

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL
GESTÃO PÚBLICA PARA O DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL

SOFIA PISCITELLI TRINDADE

CONDOMÍNIOS DE LUXO E SEGREGAÇÃO TERRITORIAL: os
enclaves fortificados da Barra da Tijuca X a estratégia DOTS

Rio de Janeiro
2023

SOFIA PISCITELLI TRINDADE

CONDOMÍNIOS DE LUXO E SEGREGAÇÃO TERRITORIAL: os enclaves fortificados da Barra da Tijuca X a estratégia DOTS

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado do curso de Graduação em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel em Gestão Pública.

Orientadora: Rosangela Luft

Rio de Janeiro
2023

CIP - Catalogação na Publicação

T833c Trindade, Sofia
Condomínios de luxo e segregação territorial: os enclaves fortificados da Barra da Tijuca x a estratégia DOTS / Sofia Trindade. -- Rio de Janeiro, 2023.
30 f.

Orientadora: Rosangela Luft.
Trabalho de conclusão de curso (graduação) - Universidade Federal do Rio de Janeiro, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Bacharel em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social, 2023.

1. Barra da Tijuca. 2. Loteamentos fechados. 3. Segregação. 4. DOTS. 5. Cidade sustentável. I. Luft, Rosangela, orient. II. Título.

SOFIA PISCITELLI TRINDADE

CONDOMÍNIOS DE LUXO E SEGREGAÇÃO TERRITORIAL:

Os Enclaves Fortificados da Barra da Tijuca X A Estratégia DOTS

Trabalho de Conclusão de Curso entregue ao Curso de Bacharelado em Gestão Pública para o Desenvolvimento Econômico e Social do Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Bacharel.

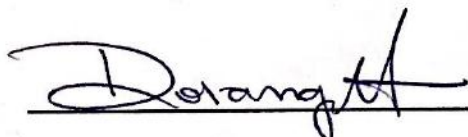
Apresentado em: 06/12/2023

BANCA EXAMINADORA



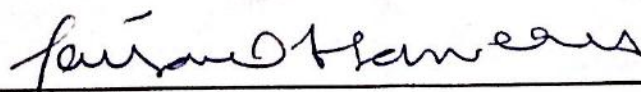
Pedro de Novais Lima Júnior

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ



Rosangela Marina Luft

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ



Taísa de Oliveira Amendola Sanches

Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional – UFRJ

AGRADECIMENTOS

Antes de tudo, aos meus pais e meus avós que me fizeram quem eu sou hoje e me deixaram ser. Todas as minhas vitórias são vitórias deles.

Às professoras Renata e Rosangela, que me adentraram, respectivamente, na extensão universitária e na iniciação científica. Todo esse trabalho aqui hoje é graças aos aprendizados que tive com vocês.

Aos professores Gustavo Costa e Fábio, por aulas riquíssimas e descontraídas que contribuíram muito para a minha formação.

Ao meu amigo Raphael, pela quase co-orientação e por todas as trocas, acadêmicas ou não, durante o meu período de pesquisa.

À minha amiga Gabriela, que esteve comigo durante as dores e também as alegrias da vida estudantil desde o ano do vestibular. Divido com você todos os meus sucessos.

A todos os meus colegas de graduação, que fizeram trabalhos em grupo comigo, que me ajudaram em provas difíceis e que vieram me pedir ajuda. Essas trocas são pra mim o cerne dos anos de universidade e são valiosíssimas pra mim.

Às minhas amigas Marja, Isabel, Mariana e Vitória, que foram meu alento e alívio durante a experiência universitária. Não teria conseguido sem elas.

À minha grande amiga Juliana Sales. Minha graduação é nossa.

Ao CNPQ, pelo financiamento da pesquisa que culminou neste trabalho.

*“Mas, se a cidade é o mundo
que o homem criou, doravante ela é o mundo onde ele está condenado a viver.”*

- David Harvey

RESUMO

O presente trabalho faz uma análise dos recém instalados loteamentos de luxo no bairro da Barra da Tijuca e das consequências dessa dinâmica habitacional para a cidade do Rio de Janeiro, tanto no âmbito do ordenamento territorial quanto no contexto social e político da vida urbana. Entende-se que a formação do bairro da Barra da Tijuca foi estimulada por um forte movimento especulativo imobiliário, incentivando a urbanização baseada no modelo dos enclaves fortificados e dos automóveis. Essa dinâmica contribui para a segmentação não apenas espacial mas também social da cidade, trazendo o espraiamento territorial através da autoexclusão, incentivando ideias segregacionistas e aprofundando a pobreza urbana. Assim, o objetivo da pesquisa é de estudar questões sobre as origens e a forma como se estabeleceram os condomínios fechados da Barra da Tijuca e entender seus impactos na dinâmica urbana dentro do município. Além disso, aprimora-se uma perspectiva de DOTS a partir do conceito de direito à cidade como contraponto à essa lógica segregacionista, em busca um modelo de cidade mais compacto e sustentável, que estimule a mistura social e permita a exploração de todas potencialidades da vida urbana.

Palavras chave: barra da tijuca; loteamentos fechados; segregação; DOTS; cidade sustentável.

ABSTRACT

This work analyzes the recently installed luxury subdivisions in the Barra da Tijuca neighborhood and the consequences of this housing dynamic for the city of Rio de Janeiro, both in terms of territorial planning and in the social and political context of urban life. It is understood that the formation of the Barra da Tijuca neighborhood was stimulated by a strong real estate speculative movement, encouraging urbanization based on the model of fortified enclaves and automobiles. This dynamic contributes to the not only spatial but also social segmentation of the city, bringing territorial sprawl through self-exclusion, encouraging segregationist ideas and deepening urban poverty. Thus, the objective of the research is to study questions about the origins and the way in which the gated condominiums in Barra da Tijuca were established and understand their impacts on urban dynamics within the municipality. Furthermore, a DOTS perspective is improved based on the concept of right to the city as a counterpoint to this segregationist logic, in search of a more compact and sustainable city model, which encourages social mixing and allows the exploration of all the potential of urban life.

Key-words: barra da tijuca; closed subdivisions; segregation; DOTS; sustainable city.

