b>	<b>98,4%</b>	<b>99,9%</b>	<b>90,9%</b>	<b>99,2%</b>

Fonte: IBGE  
Elaborado por: Trata Brasil

Fora isso, há na região diversas indústrias, que podem ser vistas ao longo da Av. Brasil, que se instalaram nos arredores de Campo Grande devido a presença de vastos espaços vazios, próximos a principal via de acesso ao bairro.

À medida em que tem crescido o fomento em empreendimentos imobiliários na região, não se tem tido o mesmo investimento em políticas de mobilidade urbana. O tráfego tem se tornado cada vez mais intenso no bairro e o número de automóveis circulando tem aumentado, dado as condições precárias dos transportes públicos da região, que acabam incentivando a motorização da população. Para circular dentro de Campo Grande, o trajeto pode levar até mais de 1 hora, a depender do seu destino, por exemplo, moro próximo a Estrada da Cachamorra e antigamente costumava fazer o trajeto da minha casa até o centro de Campo Grande em cerca de 25 minutos (sem contar o tempo de espera do ônibus/van). Essa média

aumentou para cerca de 40 minutos, pois as vias de acesso ao centro do bairro estão sempre congestionadas. Dentro dos ônibus espremidos de forma desconfortável, vê-se homens e mulheres, jovens ou idosos, corpos majoritariamente pretos.

A pandemia aflorou as desigualdades sociais da nossa sociedade e trouxe à tona a importância da mobilidade como um fator determinante para a interdição e operacionalização das políticas públicas, que mortificam os corpos negros. A maior medida de prevenção da COVID-19 era o isolamento, e a população negra e pobre ficou impedida de realizá-lo, por não ter o privilégio ou um auxílio financeiro para tal distanciamento. Nesse período, tive que me deslocar em muitos momentos para fazer as compras da casa ou resolver alguma pendência de família no centro de Campo Grande ou no centro da cidade, e as diferenças entre o comércio em um local e outro eram gritantes. Enquanto sob o Centro da Cidade pairava um ar sombrio de “cidade fantasma”, com poucos comércios abertos e quase ninguém nas ruas, em Campo Grande pouca coisa parou. O Calçadão continuava cheio e os comércios abertos, tal qual os ambulantes seguiam suas vendas. Os transportes públicos em direção ao Centro, Barra e Zona Sul seguiam lotados de pessoas que tinham que se deslocar presencialmente para seus empregos e ao contrário do que deveria ocorrer, não disponibilizaram uma frota de ônibus/BRTs condizentes com a demanda da população e urgência da situação, reduzindo drasticamente os números da mesma e até sumindo com algumas, escorando-se nas desculpas da “pouca demanda”. Tais políticas expuseram ainda mais uma população já abarcada pelo desemprego, pela precarização do trabalho e subemprego, que no momento de estado de calamidade pública, não tiveram a garantia de suas vidas assegurada.

### **CONSIDERAÇÕES FINAIS: *Segregação Sócio espacial e Mobilidade Urbana: Temas para o Serviço Social?***

Para o início da produção desse trabalho, procurei na plataforma *Scielo* artigos de periódicos do Serviço Social que tivessem como palavras chaves segregação sócio espacial; mobilidade urbana e racismo ambiental. Poucos foram os resultados encontrados para cada categoria, quando não foram nulos. A maioria

dos artigos encontrados eram de áreas como geografia, engenharia ambiental ou arquitetura, alguns também das ciências sociais.

Me recordo do momento em que troquei com minha supervisora de estágio sobre a escolha pela minha temática de Trabalho de Conclusão de Curso e ela me atentou para a escassa produção do Serviço Social sobre as questões (mobilidade urbana e segregação sócio espacial). Antes disso, uma docente querida havia feito o mesmo comentário. Isso me deixou animada com a ideia de poder trabalhar com um tema tão rico e pouco pesquisado em nossa área. O recorte de Campo Grande veio em seguida, com a intenção de afunilar o debate e tornar meu trabalho mais tangível e específico, conjugando com minha própria *escrivivência* (EVARISTO, 2006) de mulher negra moradora desse território. Isso porque, debater mobilidade urbana e segregação socioespacial é muito mais complexo do que parece, se é que parece uma tarefa fácil. O tema é um “guarda chuva” de possibilidades, onde tudo está intrinsecamente ligado às formas que se dão as políticas de transportes e habitação na cidade (e no Brasil).