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	10
2 A BARRA DA TIJUCA.....	12
2.1 Surgimento do bairro.....	12
2.2 A produção do espaço.....	15
3 OS CONDOMÍNIOS DE LUXO.....	16
3.1 Origens.....	16
3.1 A vida entre os muros da Barra.....	18
4 A CIDADE SUSTENTÁVEL.....	21
4.1 Formas urbanas.....	22
4.2 O direito à cidade.....	23
4.3 O conceito DOTS.....	24
5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	28
REFERÊNCIAS.....	30

1 INTRODUÇÃO

Os papéis das cidades e dos espaços públicos foram redefinidos diversas vezes ao longo da sua existência, conforme mudaram as necessidades, os anseios e os interesses dos cidadãos que nela habitavam. A resignificação mais recente, já no contexto atual de neoliberalização, foi a de transformar a cidade em mais um instrumento de absorção de excedente de capital (Harvey, 2012). Agora, nem o território escapa da financeirização. O que temos, então, é um movimento global de avanço da influência do capital em todas as esferas da vida em sociedade, inclusive no planejamento urbano, aprofundando desigualdades de classe e explicitando-as de forma territorializada. Dessa forma, a cidade se torna palco para a atuação do capital financeiro (Alves, 2016), afetando todo o ordenamento das cidades, incentivando modelos não sustentáveis de desenvolvimento urbano, produzindo habitações de luxo e dizimando os espaços de convívio público.

Nessa pesquisa, buscamos entender como esse processo de avanço do capital imobiliário no planejamento das cidades se dá dentro da Barra da Tijuca, Rio de Janeiro, através do estabelecimento de moradias e loteamentos luxuosos e do isolamento perante outras áreas da cidade, para, em um segundo momento, contrapor esse fenômeno a estratégias mais sustentáveis de ordenamento do solo. Procuramos responder os seguintes questionamentos: quais fatores estimularam a disseminação dos condomínios fechados e quais são suas particularidades? De que forma eles se articulam com o bairro e que estratégias podemos utilizar para contrapor o avanço desse modelo?

A hipótese defendida é de que o modelo habitacional dos condomínios fechados da Barra da Tijuca, dentro da lógica dos enclaves fortificados, gera efeitos de desintegração urbana e social na cidade. O objeto deste trabalho é, então, o estudo das origens e da forma com que se estabeleceram os loteamentos fechados de luxo na Barra da Tijuca, com o objetivo de entender seus impactos no planejamento urbano e na dinâmica social do município do Rio de Janeiro, colocando o conceito do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável (DOTS) como contraponto à lógica segregacionista estimulada por esses enclaves fortificados (Caldeira, 1997). Defende-se, por fim, um modelo de desenvolvimento urbano mais compacto, que, através do mix de usos do solo e da integração de

diferentes modais de transporte, contribua para a mistura social urbana e possibilite a efetivação do direito à cidade.

Para confirmar a hipótese de pesquisa, primeiramente, no capítulo 1, temos uma análise histórica da urbanização da Barra da Tijuca dentro do contexto do Rio de Janeiro. Aponta-se que a criação desse bairro não apenas foi contra estratégias sustentáveis de adensamento da cidade, como também foi direcionada para a habitação das classes mais altas do município, incorporando um ordenamento territorial que privilegiava os enclaves fortificados e o transporte por meio do automóvel.

No capítulo 2, já no contexto da Barra da Tijuca, é feita uma revisão da literatura acerca dos condomínios fechados para entender suas particularidades e sua configuração dentro do bairro, utilizando para isso o referencial teórico de enclaves fortificados, de Teresa Caldeira (1997). Pretende-se trazer os conceitos e ideais que os sustentam e também estudar os efeitos que eles acarretam dentro da vida urbana, no que diz respeito à privatização de espaços públicos, negação de valores coletivos e segregação por autoexclusão. Além disso, associamos esse modelo habitacional a uma consequência de processos de neoliberalização e de avanço da influência do capital em todo o globo, não sendo um fenômeno visto apenas no Rio de Janeiro.

Por fim, no capítulo 3, utiliza-se do conceito de DOTS como possibilidade de promoção do direito à cidade em contraponto com o modelo dos condomínios, estimulando um planejamento urbano compacto e uma política urbana integrada em todas as suas dimensões. Chamamos a atenção, ainda, para a importância da mistura social e das vivências experienciadas no espaço público não apenas para o aumento da qualidade de vida da população, como também para o desenvolvimento da cidade e melhora da vida urbana como um todo.

2 A BARRA DA TIJUCA

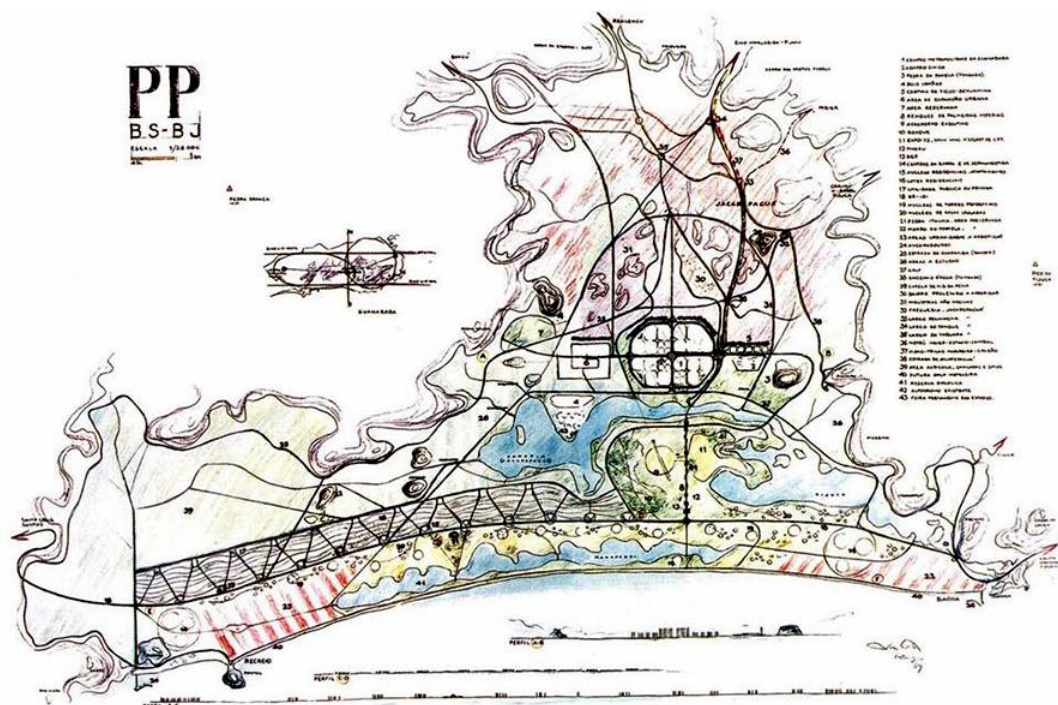
2.1 Surgimento do bairro

No início dos anos 1960, o território hoje conhecido como Barra da Tijuca era apenas uma área alagada e longínqua do resto da cidade, pertencendo desde o início do século XX à Empresa Saneadora Territorial e Agrícola S.A. (ESTA) e a poucos empresários. Dessa forma, o contexto de concentração de lotes e a questão do difícil acesso à área contribuiu para a urbanização tardia da região. Foi apenas a partir do Plano de Lúcio Costa, solicitado pelo governador Negrão de Lima, que a ocupação e o crescimento do bairro efetivamente começaram.

O Plano Piloto da Barra seguiu os mesmos passos do Plano de Brasília, também idealizado pelo arquiteto Lúcio Costa, obedecendo os preceitos do urbanismo racionalista¹. Entre os principais objetivos práticos do plano, podemos citar a expansão urbana articulada com a preservação ambiental da área e a transformação da rua em canal de circulação, criando para isso largas avenidas e priorizando espaços abertos. A grande Avenida das Américas, uma das principais vias do bairro (Pereira, 2022), já foi pensada no plano como uma avenida expressa com objetivo de priorizar o uso dos automóveis e facilitar a passagem pelo bairro. O grande desejo era de estabelecer uma urbanização organizada, que fugisse do padrão caótico que caracterizava outras áreas da cidade, por isso, colocou-se grande importância ao zoneamento e na atribuição de funções específicas para cada espaço, delimitando então áreas comerciais, turísticas e habitacionais. A partir dos anos 1970 foi construída a autoestrada Lagoa Barra, que possibilitou um grande avanço da expansão urbana da área a partir da conexão com outros bairros da cidade, principalmente da Zona Sul (Maia, 1988; Santos Junior, 2016).

¹ Caracteriza-se por uma linha de planejamento urbano datada do século XX e voltada para a eficiência e funcionalidade das cidades, tendo como principais características o zoneamento e o uso racional e eficiente do espaço.

Figura 1: Plano Piloto da Barra da Tijuca



Disponível em <<https://caosplanejado.com/o-caos-planejado-da-barra-da-tijuca/>> Acesso em 23 de setembro de 2023.

Além da implementação do Plano, que foi o principal instrumento para a urbanização da área, chama a atenção também o processo de especulação imobiliária que já vinha ocorrendo desde o início da década de 1960, que foi levando uma boa parcela da população de classe alta em direção à Zona Oeste (Maia, 1998). Esse movimento foi aprofundado na Barra da Tijuca devido ao rápido crescimento da região sustentado por investimentos públicos em infraestrutura, o que contribuiu para a valorização dos terrenos antes inabitados da região e a criação de um cenário propício para a construção de complexos habitacionais, shoppings centers e centros comerciais. Assim, pode-se ver que as bases para o ordenamento e desenvolvimento do bairro da Barra foram também pautadas por essa dinâmica de intervenção do capital privado no cenário urbano do Rio de Janeiro.

Atualmente, já se pode entender a Barra da Tijuca como uma nova centralidade do município, concentrando emprego, comércio e habitação, polos gastronômicos e hoteleiros. Esse fenômeno foi sustentado, inclusive, pelos megaeventos ocorridos no Rio de Janeiro entre 2014 e 2016, que foram

responsáveis por ampliar os investimentos em infraestrutura, polos esportivos e transporte público na região. Além disso, de acordo com o Índice de Progresso Social (IPS), formulado pelo Instituto Pereira Passos, a Barra da Tijuca possui o título de bairro com maior qualidade de vida do Rio de Janeiro, pontuando a nota de 0,79. O IPS é um indicador que leva em conta 3 dimensões do desenvolvimento: necessidades humanas básicas, fundamentos do bem-estar e oportunidades.

Tabela 1: Índice de Progresso Social nos bairros do Rio de Janeiro (2022)

	Bairro	IPS		Necessidades Humanas Básicas	Fundamentos do Bem-Estar	Oportunidades
1	Barra da Tijuca	79,29		90,70	73,59	73,58
2	Laranjeiras	77,47		89,31	72,81	70,28
3	Lagoa	77,40		91,89	67,57	72,74
4	Leblon	77,26		90,29	70,54	70,97
5	Flamengo	77,23		87,66	72,32	71,72
6	Ipanema	76,86		87,94	75,00	67,64
7	Copacabana	76,69		87,65	74,33	68,09
8	Jardim Botânico	75,98		89,64	68,70	69,61
9	Humaitá	75,47		87,50	67,79	71,12

Disponível

em

<<https://oglobo.globo.com/rio/noticia/2023/04/veja-como-esta-seu-bairro-no-ranking-de-qualidade-de-vida-criado-pela-prefeitura-do-rio.ghtml>> Acesso em 08 de outubro de 2023.

Porém, tem-se que esse bem-estar se justifica pelo movimento migratório das classes altas para a região, atraído pelas habitações e shoppings de luxo e pelo consequente movimento de expulsão das classes mais baixas que não puderam arcar com o custo de vida no bairro, que cresceu rapidamente. Esse fenômeno se concentra dentro dos limites dos enclaves, que veremos com mais detalhes adiante, não se estendendo aos bairros fronteiriços. Nesse sentido, nota-se que a oferta de serviços públicos de qualidade e transporte público seguro e dinâmico para a população da região excluída da dinâmica condominial não se concretiza.

2.2 A produção do espaço

Com o aumento do ritmo da urbanização do Rio de Janeiro ao longo do século XX, o Estado deixou de ser o principal produtor do espaço urbano e se alinhou ao capital privado enquanto responsáveis pelo ordenamento do território (Maia, 1998), acabando por se sobrepor a outros agentes, como, por exemplo, a própria população. Assim, essa relação com o mercado imobiliário não apenas possibilitou que o planejamento urbano passasse a ser orientado também para interesses financeiros e próprios do ramo privado, mas também contribuiu para o aumento das desigualdades territoriais e da proliferação do modelo de condomínios fechados (Lôro, 2018).