Na produção desse trabalho acabei por descobrir que embora poucos artigos tenham sido encontrados na plataforma supracitada, existem produções sobre o tema e não são tão poucas como eu pensava, porém esses artigos não abordam mobilidade urbana e segregação socioespacial como temas principais, mas sim trabalham com eles ao longo do texto. Um levantamento realizado por Gambinni (2019;60), registrou cerca de 90 artigos de revistas que tratam de mobilidade urbana e/ou direito à cidade, porém explica que foi necessário refinar a busca, justamente para localizar os trabalhos que não tinham mobilidade urbana como eixo central de pesquisa.

Cerca de 73% dessas produções derivavam de revistas universitárias; 20% de instituições como a Associação Brasileira de Ensino e Pesquisa em Serviço Social - ABEPSS, Serviço Social do Comércio – SESC, Centro Brasileiro de Cooperação e Intercâmbio de Serviços Sociais – CBCISS e representando a parcela de 7% artigo lançados pela Editora Cortez.

Através desse levantamento, é possível notar que a produção de trabalhos acerca da mobilidade urbana e território na comunidade acadêmica do Serviço Social tem se mostrado cada vez mais crescente. Gambinni (2019;61) também cita que das 15 revistas que ela utilizou para o levantamento de dados para sua pesquisa, 11 eram universitárias, vinculadas a programas de pós-graduação, o que

pode significar a latência da necessidade dos acadêmicos do Serviço Social em estudar e compreender sobre essas temáticas que muitas vezes perpassam suas vivências e o fazer profissional. Eu mesma me senti tocada por abordar tais assuntos, por sentir na pele a urgência de se pensar novas políticas sociais de mobilidade urbana territorializadas e racializadas, que não priorizem apenas as áreas nobres e central da cidade, mas que atendam com eficácia as demandas da população que vive nas periferias urbanas - segregadas por políticas do Estado capitalista -, conforme previsto na Lei Nº 12.587, de 2012.

Parte dessa produção acadêmica do Serviço Social acerca das questões de mobilidade urbana, territorialidade e direito à cidade, provavelmente oriunda de universitários que se identificam com tais demandas. Tenho isso como suposição, pois ao analisar o corpo discente da Escola de Serviço Social da UFRJ, ao qual faço parte, vejo a sua composição, nas trocas descubro um pouco sobre suas histórias e de onde cada pessoa vem. Majoritariamente preto, periférico, feminino e LGBTQIAP+, o corpo discente é formado por pessoas que muitas vezes são as primeiras de sua família a ingressarem na universidade pública ou até mesmo as primeiras a ingressarem no ensino superior. Pessoas de origens diversas, dos subúrbios cariocas, da baixada fluminense, das favelas e guetos da cidade ou favelas e periferias de outros estados Brasil a fora, que com muitas percalços encaram longos trajetos até a Praia Vermelha, para contradizer e encarar mais um dia com o sentimento de não pertencimento a Zona Sul, não pertencimento a universidade, lugares que nos foram privados por tanto tempo pelo colonialismo, “haja vista a produção do racismo e da raça como instrumentos de poder/dominação” (Henriques, 2021;156)

Assim, o sistema educacional público, erigido como um sistema moderno colonial de raça e gênero, colocou para fora do ensino científico as/os negras/os, impedindo-os a realizar formações aligeiradas e/ou profissionalizantes cujo receptáculo eram os serviços tidos como “braçais”, que requerem maior dispêndio de energia e menor remuneração salarial e escolaridade. Portanto, o sistema educacional público brasileiro disciplinou jesuiticamente corpos e mentes negros para a servidão compulsória de modo mais velado e sutil. (HENRIQUES, 2021; p..156-157)

Ainda sobre produções acadêmicas no âmbito do Serviço Social sobre o tema desenvolvido neste trabalho, é importante citar a existência de atividades de extensão produzidas dentro da Escola de Serviço Social da UFRJ, que visam promover debates e um espaço coletivo de resistência e promoção de novos

saberes acerca dos territórios periféricos do Rio. A exemplo, o Programa de Educação Tutorial Conexões de Saberes - PET Conexões Caminhos de Santa Cruz, teve por muitos anos esse papel dentro da universidade, discutindo questões relacionadas à origem de classe, condição periférica, gênero e sexualidade, xenofobia, dentre outros temas, bem como promovendo atividades de campo em Santa Cruz, Inhoaíba e bairros adjacentes a fim de socializar o conhecimento produzido dentro dentro de sala sobre mobilidade urbana e as questões de debates do PET, para além dos muros da instituição, fazendo-se cumprir a função social da universidade pública.