No caso específico da Barra da Tijuca, podemos ver, ainda de acordo com Maia, como o papel do Estado na priorização dos interesses privados de urbanização da região acabou por contribuir para o processo de elitização desses espaços urbanos e de potencializar a exclusão de populações mais pobres da área (1998). Além disso, é o Estado que, através de condições favoráveis de crédito e direcionamento de orçamento público para obras de infraestrutura, como as grandes rodovias que possibilitaram a conexão do bairro com outras áreas da cidade, subsidia a atuação do setor privado na expansão e desenvolvimento da região.

Nesse sentido, é importante pontuar que o desenvolvimento do bairro da Barra sob essas bases capitalistas acabou por contribuir para um movimento urbano de reversão de uma tendência histórica observada na cidade do Rio desde a ocupação imperial, onde o centro da cidade seria reservado para as classes mais altas, e as classes baixas se contentavam a ficar às margens, na periferia. Agora, o que se vê é um fenômeno de espraiamento motivado pela autoexclusão (Martins, 2017), pelo qual as classes abastadas escolhem distanciar-se do núcleo da vida urbana e instalar-se em áreas longínquas e, muitas vezes, de difícil acesso para afastar-se da mistura vista em áreas mais centrais e da convivência com outras classes.

Aqui já se nota que o terreno para a proliferação dos condomínios foi sendo preparado desde o momento de planejamento do bairro, que objetivava a nuclearização de zonas residenciais através do já mencionado zoneamento urbano. Como veremos a seguir, esse desejo quase higienista das elites de afastarem-se do núcleo da vivência urbana configura um fenômeno visto em diversas metrópoles ao

redor do globo e encontra respaldo dentro dos enclaves fortificados (Caldeira, 1997).

3 OS CONDOMÍNIOS DE LUXO

3.1 Origens

Para tratar do tema dos condomínios/loteamentos de luxo, primeiramente, trazemos o conceito de enclaves fortificados, termo cunhado por Teresa Caldeira, caracterizados por serem uma alternativa para as populações mais abastadas se distanciarem da mistura e integração social vista em áreas mais centrais da cidade. De acordo com a autora:

São propriedades privadas para uso coletivo; são fisicamente isolados, seja por muros, espaços vazios ou outros recursos arquitetônicos; estão voltados para dentro, e não para a rua; são controlados por guardas armados e sistemas de segurança privada que põem em prática regras de admissão e exclusão (Caldeira, 1997 p.159)

Os principais exemplos dos enclaves são shoppings, centros comerciais e loteamentos fechados. Eles trazem consigo uma noção de privatização do espaço urbano, buscando a homogeneidade social e a garantia da segurança. Nessa pesquisa, são estudados os condomínios de luxo² enquanto moradia das elites e classes mais abastadas da cidade do Rio de Janeiro. Eles se caracterizam enquanto modelo habitacional baseado nos seguintes princípios: afastamento do centro da cidade, uso extensivo de segurança privada e segregação espacial. Pretende-se reproduzir, dentro do loteamento de luxo, as condições de convívio social que tradicionalmente constituem a vida urbana, com a oferta de bens, serviços, comércio e lazer dentro dos limites condominiais. A partir disso, podemos observar o efeito de desmembramento social que esse modelo reproduz, uma vez que seu público alvo são as elites econômicas e membros da classe alta, que buscam reafirmar seu prestígio e exclusividade ao se isolar da dinâmica urbana e de outras parcelas da população (Caldeira, 1997). A principal consequência disso é a

² Apesar de comumente entendidos como sinônimos, os condomínios e os loteamentos fechados significam coisas diferentes, sendo o primeiro um modelo de habitação totalmente privado e o segundo possuindo vias e áreas comuns públicas.

reafirmação territorial das desigualdades sociais e do distanciamento físico das classes.

Encontra-se no pós Segunda Guerra, nos Estados Unidos, o cenário que potencializou sua proliferação (Agueda, 2020). O avanço da urbanização norte-americana contribuiu para um empobrecimento de regiões centrais que acabou por estimular a criação de subúrbios que abrigavam classes brancas e mais abastadas, fugitivas dos crescentes centros urbanos. Esse movimento culminou, por fim, nos condomínios habitacionais que representam o ápice da tão sonhada vida homogênea e excluída do espaço urbano.

Alguns anos após, já é possível ver esse modelo se espalhando para além do território estadunidense. Teresa Caldeira (1997) discorre sobre a dinâmica dos enclaves fortificados na cidade de São Paulo, comparando-a com a da grande metrópole de Los Angeles. Assim, vemos que os condomínios fechados de luxo são um fenômeno que logo se alastrou pelas grandes capitais e metrópoles do globo. Isso evidencia o avanço desse modelo habitacional, em consonância com as ideais de luxo e exclusividade popularizadas com o avanço dos ideais neoliberais e, no caso dos países da periferia, do desejo de equiparação com o “primeiro mundo” (1997).

Tal modelo é impulsionado, ainda, pelos agentes capitalistas que atuam na produção do espaço, que se beneficiam mais com a construção de habitações mais caras e luxuosas do que com a moradia popular. Conforme discutido no primeiro capítulo e também evidenciado por Lôro (2018), o modelo dos condomínios fechados é o produto perfeito da desenfreada atuação do mercado imobiliário no planejamento das cidades, que com o apoio do Estado, consegue expandir seus empreendimentos. Ademais, esse fenômeno de participação do capital privado no ordenamento da cidade não apenas contribuiu para a abundância de investimentos públicos em áreas de maior prestígio social e urbano, mas acarretou também na insuficiente destinação de recursos para áreas periféricas. Estas últimas acabam por sofrer graves problemas de infraestrutura, como questões de abastecimento de água e de energia elétrica, sendo então subjugadas em prol do luxo vivido pelo 1% da população (Lôro, 2018).

Nesse contexto, cria-se e estimula-se esse ideário em volta do condomínio fechado de exclusividade, luxo, alta qualidade de vida entre iguais e, principalmente,

segurança, sendo o medo da violência o cerne da sustentação e justificativa desse modelo habitacional (Caldeira, 1997).

3.2 A vida entre os muros da Barra

Por conta do eixo do desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro, voltado prioritariamente para as zonas sul e norte da cidade (Lopes, Fernandes e Aquino, 2023), o aumento populacional e o avanço da urbanização dessas áreas resultou numa proximidade entre classes altas e baixas, que muitas vezes passaram a dividir o mesmo espaço. Isso é visto, por exemplo, nas diversas favelas presentes em bairros de luxo da zona sul, o que leva a uma mistura social e uma convivência entre diferentes espectros sociais (Ribeiro, 2008). Já no caso da Barra da Tijuca, que foi urbanizada tardiamente em relação às outras principais áreas da cidade, isso não ocorreu da mesma forma, de maneira que as populações mais abastadas se apropriaram do território em um movimento de segregação por autoexclusão liderado principalmente pelo medo da violência urbana e pelo desejo por exclusividade (Martins, 2012) que juntos sustentam a instauração dos enclaves fortificados na região.

A face do exclusivismo e do prestígio conta como importantes patrocinadores os veículos de mídia, que vendem o isolamento como um produto a ser desejado e adquirido, abarcando inclusive as classes baixas, que são convencidas pelas manobras midiáticas de que, de alguma forma, é esse o estilo de vida que elas devem perseguir (Maia, 1998). Conforme explicitado na imagem abaixo, o condomínio representa a sofisticação, o luxo e, principalmente, a distinção:

Figura 2: Propaganda de condomínio fechado na Barra da Tijuca³



Disponível

em

<<https://acervo.oglobo.globo.com/propaganda/espaco-urbano/condominios-sonho-se-torna-realidade-14195955>> Acesso em 17/10/2023.

As características “prática” e “sofisticado estilo de vida”, conforme a imagem, se traduz no conforto e homogeneidade embutidos dentro dos muros de concreto. Instala-se, dentro do condomínio, toda a infraestrutura entendida como necessária para uma reprodução satisfatória da vida humana, sendo exemplos academias, mercados, restaurantes, campos de futebol, cinemas e espaços verdes. Ou seja, permite a satisfação das necessidades humanas através da reprodução dos aspectos desejados da cidade, eliminando a eventual convivência com terceiros interpretados como estranhos e inconvenientes.

O tema da segurança estava presente no planejamento da Barra desde a implementação de seu plano piloto, uma vez que já na época a violência era uma preocupação dos incorporadores (Martins, 2017). Assim, com o avanço das mega construções no bairro e do medo da violência, foram implementados os mais modernos sistemas de vigilância e segurança privadas, visto nos loteamentos fechados e também nos shopping centers. Até mesmo as ruas que levam à entrada

³ Na parte de baixo da imagem, a frase: “Um sofisticado estilo de vida para quem quer viver bem e sabe ser prático.”

dos condomínios contam com guaritas de segurança e guardas, responsáveis pela decisão de quem pode e de quem não pode frequentar aqueles ambientes. Com isso amadureceu-se a ideia da distância de outros segmentos sociais, do desconhecido e de tudo o que não fosse parte inerente da dinâmica condominial.

Esses dois aspectos combinados caracterizam o avanço desse modelo urbano privado que se espalha pelo ideário das classes abastadas e é incentivado pelo poder público. Harvey, ao fazer sua previsão acerca do futuro da cidade do Rio de Janeiro, deixa claro que as expectativas são de ampliação de fenômeno condominial e da gentrificação dele resultante:

Aposto que dentro de quinze anos, se a tendência atual continuar, todas aquelas ladeiras ocupadas por favelas no Rio de Janeiro serão cobertas por condomínios de alto padrão com fabulosa vista para a idílica baía, enquanto os primeiros moradores terão sido removidos para alguma periferia remota. (Harvey, 2012, p. 85)

Temos, ainda, como parte desse pacote de planejamento individualista o automóvel enquanto principal meio de locomoção utilizado na área, fato estimulado desde o planejamento inicial do bairro. Tal qual os condomínios, o carro também acaba por sustentar o ideal do individualismo e da rejeição do comum, além de causar clássicos problemas de congestionamentos e emissão excessiva de poluentes. A autora Jane Jacobs versa sobre o assunto e identifica um fenômeno de erosão das cidades causado pelos automóveis, uma vez que a rua passa a servir os carros, e não mais às pessoas (1961). Atribui-se a necessidade do automóvel ao planejamento funcionalista das cidades que priorizaria as largas avenidas padronizadas a espaços de caminhabilidade dinâmicos e interativos, como é o caso da Barra da Tijuca. Sendo assim, fica claro que é um território fadado ao transporte individual. Ainda de acordo com a autora:

As artérias viárias, junto com estacionamentos, postos de gasolina e drive-ins, são instrumentos de destruição urbana poderosos e persistentes. Para lhes dar lugar, ruas são destruídas e transformadas em espaços imprecisos, sem sentido e vazios para qualquer pessoa a pé. (Jacobs, 1961, p.228)

Podemos concluir, então, que os loteamentos fechados, juntamente com os automóveis e os grandiosos shoppings centers, viabilizados pelo zoneamento estabelecido para o bairro, incentivado pelos interesses dos agentes imobiliários e inspirados pelo desejo de desvinculação do urbano, transformaram a Barra da Tijuca em uma verdadeira mercadoria (Maia, 1998), que encontrou nas classes altas do Rio de Janeiro seu melhor mercado. Esses aspectos combinados culminam em um fenômeno de privatização do espaço urbano e convergem na perda da vitalidade do bairro, suprimindo possibilidades de encontros e vivências coletivas. O estímulo à impessoalidade e à individualidade resultante (Maia, 1998) é responsável pelo aprofundamento da distância física e simbólica entre classes sociais, pela segmentação do território e erosão da cidadania.

4 A CIDADE SUSTENTÁVEL

O autor Roberto Lobato Corrêa caracteriza o espaço urbano como o principal lugar onde são estabelecidos os conflitos sociais, sendo um reflexo da sociedade ao mesmo tempo que a condiciona (Corrêa, 1995). É possível correlacionar, então, que o ordenamento desse espaço é diretamente responsável por determinar quais e de que forma esses conflitos ocorrerão. Defendeu-se, nesse trabalho, que o ordenamento voltado para os enclaves fortificados e, de forma mais específica, os condomínios habitacionais de luxo que vemos na Barra da Tijuca, contribuem para uma desintegração territorial e social que contribui para a validação de ideais higienistas e segregatórios e para conflitos e embates entre as diferentes classes.