Sobre esse espaço, a docente Rosemere Santos Maia, que coordenou o grupo enquanto o mesmo encontrava-se na ativa (2017 - 2019), dispôs ao público um pouco das trocas promovidas naquele espaço e o sentimento das/dos alunas/os que compunham a mesa da sala 29.

O projeto por mim coordenado - Pelos caminhos de Santa Cruz, desvendando percursos e percalços – visava o favorecimento e o fortalecimento da interlocução entre a UFRJ e os espaços populares, centrando sua atuação no bairro de Santa Cruz, localizado na zona oeste da Cidade do Rio de Janeiro. Como objetivo, pretendia recuperar elementos constituintes do cotidiano dos moradores do bairro mencionado, conferindo atenção especial às intervenções e políticas promovidas pelo Estado. Buscava, outrossim, “dar voz” aos moradores de Santa Cruz, conhecer suas demandas e expectativas, suas práticas sociais, sua cultura, de modo a contribuir para a formulação de políticas públicas e para a visibilidade da área, através de ações que permitissem um protagonismo efetivo da população local, em especial da juventude (MAIA, 2020, p. 193)

Dada a importância do Projeto para a formação dos discentes, no texto em que discorre sobre algumas das trocas ocorridas na sala 29 da Escola de Serviço Social da UFRJ, a discente traz em vários trechos a identificação e empatia que os participantes tinham uns pelos outros, pelo fato de serem oriundos de periferias, de baixa renda e, alguns, pretos e membros da comunidade LGBTQIAP+. Essa relação de empatia e identificação (ao menos um ou outro), ao meu ver, devem estar ligados ao fazer profissional das/os assistentes sociais.

Raça, gênero, classe e território, são categorias essenciais para compreender a formação social e por conseguinte as políticas que vigoram no país. Para a profissão das/os Assistentes Sociais, estar em constante contato e estudo de tais temáticas, bem como se manter ao lado das lutas antirracistas, anticlassistas, antimachistas e anticapitalistas é crucial, não só para nossa formação pessoal e

profissional, como também para o nosso fazer laboral. Somente com a compreensão dos efeitos e das causas das políticas racistas, segregacionistas e higienistas, que entenderemos a formação e manutenção da sociedade. Entenderemos o porquê alguns territórios e corpos sofrem mais com os impactos do racismo ambiental, ou melhor, porque foram escolhidos para sofrerem tal degradação.

Dessa forma, sim, segregação socioespacial e racismo ambiental são e devem ser temas do serviço social. É preciso produzirmos mais saberes sobre as temáticas, é preciso racializarmos os territórios, racializarmos as políticas. Para que possamos juntas/os a sociedade, construir novas políticas de mobilidade urbana, de habitação e de urbanização, fazendo-se cumprir os princípios fundamentais da profissão, inscritos no Código de Ética da/o Assistente Social, de 1993, como a de defesa intransigente dos direitos humanos; ampliação e consolidação da cidadania; posicionamento em favor da equidade e justiça social. Bem como exercer o que está previsto no artigo 4º, inciso I da Lei n º 8.662, que dispõe da profissão do Serviço Social.

Art. 4º Constituem competências do Assistente Social:

I - elaborar, implementar, executar e avaliar políticas sociais junto a órgãos da administração pública, direta ou indireta, empresas, entidades e organizações populares. (BRASIL, 1993)