Assim, nesse último capítulo, de forma a criar um contraponto aos efeitos predatórios causados pelo modelo dos condomínios fechados, pretende-se explorar, a partir do referencial teórico de direito à cidade, formas e modelos que busquem a revitalização do senso urbano de coletividade, estimulando a integração socioespacial dentro da cidade, de forma a retomar sua vitalidade e sua dimensão enquanto lugar de articulação, mistura e trocas entre os cidadãos. Utiliza-se do conceito do Desenvolvimento Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS) para identificar fatores de estímulo a um modelo de desenvolvimento urbano mais sustentável e coerente com os nossos objetivos de integração social.

4.1 Formas urbanas

Inicialmente é preciso esclarecer a dicotomia dos termos de cidade espraiada e cidade compacta. A cidade compacta é caracterizada por um uso misto do solo, com alta densidade populacional, racionalização de infraestruturas urbanas e menores deslocamentos. Entende-se esses elementos como representantes do ideal da cidade sustentável, com um ordenamento territorial orientado para a satisfação das necessidades de locomoção, acesso à serviços e lazer da população como um todo. Já a cidade espraiada concentra bairros monofuncionais e longos deslocamentos, com o emprego localizado no centro e os projetos habitacionais, na periferia. Ela representa um modelo de desenvolvimento que se mostra presente na maioria das grandes metrópoles do globo, que acarreta em grandes desigualdades entre centro e periferia.

Hoje, na cidade do Rio de Janeiro, tem-se uma forte presença do modelo de cidade espraiada, com concentração de empregos no centro e algumas centralidades específicas, acarretando em sofridos deslocamentos que afetam a grande maioria da população, concentrada principalmente nas zonas norte e oeste da cidade. A ineficiência do sistema de mobilidade urbana na cidade acarreta em um trajeto casa-trabalho de aproximadamente 95 minutos (Vianna, 2013), o que impacta diretamente na qualidade de vida das pessoas. Muito desse espraiamento é graças à crescente expulsão de populações mais pobres de regiões centrais para as periferias. Porém, no caso estudado da Barra da Tijuca, o que vemos é um espraiamento por uma autoexclusão liderada pelas classes mais abastadas em busca da distância da mistura social e de um modo de vida mais homogêneo (Martins, 2017). Entende-se, então, que os loteamentos de luxo estudados e a busca pelo modo de vida que o justifica contribuem para o movimento de espraiamento e desarticulação da cidade, além do avanço da segregação social incentivada pela divisão do território de acordo com classe.

Nesse sentido, chama-se a atenção para a necessidade de um ordenamento territorial que contribua para a utilização da propriedade e da infraestrutura urbana orientada ao bem-estar social em prol da estruturação racional do espaço urbano. A importância desse ordenamento reside na necessidade de uma regulação que busque diminuir e atenuar as desigualdades sociais e suas sequelas no usufruto do espaço coletivo, podendo então determinar a ocupação e a articulação das

diferentes áreas da cidade e possuindo uma função iniciativa dentro do desenvolvimento territorial (MELÉ, 2016).

4.2 O direito à cidade

Sabemos que o ordenamento do território e o uso do espaço urbano não são livres de intervenção de processos sociais e que muitas vezes são subjugados a interesses de agentes privados, o que levou à formação de cidades segmentadas e desagregadas. Harvey observa, no avanço da industrialização e da urbanização dos países centrais, o momento no qual o espaço público e a qualidade de vida nas cidades passaram a ser entendidos como mercadorias, o que seria responsável pela corrosão de sentimentos de comunidade, pertencimento e identidade urbana (2012). Assim, ele trás o direito à cidade, inicialmente discutido por Lefebvre, 1968, como o direito de tomar as rédeas desse processo e de moldar o urbano, como forma de moldar a nós mesmos. De acordo com o autor:

A questão do tipo de cidade que queremos não pode ser separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, que tipos de relações sociais buscamos, que relações com a natureza nos satisfazem mais, que estilo de vida desejamos levar, quais são nossos valores estéticos. (Harvey, 2014, p.28)

A partir disso, entende-se o direito à cidade como uma reivindicação pela participação no processo de urbanização do território, estando ligado à liberdade de fazer e refazer a nós mesmos conforme modelamos a cidade (Harvey, 2014). Ele representa

...um direito difuso e coletivo, de natureza indivisível, de que são titulares todos os habitantes da cidade, das gerações presentes e futuras. Direito de habitar, usar e participar da produção de cidades justas, inclusivas, democráticas e sustentáveis. A interpretação do direito à cidade deve ocorrer à luz da garantia e da promoção dos direitos humanos, compreendendo os direitos civis, políticos, sociais, econômicos e culturais reconhecidos internacionalmente a todos. (Amanajás e Klug, 2018, p.29)

Nessa discussão sobre o direito à cidade é relevante, ainda, recuperar o conceito de mobilidade urbana, que não representaria apenas os diferentes modais e linhas do transporte público, mas seria também de possibilidade de acesso a diversos serviços públicos, saúde, comércio e lazer. Ela se liga à dimensão econômica da cidade, uma vez que aproxima (ou afasta) as pessoas de ambientes de trabalho, educação, afetando o desenvolvimento profissional e educacional dos cidadãos, mas também se refere a outros tipos de relações sociais desenvolvidas nas cidades. Trata-se, assim, de uma questão de acesso e vivência do espaço urbano (Amar, 2012), que pertence a todos os moradores da cidade. Ao configurar uma dimensão essencial no âmbito do direito à cidade, por possibilitar sua efetivação (Gonçalves e Malfitano, 2021), a articulação da mobilidade urbana com o ordenamento territorial representa uma potencial saída para um planejamento urbano empenhado em ampliar as possibilidades de vivências e trocas na cidade, objetivando melhorar a qualidade de vida dos cidadãos e de incentivar a mistura social e valores de coletividade dentro do território.

Entendemos que o direito à cidade não se realiza em territórios regidos por esse modelo dos enclaves, visto que as potencialidades mencionadas da vida urbana são reprimidas por conta da privatização do espaço e também pelas limitações de mobilidade ativa⁴ impostas pelo ordenamento do solo voltado para o automóvel, ameaçando sentimentos de pertença à cidade. O direito de remodelar a cidade significa então lutar contra o isolamento estimulado pelo capital financeiro e empresarial e a favor do controle democrático do uso dos excedentes utilizados em processos urbanizatórios (Harvey, 2014).

4.3 O conceito DOTS

É a partir dessa preocupação com o direito à cidade, o qual integra a mobilidade urbana, e da busca por formas urbanas em consonância com os objetivos de integração social e territorial, que se pensa no Desenvolvimento Urbano Orientado para o Transporte Sustentável (DOTS) como um caminho possível, pois envolve um conjunto de estratégias de adensamento urbano em busca da promoção

⁴ Engloba possibilidades de mobilidade a partir da energia do próprio corpo, sendo como principais exemplos o andar de bicicleta ou a pé.

de um desenvolvimento mais sustentável e integrado das cidades. O DOTS busca romper com os padrões de ordenamento territorial assentados na setorização e segregação do território, incentivados pela financeirização do território, objetivando a implementação de medidas para o adensamento do solo e de sua integração com o transporte e outras políticas urbanas. A partir disso, podemos caminhar no sentido da superação do modelo da cidade espraiada em busca de uma cidade mais compacta, sustentável e integrada.

As medidas defendidas pelo DOTS vão diretamente contra os preceitos da autoexclusão e segregação promovidas pelos condomínios fechados (Gonçalves e Peres, 2015) (Lopes, Fernandes e Aquino, 2023). A finalidade dessas estratégias é exatamente a de promover maior integração de modais de transporte, maior variedade de moradias para a população e em um ordenamento territorial mais diversificado, abarcando também as classes baixas, que costumam ser excluídas do escopo das reformas urbanas.

Imagem 3: Ações estratégicas para implementação do DOTS

AÇÃO 1	Intensificar o adensamento e o uso do solo ao longo dos eixos e no entorno de estações de transporte coletivo
AÇÃO 2	Combater a ociosidade do uso do solo em áreas com oferta de transporte coletivo
AÇÃO 3	Diversificar o padrão de moradia
AÇÃO 4	Integrar o espaço privado ao espaço público em favor do pedestre
AÇÃO 5	Promover espaços públicos de permanência e áreas verdes estratégicas
AÇÃO 6	Desestimular a utilização do automóvel junto aos eixos de transporte coletivo
AÇÃO 7	Articular e conectar os equipamentos sociais à infraestrutura de transporte coletivo
AÇÃO 8	Fomentar espaços de suporte ao transporte ciclovário

Disponível

em

<<https://www.wribrasil.org.br/projetos/desenvolvimento-orientado-ao-transporte-sustentavel-dots>>

Acesso em 09 de outubro de 2023.

Temos que algumas das ações apresentadas na figura acima já vêm sendo implementadas em algumas cidades do Brasil, porém ainda de maneira desconexa e rasa (Gonçalves, 2015). Urge, então, que a política urbana seja articulada como um todo, com as dimensões de habitação, emprego, transporte público e lazer sendo pensadas como uma só no objetivo de satisfação das necessidades da população. Inclusive, um dos aspectos importantes evidenciados pelo DOTS é a respeito da correlação entre transporte coletivo de qualidade e oportunidades econômicas e sociais, questão emergente no Rio de Janeiro por conta das grandes

distâncias de alguns bairros da cidade, principalmente da zona oeste, das regiões que concentram empregos, polos universitários e demais infraestruturas urbanas de qualificação profissional. Além disso, ressaltamos a questão da mistura e integração social como uma dimensão também essencial da vida coletiva e do bem-estar urbano, que foi aos poucos sendo perdida com a privatização do espaço público e setorização da cidade.

Podemos concluir que a conciliação do ordenamento territorial e da forma urbana com a mobilidade, incentivada pelo DOTS, pode trazer a interação entre diferentes usos do espaço e da cidade, promovendo vitalidade e adensamento através de uma rede de transportes eficiente e critérios organizacionais que não segreguem espaços e, conseqüentemente, cidadãos. Além disso, devem ser incluídos elementos que afastem as práticas especulativas e estimulem a coesão social e a mistura urbana, afastando também o uso massivo dos automóveis individuais de forma a garantir a efetividade do desenvolvimento urbano (Ibraeva et al, 2020).

Assim, vemos o modelo DOTS como uma possibilidade de referência de planejamento que se contrapõe ao avanço do modelo dos condomínios fechados na cidade do Rio de Janeiro, configurando como uma forma alternativa de planejamento urbano, conforme o quadro abaixo:

Tabela 2: Quadro comparativo dos condomínios com a estratégia DOTS

QUADRO COMPARATIVO	
CONDOMÍNIOS	DOTS
Padronizados	Estímulo a moradia diversificada
Regidos pelo transporte individual	Orientado para o transporte público
Privatização das ruas e espaços de convivência	Estímulo ao aproveitamento do espaço público
Restritos às instalações condominiais	Integração com a infraestrutura urbana e social da cidade
Setorização territorial	Uso misto do solo

Fonte: elaboração própria.

Acreditamos que esse seja um dos caminhos de embate à intervenção do capital predatório na terra urbana e da busca pela promoção do direito à cidade, se opondo então à lógica condominial, do automóvel e dos enclaves e reivindicando a moradia diversificada, acessível e integrada com transporte público dinâmico e de qualidade para toda a população.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após o exposto, podemos entender que o modo de produção, de uso do solo e de consumo capitalista contribuiu para uma redefinição do que é a cidade e também do papel que ela desempenha dentro da vivência coletiva. Fica claro que a ideia vendida por trás não só dos condomínios, mas também dos enclaves, é a de possibilitar a identificação de cidadãos do sul global com padrões de vida e de moradia vistos nos países entendidos como desenvolvidos. Vê-se essas construções como um retrato do Primeiro Mundo, do consumo e da acumulação desenfreados, de uma vida de luxo.

A partir daí, entende-se os condomínios fechados como um produto do avanço do capital e do individualismo para dentro da esfera da vida urbana, patrocinado pelas grandes imobiliárias com o apoio do Estado. Sua presença na Barra da Tijuca, no Rio de Janeiro e seu papel de protagonismo no espraiamento da cidade é apenas sintoma da expansão desse modelo de vida pelas grandes metrópoles ao redor do globo. Ele contribui para a setorização do território, para a divisão territorial de classes e para o conseqüente desmembramento da cidade.