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Marcelle. **Um Pouco de História: a Freguesia e sua organização**. 2015. Disponível em: <https://odia.ig.com.br/odiabaixada/2015-11-07/um-pouco-de-historia-a-freguesia-e-sua-organizacao.html> Acesso em: 01/07/2022  
Acesso em: 12/07/2022
- ANDRADE, V. D. A. **A reforma Pereira Passos, a memória da escravidão e algumas implicações sociais e raciais**. Rio de Janeiro: Mosaico, v. 9, n. 15, p. 86, 2018.
- AZEVEDO, A. N. **A reforma Pereira Passos: uma tentativa de integração urbana**. Dossiê Temático. Rio de Janeiro: UERJ/LPP/Fórum-Rio. n. 10, maio/ago. p. 35-64, 2003.
- BRASIL. **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Lei Federal nº 12.587. Brasília: janeiro de 2012. Disponível: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm)
- CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo**. São Paulo, Editora 34/Edusp, 2000. 400 p.
- CAMPOS, Adrelino. **Do quilombo à favela a produção do “espaço criminalizado” no Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Bertrand, 2005.
- CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL. **Código de Ética Profissional dos Assistentes Sociais**. CFESS/CRESS. Março de 1993.
- CONSELHO FEDERAL DE SERVIÇO SOCIAL. **Lei de Regulamentação da Profissão de Assistente Social**. Lei Federal nº 8662. Brasília: Junho de 1993.  
Disponível em: <http://www.cfess.org.br/visualizar/menu/local/regulamentacao-da-profissao>
- EVARISTO, Conceição. **Becos da memória**. Belo Horizonte: Mazza, 2006. Rio de Janeiro: Typographia Nacional, 1906.
- FERNANDES, Florestan. **Prefácio**. In: **NASCIMENTO, Abdias do. O Genocídio do Negro Brasileiro: processo de um racismo mascarado**. Rio de Janeiro: Ed. Paz e Terra, 1978.

FONSECA, P. R. **As contradições entre centralidade e mobilidade na periferia do Rio de Janeiro: o caso do bairro de Campo Grande**. Rio de Janeiro: Revista Chão Urbano - UFRJ, s.d.

FRIDMAN, F. (2009). **Freguesias fluminenses ao final do Setecentos**. Revista Do Instituto De Estudos Brasileiros, (49), 91-143. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.2316-901X.v0i49p91-143>

FRÓES, J. N. S.; GELABERT, O. R. E. **Rumo ao Campo Grande por trilhas e caminhos**. 2ª edição, Impressão gráfica Brunner, Rio de Janeiro, 2005.

GAMBINI, A. C. A. **Mobilidade urbana: Possíveis mediações do trabalho da/o Assistente Social no SUAS**. RS. 2019. 76 p. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação) – UFRGS, Porto Alegre, 2019.

GONDIM, Linda M. P. **A INVENÇÃO DA FAVELA: do mito de origem a favela.com**. Caderno CRH, vol. 18, núm. 45, septiembre-diciembre, 2005, pp. 485-488

GUERREIRO RAMOS, Alberto. **Introdução crítica à sociologia brasileira**. Rio de Janeiro: Editora UFRJ, 1955.

HENRIQUES, Cibele da S. **Racismo Colonial: Trabalho e formação profissional**. 1. ed. Rio de Janeiro: Mórula Editorial, 2021.

INSTITUTO TRATA BRASIL. **Benefícios econômicos, sociais e ambientais da expansão do saneamento na AP-5 do Rio de Janeiro**. 2015. Disponível em: <https://www.tratabrasil.org.br/datafiles/estudos/besa-rj/relatorio-final.pdf> Acesso em: 20/07/2022

KILOMBA, Grada. **Memórias da Plantação: episódios de racismo cotidiano**. Rio de Janeiro: Cobogó, 2019.

LUCENA, Marta. **Do rural ao periférico: a territorialização de um espaço, o processo de periferização da zona rural do município do Rio de Janeiro (século xx)**. Observatório Geográfico da América Latina, s.d.

MAIA, R. S. (2020). **Naquela mesa - (re)construções identitárias, trocas e tretas entre universitários de origem periférica**. Caderno Prudentino De Geografia,



2(42), 190–214. Recuperado de  
<https://revista.fct.unesp.br/index.php/cpg/article/view/7889>

MAIA, Rosemere S. **A Produção do Espaço em Áreas de Auto-Segregação: O Caso da Barra da Tijuca**. Anuário IGeo - UFRJ, v. 21, 1998. p. 39-75.

MEDEIROS, Maristela Turl. **Do sertão à zona rural. Que sertão?** 2009. 89f. Tese (Doutorado em Educação) - Faculdade de Educação, Universidade do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2009.

MENEZES, V. R. S. **Centralidade urbana: Campo Grande – RJ e suas articulações através do transporte público**. Observatório Geográfico da América Latina, 2012.

MENEZES, Vânia Regina da Silva. **A segregação espacial pela ótica do transporte urbano: o exemplo do bairro de Campo Grande – RJ**. 2006. 81 p. Monografia (Especialização em Políticas Territoriais no Estado do Rio de Janeiro) – UERJ, Rio de Janeiro, 2006.

MOURA, Clóvis. **Rebeliões da senzala: quilombos, insurreições e guerrilhas**. 3. ed. São Paulo: Lech, 1981.

MOURA, Clóvis. **Rebeliões da senzala: quilombos, insurreições e guerrilhas**. 5. ed. São Paulo: Anita Garibaldi, 2014.

NASCIMENTO, Abdias. **O genocídio do negro brasileiro: processo de um racismo mascarado**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1978.

OLIVEIRA, N. S.; LIMA, C. F. **A Centralidade na Periferia: o Bairro de Campo Grande**. Anais eletrônico FoMerco - XVI Congresso Internacional FoMerco, 2017.

OLIVEIRA, P. S. **Remoções no Rio de Janeiro do século XIX e o processo de segregação socioespacial**. Anais do XVI Simpósio Nacional de Geografia Urbana - XVI SIMPURB, v. 1, 2019. p.2279-2298.

PEREIRA, R. H. M.; SCHWANEN, T. **Tempo de deslocamento casa-trabalho no Brasil (1992-2009): diferenças entre regiões metropolitanas, níveis de renda e sexo**. Repositório IPEA, 2013.

RODRIGUES, J. M. **Por que o Rio tem um dos piores sistemas de transporte do mundo?**. Observatório

das Metrôpoles, 2018. Disponível em:

<https://www.observatoriodasmetrolopes.net.br/por-que-o-rio-tem-o-pior-sistema-de-transporte/#:~:text=S%C3%A3o%20destaques%20negativos%20os%20indicadores,a o%20sal%C3%A1rio%20m%C3%A9dio%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o>

Acesso em: 12/07/2022

SANTANA, F. T. M.; SOARES, M. R. **Reformas Passos: cem anos de uma intervenção excludente**. In: XII Encuentro de geógrafos de América Latina, 2009, Montevideu. Anais do XII Encuentro de Geógrafos de América Latina – Caminado por una América Latina en Transformación. Montevideu, 2009.

SANTOS, Milton. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1)

SILVA, M. G. C. F. (2019). **Algumas considerações sobre a reforma urbana Pereira Passos**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, 11, e10180179. Disponível em: <https://doi.org/10.1590/2175-3369.011.e20180179>

SILVA, M. S. da. **Do “sertão” à Urbanização do bairro Campo Grande - Rio de Janeiro: uma análise dos impactos socioambientais**. Observatório Geográfico da América Latina, 2013.

SILVA, M. S. da; MARQUES FILHO, J. da P. **Análise da expansão urbana do bairro de Campo Grande, Rio de Janeiro, no período de 1986 a 2016**. Formação Online, v. 26, n. 48, p. 180-198, 2019.

SILVA, R. J. S. **Segregação socioespacial na urbe carioca: o exemplo de campo grande-rj**. Roraima: ACTA Geográfica, Boa Vista, v.9, n.19, jan./abr. de 2015. pp. 1-18.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O território: sobre o espaço e poder, autonomia e desenvolvimento**. (pág. 77 – 116) In CASTRO, Iná et al (Orgs). Geografia: conceitos e temas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

SOUZA, Marcelo Lopes de. **O Bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política**. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia v. 51 n. 2 (1989). p. 139-172.

TORRES, P. H. C. **"Avenida Brasil - Tudo Passa Quem Não Viu?": formação e ocupação do subúrbio rodoviário no Rio de Janeiro (1930-1960)**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais [online]. 2018, v. 20, n. 02, pp. 287-303.

TRINDADE, Solano. **Poemas Antológicos de Solano Trindade**. Seleção e introdução de Zenir Campos Reis. São Paulo: Editora Nova Alexandria, 2008. 168 p. (Coleção Obras antológicas)

VILLAÇA, F. **São Paulo: segregação urbana e desigualdade**. Dossiê São Paulo, Hoje. Estud. av. 25 (71), 2011. pp. 37-58

WATTS, Julia. **The Best and Worst Cities for Commuting**. ExpertMarket, 2019. Disponível em:  
<https://www.expertmarket.co.uk/vehicle-tracking/best-and-worst-cities-for-commuting>

**2ª Temporada – #01 – Racismo e mobilidade, com Rafaela Albergaria, Elisa Lucinda e Vilma Reis**. Le Monde Diplomatique Brasil, 2021. Disponível em:  
<https://diplomatique.org.br/2a-temporada-01-racismo-e-mobilidade-com-rafaela-albergaria-elisa-lucinda-e-vilma-reis/> Acesso em: 20/07/2022

**A administração do prefeito Pereira Passos: o "bota-abaixo"**. MultiRio. Disponível em:  
<http://multirio.rio.rj.gov.br/index.php/historia-do-brasil/rio-de-janeiro/66-o-rio-de-janeiro-o-como-distrito-federal-vitrine-cartao-postal-e-palco-da-politica-nacional/2911-administracao-pereira-passos-o-bota-abaixo> Acesso em: 13/06/2022

**A história de Campo Grande**. Correio da Manhã, 1970. ed. 23828. Disponível em:  
[http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842\\_08&pagfis=15204&url=http://memoria.bn.br/docreader#](http://memoria.bn.br/DocReader/Hotpage/HotpageBN.aspx?bib=089842_08&pagfis=15204&url=http://memoria.bn.br/docreader#) Acesso em: 01/07/2022

**A quase cidade de Campo Grande**. MultiRio, 2013. Disponível em:  
<http://www.multirio.rj.gov.br/index.php/reportagens/631-a-quase-cidade-de-campo-grande> Acesso em: 15/07/22

DATA.Rio. **Total de linhas, frota operante, passageiros transportados, viagens realizadas, quilometragem coberta, combustível utilizado e pessoal ocupado pelo sistema de ônibus no Município do Rio de Janeiro entre 1984-2020**. Disponível em:  
<https://www.data.rio/documents/total-de-linhas-frota-operante-passageiros-transportados-viagens-realizadas-quilometragem-coberta-combustivel-utilizado-e-pessoal-ocupado>

soal-ocupado-pelo-sistema-de-%C3%B4nibus-no-munic%C3%ADpio-do-rio-de-janeiro-entre-1984-2020/about Acesso em: 13/07/2022

**Freguesia Nossa Senhora do Desterro de Campo Grande.** 2016. Disponível em: [http://lhs.unb.br/atlas/Freguesia\\_de\\_Nossa\\_Senhora\\_do\\_Desterro\\_de\\_Campo\\_Grande](http://lhs.unb.br/atlas/Freguesia_de_Nossa_Senhora_do_Desterro_de_Campo_Grande) Acesso em: 01/07/2022

**MENSAGENS PRESIDENCIAIS, maio de 1903.** FioCruz. Disponível em: [https://moodle.ead.fiocruz.br/modulos\\_saude\\_publica/sus/files/media/msg-pres\\_1903.pdf](https://moodle.ead.fiocruz.br/modulos_saude_publica/sus/files/media/msg-pres_1903.pdf) Acesso em: 15/06/2022

**Mobilidade Urbana: setor em Números.** 2020. Disponível em: <https://www.fetranspor.com.br/mobilidade-urbana-setor-em-numeros/> Acesso em: 12/07/2022

**O destino dos negros após a Abolição.** IPEA, 2011 . Ano 8 . Edição 70. Para Todos nº 458, 24 de setembro de 1927. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com\\_content&id=2673%3Acatid%3D28](https://www.ipea.gov.br/desafios/index.php?option=com_content&id=2673%3Acatid%3D28) Acesso em: 26/06/2022

**O mercado São Braz.** AECG Rio <http://aecg.rio/2020/09/coluna-o-mercado-sao-braz/> Acesso em: 03/07/2022

**Poeta do povo, Olorum Ekê: poemas de Solano Trindade.** Oficina Palimpsestus. 12 de novembro de 2021. Disponível em: <https://www.oficinapalimpsestus.com.br/solano-trindade/> Acesso em: 05/08/2022

**Reforma Pereira Passos.** Biblioteca virtual Oswaldo Cruz, s.d.. Disponível em: <http://oswaldocruz.fiocruz.br/index.php/biografia/trajetoria-cientifica/na-diretoria-geral-de-saude-publica/reforma-pereira-passos> Acesso em: 13/06/2022

**Saneamento é básico, mas não existe.** Viva Favela, s.d. Disponível em: <http://vivafavela.vivario.org.br/478-saneamento-e-basico-mas-nao-existe/> Acesso em: 20/07/2022

**Programa de Arrendamento Residencial - PAR.** Secretaria municipal do habitat. 2009. Disponível em: <http://www0.rio.rj.gov.br/habitacao/par.htm> Acesso em: 05/08/2022