Compreende-se que a Barra da Tijuca foi criada a partir de fortes influências de movimentos especulativos do capital imobiliário, propiciando dentro de seu território a disseminação desses loteamentos habitacionais de luxo, estimulados por um desejo de exclusividade e autoexclusão das classes mais abastadas (Martins, 2012). Decorre dessa dinâmica a um movimento de desintegração da cidade e a avanços de impulsos segregacionistas e higienistas perante os demais moradores.

Nesse sentido, a estratégia urbana por trás da metodologia DOTS objetiva trazer de volta as características do espaço urbano que foram perdidas com esses avanços do modelo de desenvolvimento capitalista em um contexto neoliberal. A partir dela, é possível reconhecer a mobilidade urbana e a valorização do espaço público como centrais para o bem-estar urbano, se sobrepondo à lógica privatista dos loteamentos fechados e dos automóveis, que é reinante hoje no Rio de Janeiro. Entendemos as estratégias por trás do DOTS como um caminho possível para um maior aproveitamento popular do uso do solo e da efetivação do direito à cidade.

Porém, ainda são necessários avanços no sentido da democratização dessas estratégias para que elas alcancem áreas mais pobres da cidade sem aumentar o custo de vida da região, de forma a propiciar um verdadeiro aumento da qualidade

de vida dos cidadãos. Entende-se também que, apesar de ser utilizada como possíveis referências, as estratégias incentivadas pela metodologia do DOTS configuram apenas um modelo que precisa ser adequado aos objetivos de mistura e integração urbana e social e às especificidades de cada território.

Conforme defendido por Harvey, chama-se a atenção para a importância de uma gestão municipal comprometida com o desenvolvimento sustentável, de forma a sobrepor esses objetivos aos interesses do capital privado e de outros agentes de produção do espaço (2014). A aliança que deve ser posta em prática para o alcance desses objetivos é entre o Estado e a sociedade civil, de tal maneira que o orçamento público e as políticas públicas sejam direcionados para a satisfação das verdadeiras necessidades da massa da população e não para empreendimentos imobiliários luxuosos em áreas nobres da cidade, uma vez que o controle democrático dos recursos e de excedentes de capital faz parte da prática do direito à cidade (Harvey, 2014).

Por fim, a crítica ao modelo dos condomínios se assenta na busca pela valorização do espaço urbano, da vitalidade, vivências e trocas sociais que caracterizam a cidade como tal na busca pela efetivação do direito à cidade. Parafraseando Jacobs, vida atrai vida (1961). Condenamos a setorização do território por classe e incentivamos não apenas aproximação de infraestruturas urbanas, mas também das pessoas umas das outras, de seus objetivos e anseios.

REFERÊNCIAS

- AGUEDA, Rodrigo Cerqueira. **ENTRE IGUAIS: OS “CONDOMÍNIOS-CIDADE” DA BARRA DA TIJUCA E A NOVA FACE DA SEGREGAÇÃO RESIDENCIAL CARIOCA**. 2020.
- CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. 3ª Ed. São Paulo: Editora Ática, 1995.
- COSTA, Marco Aurélio Organizador; THADEU, Marcos Organizador; FAVARÃO, Cesar Buno Organizador. **A Nova agenda urbana e o Brasil: insumos para sua construção e desafios a sua implementação**. 2018.
- DE QUEIROZ RIBEIRO, Luiz Cesar. Proximidade Territorial e Distância Social: reflexões sobre o efeito do lugar a partir de um enclave urbano. **Revista VeraCidade**, v. 3, p. 1-21, 2008.
- DO RIO CALDEIRA, Teresa Pires. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. **Novos estudos CEBRAP**, v. 47, p. 155-76, 1997.
- FIX, Mariana; RIBEIRO, Giovani Espíndola; PRADO, André Doca. Mobilidade urbana e direito à cidade: uma entrevista com Lúcio Gregori sobre transporte coletivo e Tarifa Zero. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR)**, v. 17, n. 3, p. 175-191, 2015.
- GONÇALVES, Monica Palloni; PERES, Renata Bovo. O conceito de desenvolvimento orientado ao transporte (DOT) e suas aplicações no Brasil. **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades**, v. 3, n. 18, 2015.
- HARVEY, David. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.
- LEVY, Dan Rodrigues. Os condomínios residenciais fechados e a reconceitualização do exercício da cidadania nos espaços urbanos. **Ponto-e-Vírgula: Revista de Ciências Sociais**, n. 7, 2010.
- LOPES, Giuliana; FERNANDES, Gabriel Ferreira; AQUINO, Isabel. Tarifa Zero e DOTS: assimetria de acesso a uma cidade sustentável. **Journal of Sustainable Urban Mobility**, v. 3, n. 1, p. 33-49, 2023.
- LÔRO, Jéssica Neves. **Entre os muros da cidade: condomínios horizontais fechados e segregação socioespacial na Barra da Tijuca**. 2018.
- MAIA, Rosemere Santos. A produção do espaço em áreas de auto-segregação: o caso da Barra da Tijuca. **Anuário do Instituto de Geociências**, v. 21, p. 39-75, 1998.

MARTINS, Marcio Menezes. **Autoexclusão no espaço urbano: o caso da Barra da Tijuca**. 2017.

MELÉ, Patrice. Incertidumbres y regulaciones urbanas: el papel de la calificación jurídica del espacio. In: **La ciudad y sus reglas: sobre la huella del derecho en el orden urbano**. Coord. A. Azuela. Primera edición. México: UNAM, Instituto de Investigaciones Sociales, 2016, pp. 43-81.

PACHECO DA SILVA, Natália; AUGUSTO COSTA, César. O ESPAÇO PÚBLICO E ESPAÇO URBANO CAPITALISTA: Uma crítica à luz do direito à cidade. **Pixo Revista de Arquitetura Cidade e Contemporaneidade**, v. 1, n. 3, 2017.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes et al. **Forma urbana e mobilidade sustentável: evidências de cidades brasileiras**. 2022.

RANDOLPH, Rainer; LOPES, Ledilson. Globalização e expansão metropolitana: o significado da proliferação de condomínios fechados em áreas peri-metropolitanas do Rio de Janeiro. **Seminário da Rede Iberoamericana de Investigadores em Globalização e Território**, p. 23-36, 2008.

SANTOS JUNIOR, Washington Ramos dos. **Subjetividade, identidade e geografia: o nascimento da Barra da Tijuca e o cronos fusional (ou a morte da alteridade)**. 2016. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo.