

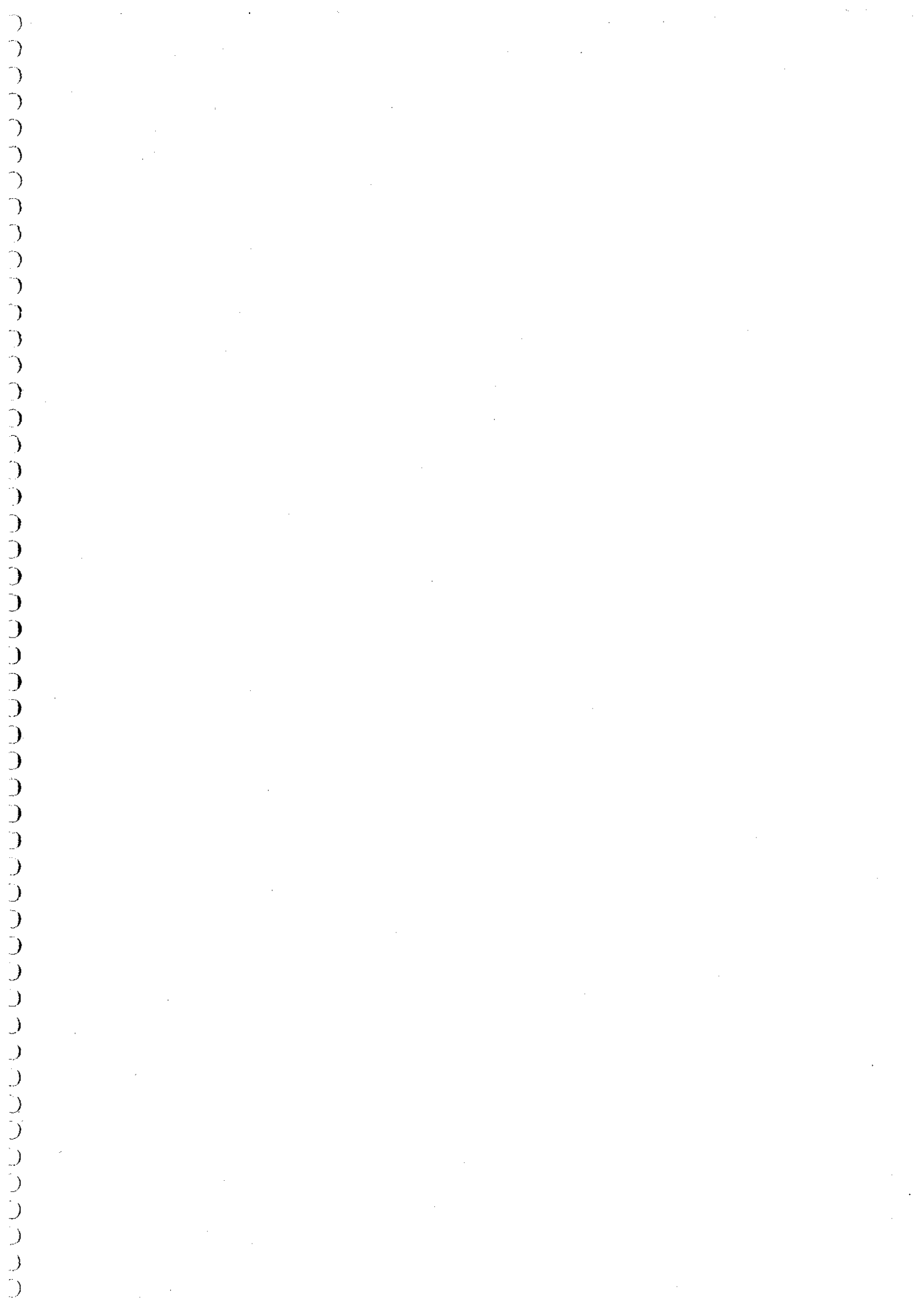
Excelente!

NOTA: A

Manoel ~~Linhares~~

R.O. 8/OUT/04

Rua sim, Rua não em Vilar dos Teles.



PEDRO ERNESTO DE OLIVEIRA JÚNIOR

Rua sim, Rua não em Vilar dos Teles:

Um olhar à luz da instalação de redes e do asfalto, com vistas à inclusão na cidade legal.

Monografia apresentada ao Curso de Especialização do Programa de Pós-Graduação em Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, como parte dos requisitos necessários à obtenção do grau de Especialista em planejamento e uso do solo urbano.

Orientador : Professor Dr. Mauro Kleiman

Rio de Janeiro,
2004.

Agradecimentos

Por ter me concedido a vida e a sabedoria necessária para alcançar esta etapa,

DEUS;

Por sempre acreditar em meu potencial e estar sempre disposta a ouvir respeitosamente e forçar-me a buscar as respostas,

Professora Célia Neves;

Por, mesmo estando em um momento adverso nas relações de trabalho, ter aceitado orientar-me,

Professor Mauro Kleiman;

Por me fazer sorrir quando o esforço me desesperava e tirava-me a paciência,

Meu filho Pedro Maurício;

Por animar-me sempre e principalmente quando dizia: Tu é F.....,

CAU;

Por me incentivarem ou não atrapalharem ,

Meus amores , amigos , colegas , conhecidos , vizinhos.....

Por dar-me a paz necessária para trabalhar e estudar,

Aparecida;

Por não terem investido contra mim nestes dias,

Meus inimigos;

Eu agradeço.

ASFALTO

O prefeito da pequena cidade, eleito faziam menos de dois meses, enfrentava como podia a cobrança da população, tendo em vista suas promessas de campanha.

Prometera sem pensar nas conseqüências, que iria asfaltar cem por cento da cidade, mas esqueceu de que os cofres da cidade não tinha recursos, para a obra de asfaltar a cidade.

As cobranças do povo, no entanto, eram constante e direito, não dando trégua nem ao prefeito e nem aos seus assessores, e a coisa já estava incomodando o bom andamento da administração, pois nenhum funcionário da prefeitura podia circular pela cidade, sem ouvir as cobranças pela promessa feita.

De certa forma, a cidade tinha lá suas razões, pois o Juvenal, motorista de taxi, comprou um carro usado do Mário Quitandeiro.

No registro, mandou colocar a cor do carro, ou seja: mostarda, e assim foi feito o registro oficial, só que o Juvenal não falou com o Mário, quando fez o documento.

Na primeira chuva que caiu, pesada como sempre, o Juvenal descobriu que havia cometido um erro, pois o carro era bege, e não mostarda. A "mostarda", era poeira, do barro vermelho que é, em seu todo, o calçamento da cidade.

Ninguém sofre mais com isso do que a Maria do Juarez, que depois da morte do pobre, sustenta os filhos como o lavar de roupa pra fora.

Já perdeu a conta das roupas que, do varal, voltaram para o tanque por causa do pó, que levanta da rua, quando um carro passa.

Certa manhã, um matuto bem intencionado, encontrou-se com o prefeito na porta da prefeitura, e logo foi dizendo:

_Olha, eu tenho cá uma idéia, que vai resolver todos os problemas da cidade!

_Que idéia é esta? - Disse o prefeito.

_Uma idéia para asfaltar, praticamente de graça, toda a cidade!

_Ora, amigo, a cidade não tem dinheiro! Respondeu o prefeito.

_Mas, para asfaltar, não é necessário gastar dinheiro nenhum! - respondeu o matuto.

_Como assim? Perguntou o prefeito, curioso.

Ora, vamos asfaltar a cidade com a bosta de boi, ora! - respondeu o matuto, serio.

Foi uma gargalhada geral, entre os assessores do prefeito, que o acompanhavam.

O matuto, magoado, saiu, prometendo mostrar o que dizia.

Uma semana depois, um caminhão despachava à porta da prefeitura, uma mistura estranha, feita de bosta de vaca, capim seco, água e um quarto de cimento comum, e o matuto acompanhado por dois amigos, espalharam aquela mistura na rua de chão batido, alisando muito bem tudo. Em duas horas, a rua frente a prefeitura não tinha mais nem um centímetro de barro a vista e não havia mais uma poeira levantando do chão.

Quando o prefeito chegou, o matuto disse:

_Não falei? Asfaltei a rua e não custou nada pra cidade!

_Mas este fedor? Perguntou o prefeito.

_Ora! - falou o Matuto - eu prometi o asfalto, e cumpri! Não falei que seria um asfalto com odor de rosas! Quem mandou o prefeito não saber fazer promessas?

Resumo

O objetivo deste trabalho é mostrar que o asfalto é mais do que um equipamento urbano, mas uma categoria sociológica e explicativa da exclusão de parcela considerável da população de baixa renda da Cidade Formal, com o recorte em Vilar dos Teles em São João de Meriti - RJ. Para isso, propomos problematizar as seguintes temáticas: as políticas de asfaltamento nas áreas com população de baixa renda; a fragilidade da população carente que faz surgir práticas governamentais clientelistas e de "Espoliação urbana"; a formação do espaço urbano a partir da adoção do padrão viário pelo país; e a construção de uma percepção de marginalidade das populações que residem em ruas não pavimentadas.

Lista de ilustrações	páginas
Foto da placa de identificação de obra na Trav. Rosa de Menezes - SJM	25
Mapa de localização do município de S. J. Meriti 1	31
Mapa de localização do município de S. J. Meriti 2	31
Mapa de localização de Vilar dos Teles	32
Foto da Av. São Paulo - SJM	39
Foto da rua lima - SJM	46

Lista de tabelas	páginas
Quadro de evolução comparativo de IDH-M	33
Quadro comparativo de indicadores de população, taxa de urbanização, densidade demográfica, número de domicílios e taxa geométrica de crescimento anual.	35
Quadro comparativo de indicadores domicílios com acesso a redes de água, esgoto, elétrica e telefônica.	37
Quadro comparativo percentual de indicadores domicílios com acesso a redes de água, esgoto, elétrica e telefônica.	37
Quadro comparativo de déficit e inadequação habitacional 1991	39
Quadro comparativo percentual de déficit e inadequação habitacional 1991	40

Sumário

Resumo	5
Lista de ilustrações	6
Lista de Tabelas	7
Introdução	9
1 Inclusão na cidade formal: a busca por uma definição.	12
1.1 Acesso à Infra-estrutura: condição para inclusão na cidade legal.	13
1.2 Exclusão e Integração : faca de dois gumes.	15
1.3 Percepções e representações da ilegalidade urbana.	17
2 O Padrão viário na formação do espaço urbano: segregação sobre rodas.	20
3 O asfalto: mais do que um equipamento urbano, uma categoria sociológica.	24
3.1 Obras de asfaltamento em Venda velha: esperança e abandono	25
3.2 A prioridade é asfaltar: eleições municipais em Rio Branco	27
3.3 Asfaltar aos poucos: uma estratégia para manter-se no poder em Imperatriz	28
4 Um olhar sobre as políticas de infra-estrutura e asfaltamento em Vilar dos Teles.	30
4.1 Vilar dos Teles e São João de Meriti (SJM): localização e histórico.	30
4.2 População e espaço-Meritiense: adensamento humano e qualidade de vida.	34
4.3 Acesso as redes em São João de Meriti: os números e o método.	36
4.4 Pavimentação em Vilar dos Teles - SJM : rua sim, rua não.	41
4.4.1 Obras de pavimentação em SJM: números controversos e espoliação urbana.	42
4.4.2 Vilar dos Teles: espelho do município.	44
Considerações Finais	47
Referências	51
Apêndices	53
Apêndice 1 - Questionário aplicado no Campo.	53
Anexos	54
Anexo 1 - Lista das fontes consultadas para confecção deste trabalho.	54
Anexo 2 - Quadro geral com índice de qualidade dos municípios do Estado / RJ.	55
Anexo 3 - Tabelas de IQM -Carências.	56
Anexo 4 - Tabela de logradouros e pavimentação de SJM.	57
Anexo 5 - Mapa de localização da Prefeitura e das ruas percorridas no levantamento de dados.	58
Anexo 6 - Mapa do Município com número de habitantes.	59
Anexo 7 - Nome, situação e Fotos das ruas percorridas no levantamento de dados	60
Anexo 8 - Mapas de ruas de Vilar dos Teles, produzido pela usina de asfalto.	61
Anexo 9 - Mapa de localização das principais vias férreas e Rodovias de SJM.	62

Introdução

A observação do uso indiscriminado de políticas de asfaltamento em comunidades carentes – tais quais as comunidades de baixa renda de São João de Meriti - onde políticos oportunistas promovem a manutenção de currais eleitorais trabalhando o desejo de melhoria de condições de vida com promessas e obras clientelistas de calçamento das ruas, e da atuação da mídia, que esforça-se em desenvolver uma teoria de associação entre pobreza e a criminalidade, usando curiosamente a presença ou ausência do asfalto como instrumento capaz de explicar ou classificar comunidades pobres e criminosas. (é comum aos telejornais da Globo : “a criminalidade toma conta dos morros do Rio forçando os moradores a procurar abrigo no asfalto.” Falando da Rocinha que é asfaltada.) despertou o interesse de identificar: Como o asfalto é trabalhado a nível de imaginário popular e principalmente com vistas a ganhos eleitorais? Se povo do “asfalto” (bairro regular) é diferente do povo do morro, mesmo quando este é asfaltado? Se mesmo quando há redes e calçamento das ruas, as comunidades de baixa renda e de favelas continua excluída da cidade? E Quando diz-se que um grupo é excluído da cidade, de que cidade se fala?

Diante destes questionamentos e da convivência com a política clientelista e de espoliação que prevalece em São João de Meriti, esta monografia desenvolve-se a partir da seguinte estrutura: no capítulo 01: **Inclusão na cidade formal:** a busca por uma definição, pretende-se inicialmente, através de uma revisão bibliográfica identificar algumas propostas capazes de explicar conceitualmente a inclusão e/ou exclusão da cidade. Neste mesmo esforço, visa-se observar algumas definições de cidade legal e formal, buscando associa-las ao conceito de inclusão, a fim de que possamos classificar este ou aquele grupo(ou indivíduo) como incluído ou excluído da cidade formal e/ou legal.

Ainda com base no referencial bibliográfico, o capítulo 02 : **O Padrão viário na formação do espaço urbano: segregação sobre rodas,** procura com base na formação do

espaço urbano brasileiro - diante de sua opção por um padrão viário - identificar os fatores determinantes para a formação de uma sociedade segregada e a importância da via de rodagem automobilística e pavimentada, para a construção de um imaginário cultural, que possui como base o acesso a rua asfaltada como critério de inclusão social na cidade.

A importância dada ao pavimento asfáltico pelo povo e por políticas eleitoreiras, constróem o esquema do capítulo 03: **O asfalto**: mais do que um equipamento urbano, uma categoria sociológica. Neste, são destacados alguns casos de uso indiscriminado de políticas de asfaltamento, com fins eleitoreiros, através de depoimentos, da Internet, de matérias jornalísticas e de projetos e plataformas políticas. Este estudo tem por objetivo destacar a importância do asfalto para a sociedade brasileira, a tal ponto de permitir ao simples equipamento urbano atingir o “status” de categoria sociológica, ou seja, a partir do qual seríamos capazes de explicar das relações sociais no espaço urbano.

O último capítulo (04), trata-se do estudo de caso propriamente dito: **Um olhar sobre as políticas de infra-estrutura e asfaltamento em Vilar dos Teles**. Tendo como referência o bairro de Vilar dos Teles em São João de Meriti na Baixada Fluminense do Rio de Janeiro, que é uma localidade que destaca-se pelas indicações de alta concentração de pobres e péssimas condições infra-estruturais, o capítulo pretende através de uma metodologia que articula informações bibliográficas; análises secundárias oficiais; leitura da bibliografia sobre o tema; análise de dados e avaliação através de observações de campo, classificar o bairro quanto a :

- Presença ou não de redes de infra-estrutura;
- Presença ou não de rede viária asfaltadas ou calçadas;
- A qualidade dos serviços públicos prestados a população;
- A qualidade de vida vis a vis habitação, acesso a redes de qualidade e de vias asfaltadas;
- As políticas eleitoreiras de manipulação e espoliação.

Os dados analisados neste capítulo, permitirão, em uma primeira análise, indicar a população como incluída ou não na cidade das redes, na cidade legal e/ou na cidade formal.

Por fim, as **considerações finais** pretendem, a partir dos conceitos trabalhados: inclusão social, cidade formal e /ou legal, inclusão na cidade legal e segregação através do padrão viário, relaciona-los aos dados do recorte adotado: Vilar dos Teles – SJM –RJ , a fim de analisa-lo como o lugar de inclusão ou exclusão social.

Este trabalho não tem a pretensão de esgotar a discussão, ou dar o estudo por concluído. Isto, por tratar-se de uma monografia de especialização, cujo o tempo e recursos impedem um estudo pormenorizado, capaz de compilar todas as fontes de relevância. Visto isso, o trabalho propõem-se a indicar os conceitos, fenômenos e caminhos capazes de apresentarem o lugar da exclusão. E a partir daí associar o recorte adotado ao conceito de inclusão na cidade legal, classificando , preliminarmente, como incluído socialmente ou não.

1 - Inclusão na cidade formal: a busca por uma definição.

“ Cada vez que caem as cercas a sociedade é obrigada a olhar-se e discutir o tamanho das desigualdades, o tamanho da opulência e da miséria, o tamanho da fartura e da fome...” (TIERRA, 1995)

O conceito de inclusão social é amplo, de tal maneira que indicar alguém como incluído ou excluído pode significar um esforço enorme para sustentação da classificação, visto que a categoria inclusão social é auxiliar das demais categorias sociológicas e somente assim tem condições de se sustentar. Temos noção exata disto quando observamos as mais variadas maneiras como tal categoria é utilizada: Inclusão no mundo do trabalho¹, inclusão digital, inclusão educacional, inclusão cultural, inclusão econômica², etc. Visto isto é fácil perceber que classificar alguém como incluído é tarefa árdua. O que dizer de um trabalhador formal que nunca viu um computador, ou de um estudante que nunca foi ao teatro. Incluídos em que, e como?

Diante da impossibilidade metodológica de trabalhar a inclusão em todos os seus aspectos, este trabalho contemplará a cidade como categoria, logo novamente veremos a categoria inclusão auxiliando e legitimando-se via uma categoria principal. Mas o que seria ser incluído ou excluído da cidade? Já que a cidade em seu aspecto “lato” pode ser vista como o lugar do trabalho, da cultura, da educação etc. Consideramos a cidade aqui como lugar do exercício de deveres e gozo dos direitos, conforme a Constituição Federal (Estatuto da Cidade - 2001), que estabelece o direito a cidade, a municipalização da política urbana, a participação direta da população no governo, a inversão nas lógicas de investimento favorecendo as classes populares e a função social da cidade. A cidade contemporânea é o lugar urbanizado por redes - serviços de eletricidade, gás, água, por possibilidades de mobilidade por transportes (trens, metrô, ônibus...), e por equipamentos coletivos (hospitais,

¹ Ver GENTILI, Pablo e FRIGOTO, Gaudêncio: *A cidadania Negada: Políticas de exclusão na educação e no trabalho*. SP: Cortez, 2001.

² Ver PINO, Mauro Del. Política educacional, emprego e exclusão. In GENTILI, Pablo e FRIGOTO, Gaudêncio: *A cidadania Negada: Políticas de exclusão na educação e no trabalho*. São Paulo.: Cortez., 2001. p. 65-83.

escolas...). Estas redes, serviços e equipamentos, benefícios³ estes que, quando acessados por um cidadão torna-o incluído e quando não alcançado torna-o excluído da cidade. Contudo o conceito de cidade, apresentados pelos institutos de pesquisa e organismos internacionais, tais como IBGE, Banco Mundial, etc., não incluem a capacidade infra-estrutural e de serviços, e com mais rigor limitam-se a densidade demográfica, como forma de classificar um espaço como cidadão ou não. Mas como entender uma cidade atual subtraindo a modernidade que lhe é inerente? Logo, podemos ter cidades com e sem redes de infra-estrutura? E se as falhas de infra-estrutura ocorrem dentro de um mesmo espaço cidadão, como o classificamos? Estas questões serão trabalhadas adiante na busca por uma definição de cidade que nos permita conceituar e diferenciar o espaço cidadão com infra-estrutura do espaço cidadão sem infra-estrutura.

1.1 Acesso á Infra-estrutura: condição para inclusão á cidade legal.

Ao analisar a formação das periferias vis a vis a “exclusão territorial”, Rolnik chama de Não-Cidade⁴ os locais destituídos de lazer, cultura, possibilidades de trabalho e ganhos econômicos, mas cujo território é componente oficial dos limites da cidade.

Então, apesar da definição de Rolnik demonstrar as possibilidades de abordagem da inclusão via acessibilidade, em casos como o do Rio de Janeiro onde as periferias estão no Centro, a acessibilidade⁵ aos instrumentos urbanos, que neste caso estão próximas as moradias de baixa renda (nas favelas), pode parecer bem mais distantes dado o isolamento promovido pelo estigma de marginalidade que os moradores dessas localidades carregam, isso sem contar a restrição que os baixos rendimentos impõem ao consumo destes serviços. Por isso, as categorias explicativas eleitas por Rolnik, extrapolam o objetivo deste trabalho. A inclusão na cidade que buscamos esta mais centrada na acessibilidade as redes urbanas de

³ Entendemos estes benefícios como todos os aspectos infra-estruturais de redes e serviços prestado por políticas públicas de investimento ou conformação sócio-econômica em vigor.

⁴ No Rio de Janeiro existem periferias no próprio centro, ou seja, as “não-cidades” são ilhas de exclusão dentro da cidade formal.

⁵ Vê-se acessibilidade como a mínima barreira entre os locais, centrais de emprego, oportunidades econômica e cultura e a população.

infra-estrutura e as vias asfaltadas⁶. Esta opção nos aproxima da análise da formação e a lógica de conformação do espaço urbano via mercado, haja visto o aparelhamento da cidade para o favorecimento da acumulação capitalista.

[...] a produção do espaço social, que é o espaço urbanizado por excelência, passou a representar fator crucial para a própria sobrevivência do capital... o espaço é essencialmente político, estratégico e ideológico. (DAVIDOVICH, 1984, p. 12)

No Brasil podemos observar o capital conformando o espaço urbano e consequentemente criando uma lógica de segregação, quando analisamos o desenvolvimento da urbanização brasileira, este que é solidamente vinculado ao processo de industrialização do país. Ou seja, a concentração industrial demanda por instalação de infra-estrutura. Como também atrai população em busca de emprego. A instalação desta infra-estrutura gera o que Tavares (2000) chama de economias externas⁷ ou economias de aglomeração. Estas economias (vias asfaltadas , redes de energia , água e esgoto, concentração de serviços , transporte, etc.), transformam-se em atrativo para novas indústrias e população aumentando a demanda por este solo. Tal evento irá favorecer um aumento no preço do solo, dos aluguéis e consequentemente das taxas e tributos. Grosso modo, a população mais carente não tendo como pagar o preço agregado pelas economias de aglomeração, irá refugiar-se em favelas , sub-morádias e/ou afastar-se dos centros em busca de solo mais baratos , sem infra- estrutura e provavelmente irregulares, “não é pois que se fala da ‘cidade legal’ provida de recursos de urbanização, em oposição à ‘cidade ilegal’ carente de serviços públicos.”(DAVIDOVICH, 1984, p.17).

Esta pequena expiação do processo de formação do espaço urbano, teve por objetivo fazer-nos atentar para uma das possibilidades explicativas para a criação do padrão centro-periferia. Análise que será tratada com maior atenção em nosso segundo capítulo.

⁶ Conforme a lógica criada a nível imaginário que relacionam vias asfaltadas a melhoria de qualidade de vida ou status.

⁷ Ver Tavares, Hermes. Reestruturação econômica e as novas funções dos espaços metropolitanos. In TORRES RIBEIRO, Ana Clara. *Repensando la experiencia Urbana de América Latina: Cuestiones, conceptos y valores*. CLACSO, 2000. Na verdade o autor usa o termo *deseconomia externa*—p. 90.

1.2 - Exclusão e Integração : faca de dois gumes ⁸

Este trabalho considera a categoria exclusão simétrico perfeito da categoria principal estudada: Inclusão. Contudo é importante destacar uma outra categoria explicativa , que vem sendo trabalhada com certa frequência como antônimo fraco de exclusão: a integração⁹. Esta categoria diferentemente da inclusão (que prevê o acesso a todas as dimensões da vida social com igualdade de direitos), prevê o acesso somente á alguns benefícios sociais , desde que preservada á lógica do modo de produção vigente, ou seja, se a lógica é a de mercado, excludente e desigual; o indivíduo deve ser integrado a mesma lógica e aceita-la como a ideal. A proposta de integração prevê a diminuição da degradação social da parcela da população subordinada, sem perspectiva de superação da subordinação e/ou exploração. A escolha desta categoria explicativa é feita por considerar-se que a exclusão é prática histórica vis a vis conflitos raciais, entre famílias , entre religiões etc., logo não passível de solução, já que é inerente ao homem.

Com base neste pressuposto, as políticas públicas de integração da população de baixa renda na cidade tem como ponto de partida integra-la ao mercado formal e a economia urbana¹⁰ , faze-la participar da lógica de consumo e permitindo assim acesso aos instrumentos urbano. Logo para isso é preciso regularizar sua condição de moradia á lógica do mercado , ou como entende Rodrigues¹¹, quando avalia o projeto Favela- Bairro , que para transformar as favelas em bairros e por conseguinte parte da cidade formal é preciso implantar os “signos urbanos” : acessibilidade, infra-estrutura, habitação e regularização fundiária. Contudo os resultados podem fazer-se mais excludentes do que os limites esperados por intervenções de integração. Para explicarmos elencamos três vetores conceituais que promovem a exclusão

⁸ Ver Sabatini (2001) sobre transformações urbanas na América Latina.

⁹ *ibidem*

¹⁰ Ver Lago (2003) sobre favelas e loteamentos irregulares e a busca por uma integração dos excluídos na cidade formal.

¹¹ Mestre em planejamento urbano pelo Ippur em 2002., ver tese sobre urbanização de Praia rosa e sapucaia.

urbana real e psicossocial de parcela da população urbana : Lógica de Mercado, Escala (concentração de pobres) e Relações sociais

- O mercado - este irá encarregar-se de majorar os preços desta localidades beneficiadas por políticas públicas de infra-estrutura-, com mais vigor quando estas forem próximas ao centro, o que impedirá o acesso de população de baixa renda, como também ocorrerá a expulsão dos mais carentes com o surgimento das taxas públicas (água , luz, esgoto, IPTU, etc.).
- A escala - Quando a ação visa a construção de conjuntos habitacionais de baixa renda , o custo de produção impõem a utilização de solo urbano mais barato. Este solo está localizado em locais com alta concentração de pobres e em geral distante dos Centros. Logo ocorrerá uma maior densificação de pobres em locais já carentes. Sem desconsiderar o evidente aumento da pressão social por instrumentos urbanos de infra-estrutura promovido pela concentração de pobres, vemos a distancia do Centros e a percepção da carência promovendo um sentimento de exclusão da cidade e conforme Sabatini (2001) propõem um aumento da violência, de uso de drogas e de ingresso ao crime e das demais patologias sociais .
- As relações – Sendo hegemônico o padrão de arruamento para carros, o que impede as relações primárias, somando-se a distância das moradias do Centro, logo a distancia entre as moradias de baixa e alta renda , ocorre um isolamento entre as classes de rendas diferenciadas. Isso promove um ruminar de relações entre iguais e o surgimento do sentimento de auto- preservação contra a classe desconhecida, que agora torna-se a inimiga. Disto podemos notar o discurso de ataque aberto e violento dos pobres aos ricos, o uso da máquina estatal para contenção dos pobres pelos ricos, o aparecimento de enclaves fortificados e a auto- segregação dos ricos¹². O que nos faz retornar o início do

¹² Ver caldeira (1997) sobre a gentrificação e auto-segregação dos ricos.

ciclo a promessa de integração promovendo a desintegração e a exclusão urbana.

Consideramos como a mais violenta forma de exclusão, a sensorial e perceptiva. Este tipo de agressão psicossocial é praticado pelas classes de alta renda e pela mídia para contenção dos pobres. É o discurso de classificação de um local como “local do crime” para legitimar o uso da força policial. Isso gera o que Sabatini (2001, p.178) chama de “efeito gueto”. Esse que promove um desalento e sentimento de exclusão e conseqüentemente promovendo o surgimento das patologias sociais.

1.3 - Percepções e representações da ilegalidade urbana¹³

“...a integração da moradia ilegal na cidade formal teria a função de incluir os socialmente ‘excluídos’ na economia urbana...” (LAGO, 2003, p.2)

As representações sobre o espaço urbano são construídas tendo como base a ilegalidade. E desse esforço surgem as diferenciações entre: favela e bairro, formal e informal, centro e periferia, Cidade legal e ilegal¹⁴, etc. Como agente principal da construção destas representações que diferencia os espaços na cidade está a mídia. Observamos a exposição da favela como lugar da criminalidade, sendo propalado pelos meios de comunicação, estigmatizando o morador e promovendo sua reação, como destaca Lago (2003), na construção de uma auto-classificação, ou seja, o que é favela para mídia é comunidade na fala dos moradores. Este esforço para defender-se acaba estigmatizando outras localidades, quando o morador compara o seu “lugar” a outros espaços mais carentes de infra-estrutura.

É certo que tais classificações trabalham o imaginário do morador e provocam a reação. A muito tempo no Rio de Janeiro há um esforço de classificação dos locais de baixa renda em expressões carregadas de sentido de exclusão. Podemos notar a construção da ilegalidade da favela, pelo Estado, na citação de Rodrigues:

¹³ Ver Lago (2003) Op. Cit.

¹⁴ Ibidem.

Em 1937 é promulgado o código de obras que estabelecia que as favelas deviam ser eliminadas e substituídas por 'núcleos pobres'. Como medida de reforço à proposta de eliminação das áreas faveladas, vetava-se a construção de novas casas, bem como se proibia a realização de melhoria nas casas existentes. Desta forma as favelas são excluídas do ponto de vista urbanístico e ficam em situação ilegal do ponto de vista da propriedade da terra...Entendidas como uma 'aberração' não podem fazer parte do mapa oficial da cidade. (RODRIGUES, 2002, p. 18)

Como é inerente a este trabalho, lançaremos mão do "asfalto" como categoria explicativa da exclusão da cidade formal. "O asfalto" é uma das expressões utilizadas para classificar, primeiramente, em oposição aos morros do Rio Janeiro num passado próximo e atualmente as favelas, como lugar de miséria e criminalidade. O que chama a atenção é a força conceitual de tais classificações, já que o termo perdura no tempo sendo utilizado para diferenciar os bairros das favelas, mesmo estas sendo atualmente asfaltadas¹⁵. Ao contrário da empreitada dos moradores da favela em construir o conceito com base no termo "comunidade", a fim de livrar-se do estigma da criminalidade, notamos que a classificação que possui com base o asfalto faz justamente o contrário, ou seja, estigmatiza a população vis a vis a criminalidade que é, conforme a percepção desenvolvida pela mídia, inerente a favela. Como vimos anteriormente estes discursos de classificação excludente, promove o esgotamento psicológico da população na busca por livrar-se do rótulo. Ocorrendo a expansão da marginalização das áreas desprovidas de capeamento asfáltico e a manutenção do conceito nos locais de baixa renda que já receberam a pavimentação. Logo, a reação dos moradores para reverter esta situação, ao contrário do esforço de classificação Favela- comunidade, não pode ser resolvido a nível de imaginário/ discurso por ter como base um aspecto físico, que é a pavimentação. Disto poderemos observar os seguintes fenômenos:

- Maior número de solicitações nas prefeituras da Baixada Fluminense é por asfaltamento¹⁶;
- Aumento da baixa estima dos moradores de ruas sem capeamento asfáltico;

¹⁵ Os tele-jornais, principalmente, utilizaram o termo asfalto para diferenciar dos bairros regulares da Rocinha, na campanha de Abril de 2004 que resultou na morte do traficante "lulu" e caça ao traficante "edu".

¹⁶ Segundo informações da Secretaria Municipal de serviços públicos de São João de Meriti.

- Uso em políticas eleitoreiras de promessas de asfaltamento na manutenção de currais eleitorais;
- Discriminação dos moradores de localidades sem asfalto;
- Construção de discurso que propala a associação das localidades sem asfalto a criminalidade;
- Sentimento de exclusão da cidade por parte dos moradores.¹⁷

Dessa exposição, podemos observar que a favela é vista como local da ilegalidade, primeiro: porque o acesso a moradia dá-se por ocupação irregular e não submetida a regulação do Estado. Segundo por criar-se o imaginário que associa a favela ao crime. E por ultimo, por ela ser desprovida de infra-estrutura que pela lógica capitalista somente é instalada onde há demanda solvável. Logo, a favela é um espaço ilegal dentro da cidade Legal e sua população é marginalizada. Nota-se então a necessidade de legalizar este espaço e integrar a população a cidade formal, a cidade de mercado, de consumo e de trabalho, como também a cidade legal, que cumpre as normas de regulação do uso do solo e condições de acesso á moradia, aos instrumentos urbanos e infra-estrutura via mercado. A região que não contemple tais características estariam fora da cidade legal e formal, como é o caso dos loteamentos irregulares da zona oeste do RJ (LAGO, 2003), ou da população de baixa renda as favelas da baixada Fluminense que moram em ruas sem pavimentação.

¹⁷ Este pode ser notado facilmente no discurso de moradores: O s moradores de Vilar dos Teles Bairro sede da Prefeitura de São João De Meriti ao convidar alguém para acompanhá-lo ao centro comercial da Cidade dizem, como se estivessem fora da Cidade:” - vamos á São João?”.

2 - O Padrão Viário na formação do espaço urbano: segregação sobre rodas.¹⁸

“[...]bairros do Rio com vias de padrão de grande porte e técnicas sofisticadas, sendo constantemente melhoradas, ampliadas, superpostas, onde pode-se verificar seu nexos com os interesses do capital imobiliário e das camadas de maior renda..., opõem-se, num outro extremo, ao não-pavimento, ou à configuração descontínua, incompleta, lenta, das vias de utilização por camadas pobres na Baixada[...]” (KLEIMAN, 2001, p. 1597)

A formação das cidades no Brasil dá-se a partir do padrão viário, preferencialmente em detrimento as vias férreas (trem, Metrô e bondes). Esta opção pode ser explicada, haja visto primeiramente, o menor custo de implantação, já que para utilização do padrão férreo demanda máquinas e a manutenção destas, enquanto no padrão viário tais custos são arcados pelos proprietários dos veículos automotores, restando ao poder público a instalação e a manutenção da via (isto quando esta não é privatizada e/ou tem seu uso custeado por pedágios).

Uma segunda explicação pela opção da rede viária estaria na característica desta “ser ‘aberta’- podendo em tese estender-se indefinidamente pelo contínuo espacial[...]” (KLEIMAN, 2001, p.1596.); e ao contrário do ferroviário; alcança a porta de todas as casas. Esta acessibilidade promove a falsa impressão de igualdade e inclusão, quando na verdade sua alocação beneficia em maior escala os proprietários de automóveis. Contudo a adoção deste padrão pelo país deu-se antes mesmo de haver automóvel, “intensificou-se nos anos 30 com o incremento do transporte por ônibus e ‘lotações’” (KLEIMAN, 2001, p.1602.), e após a Segunda grande guerra as importações e da implantação da indústria de automóveis promovem a intensificação dos investimentos nas redes viárias, estes que tornam-se hegemônicos em detrimento a qualquer outro investimento em infra-estrutura no país até a data atual.

¹⁸ Ver Kleiman, (2001) e Barat (1975) sobre a formação do espaço urbano segundo a análise da adoção do padrão viário no Brasil.

Distribuição dos investimento (%) por setor por período no Rio de Janeiro

1938-65 - Viário 55%, água 32% . esgoto 5%

1966-74 - Viário 53%, água 1% . esgoto 46%

1975-94 - Viário 70%, água 20% . esgoto 9%

1995-98 - Viário 55%, água 28% . esgoto 17%

Fonte : Kleiman, 2001:(Rede Viária e Estruturação intraurbana. A prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas.)

O padrão viário, ou melhor, as vias pavimentadas tornam-se instrumentos de “status quo” e com isso promotor de valorização do solo urbano, e apropriação dos benefícios líquidos de sua implantação pelos proprietários¹⁹. Tais benefícios e a variação do preço do solo promovem a organização do espaço urbano através de distribuição da população por renda. Ou seja, conforme Kleiman (2001) indica, a alocação da infra-estrutura promove o aumento do preço do solo e conseqüentemente a elevação do custo da moradia, o que expulsa a população de baixa renda para localidades que possuam oferta de solo mais barata, na maioria dos casos espaços irregulares, loteamentos ilegais e conseqüentemente sem infra-estrutura, e mais especificamente sem vias pavimentadas. A conformação do espaço dá-se segundo o padrão centro-periferia e mostra-se excludente. O desejo cada vez maior de alcançar o “status” de morador de localidade servida por rede viária pavimentada permite ao setor imobiliário, associado ao setor de construção civil a influenciar o governo nas decisões de alocação e nas políticas de investimentos de infra-estrutura. O setor imobiliário o faz buscando, através da instalação de rede viária pavimentada e/ou da sua melhoria continua, aumentar o valor agregado ao preço do solo, enquanto a construção civil deseja aumentar o seu volume de obras criando, importando ou impondo o avanço técnico como obrigação de um Estado moderno. E “correndo por fora” ainda temos a indústria automobilística que também influencia decisões de alocação de pavimentação, com fins de incentivar a compra de veículos particulares.

¹⁹ Ver Vetter (1982). Sobre o processo de apropriação de benefícios de infra-estrutura pelas elites.

A cidade sobre rodas tem como base o investimento e re-investimentos maciços em redes viária nas áreas de maior renda, segundo a lógica de mercado. O que segundo Vetter (1982) é explicado a partir da “teoria de causação circular”, ou seja, as áreas que já possuem infra-estrutura e possuem população de maior renda tem maior poder de influenciar as decisões do governo em investimentos, apropriando-se cada vez mais de benefícios públicos, enquanto as localidades mais pobres e carentes ficam em último plano. Tal lógica perversa faz surgir no povo um sentimento de exclusão, quando este não é servido por rede viária pavimentada e uma maior pressão por este tipo de obra em detrimento a outras com por exemplo água e esgoto. Este evento promove a prioridade em obras de pavimentação por parte de políticas eleitoreiras nas áreas de baixa renda. Vejamos como descreve Kleiman:

[...] o viário tem visibilidade permanente, tanto durante sua construção onde a população ‘vê’ seus impostos serem aplicados, quanto quando do seu uso no dia-a-dia (para ir da casa para o trabalho eu ‘pego’ o Rebouças é uma expressão corriqueira). Guarda-se assim a relação estreita entre a obra viária e sua capacidade eleitoral (são chamadas obras que “dão voto”). Esta capacidade não refere-se no caso brasileiro, apenas a grandes obras, mas também àquelas pequenas (calçamento de ruas, colocação de meio fios, etc.), que devido a precariedade das ruas nas áreas de mais pobres (periferias) atendem a demanda micro-localizadas, e podem ser barganhadas, naquilo que denomina-se clientelismo. (KLEIMAN,2001, p. 1602.)

Temos então a periferia, e em nosso caso a baixada fluminense, destituída do padrão infra-estrutural que tornou-se cultural e habita o imaginário urbano como prioridade. Logo espraia-se a baixa estima, preconceito e as vinculações esdrúxulas, tais como: Ruas sem asfalto – favela; Pobre – Pé de barro, etc. Disto notamos a importância de ser morador rua pavimentada no imaginário popular, para a promoção do sentimento de inclusão na cidade legal.

Trazendo a discussão para o recorte adotado neste trabalho, avaliemos alguns percentuais elaborados pelo Tribunal de contas do Rio de Janeiro referentes a pavimentação e acessibilidade :

No índice de acessibilidade referente a fórmula: **Extensão da rede de estradas pavimentadas / área do município** (DER /CIDE 2002), São João de Meriti possui 63,9 %

Acessibilidade. Quanto ao **percentual de vias iluminadas e percentual de vias pavimentadas** (IBGE 1999) o Município possui 48,0% de iluminação e pavimentação das vias urbanas. Em relação ao Transporte particular: **Número de automóveis particulares licenciados / população**, SJM tem 83,1% (DETRAN, 2000).

Do exposto notamos que um número considerável da população possui veículo automotivo, contudo o espaço tem baixo percentual de iluminação e vias pavimentadas, o que faz com que o percentual de acessibilidade também seja baixo. Estas constatações trazem a luz as conseqüências excludentes para a população de baixa renda, quando da manutenção do modelo centro-periferia associado ao padrão viário, surge o impedimento de melhoria das condições de vida, mesmo quando a população integra-se ao modelo vis a vis os 83,1% da população com acesso a veículo particular.

3 . O asfalto: mais do que um equipamento urbano, uma categoria sociológica.

As políticas de asfaltamento nas periferias e municípios com população mais carente , conforme São João de Meriti, refletem “ [...]uma dinâmica bastante perversa do ponto de vista urbanístico e bastante rentável do ponto de vista político, na medida que a própria condição de insegurança redonda em vulnerabilidade a barganhas eleitorais.” (ROLNIK, 1997, p.08). A fragilidade da população carente faz surgir práticas governamentais clientelistas e de “espoliação urbana” (KOWARICK, 1979, p.55). Não é difícil identificar estas práticas. Por exemplo no projeto Urbanização comunitária/Mutirão do governo Brizola (83 – 87), que tinha como base a utilização da mão-de-obra da própria comunidade na execução das obras de esgoto sanitário, de drenagem das águas pluviais e na melhoria das vias de acesso(concretagem e pavimentação), Rodrigues (2002) indica a ação governamental como uma “alternativa paliativa e imediatista , uma proposta pontual, um instrumento para criar expectativa e confiança em relação ao Governo clientelista, que redonda-se em votos nas futuras eleições.”

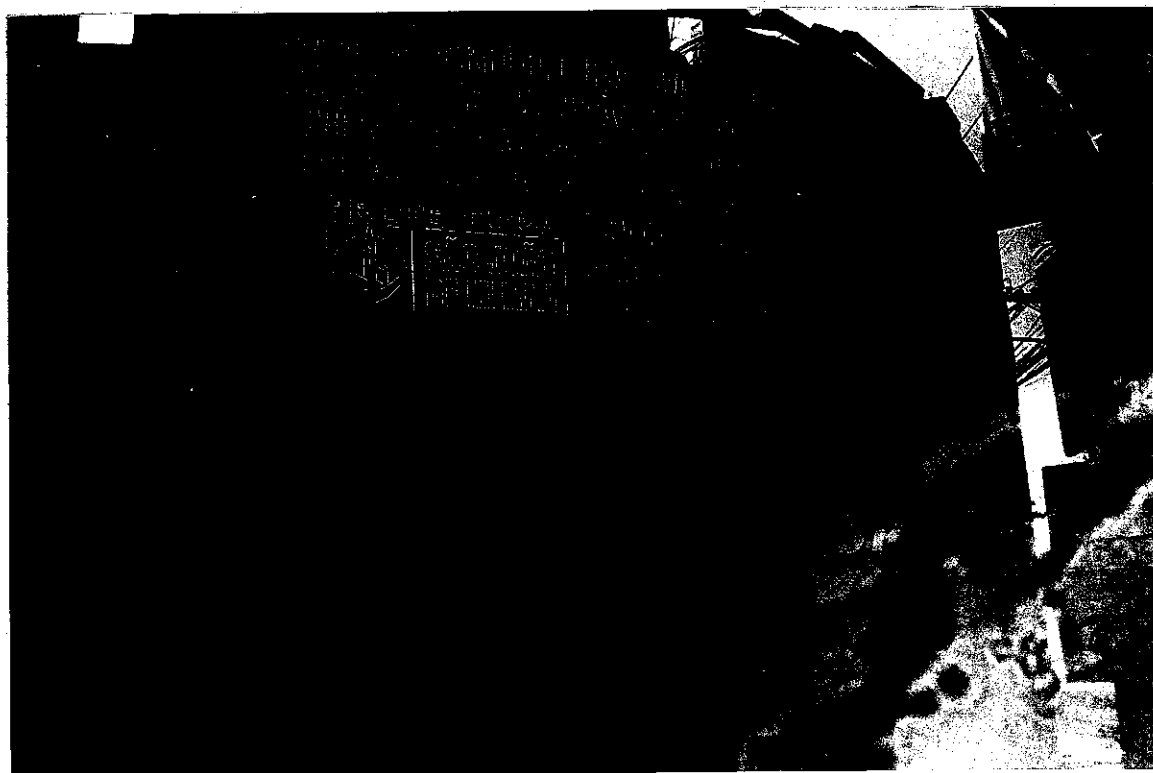
Apesar de todas as carências sociais e de infra-estrutura das comunidades periféricas, o que chama a atenção é a maior importância dada pelos moradores de tais localidades ao asfalto. Onde as maiores beneficiárias deste imaginário são as políticas eleitoreiras vis a vis o clientelismo político, disto não se tem dúvidas. Apesar da ampla discussão que poderá suscitar tal tema , apenas com fim de indicação temos exemplos cotidianos da transformação do material asfalto em categoria Explicativa. Vemos exemplos disto nos jornais e telejornais quando ao referir-se ao deslocamento dos moradores das favelas para os bairros²⁰ , dizem que estes “descem para o asfalto”, como o saudosismo dos morros cariocas de décadas atrás. Ou mesmo na literatura, quando ao ler Rolnik (1997), vemos o destaque da desigualdade centro-

²⁰ Ver Lago (2003) sobre a construção de um estigma - e de uma contra - fala em a Favela e o bairro regular. Op. Cit.

periferia referida como relação entre “os morros e o asfalto na zona sul do Rio de Janeiro[...].” (ROLNIK, 1997, p.7.). Disto podemos ter idéia dos elementos capazes de explicar por que o asfalto é tão importante como instrumento de manipulação do pobre. Para ilustrar o uso do valor dado a questão do asfalto pelo imaginário popular destacamos alguns casos de promessas de campanha, relatos de moradores e políticas públicas de asfaltamento, nos sub-ítem que seguem neste capítulo.

3.1 - Obras de pavimentação em Venda Velha: esperança e abandono.

Em Resposta a denuncia da comunidade da Rua Rosa de Menezes e de Venda Velha, Bairro do Município São João de Meriti -RJ, que segundo informações da Prefeitura possui 131 ruas das quais 25 são asfaltadas completamente, 20 parcialmente e 42 concretadas por mutirão, o Jornal regional de TV: SBT-RIO produziu matéria no dia 05/08/2004 as 12:50h onde identificou obras inacabadas de saneamento, energia e pavimentação. Estas obras paradas a dois anos, desde as últimas eleições Estaduais, são denunciadas pela presença, ainda hoje, das placas de identificação da obra.



Segundo o depoimento dos moradores as ligações as redes de energia elétrica, de águas e esgoto são feitas por eles próprios. E as obras iniciadas não respeitaram nenhum plano, o que promoveu vários transtornos a comunidade. Vejamos alguns depoimento de moradores:

- Nós não pagamos mais água porque quando tem que fazer as ligações e consertos é o meu marido que faz, porque a CEDAE não vem aqui.

- Nós não agüentamos mais pagar taxa de capacidade emergencial e de iluminação pública sem luz na rua.

- Aqui está infestado de ratos e ninguém faz nada. Tem um que é maior que um gato.

- Eles foram aumentando a Rua, e taparam a metade da minha porta. Agora eu desço para dentro de casa.

A pós a reportagem a prefeitura alegou que a obra faz parte de um convênio com a União e o Estado, estes que não repassaram recursos para término da obra. Contudo a prefeitura se compromete a terminar a obra em 45 dias. Contudo, quinze dias após a reportagem estivemos no local e constatamos que nenhuma intervenção foi feita e segundo o depoimento de duas moradoras antigas da comunidade : Dona Cótinha e Dona Anita , não existe razão para o descaso , já que a comunidade é regular paga os impostos e está localizada praticamente no Centro do município (~ 2000 metros da Prefeitura). As senhoras ainda sinalizam que obras feitas nas ruas próximas , tal como as da rua Angélica, foram feitas “- apenas para tapar a lama” e “- de qualquer jeito”, não prevendo o transito de veículos que afundam o asfalto, nem o escoamento das águas pluviais e do esgoto.

Este fato faz-nos atentar para o vezo excludente da reforma urbana proposta na Constituição Federal, quando a responsabilidade é atribuída as três instancias do executivo, o que permite ás três absterem-se da responsabilidade numa trama de impelir ao outro a culpa. Isso desnorteia a população, que não sabe a quem recorrer.

Na mesma edição do jornal referido anteriormente, outra reportagem atende a denúncia dos moradores de São Gonçalo que após solicitarem pavimentação das ruas tiveram resposta negativa, já que as ruas constam como asfaltadas na prefeitura.

3.2 A prioridade é asfaltar: eleições municipais em Rio Branco²¹

Este evento ocorreu em 22 de setembro de 2000, quando um morador gostaria de saber quais seriam as prioridades de um candidato a Prefeito de Rio Branco/Ac.

Moderador

“O engenheiro Flaviano Melo, de 50 anos, é candidato a prefeito de Rio Branco pela coligação Movimento Democrático Acreano, formada pelo PMDB, PFL e PPB. Na juventude, filiou-se ao PMDB, o único partido a que pertenceu. Em 1982, foi eleito prefeito da capital do Acre e, quatro anos depois, tornou-se do Estado. Em 1991, Melo foi eleito senador, cargo que ocupou até o ano passado. Em 1997 e 1998, foi terceiro secretário da mesa diretora. Ele é autor do projeto de lei que determina o destino das baterias de celular, que terão de ser recolhidas pelos revendedores do produto, seguindo determinação do Conselho Nacional de Meio Ambiente (Conama). Casado, tem cinco filhos”.

Moderador 20:01:01

enio diz: Boa noite. Quais são os principais problemas de Rio Branco que o senhor pretende atacar?

Flaviano Melo 20:02:13

enio, asfaltar e pavimentar as ruas...essa é nossa maior prioridade, levar infra-estrutura para os bairros periféricos também é uma preocupação

Moderador 20:22:17

JOSE pergunta: O município de Rio Branco é carente na área de infra-estrutura (ruas, praças, calçadas, etc. ...). Como o senhor irá melhorar, tendo em vista que os recursos financeiros da prefeitura são insuficientes?

²¹ Ver chat entre moradores e candidato em. Chat com Flaviano Melo (22/9/2000)
<<http://img.terra.com.br/chat/flavianomelo.jpg> align=left vspace=2 border=2 Flaviano Melo>

Flaviano Melo 20:25:30

JOSE, ruas, praças, calçadas, etc. ..são praticamente a marca registrada da nossa primeira administração. Uma das nossas maiores virtudes, José, é a captação de recursos externos para realização dessas obras.”

Vemos aí a questão do asfalto como prioridade em detrimento a qualquer outra infraestrutura desconsiderando os reais motivadores da instalação desta vis a vis melhoria da qualidade de vida. Vale ressaltar o descompromisso do candidato, quando promete e trabalha o imaginário popular, sem ter a mínima idéia de como poderá cumprir suas promessas.

3.3 Asfaltar aos poucos: Uma estratégia para manter-se no poder em Imperatriz²²

Este caso destaca o “arrojo” da administração pública vigente que vangloria-se por ter pavimentado mais vias do que qualquer outra administração anterior:

Asfalto - 09/07/2004 - 17h30

Prefeitura já pavimentou 32 km de ruas

A prefeitura municipal de Imperatriz investiu nestes três últimos anos o equivalente a 32 quilômetros de asfalto em ruas e avenidas da cidade. ‘Nenhum governo colocou 32 quilômetros de pavimentação asfáltica nesta cidade, a não ser o governo Democrático e Popular’, revelou o secretário municipal de Infra-estrutura Expedito Barroso, incluindo o asfaltamento de novas vias urbanas, re-pavimentação e recuperação de malha viária (tapa-buraco). Ele frisa ainda que a prefeitura inicia a partir deste mês a pavimentação de mais 40 quilômetros de ruas em Imperatriz, sendo que, atualmente, a cidade possui aproximadamente apenas 200 quilômetros de vias pavimentadas. ‘Em relação ao que foi e o que está sendo feito nestes últimos anos pelo nosso governo, ninguém fez mais nestes últimos anos por Imperatriz’, garante Expedito Barroso.

²² ver site <www.imperatriz.ma.gov.br/2004/index.php?parte=3&ide=687>

Excdito Barroso reconhece que não será possível, nesta primeira etapa do programa, asfaltar todas as ruas dos bairros da grande Imperatriz, mas lembra que as principais delas serão pavimentadas pelo governo Democrático e Popular. 'Sabemos que é impossível fazer tudo nesta programação, mas poderemos fazer muito mais futuramente', declarou.

Notem que nada foi dito sobre as redes e que a não conclusão das obras serve de plataforma política para a manutenção do curral eleitoral para as próximas eleições. Vemos claro o apelo ao imaginário popular sendo trabalhado conforme já notado em tantas outras eleições. A instalação de infra-estrutura em uma localidade seguido de promessa de ampliação a outras provocando o encabrestamento da população carente com a esperança de contemplação do mesmo benefício futuramente.

4. Um olhar sobre as políticas de infra-estrutura e asfaltamento em Vilar dos Teles.

Nossa opção pelo bairro em tela dá-se justamente pelos dados de área, população e densidade que são os maiores do Município, como também o fato dele ser sede municipal, pois acreditamos que a relevância destes dados sejam capazes de dar-nos uma amostra da realidade do Município, com vistas à políticas públicas de instalação de infra-estrutura e análise da inclusão da população na cidade legal.

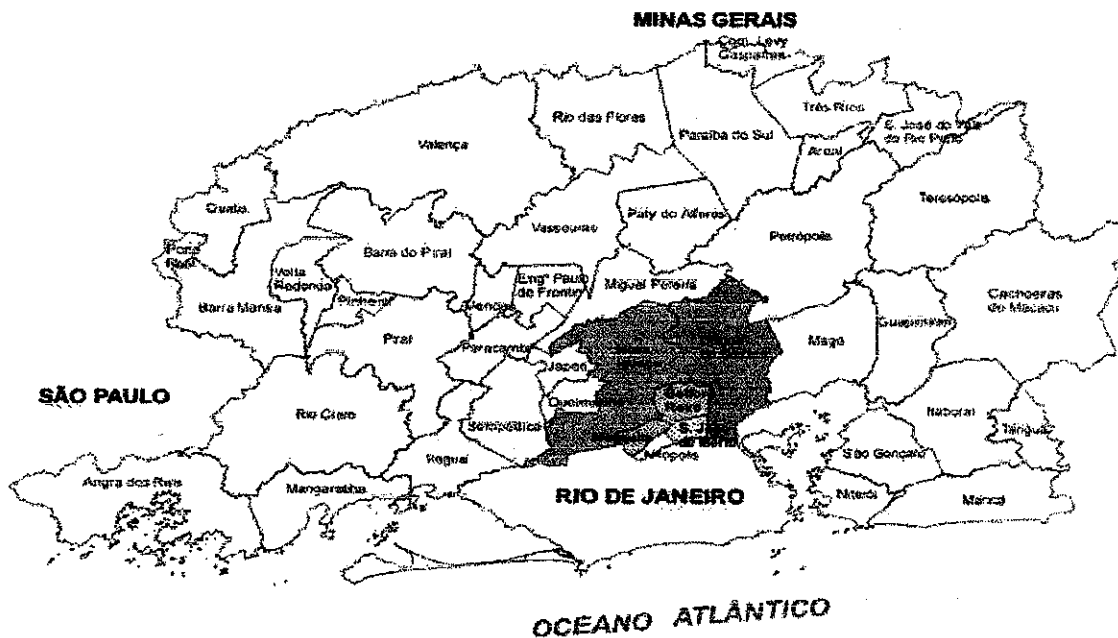
4.1 . Vilar dos Teles e São João de Meriti (SJM): localização e histórico.

Vilar dos Teles é o bairro sede da Prefeitura de SJM, possui área de 6621,397 m² e população de 85.858 hab. , respectivamente a maior área e população do município. Sua densidade de 12966 hab/km², reflete com proximidade a situação demográfica do Município que, conforme o Anuário estatístico do CIDE/2003 , possui a maior densidade do Estado 12953,2 hab/km².

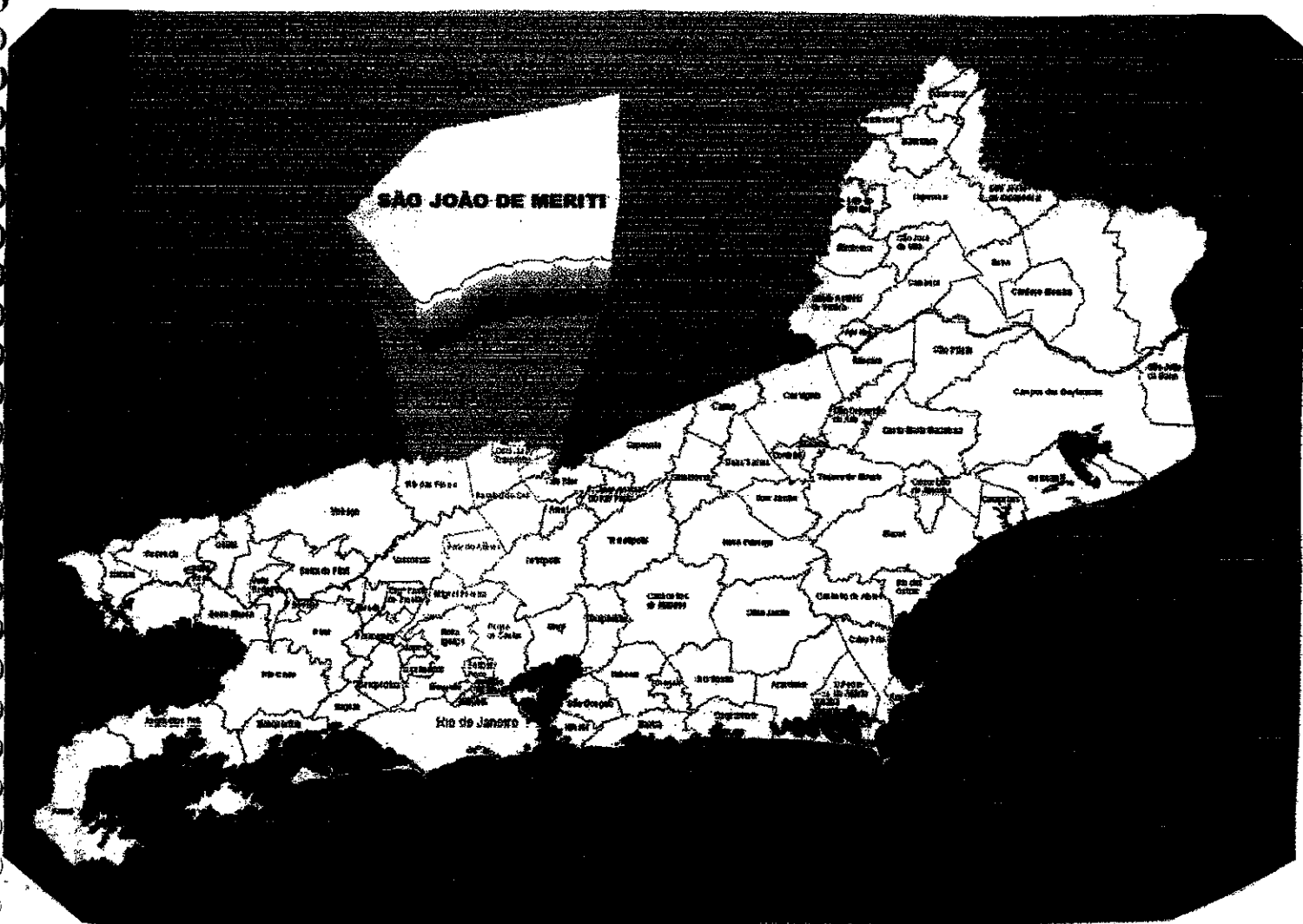
O município localiza-se à 22° 47' 48" latitude sul e 43° 22' 12" longitude oeste , sua altitude é 19 metros, seu território de aproximadamente 34 km² corresponde a 0,8% do Estado e está a uma distancia em linha reta de 27,9km do Rio de Janeiro. Os Distritos do Município são Centro, Coelho da Rocha e São Mateus, Araruama .

Por sua característica urbana a vegetação da cidade resume-se a árvores dentro de propriedades , em praças , em calçadas e o projeto de reflorestamento do Morro do Pau-branco que visa criar uma área verde no centro da cidade. Os Rios de maior importância são Sarapui e Pavuna / Meriti.

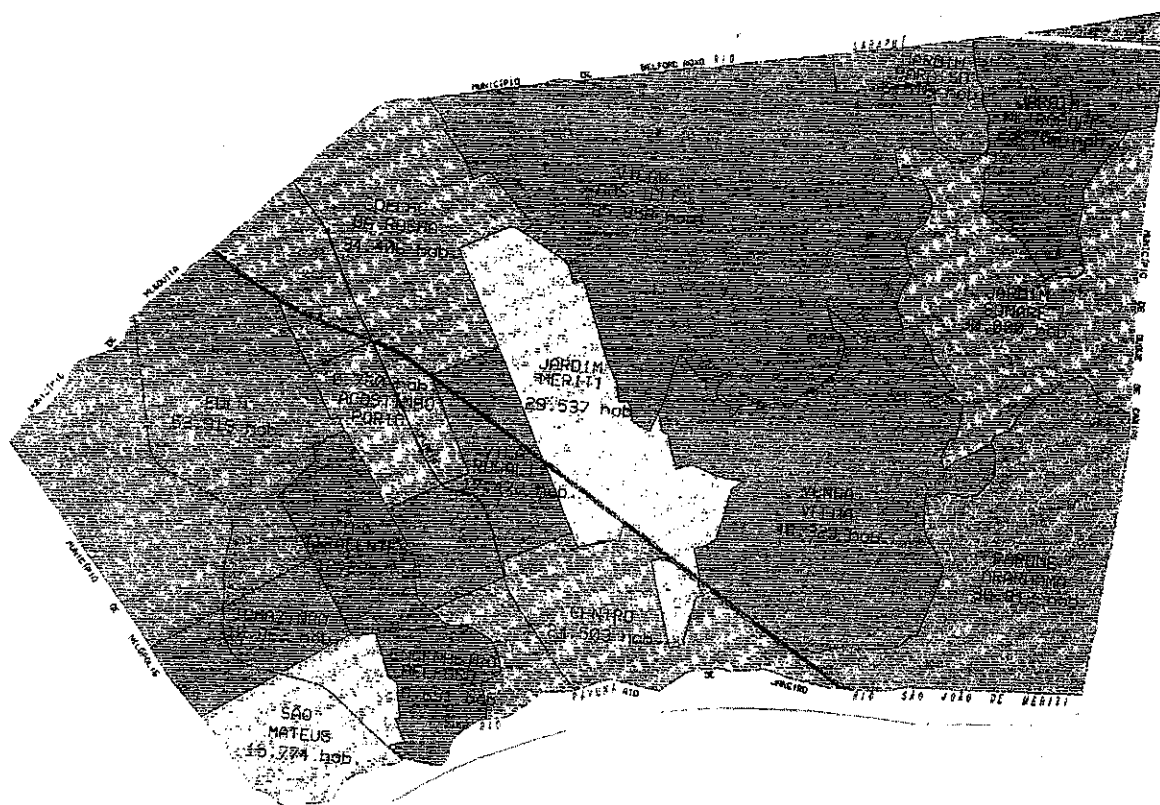
Localização do Município pelo mapa do Estado (01)



Localização do Município pelo mapa do Estado (02)



Localização do bairro pelo mapa do Município



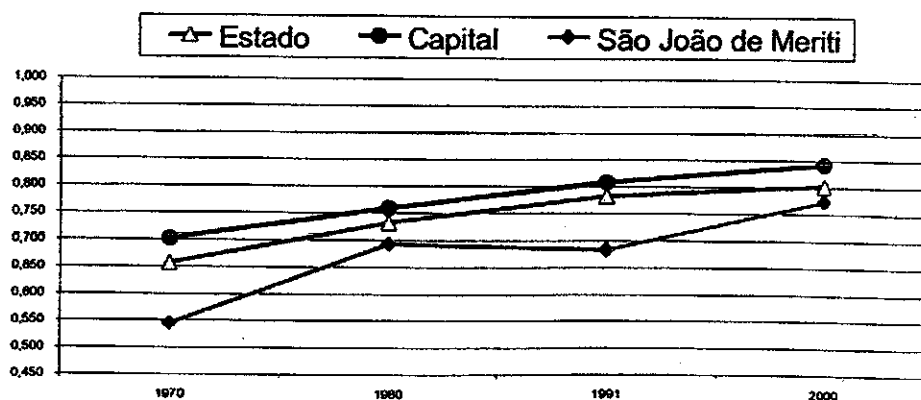
Vilar dos Teles concorre com o Distrito do Centro quanto a importância de centro comercial de cidade. O bairro teve sua origem a partir da Fazenda Telles, que em 1864, tendo como proprietário o Comendador Pedro Antônio Telles Barreto de Menezes, possuía 463 alqueires e abrangia o que é hoje Vilar dos Teles, Coelho da Rocha e boa parte de Duque de Caxias. Durante a administração de José de Amorim Pereira (1967 – 1970) o bairro de Jardim Meriti no Vilar dos Teles torna-se Sede municipal, o que provoca verdadeira revolução no espaço urbano, já que a construção da nova estrutura administrativa atraiu população que instalou-se sem nenhum controle ou plano. Origem do caos promovido pela alta densidade demográfica atual.

Criado em 1919, S. J. de Meriti era o 4º distrito de Nova Iguaçu e em 31 de dezembro de 1943, com a emancipação de Duque de Caxias, torna-se o 2º distrito deste Município. O

adensamento , a característica de cidade dormitório e o interesses particulares de alguns caciques políticos promoveram os eventos que permitiram a emancipação pela “lei Estadual n.º 06 , de 11 de agosto de 1947, regulando o artigo 6º do ato das disposições Constitucionais Transitórias , promulgado em 20 de junho de 1947 . No mesmo contexto da lei , foram criados os Distrito de Coelho da rocha e São Mateus.” (TORRES, 2003, p.31)

Próximo ao Centro e cortado por linhas férrea e pela Br 116 (ANEXO 09), o município torna-se periferia e dormitório para a mão de obra do Rio de Janeiro. Esta característica impede o desenvolvimento econômico do município que nas décadas seguintes a sua emancipação favorecem a precarização das condições de vida. Analisando o IDH – Município²³, vemos que SJM perde para o Estado e para a Capital em qualidade de vida, educação , longevidade e renda , que são os indicadores utilizados para criação do índice.

Evolução Comparativa do IDH-M



O município ocupa a 35ª posição no Estado, com 0,774 de IDH-M. Desmembrando os fatores que compõem o índice, dentre noventa municípios analisados, temos: 13º em educação com 0,895, 37º em esperança de vida com 0,744 e 57º em renda com 0,683. A baixa renda é predominante no Município.(TCE-RJ 2003)

²³ Ver Estudo sócio-econômico do TCE-RJ – 2003

A fim de correlacionar dos municípios surge o Índice de qualidade dos municípios - IQM este que posiciona São João em 42º do Estado com um índice de 0,222 entre 91 municípios no ano 1998²⁴. Num esforço de determinar as carências dos municípios a fundação CIDE desenvolveu IQM – carências, cujo indicador objetiva retratar a realidade dos município em relação a uma sociedade ideal, “na qual se vivência um elevado grau de equidade e cidadania plena.” (CIDE 2001). O índice divide-se em três níveis: o nível um refere-se as necessidades básicas; o nível 02 representa o aumento de oportunidades de ascensão ; e o nível três representa o autodesenvolvimento e a auto satisfação .(TCE-RJ 2003) . Desta análise o município ficou em 75º dentre as noventa e uma cidades avaliadas com um índice de 47,5%. Com relação ao nível 01 o IQM- carências de SJM foi de 40,6% e 78ª posição no Estado, com relação ao segundo nível : 56,2% e 71º lugar e quanto ao nível 03: 55,4% e 72º lugar²⁵.

Da exposição vemos que São João é um município Jovem e possui carências sociais que o posiciona muito abaixo num “ranking Estadual”. Resta-nos analisar pormenorizadamente se os indicadores sociais são confirmados ou não pelos indicadores de infra-estrutura , habitacionais vis a vis a alta densidade demográfica do município.

4.2 População e espaço Meritiense: adensamento humano e qualidade de vida .

O aumento da densidade demográfica em um espaço urbano onde não haja um ordenamento e planejamento das Políticas Públicas sociais, econômicas, de controle e uso do solo urbano e de infra-estrutura, dificulta a inclusão desta nova população ao ritmo da cidade, gerando problemas, que após instaurados, são de difícil solução, tais como: Crescimento e ocupação do espaço desordenada; surgimento de favelas, loteamentos irregulares; aumento da demanda por serviços públicos de infra estrutura e falência dos equipamentos urbanos

²⁴ O ranking de qualidade de município encontra-se no anexo 02

²⁵ Índice desenvolvido pela Fundação CIDE para aferir as Várias carências dos Municípios do Rio de Janeiro.

instalados , sem aumento da arrecadação; construções precárias, insalubres e próximas a riscos ambientais; aumento das endemias; aumento da demanda por transportes; congestão do trânsito; aumento da número de miseráveis, e logo das patologias sociais, etc. Entendemos que a diferença entre ambientes urbanos com estes problemas e aqueles que não os possuem ou possuem apenas parte deles , seja por planejamento ou por fenômenos culturais, é relevante para classificarmos a população daquela cidade com problemas menos incluída aos ganhos sociais, econômicos , infra estruturais e de qualidade de vida do que os residentes das cidades que coexistem com parcela menor destes problemas.

Sabemos que estes problemas tornam precária a qualidade de vida não só dos novos residentes como também dos antigos, que vêm-se distanciados dos ganhos sociais e infra estruturais que alcançariam em uma cidade planejada. Observemos a Tabela 01, afim de podermos avaliar o grau de inclusão dos moradores de São João de Meriti com vistas os problemas proporcionados em locais com forte adensamento humano.

TAB. 01 Quadro comparativo dos indicadores de população, taxa de urbanização, densidade demográfica, número de domicílios e taxa geométrica de crescimento anual . Com relação o Estado do RJ, a Região metropolitana do RJ , a capital do Estado e o Município de São João de Meriti.

Região	Estado	RMRJ	Capital	SJM
População *	14 768 969	10 954 050	5 947 852	455 129
Taxa de Urbanização %	96	99,5	100	100
Densidade demográfica hab. / km ²	328,1	2 285,5	4 858,1	12 953,2
Domicílios	4 2521 94	3 199 329	1 801 781	129 242
Taxa geométrica de cresc. anual % **	1,30	1,12	0,74	0,60

Fonte: Anuário estatístico - CIDE/2003.

* Estimativa de população para 2002/ CIDE / **Período 1991 /2000

Fora o município sede da capital, o município de SJM possui o quinto maior número de população residente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), com 455 129 habitantes e aproximadamente 34 km² de área²⁶ perde em população apenas para São Gonçalo com 917 661 hab., Duque de Caxias com 801 127 hab., Nova Iguaçu com 784 126 hab., e

²⁶ Segundo o estudo sócio econômico do TCE -RJ 2003 , com base em estudo de 1994 a área do município é distribuída da seguinte forma: 91% de área urbana e 9% de área degradada)

Niterói com 465 007 hab²⁷. Considerando seu território , que é um dos menores da RMRJ teremos, à priori, a dimensão do impacto que tão alta densidade (12.953,2 hab / km², a maior da Estado), pode causar à formação do espaço urbano. Para uma análise da realidade do município é bom que levemos em conta que a taxa de urbanização do lugar²⁸ é de 100%, ou seja São João de Meriti, em sua plenitude é urbano e segundo o Estudo do Tribunal de Contas -RJ a partir dos números do IBGE (1999), 70 % do espaço é classificado como Favelas²⁹.

O município possui taxa media geométrica de crescimento anual de 0,60, a terceira menor da RMRJ , ficando a frente apenas para Nilópolis com - 0,31 e Niterói com 0,58. O que a meu ver ameniza o avanço dos problemas urbanos no lugar.³⁰ Contudo os problemas existentes já são suficientemente grandes e passíveis de promover esforço analítico e de pesquisa, capazes de demandar longo tempo, na busca por uma compreensão da lógica urbana do território em tela. Dada a natureza deste trabalho não a elaboração de uma apresentação capaz de compilar os dados de fontes diversas, a fim de alcançarmos uma conclusão em padrões científicos aceitáveis, nos propomos aqui a somente indicar a posição do município, com vistas à atribuímos a este - e mais especificamente ao recorte escolhido como objeto de estudo, o bairro de Vilar do Teles - um juízo de valor capaz de propô-lo como incluído ou não na cidade legal / formal e desta forma possamos abrir as fronteiras para estudos mais pormenorizados sobre o assunto e a região num futuro próximo.

4.3 Acesso as redes em São João de Meriti: os números e o método.

Ao caminhar pelo bairros de São João de Meriti rapidamente abandonamos as Ruas pavimentadas e facilmente começamos a perceber discrepância entre o que os números

²⁷ Estimava para 2002 do CIDE com base na taxa media geométrica de crescimento anual 2000/1991

²⁸ A definição é: o quociente entre a população urbana e a população total , expresso em porcentagem., segundo o IBGE.

²⁹ A definição se dá a partir da formula: (Existência de favelas e cadastro, loteamentos irregulares e cadastro, legislação de interesse social, programa de regularização fundiária e programa de urbanização de assentamentos)/5 *100, segundo CIDE - 2003

³⁰ Promoção das baixas taxas de crescimento populacional podem ser originadas por políticas de controle do uso do solo , hipertrofia imobiliária e espaciais que impeçam novas instalações, miserabilidade, violência e outros que provoque a não opção pelo lugar.

oficiais dizem a respeito da acessibilidade as redes e a realidade imediata, isso quando observamos as condições de ligação as redes de energia e água³¹. Dificilmente conseguiríamos concluir no âmbito deste trabalho tal hipótese: da precariedade das redes quanto as características que as classificam (Conexidade, Ubiquidade , homogeneidade, isotropia), por isso optamos por analisar os números oficiais e quando possível compará-los com depoimentos de moradores de Vilar dos Teles ou com constatações empíricas que venham a rebater os números.

Nas tabelas 02 e 03 temos respectivamente em números de ordem e percentuais a retratação da acessibilidade das residências as redes no Estado, na RMRJ, na capital e no município de SJM :

TAB. 02 Domicílios com acesso a redes de Água , Esgoto, Rede elétrica e telefônica. Com relação o Estado do RJ, a Região metropolitana do RJ, a capital do Estado e o Município de São João de Meriti.

Região	Estado	RMRJ	Capital	SJM	
Rede de água	Geral	3 541 846	2 811 336	1 762 067	123 066
	Poço ou Nascente	587 370	311 872	18 567	3 938
	Outros	122 978	76 121	21 147	2 238
	Economias	3 111 558	2 494 047	1 620 735	102 926
Destino do lixo	Coletado	3 948 282	3 026 221	1 781 531	126 180
	Outros	303 912	173 108	20 250	3 062
Esgotamento sanitário	Rede geral	2 687 737	2 147 698	1 417 624	87 323
	Fossa Séptica	913 893	673 768	274 619	31 597
	Fossa rudimentar	206 886	84 652	22 923	1 956
	vala	256 051	190 040	46 861	4 697
	Rio, lago, mar e outros	187 627	103 171	39 754	3 669
Rede	Iluminação elétrica	4 233 153	3 195 711	1 800 825	129 088
	Linha telefônica	1 706 491	1 379 168	956 556	37 339

Fonte: Anuário estatístico - CIDE/2003.

TAB. 03 Quadro comparativo de percentuais (%) de Domicílios com acesso a redes de Água , Esgoto, Rede elétrica e telefônica. Com relação, o Estado do RJ, a Região metropolitana do RJ, A capital do Estado e o Município de São João de Meriti.

Região	Estado	RMRJ	Capital	SJM
Rede de água Geral	83,2	87,8	97,7	95,2
Economias de água	87,8	88,7	91,9	83,6
Destino do lixo Coletado	92,8	94,5	98,8	97,6
Esgotamento sanitário	63,2	67,1	78,6	67,5
Iluminação elétrica	99,5	99,8	99,9	99,8
Linha telefônica	41,1	43,1	53,08	28,8

Fontes: Anuário estatístico - CIDE/2003. TCE-RJ 2003

³¹ Definição do CIDE: A iluminação elétrica – Investigou-se a existência de iluminação elétrica nos domicílios particulares permanentes, independente de ser proveniente de uma rede geral ou obtida de outra forma. Ou seja, o índice não considera a legalidade no acesso a rede.

Quanto a redes de água , coleta de lixo , esgotamento sanitário e iluminação elétrica notamos que o município encontra-se a maior com relação ao Estado e a Região Metropolitana perdendo nestas categorias apenas para a Capital do Rio de Janeiro. Apesar da cidade estar bem posicionada com relação a esgotamento sanitário, não podemos nos deixar levar pela ilusão do “ranking”, já que 32,5% da população não tem acesso ao esgotamento sanitário , ou seja , 145 642 pessoas (em números de 2002) . Relacionando a este percentual de esgotamento o percentual de ligação a linhas telefônicas de 28,8 % vemos a dificuldade para a superação do problema insalubre e de qualidade de vida desta população, já que este percentual de acesso a linha telefônica indica o baixo poder aquisitivo da população. E como sabemos a decisão de instalação de redes é muito influenciada pela localização da demanda solvável e pela influência política do Capital sobre o Estado. A baixa renda da população e o acesso precário as redes pode, ainda, ter como indicativo as economias de água, que referem-se á modalidades de cobrança pelo serviço por residência. Vejamos no espaço meritiense: somente 83,6% das residências ligadas as redes água pagam pelo serviço, ou seja, 79,6% de todos os domicílios da cidade tem acesso regular e legal as redes de água. Caso observemos a tabela acima e os demais recortes, notaremos que SJM possui o menor índice de economias, ou melhor, o menor percentual de usuários legais (pagantes) da rede de água. Acreditamos que tal tendência venha a repetir-se na observação das outras redes vis a vis a baixa renda da população. Logo, não é difícil admitir a presença de locais com carências absoluta de infraestrutura e principalmente de esgotamento sanitário dado a escala de concentração de pobres , a lógica de mercado na conformação do espaço no município e a concentração do serviço nos Centros comerciais e de maior renda.



Apesar dos números anteriores apresentarem uma ótima acessibilidade as redes pelos residentes do Município em tela e apresentarem um bom posicionamento num "ranking" de serviços públicos prestados aos residentes, podemos ver nos quadro comparativos de déficit e inadequação habitacional que o referido anteriormente não condiz com a realidade de vida e habitabilidade.

Tab. 04 Quadro comparativo de Déficit habitacional e inadequação habitacional - ano 1991

Região		Estado	RMRJ	Capital	SJM
N.º habitantes*		12 807 706	9 689 415	5 480 768	425 772
Total de domicílios		3 369 768	2 591 251	1 517 231	108 350
Inadequação habitacional	Carência infra-estrutura	1 094 685	679 717	139 976	41 528
	Deficiência infra-estrutura	368 457	245 967	159 451	15 365
	Adensamento excessivo	320 308	262 331	115 566	17 222
Déficit habitacional	total	360 703	270 973	163 725	10 204
	urbano	338 807	268 952	163 725	10 204
	rural	21 896	2 021	-	-
Domicílios improvisados	Urbanos	6 940	5 721	4163	79
	Rurais	216	26	-	-
Domicílios Rústicos	Urbanos	65 445	48 896	33 034	915
	Rurais	13 442	1 010	-	-
Famílias conviventes	Urbanos	240 424	190 639	107 576	8 747
	Rurais	8 066	970	-	-
Aluguel maior, 30 % da renda	Urbanos	211 638	171 633	102 165	9 219
	Rurais	1 782	166	-	-
Média de pessoas por Domicílio		3,8	3,7	3,6	3,9

Fonte: Anuário estatístico - CIDE/2003.

* Dados de 1991 foram usados para compatibilizar os dados de domicílios referentes a este ano.

Tab.05 Quadro comparativo de percentuais (%) Déficit habitacional e inadequação habitacional ano 1991

Região		Estado	RMRJ	Capital	SJM
Total de domicílios		3 369 768	2 591 251	1 517 231	108 350
Total de domicílios urbanos		3 227 704	2 577 350	1 517 231	108 350
Inadequação* habitacional	Carência infra- estrutura	32,4	26,2	9,2	38,3
	Deficiência infra- estrutura	10,9	9,4	10,5	14,1
	Adensamento excessivo	9,5	10,1	7,6	15,8
Déficit habitacional	total	10,7	10,45	10,79	9,4
	urbano	10,4	10,43	10,79	9,4
Domicílios Improvisados urbanos		0,21	0,22	0,27	0,07
Domicílios Rústicos urbanos		0,20	1,8	2,1	0,8
Famílias conviventes Urbanas		7,4	7,3	7,09	8,07
Aluguel maior, 30 % da renda Urb.		6,55	6,65	6,73	8,51

Fonte: Anuário estatístico - CIDE/2003.

* Dados percentuais a partir dos números totais. Os demais somente sobre os números urbanos.

Observando o quadro percentual acima, vemos os índices que classificam o município quanto as condições de habitabilidade e acesso a moradia. O índice de inadequação habitacional, que classifica as moradias quanto a padrões mínimos de habitabilidade, desmembra-se em três categorias: carência de infra-estrutura, deficiência de infra-estrutura e adensamento excessivo. A primeira e a segunda categoria indicam, respectivamente, a inexistência e precariedade de alguns serviços básicos, tais com iluminação, abastecimento de água, coleta de esgoto ou destino do lixo. A terceira é referente ao adensamento de pessoas de uma única família por dormitório. Tendo como base a carência em infra-estrutura São João com 38,3% de carência, possui o pior índice, cabendo ao Estado 32,4%, a RMRJ 26,2% e a Capital do Estado 9,2%. Considerando o segundo índice temos que das redes existentes 14,1% são deficientes, enquanto no Estado o percentual é de 10,9%, na RMRJ é de 9,4%, e na Capital é de 10,5%. Tomando o ultimo índice de inadequação habitacional, presenciamos o adensamento excessivo em São João na ordem de 15,8% das residências, enquanto no Estado temos 9.5%, na RMRJ 10,2% e na Capital 7,6%.

Desta análise resta que o método utilizado para determinar o acesso a infra-estrutura é no mínimo delicado, já que quando foi avaliada a presença da infra-estrutura o município parecia demonstrar boa condição. Contudo a observância dos números de inadequação

habitacional demonstram a precariedade de acesso as redes, já que a cidade teve os piores índices em todas as categorias avaliadas, demonstrando que grande parte dos residentes, além da excluídos da cidade das redes, são destituídos de rendimentos suficientes para sustentar uma vida digna.

Dois outros índices capazes de demonstrar que os moradores da cidade possuem rendimentos inferiores aos demais recortes utilizados, são: Famílias conviventes e Aluguel maior do que 30% da renda urbana. O primeiro indica o percentual de famílias diferentes que convivem no mesmo domicílio, que no caso de São João é de 8,07% enquanto no Estado é de 7,4%, na RMRJ de 7,3 % e na Capital de 7,09% . O segundo indica o percentual de famílias que comprometem mais de 30% da renda com aluguel, onde nosso Município possui 8,51% das famílias com renda acima de 30% comprometida, já o Estado 6,55%, a RMRJ 6,65% e a Cidade do Rio 6,63%. Disto podemos comprovar a concentração de moradores de menor renda em SJM , já que um maior números de famílias disputa espaço em residências, das quais expressivo percentual possui inadequação habitacional. No mesmo esforço vemos um maior comprometimento da renda com aluguel confirmar o exposto, já que é sabido que o valor do aluguel na região vis a vis o preço do solo, é baixo para os padrões da Metrópoles, logo a explicação cabível para esta situação é de que as famílias de SJM auferem menos renda familiar do que as médias do Estado , da RMRJ e da Capital do Estado.

Disto conclui-se que a população residente da cidade em tela é mais pobre e carente de infra-estrutura do que a população dos recortes adotados nas comparações.

4.4. Pavimentação em Vilar dos Teles - SJM : Rua sim, Rua não.

Conseguir informações que transmitam segurança quanto a sua veracidade sobre São João de Meriti é tarefa árdua. Em termos práticos e para termos idéia , tomemos a informação sobre o número de ruas do município como exemplo: Segundo o texto do professor Gênesis Torres, pesquisador e Presidente do IPAHB (Instituto de pesquisas e de análises históricas e

de Ciências Sociais da Baixada Fluminense) , Membro da Academia Meritiense de Letras e Artes e subsecretário de cultura de SJM o município possui 1600 Ruas (TORRES,2003, p.49); segundo o setor de geoprocessamento da Secretaria de planejamento aproximadamente 1800 ruas ; no relatório de Julho de 2004 da Secretaria municipal de serviços públicos a cidade possui 1770 ruas. Visto isto iremos, com base no relatório 2004 da Secretaria municipal de serviços públicos, nos Estudos sócio econômicos do TCE-RJ, depoimentos da população, constatações empíricas e nos dados de pesquisa do Observatório da baixada – IPPUR/FASE/UFRJ analisar as condições atual da pavimentação e políticas de obras do Município , com vistas a caracterizarmos a região quanto a inclusão na cidade legal.

4.4.1 Obras de pavimentação em SJM: números controversos e espoliação urbana.

Tomando como base o relatório 2004 da Secretaria municipal de Serviços públicos³², dos 1770 logradouros do município, 1074 foram pavimentados após 1996, durante a administração do Prefeito Antônio de Carvalho. Este que encontrou 541 ruas pavimentadas quando tomou posse. O somatório destes números indica que 1615 ruas, ou seja , 91,2 % das ruas da cidade são pavimentadas. Para alcançar este número fantástico para os padrões da baixada fluminense vis a vis a pesquisa do Observatório da baixada que indica somente 35% (em1999) das vias do município asfaltadas, foram usadas as seguintes divisões: ruas totalmente asfaltadas, ruas parcialmente asfaltadas, ruas totalmente concretadas e ruas parcialmente concretadas. Sendo a composição do número final dada pelo somatório das ruas totalmente pavimentadas as parcialmente pavimentadas³³ . Com este método , ao que parece, o início da obra , ou seja, a simples instalação das placas de identificação da obra é condição para considerar a rua assistida pelo intento de pavimentação como parcialmente pavimentada, o que certamente alavanca os números.

³² Ver tabela de ruas pavimentadas no anexo 04

³³ Entenda-se pavimentada como concretada e/ou asfaltada.

Ainda usando os números da prefeitura, filtraremos os dados usando primeiramente os números referentes as ruas totalmente pavimentadas e posteriormente os números das ruas totalmente asfaltadas, já que entendemos as ruas concretadas como práticas de espoliação e completamente irregulares por não preverem os requisitos técnicos de engenharia capazes de classificar a obra como aceitável, ou seja, a ação de concretagem somente difere da prática antiga de espalhar-se brita pela ruas pelo fato de acrescentar-se à brita, cimento, areia, água e nenhum respeito as normas técnicas, logo é uma medida paliativa e sem durabilidade.

O total de número de ruas totalmente pavimentadas nos aproxima de uma realidade mais cruel, mas que apesar de demonstrar seu vezo mais excludente ainda assim será passível de filtragem adiante, já que tal número une num mesmo montante as obras de asfaltamento planejadas e observadas pelas normas técnicas vigentes às obras de concretagem, que além de utilizar a mão de obra da comunidade que é sem qualificação e age intuitivamente, não respeita nenhuma norma técnica, logo proporciona a população um único benefício "tirar o pé da lama".

Segundo o relatório de obras da prefeitura, 990 ruas estão totalmente pavimentadas. Disto temos que 55% das ruas de São João de Meriti possuem pavimentação, o que nos aproxima da questão levantada no título deste trabalho, ou seja, para cada "rua sim" pavimentada temos uma "rua não" pavimentada em São João de Meriti.

Considerando agora os números relativos somente as ruas totalmente asfaltadas, ou seja, subtraindo do número de ruas totalmente pavimentadas as ruas totalmente concretadas. Fizemos esta opção de subtrair estes números, já que entendemos tal processo de utilização da mão de obra de mutirão como a imposição de um sobre trabalho a comunidade que por falta de opção, dado o grau de abandono que sofre, aceita pagar novamente pelo serviço que já houvera pago em impostos³⁴. Disto concluímos que ocorreu, em alguma fase do processo

³⁴ Ver Kowarick (1983) Sobre o sobre-trabalho e espoliação as classes de baixa renda.

de distribuição das obras, uma apropriação dos benefícios líquidos dos investimentos em infra-estrutura por uma parcela da população com maior poder de barganha política (VETTER, 1982, p.55). A visão destes fenômenos - Espoliação urbana e Causação Circular - nos permite avançar na sobre a teoria que indica a população de localidades onde não houve uma obra de asfaltamento regular, ou melhor, uma obra que respeite as normas técnicas e use mão de obra especializada e/ ou paga, como o espaço onde os residentes são incapazes de exercer uma pressão política por infra-estrutura. Logo, quando existem as redes elas seguem o mesmo padrão das obras de Mutirão: precárias e desrespeitosas das normas. Disto consideramos as população das localidades onde os serviços existem nos termos apresentados acima, como excluídas da prestação de um serviço público de qualidade, regular, uniforme e duradouro, ou melhor, excluídas da "Cidade Formal".

Observando somente os números das ruas totalmente asfaltadas, temos a noção do grau de precariedade dos serviços prestados pela prefeitura de São João de Meriti. Das 1770 ruas, somente 793 ruas são totalmente asfaltadas, ou seja, 45% das vias. Isto nos remete a exposição anterior, quando podemos classificar 55% dos moradores do Município como excluídos da cidade.

4.4.2 Vilar dos Teles: espelho do município.

Neste sub-capítulo, vamos analisar os números oficiais em conjunto com as dados empíricos observados durante as pesquisas de campo. Consideramos importantes tais observações, já que estas seriam capazes de confirmar ou refutar os números oficiais. Sendo o bairro dotado de características de centralidade e posição de destaque com relação as escalas e localização, como referido anteriormente. Acreditamos que a análise dos dados de asfaltamento do bairro sejam capazes de espelhar a realidade do município.

Imagina-se que a sede de qualquer município ostente uma qualidade de serviços capaz de criar uma falsa idéia da realidade do município, quando esta sede é observada isoladamente. Contudo em São João de Meriti não existe tal tendência e o bairro sede da prefeitura é capaz de assustar por apresentar números piores do que a média do município. Vejamos, conforme critério adotado anteriormente, os valores a partir do número de ruas pavimentadas e posteriormente filtrando os dados, os números de ruas totalmente pavimentadas e ruas totalmente asfaltadas.

Vilar dos Teles, segundo os dados da Secretaria de Obras, possui 139 ruas das quais 122 estão pavimentadas, ou seja, 88% das ruas são pavimentadas segundo o critério apresentado no subcapítulo 4.5.1. Desdobrando os números temos o total de ruas totalmente pavimentadas de 75 ruas, ou seja, 53% das ruas. Quando observamos os números de ruas totalmente asfaltadas, vemos a apavorante situação dos residentes do bairro: 61 ruas, ou seja, apenas 43% das ruas do bairro tem asfaltamento regular.

Segundo a opção adotada de entender que as obras de pavimentação precária, ou a completa ausência de pavimentação, refletem a precariedade das redes e da prestação dos serviços públicos com qualidade, ou seja, apesar dos números da Fundação CIDE (2003) indicarem percentual elevado de acesso as redes por parte da população, pudemos observar preliminarmente, durante as visitas ao bairro, que estes serviços seguem a lógica de instalação da pavimentação, ou seja, precários e insatisfatórios. Tal fato faz refletir em Vilar dos Teles a característica singular do município. Além desta constatação, e como já referido anteriormente, apesar de sede do Município, o bairro tem números que estão bem a quem aos da Cidade. Podemos ter uma perspectiva mais ilustrativa do problema relatado quando observamos os mapas de ruas do Bairro em tela, que foram desenvolvidos pela Secretaria Municipal de serviços Públicos e que encontram-se no anexo 08 deste trabalho. Apesar de ser um mapa artesanal retrata bem o fenômeno "Rua sim, rua não" a que nos referimos. De posse

da legenda : Amarelo - ruas sem pavimentação; Laranja - ruas concretadas; Azul - pavimentação antes de 1996; Verde - pavimentação depois de 1996, o Técnico senhor Juvenal da usina de asfalto criou uma maneira de organizar seu trabalho, através destes levantamentos e exposição artesanal. Como podemos constatar em uma primeira observação dos mapas há predominância da cor amarela e um grande percentual da cor laranja, o que confirma o desdobramento dos números trabalhados anteriormente. Disto, podemos concluir que o abandono e a espoliação dos residentes do Município pode ser facilmente identificada com um simples olhar sobre o bairro-sede da prefeitura , este que tornou-se um triste espelho da realidade excludente de São João de Meriti.



Rua Lima Concretada pela população ,em Vilar dos Teles

Considerações Finais.

Vista a impossibilidade de concluirmos as questões levantadas a respeito do tema em tela no âmbito deste trabalho, e a opção de indicarmos o recorte adotado como incluído ou excluído da cidade legal, formal ou das redes, neste último capítulo, com base nos conceitos de inclusão/ exclusão, de cidade legal e com vistas a formação do espaço a partir da adoção do padrão viário e sua influência na formação de um ideário de cidade a nível de imaginário popular, revisitaremos os conceitos anteriores partindo do lugar concreto (Vilar dos Teles e São João de Meriti), e associando- o aos conceitos desenvolvidos.

A metodologia deste trabalho previu a aplicação de um questionário aos moradores(anexo 03). Haja vista a impossibilidade de cumprir as regras de aceitação para amostra científica (10% da população), adotamos entrevistar apenas os moradores com mais de 20 anos de residência³⁵, a fim de nos aproximarmos da realidade vivida no lugar. Isto feito, obtivemos um número pequeno de entrevistas efetivas, contudo a qualidade das entrevistas, acreditamos, possa prevalecer a essa adversidade.

Ao observarmos as fotos do bairro e a descrição deste³⁶, no anexo 07, temos rapidamente idéia da situação de carência de infra-estrutura do lugar. A resposta dos moradores aos questionários indica, quase invariavelmente:

- Insatisfação com a administração pública;
- A precariedade das redes existentes;
- A inexistência de redes oficiais, principalmente de esgoto;
- A espoliação e o acesso ilegal a moradia, as redes de água e energia elétrica;
- A irregularidade e constantes interrupções de fluxo das redes;
- O sentimento exclusão e baixa estima dos moradores de ruas sem asfalto, refletindo a influência do padrão viário no imaginário popular, na construção de um ideal de cidade;

³⁵ As entrevistas foram feitas nas ruas percorridas conforme anexo 05.

³⁶ Desenvolvidas a partir dos questionários aplicados aos moradores.

- A desesperança na solução das carências , visto os anos de descaso;
- A prioridade pelo asfaltamento das vias em detrimento a instalação de redes, como maneira de incluir-se na cidade formal;
- O uso desta prioridade(pavimentação) como forma de conseguir votos, promovendo o descrédito nos políticos locais;
- E a crença de que a qualidade de vida é inerente a moradias estabelecidas em ruas asfaltadas.

Vimos anteriormente que a formação do município onde o bairro está sediado, deu-se conforme lógica especulativa do mercado imobiliário. Nestes termos, este tornou-se periferia do município do Rio de Janeiro , concentrando uma população de baixa renda. Esta que instalou-se nesta cidade dormitório de maneira irregular, em residências auto- construídas e com condições precárias de habitabilidade. Neste lugar pobre ocorrem poucos investimentos em infra-estrutura vis a vis a teoria da “causação circular” (VETTER, 1982). Associado a carência está o padrão viário , que promove a nível de imaginário um ideal de cidade: um lugar aceito como cidade, com melhores oportunidades, com acessibilidade a redes , cultura , lazer, trabalho, etc., seria aquele lugar das ruas asfaltadas, das pontes, dos viadutos , dos grandes túneis e das auto-estradas. Já que os benefícios infra-estruturais, quase invariavelmente, concentram-se na cidade asfaltada, como é óbvio, aumenta o desejo de acesso da população de baixa renda ao lugar dos benefícios e a cidade asfaltada, criando assim nas comunidades carentes um desejo prioritário pelo asfalto em detrimento as outras modalidades de benefícios. Já que, das redes, a rede viária é a que possui a maior visibilidade, não é difícil perceber por que a população associa ruas asfaltadas a melhoria de qualidade de vida e inclusão na cidade formal. A apropriação deste conhecimento sociológico a respeito das comunidades de baixa renda, favorecem os políticos, que praticam o clientelismo na “caça

aos votos". Podemos exemplificar em Vilar dos Teles esta prática segundo o depoimento do barbeiro Sr. Dejair:

Segundo o morador e comerciante, os técnicos do projeto Baixada Viva perderam-se a procurar uma rua que ninguém conhecia. Como ele conhecia todas as ruas do bairro, o indicaram como o mais propício a dar a informação ao técnico. Ele não identificou a rua numa primeira avaliação, contudo ao ver o mapa notou que a rua tinha mudado de nome. Depois o técnico voltou para esclarecer a celeuma: a rua constava como asfaltada pela terceira vez e com um terceiro nome na prefeitura de São João de Meriti.

Saber que o povo prioriza tal benefício permite este tipo de conduta dos políticos do local. Estes que costumam acertar as ruas com maquinas, ou colocar brita, ou ainda fornecer concreto para a própria população espalhar. Num total desrespeito apropriam-se do dinheiro público destinado as obras aprovadas, além de, para manter seus currais eleitorais, brincar com o desejo e ansiedade da povo que busca melhoria das condições de vida. Em várias ruas os moradores relataram que estas constam como asfaltadas, mas a realidade é outra e os mapas da usina de asfalto, no anexo 08, comprovam.

Talvez, estas constatações apresentem argumentos suficiente e capazes de sustentar que os moradores de ruas não asfaltadas de Vilar dos Teles como excluídos da cidade formal, da cidade legal e/ou da cidade das redes, já que em seus próprios depoimentos são revelados os sentimentos de baixa estima e segregação quando referem-se aos seus logradouros em relação aos logradouros asfaltados, e como é comum aos próprios moradores, chamam as ruas não pavimentadas de favela. Contudo, como foi exposto no início deste trabalho, classificar alguém ou um grupo como excluído é um esforço muito grande, dada a complexidade sociológica do termo. Por isso optou-se aqui em adotar a exclusão da cidade conforme a uma escala , onde o mais excluído seria aquele destituído de quaisquer benefício urbano, enquanto o incluído seria aquele com acesso a todos os benefícios urbanos oferecidos na cidade em que encontra-se. Nestes termos, e com mais segurança, as constatações aqui alcançadas apresentam uma situação catastrófica em Vilar dos Teles. Onde, se considerarmos as características de pavimentação, teríamos para cada rua incluída , uma rua excluída. Ou ainda,

dada a prioridade da população por pavimentação e o sentimento de inclusão que é alcançado pelos moradores quando as ruas são asfaltadas, na “escala de benefícios” de Vilar dos Teles, aproximadamente, a metade da população seria excluída da cidade: Excluída da cidade formal, do lazer, da saúde, do emprego; excluída da cidade legal, da casa própria e regular, do loteamento legalizado, das construções dignas de habitabilidade, seguras e legais; excluída da cidades das redes, do acesso a água e esgoto tratados e legais, do acesso a energia elétrica, do acesso a redes homogêneas e com fluxo constantes; e excluída da “cidade asfaltada”, da acessibilidade, do investimento público, e da melhoria da qualidade de vida.

Do exposto, vê-se a importância do padrão viário em São João de Meriti na construção de uma percepção de cidade que possui como base a via asfaltada. Logo, dada a importância cultural e social deste fenômeno, nos deparamos com outras questões, que somente poderão ser respondidas em estudos futuros: será que tal fenômeno possui uma abrangência nacional, já que o padrão viário foi adotado nacionalmente? será o asfalto capaz de explicar as relações sociais fora do bairro em tela, conforme a lógica apresentada? quais outros fatores históricos, sociais, políticos e/ou culturais favoreceram o desenvolvimento desta percepção de exclusão?

Referências

CALDEIRA, T.P. **Enclaves fortificados** : a nova segregação urbana. **Novos Estudos CEBRAP** , n. 47, p. 155-176, mar. 1997.

DAVIDOVICH, F. **Urbanização brasileira: tendências, problemas e desafios**. **Espaços & Debates**, São Paulo: n. 3 , p.12-29, 1984.

GARCIA, Alexandro Tadeu Sanches. **Diagnóstico dos serviços de água e esgoto no Município de São Gonçalo: uma aplicação com suporte de um sistema de informação Geográfica**. Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

FUNDAÇÃO CIDE: Centro de Informações e Dados do Rio de Janeiro. **Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro 2003**. Rio de Janeiro,. 2003

LAGO , Luciana Corrêa do. **Favela loteamento: re- conceituando os termos da ilegalidade e da segregação urbana**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 10, 2003, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2003. v. 4. p. (...).

LOURÊNÇO, Alice. **Cidade e exclusão** : o programa “Jovens Pela paz” (Rio de Janeiro). Trabalho de Conclusão de Curso (Especialização) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

KLEIMAN, Mauro. **Rede Viária e Estruturação Intra Urbana. A prioridade dos investimentos na rede viária e seu papel na configuração das cidades: o Rio de Janeiro sobre rodas**. In: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 9, 2001, Rio de Janeiro. **Anais...** Rio de Janeiro: UFRJ/IPPUR, 2003. v. 3. p.1596-1608.

_____. **Permanência e mudança no padrão de alocação socio-espacial das redes de infraestrutura urbana no Rio de Janeiro – 1938 – 2001**. **Cadernos IPPUR/UFRJ**, Rio de Janeiro, v. 16, n. 1, p. 123-153, jan./jul. 2002.

KOWARICK, L. **A espoliação urbana** . São Paulo : Paz e Terra , 1983. p.29-74

PAIVA, Vanilda. **Qualificação, crise do trabalho assalariado e exclusão social**. In: GENTILI , Pablo e FRIGOTO, Gaudêncio. **A cidadania negada : políticas de exclusão na educação e no trabalho**. São Paulo: Cortez, 2001.p. 49 – 63

PINO, Mauro Del. **Política educacional, emprego e exclusão**. In:GENTILI , Pablo e FRIGOTO, Gaudêncio. **A cidadania negada : políticas de exclusão na educação e no trabalho**. São Paulo: Cortez, 2001. p. 65-83.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **Cidade e cidadania: inclusão Urbana e justiça Social**. In: **Oficina: Cidade , justiça social e Democracia: Dilemas e desafios**. Disponível em: <http://www.forumsocialmundial.org.br/dinamic.asp?pagina=of_fase2_por>. Acesso em 15 de ago.2004.

RIO DE JANEIRO (Estado).Tribunal de contas do estado . Secretaria Geral de Planejamento. **Estudo sócio econômico 2003: São João de Meriti.** Rio de janeiro, 2004.

_____. **Estudo sócio econômico 1997-2000: São João de Meriti.** Rio de janeiro, 2001.

_____. **Estudo sócio econômico 1997-2001: São João de Meriti.** Rio de janeiro, 2002.

RODRIGUES, Fábila dos Santos. **O programa favela-bairro e a experiência das favelas de Praia Rosa e Sapucaia .** Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional) – Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2002.

ROLNIK, Raquel. CYMBALISTA, Renato: **Instrumentos urbanísticos contra a exclusão social.** São Paulo: Pólis, 1997. p.7-11

ROCHA, Jorge Luís. **São João de Meriti: um balaio de idéias.** Rio de Janeiro, Sindicato Estadual dos Profissionais da Educação/ RJ, 2000.

SABATINI, Francisco. Transformação urbana e dialética entre integração e exclusão social: reflexões sobre as cidades latino Americanas e o caso de Santiago. in OLIVEIRA, Maria Coleta (Org.). **Demografia da exclusão social: temas e abordagens .** Campinas : Ed. Unicamp, 2001.p.165 – 190.

SÃO JOÃO MERITI (RJ).Secretaria municipal de serviços públicos. **Relatório de obras realizadas durante o governo do prefeito Antônio de Carvalho.** Por Juvenal. Rio de Janeiro, Jul. 2004.

SIMMEL, Georg: A metrópole e a vida mental. Tradução de Sérgio Marques dos Reis. In: VELHO, Otávio(Org.) : **O fenomeno urbano.** Rio de Janeiro: J. Zahar ,1967. p. 11-25.

TORRES, Genesis. **São João de Meriti : seu povo e sua história.** Rio de Janeiro: Biblioteca do IPAHB, 2003. p. 27-90.

_____. **Em busca da memória: Crônicas, registros e poesias.** Rio de Janeiro, WAK,2003.

VETTER, David Michael; MASSENA, Rosa Maria Ramalho. Quem se dos benefícios líquidos dos investimentos do Estado em infra-estrutura urbana? Uma teoria de causação circular. In: SILVA, L.A. Machado da. (Org.) **Solo urbano : tópicos sobre o uso do tema.** Rio de Janeiro: J. Zahar, 1982. p. 49-78. (Debates Urbanos. v. 1).

VETTER, David Michael et al. **Apropriação dos benefícios das ações do Estudo em áreas urbanas: seis determinantes e análise através de ecologia fatorial.** Espaços & Debates. São Paulo, ano 1, n. 4, p. 5-37, dez.1981.

APÊNDICE 1

Questionário:

Nome : _____ Idade _____ Tempo de moradia _____

Endereço _____

Morador Comerciante Outros _____

1) Quais são as maiores carências de sua rua?

Asfalto água Esgoto Energia outros _____

2) Caso somente uma das carências fosse ser sanada, O que você indicaria como prioridade?

Asfalto água Esgoto Energia outros _____

3) De que tipos de infra-estrutura você se serve?

Asfalto água Esgoto Energia outros _____

4) O Asfaltamento das ruas cria melhoria nas condições de vida? Por que?

sim não _____

5) Você considera que as pessoas de ruas Nuas (sem asfalto) estão excluídas da cidade? Por que?

sim não _____

6) Você já sofreu , ou conhece alguém que tenha sofrido, preconceito ou constrangimento, ou ainda sinta -se envergonhado de morar em rua sem capçamento asfáltico? Exemplifique:

sim não _____

7) Lembra-se quantas vezes , quem e quando , foi prometido asfaltar sua rua?

8) Houve instalação de propaganda ,como se a obra já estivesse em vias de fato?

sim não

9) Houve a presença de máquinas ou festejos?

sim não

10) Como foi feita a concretagem Espoliação ou asfaltamento de sua rua?

11) O que melhorou na sua vida?

12) Existe relação entre a obra e políticas eleitoreiras? Comente:

13) Sua residência recebe contas de serviços públicos? Quais? sim não

IPTU água Esgoto Energia elétrica outros _____

14) Descreva a importância de se morar em uma rua servida por redes e asfaltada?

ANEXO 01**Lista das fontes consultadas para confecção deste trabalho**

1. TCE –RJ Tribunal de Contas do Estado do Rio de Janeiro
 - Secretaria –geral de Planejamento
2. Fundação CIDE / RJ - Centro de Informações e dados do Rio de Janeiro
3. IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
4. Secretaria Municipal de Serviços públicos –SJM
5. Secretaria de planejamento e desenvolvimento Econômico –SJM
 - Coordenadoria de Geoprocessamento
6. IPAHB (Instituto de pesquisas e de análises históricas e de Ciências Sociais da Baixada Fluminense)
7. Observatório de Políticas Urbanas e Gestão Municipal – IPPUR/UFRJ – FASE
 - Observatório da Baixada (Site)
8. Site Nova baixada

ANEXO 02

INDICE DE QUALIDADE DO MUNICÍPIO - IQM / TCE - RJ

Ranking

1	4	MACAÉ	50	0,2070	MAGÉ
2	1,0000	RIO DE JANEIRO	51	0,2043	AREAL
3	0,6940	NITERÓI	52	0,1976	MARICÁ
4	0,5701	RESENDE	53	0,1921	QUISSAMÁ
5	0,4686	MACAÉ	54	0,1890	CANTAGALO
6	0,4530	VOLTA REDONDA	55	0,1886	SÃO PEDRO DA ALDEIA
7	0,4284	PETRÓPOLIS	56	0,1880	PORCIÚNCULA
8	0,4228	CASIMIRO DE ABREU	57	0,1827	ENG. PAULO DE FRONTIN
9	0,3950	TRÊS RIOS	58	0,1824	CONCEIÇÃO DE MACABU
10	0,3747	MIGUEL PEREIRA	59	0,1768	GUAPIMIRIM
11	0,3695	CAMPOS DOS GOYTACAZES	60	0,1748	SAQUAREMA
12	0,3626	ITATIAIA	61	0,1726	RIO CLARO
13	0,3600	CABO FRIO	62	0,1714	ITABORAÍ
14	0,3559	BARRA MANSA	63	0,1691	PARATY
15	0,3499	TERESÓPOLIS	64	0,1669	CARMO
16	0,3484	SANTO ANTÔNIO DE PADUA	65	0,1667	NATIVIDADE
17	0,3362	ITAGUAÍ	66	0,1656	CAMBUCI
18	0,3357	ANGRA DOS REIS	67	0,1619	QUATIS
19	0,3329	PIRAÍ	68	0,1606	ITALVA
20	0,3295	DUQUE DE CAXIAS	69	0,1599	MACUCO
21	0,3209	RIO DAS OSTRAS	70	0,1545	SÃO JOÃO DA BARRA
22	0,3187	ARARUAMA	71	0,1537	SÃO FIDÉLIS
23	0,3035	BOM JESUS DO ITABAPOANA	72	0,1529	SAPUCAIA
24	0,3025	NOVA IGUAÇU	73	0,1501	SEROPÉDICA
25	0,2955	VASSOURAS	74	0,1474	CARAPEBUS
26	0,2907	NOVA FRIBURGO	75	0,1390	CACHOEIRA DE MACACU
27	0,2803	VALENÇA	76	0,1368	PATY DO ALFERES
28	0,2789	MANGARATIBA	77	0,1239	BOM JARDIM
29	0,2777	BARRA DO PIRAÍ	78	0,1088	LAGE DO MURIAÉ
30	0,2776	ARMAÇÃO DOS BÚZIOS	79	0,1052	SILVA JARDIM
31	0,2704	MENDES	80	0,1051	JAPERI
32	0,2636	IGUABA GRANDE	81	0,0942	CARDOSO MOREIRA
33	0,2539	RIO BONITO	82	0,0856	DUAS BARRAS
34	0,2525	ITAPERUNA	83	0,0797	S. JOSÉ DO VALE DO RIO PRETO
35	0,2434	NILÓPOLIS	84	0,0732	TANGUÁ
36	0,2381	SÃO GONÇALO	85	0,0699	TRAJANO DE MORAES
37	0,2320	PARACAMBI	86	0,0693	SANTA MARIA MADALENA
38	0,2295	QUEIMADOS	87	0,0588	VARRE-SAI
39	0,2293	RIO DAS FLORES	88	0,0453	SÃO SEBASTIÃO DO ALTO
40	0,2241	COM. LEVY GASPARIAN	89	0,0256	SÃO JOSÉ DE UBA
41	0,2231	ITAOCARA	90	0,0146	SUMIDOURO
42	0,2220	SÃO JOÃO DE MERITI	91	0,0000	S. FRANCISCO DE ITABAPOANA
43	0,2163	PORTO REAL	92		MESQUITA
44	0,2150	BELFORD ROXO	93		MIRACEMA
45	0,2147	APERIBÉ			
46	0,2103	PINHEIRAL			
47	0,2101	ARRAIAL DO CABO			
48	0,2099	PARAIBA DO SUL			
49	0,2084	CORDEIRO			

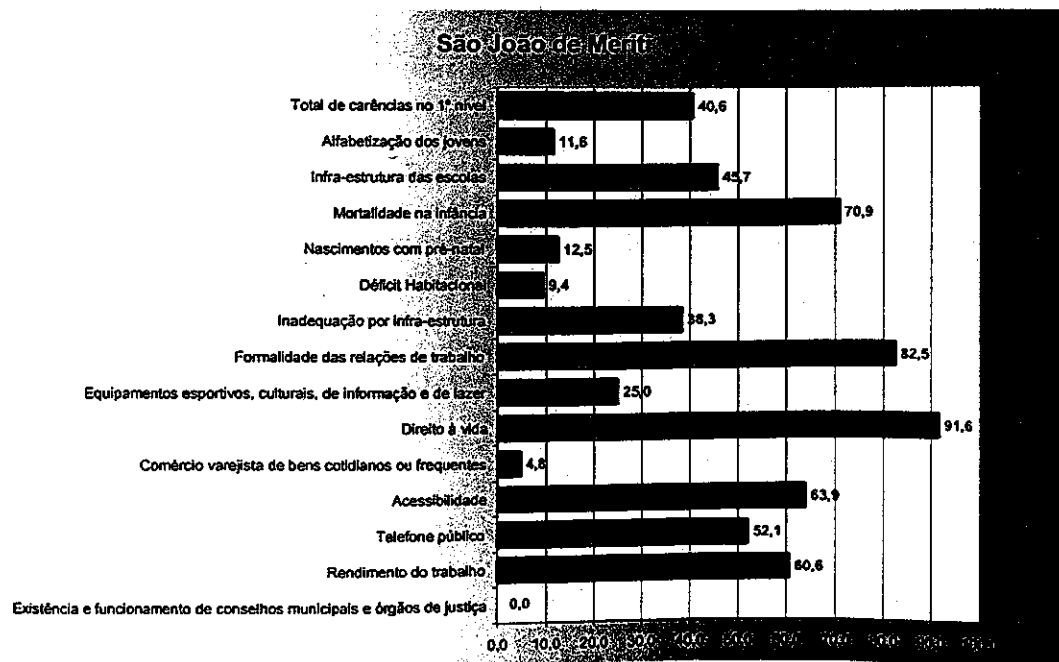
ANEXO 03

Tabelas de IQM – Carências

SÃO JOÃO DE MERITI

Indicadores do 1º Nível – Necessidades básicas – Peso de 55,6% no índice total

Nome	Descrição	Fonte/Ano
Alfabetização dos jovens	Pessoas de 15 a 24 anos com, pelo menos, 4 anos de estudo/total de pessoas de 15 a 24 anos*100	IBGE, 96
Infra-estrutura das escolas	Escolas com energia elétrica, água, esgoto e biblioteca/total de escolas*100	SEE, 99
Mortalidade na infância	Óbitos de pessoas de 0 a 4 anos por doenças infecciosas e parasitárias, doenças respiratórias ou afecções originadas no período perinatal/total de óbitos de pessoas de 0 a 4 anos*100	SES, 97/99
Nascimentos com pré-natal	Nascimentos com número adequado de consultas pré-natal/total de nascimentos*100	SES, 99
Déficit habitacional	Cálculo no IQM – Necessidades Habitacionais	CIDE, 91
Inadequação por infra-estrutura	Cálculo no IQM – Necessidades Habitacionais	CIDE, 91
Formalidade das relações de trabalho	Empregos formais/população ocupada*100	RAIS, 98
Equipamentos esportivos, culturais, de informação e lazer	(Redes de TV sintonizadas/7, existência de estádio ou ginásio poliesportivo, estação de rádio, biblioteca pública)/4*100	IBGE, 99
Direito à vida	Número de homicídios/população*100.000	I.Cano, 98
Comércio varejista de bens cotidianos ou freqüentes	Número de setores presentes/total de setores*100	SEF, 99
Acessibilidade	Extensão da rede de estradas pavimentadas/área do município	DER/CIDE, 00
Telefone público	Número de telefones públicos/número adequado de telefones públicos*100	TELEMAR, 00
Rendimento de trabalho	Empregados com rendimento superior a 3 salários mínimos/total de empregados*100	RAIS, 98
Existência e funcionamento de conselhos municipais e órgãos de justiça	(4 conselhos municipais principais regulamentados e instalados + existência de Juizado de Pequenas Causas, Defesa do Consumidor e Conselho Tutelar)/7*100	IBGE, 99



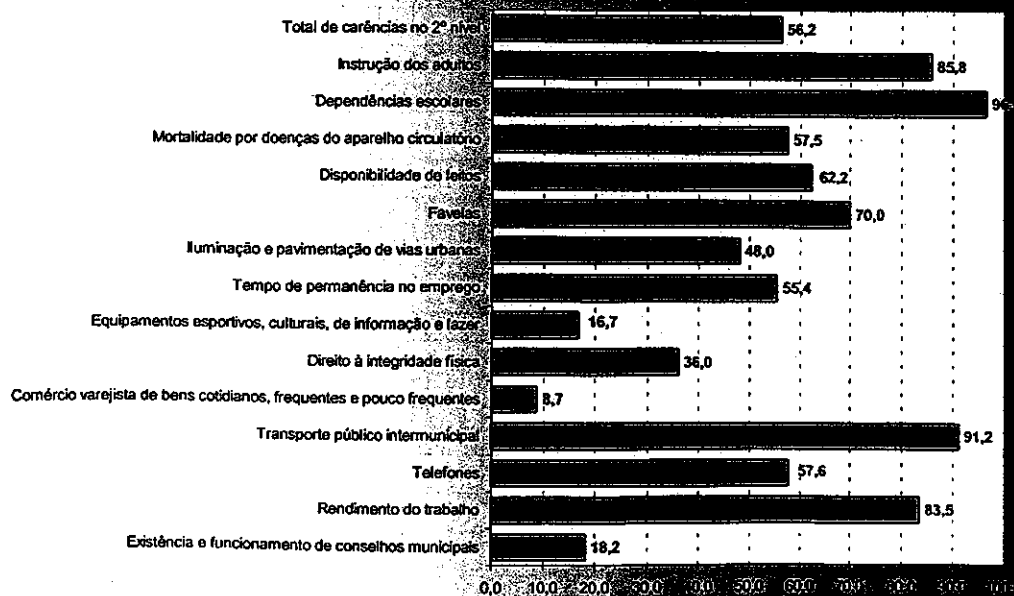


SÃO JOÃO DE MERITI

Indicadores do 2º Nível – Aumento de Oportunidades de Ascensão Social – Peso de 33,3%

Nome	Descrição	Fonte/Ano
Instrução dos adultos	Pessoas de 20 a 29 anos com 11 anos ou mais de estudo/total de pessoas de 20 a 29 anos*100	IBGE, 96
Dependências escolares	Escolas com sala de TV e vídeo, quadra de esportes, laboratório de informática e laboratório de ciências/total de escolas*100	SEE, 99
Mortalidade por doenças do aparelho circulatório	Óbitos de pessoas de 40 a 59 anos por doenças do aparelho circulatório/população de 40 a 59 anos*100.000	SES, 97/99
Disponibilidade de leitos	Leitos nas clínicas básicas/população*1.000	IBGE, 99
Favelas	(Existência de favelas e cadastro, loteamentos irregulares e cadastro, legislação de interesse especial, programa de regularização fundiária e programa de urbanização de assentamentos)/5*100	IBGE, 99
Iluminação e pavimentação das vias urbanas	min {percentual de vias iluminadas e percentual de vias pavimentadas}	IBGE, 99
Tempo de permanência no emprego	Desligamentos com tempo superior a 12 meses/total de empregos*100	RAIS, 99
Equipamentos esportivos, culturais, de informação e lazer	(Existência de videolocadora, loja de discos, fita e CD, teatro ou casa de espetáculos, livraria e jornais diários)/5*100	IBGE, 99
Direito à integridade física	Lesões corporais dolosas e culposas/população*100.000	SSP, 99
Comércio varejista de bens cotidianos, freqüentes e pouco freqüentes	Número de setores presentes/total de setores*100	SEF, 99
Transporte público intermunicipal	Municípios com linhas de ônibus/total de municípios*100	DETRO, 01
Telefones	Número de telefones instalados/número adequado de telefones instalados*100	TELEMAR, 00
Rendimento de trabalho	Empregados com rendimento inferior a 5 salários mínimos/total de empregados*100	RAIS, 99
Existência e funcionamento de conselhos municipais	(4 conselhos municipais principais regulamentados e instalados, paritários, deliberativos e administrando fundos e os 6 restantes regulamentados e instalados)/22*100	IBGE, 99

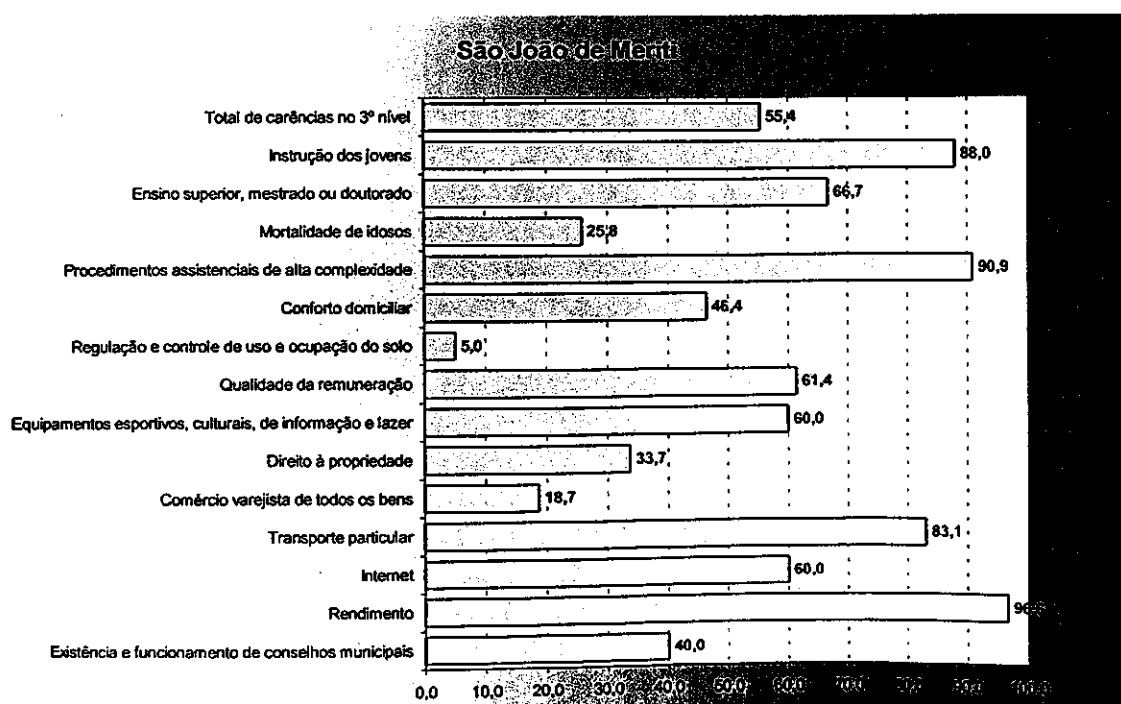
São João de Meriti



SÃO JOÃO DE MERITI

Indicadores do 3º Nível – Autodesenvolvimento e Auto-Satisfação – Peso de 11,1%

Nome	Descrição	Fonte/Ano
Instrução dos jovens	Pessoas de 18 e 19 anos com 11 anos ou mais de estudo/total de pessoas de 18 e 19 anos*100	IBGE, 96
Ensino superior, mestrado ou doutorado	Número de áreas com cursos/total de áreas*100	MEC
Mortalidade de idosos	Óbitos de pessoas de 70 anos ou mais/pessoas de 70 anos ou mais*100	SES, 99
Procedimentos assistenciais de alta complexidade	Número de procedimentos disponíveis/total de procedimentos*100	DATASUS, 00
Conforto domiciliar	Domicílios com até 2 habitantes por dormitório/total de domicílios*100	IBGE, 91
Regulação e controle de uso e ocupação do solo	(Emissão de licença para construção, cadastro territorial atualizado, arrecadação de IPTU e lei de zoneamento)/4*100	IBGE, 99
Qualidade da remuneração	Empregados com 2º grau completo com rendimento superior a 3 salários mínimos/total de empregados*100	RAIS, 99
Equipamentos esportivos, culturais, de informação e lazer	(Existência de sintonia de 7 redes de TV, emissora de TV geradora de imagem, shopping center, número adequado de cinemas e museu)/5*100	IBGE, 99
Direito à propriedade	Número de roubos e furtos/população*100.000	SSP, 99
Comércio varejista de todos os bens	Número de setores presentes/total de setores*100	SEF, 99
Transporte particular	Número de automóveis particulares licenciados/população	DETRAN, 00
Internet	Número de provedores de internet/número de provedores de internet necessários*100	CIDE, 00 IBGE, 99
Rendimento	Empregados com rendimento superior a 10 salários mínimos/total de empregados*100	RAIS, 99
Existência e funcionamento de conselhos municipais	(Todos os 10 conselhos municipais regulamentados e instalados, paritários, deliberativos e administrando fundos)/40*100	IBGE, 99



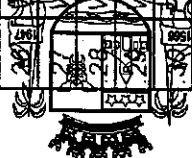
ANEXO 04

Tabela de logradouros e pavimentação de SJM

LOGRADOUROS PAVIMENTADOS ATÉ 1996

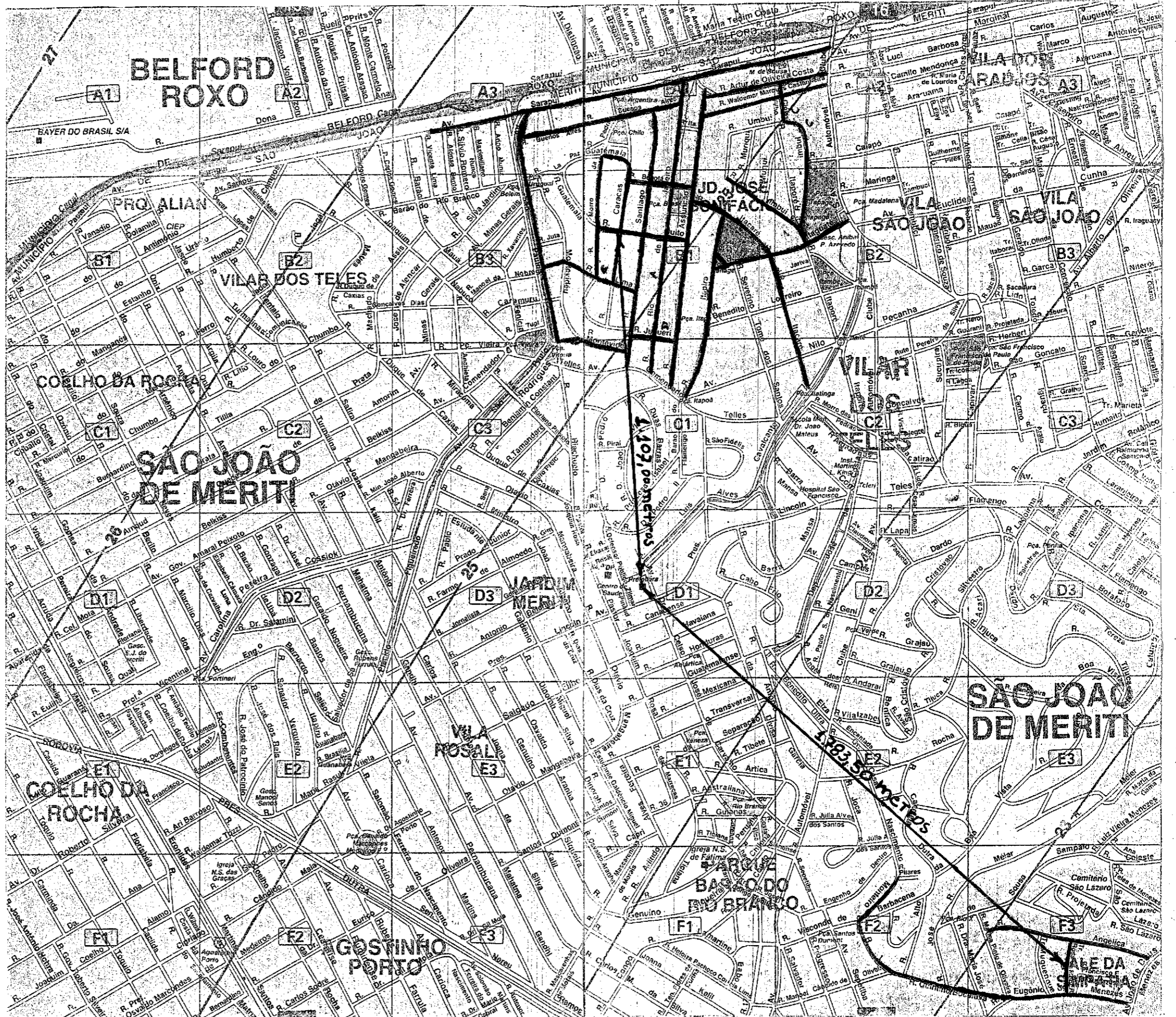
ÍNDICE GERAL

BAIRROS	ATÉ 1996			PAV. BAIXADA VIVA			ASFALTO ADM. A. CARVALHO			RECAP. ADM. A. CARVALHO			CONCRET. ADM. A. CARVALHO			QUANT. RUAS PAVIMENT APÓS 96	EXT. TOTAL PAVIMENT APÓS 96	MANILHAS A COLOCAR			
	RUAS TOT		MTS	RUAS TOT		PAR	RUAS TOT		PAR	RUAS TOT		PAR	RUAS TOT		PAR						
	21	11	10	4	1	3	3	0	3	2	1	1	8	0	8						
1	AGOSTINHO PORTO	82	70	12	42990	5	2	3	27	15	12	28	15	13	10	2	8	70	11940	396	
2	CENTRO	31	17	14	15000	18	13	5	8	5	3	3	2	1	9	5	4	37	9840	1120	
3	COELHO DA ROCHA	22	13	9	7580	11	5	6	25	19	6	4	3	1	17	14	3	57	10580	535	
4	ÉDEN	31	29	2	7670	12	12	0	7	4	3	2	0	2	3	3	0	24	3270	670	
5	ENGENHEIRO BELFORD	16	16	0	7670	2	2	0	6	3	3	0	0	0	0	0	0	8	500	380	
6	GRANDE RIO	1	1	0	300	4	4	0	2	1	1	1	0	1	2	1	1	9	1640	595	
7	JARDIM IRIS	30	18	12	16680	17	8	9	12	4	8	6	1	5	6	3	3	41	9150	1823	
8	JARDIM MERITI	4	4	0	2020	66	58	8	0	0	0	0	0	0	1	0	1	67	20470	860	
9	JARDIM METRÓPOLE	8	7	1	3320	13	9	4	0	0	0	1	1	0	3	1	2	17	8770	2160	
10	JARDIM OLAVO BILAC	3	1	2	980	24	20	4	0	0	0	0	0	0	3	2	1	27	5540	2550	
11	JARDIM PARAISO	5	2	3	930	0	0	0	3	1	2	0	0	0	12	5	7	15	3480	5330	
12	JARDIM SUMARÉ	5	2	3	2440	17	8	9	1	1	0	0	0	0	18	10	8	36	12050	998	
13	PARQUE ALIAN	1	0	1	250	10	8	2	17	10	7	0	0	0	7	4	3	31	6990	2690	
14	PARQUE ANALÂNDIA	15	7	8	3950	2	2	1	3	0	3	2	0	2	18	7	11	25	5470	4387	
15	PARQUE ARARUAMA	13	8	5	4120	5	2	3	13	3	10	1	0	1	10	2	8	29	3770	1420	
16	PQ. B. DO RIO BRANCO	15	10	5	8370	2	0	2	4	1	3	1	0	1	1	0	1	8	1260	240	
17	PARQUE FLUMINENSE	15	4	11	3820	4	1	3	4	1	3	0	0	0	8	2	6	16	2800	1245	
18	PQ. JOSÉ BONIFÁCIO	10	3	7	3110	6	2	4	8	3	5	0	0	0	25	14	11	39	8490	4419	
19	PARQUE TIETÉ	23	12	11	13200	44	33	11	7	1	6	4	0	4	13	7	6	68	13410	1133	
20	SÃO MATEUS	16	8	8	9180	11	6	5	10	3	7	1	0	1	10	5	5	32	6310	1740	
21	TOMAZINHO	11	8	3	7030	10	8	2	15	9	6	1	0	1	57	42	15	82	17970	11724	
22	VENDA VELHA	5	5	0	1980	2	2	0	18	17	1	1	0	1	0	0	0	21	5630	208	
23	VILA NORMA	32	24	8	14870	6	0	6	9	4	5	0	0	0	1	1	0	16	5720	890	
24	VILA ROSALI	30	16	14	11090	15	6	9	25	16	9	2	1	1	76	47	29	118	18170	10401	
25	VILA SÃO JOÃO	20	15	5	6030	14	13	1	1	1	1	0	1	1	0	8	5	3	24	6763	450
26	VILA TIRADENTES	21	20	1	9550	2	2	0	3	1	2	0	0	0	0	0	0	5	1290	48	
27	VILA ZULMIRA	44	25	19	14270	22	17	5	31	19	12	13	8	5	12	6	6	78	12435	8733	
28	VIA PAR DOS TELES	1	1	0	200	16	13	3	7	7	0	0	0	0	9	8	1	32	8300	3350	
29	VIA SÃO JOSÉ	0	0	0	0	2	2	0	5	3	2	0	0	0	2	1	1	9	1360	520	
30	PARQUE JURITI	10	10	0	1590	4	4	0	11	11	0	0	0	0	0	0	0	15	4000	0	
31	VILA JURANDIR	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1	1	550	0	
32	JARDIM NÓIA	351	367	174		370	263	109	285	163	122	74	33	41	350	197	163	1074	230938	71725	
TOTALS																					



ANEXO 05

Mapa de localização da Prefeitura e das ruas percorridas no levantamento de dados.



ANEXO 06

Mapa Do Município Com Número De Habitantes .

ANEXO 07**Nome, situação e fotos das ruas percorridas no levantamento de dados.**

- As características apresentadas neste anexo foram desenvolvidas a partir do depoimento de moradores e de observações de campo.

Avenida Sarapui – Sem pavimentação, a margem do rio, presença de um “lixão” e redes precárias.



Rua Buenos Aires - Sem pavimento, e redes precárias.

Rua Assunção - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no Rio Sarapui, tubulação de água auto-construída, com exceção de água e esgoto as contas chegam. A prioridade para os moradores entrevistados é o esgoto, que quando chove retorna para dentro das casas e transbordam nas ruas e o asfalto devido a discriminação e as doenças.

Rua Quito - Sem pavimento e redes precárias.

Rua Lima - Parcialmente Concretada e consta como asfaltada na prefeitura, as obras são feitas pelos moradores. As redes são precárias, mas as contas chegam. As obras da prefeitura são eleitoreiras e não resolvem nenhum dos problemas a que se propõe. A prioridade dos entrevistados é o asfaltamento.

Rua Morro das Pedras - Concretada e as obras são feitas pelos moradores. As redes são precárias. Com exceção do IPTU as contas chegam, o que indicam ocupação irregular. A prioridade dos entrevistados é abastecimento de água, que somente chegam as casas duas vezes por semana.

Rua Waldemar Marques Castanheira - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no Rio Sarapui, tubulação de água auto-construída: As contas chegam. Ocorre constantes interrupções de energia elétrica. A última obra de esgoto colocaram nela própria e na Assunção até o Sarapui, manilhas pequenas e depois as enterraram, não terminando as conexões para as residências, estas estão desativadas até então.

Rua Imbuí – Concretada e redes precárias. Constante falta de água.

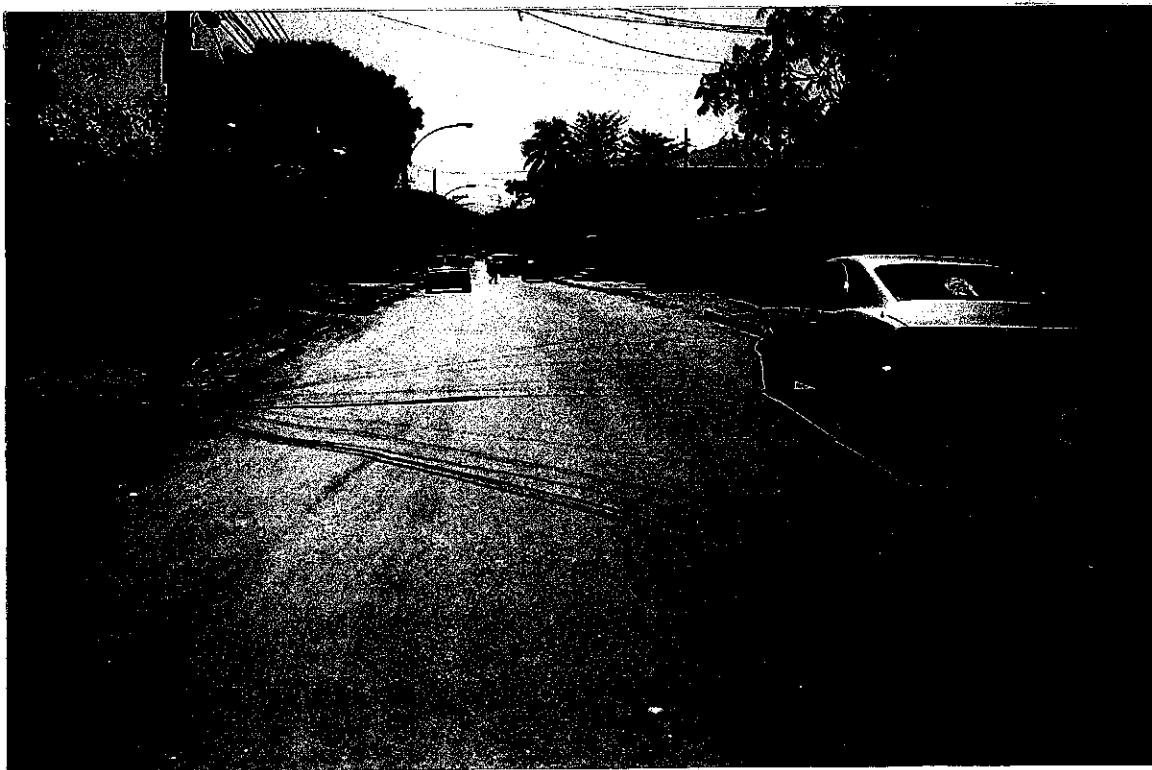
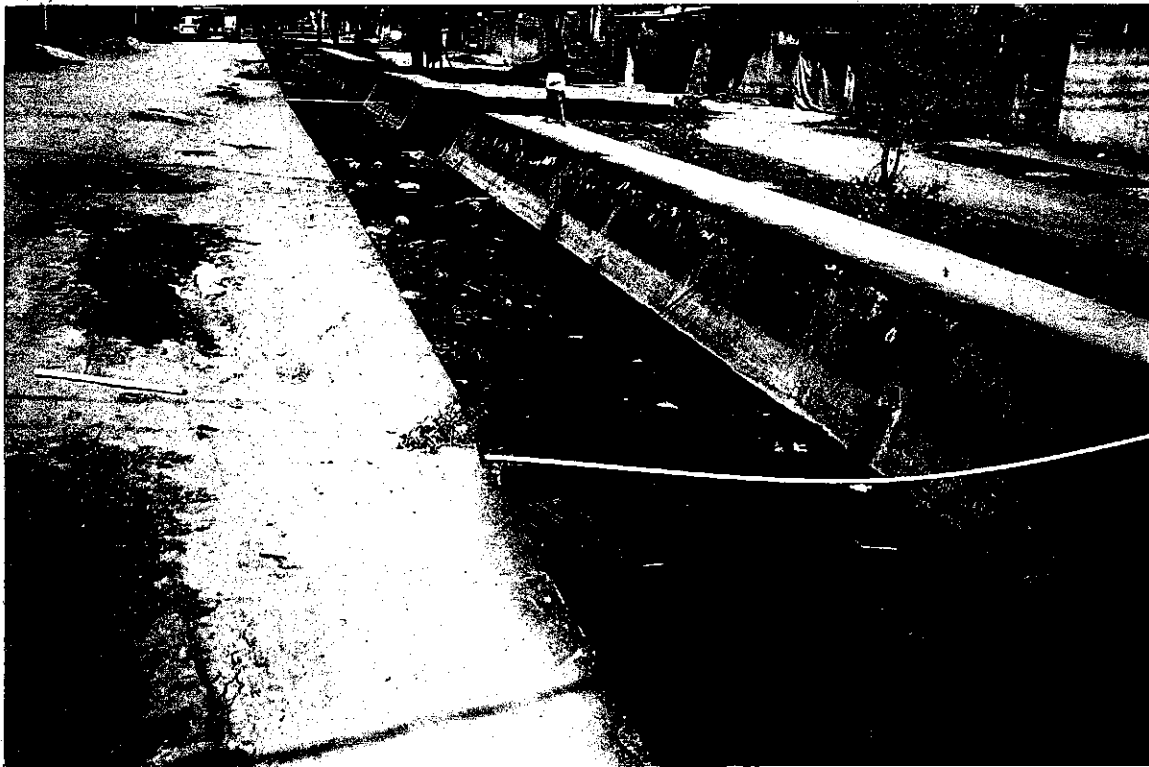
Rua Clóvis filho - Concretada e redes precárias. Constante falta de água.

Rua Itaguaté – Parcialmente asfaltada e parcialmente concretada. Devido ao alicive o concreto quebrou-se e impossibilita o acesso de carros.

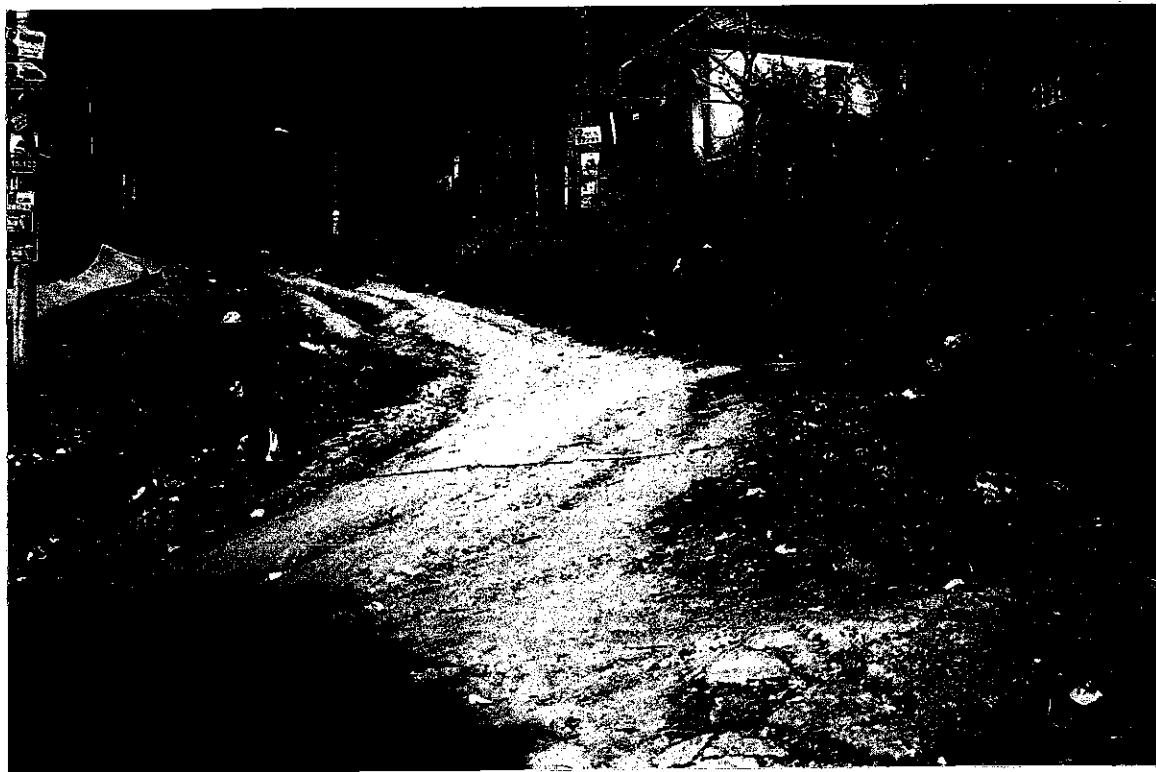
Avenida São Paulo – Sem pavimento, a margem do rio, presença de um “lixão” e redes precárias: Esgoto lançado no “valão” a céu aberto, tubulação de água auto-construída sobre o “valão”, água somente duas vezes por semana e contas chegam esporadicamente indicando as ligações irregulares. A prioridade para os moradores entrevistados é o asfalto, devido a alergias respiratórias. Ocorre transbordamento do rio e inundações no período de chuvas. Os caminhões da prefeitura usam esta rua como acesso ao “lixão”, mantendo uma cortina de poeira constante.



Rua Rio de Janeiro – Parcialmente pavimentada, a margem do rio, presença de um depósito de entulho e redes precárias: Esgoto lançado no “valão” a céu aberto, Parte da tubulação de água auto-construída, e contas chegam. A prioridade para os moradores entrevistados é o esgoto e o asfalto, pois esta prevê a melhoria das redes. A parcela da rua não asfaltada é descrita como favela. Em todo ano eleitoral ocorre promessas de asfaltamento.



Rua Santiago - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no "valão" da Rio de Janeiro, tubulação de água auto-construída, água somente duas vezes por semana e contas chegam. A prioridade para os moradores entrevistados é o asfalto. Pois desvaloriza o preço dos imóveis. O aclave da rua dificulta o acesso de coleta de lixo e de carros de gás.



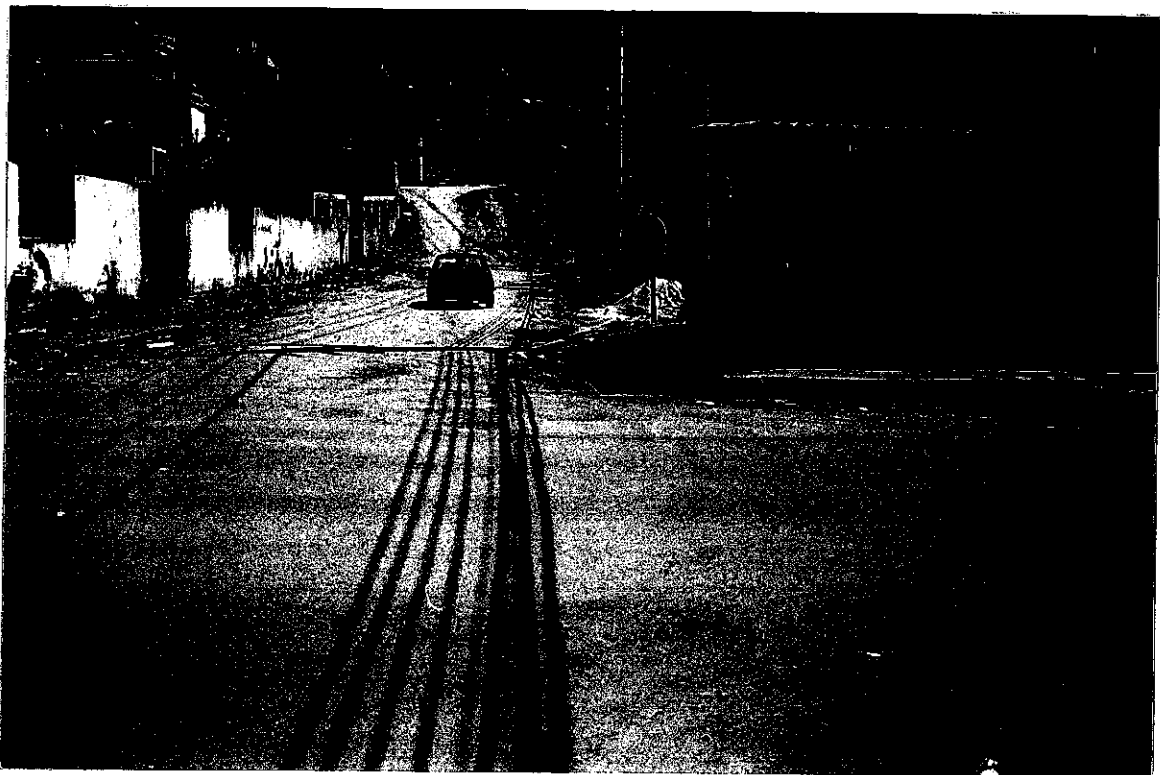
Rua Bogotá - Sem pavimento e redes precárias.



Rua Montevideu - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no "valão" da Rua São Paulo, tubulação de água auto-construída. As contas chegam. A prioridade para os moradores entrevistados é o asfalto. Houve três visitas de políticos prometendo asfaltamento segundo os entrevistados.



Rua Juqueri - Asfaltada e sem informação sobre redes.



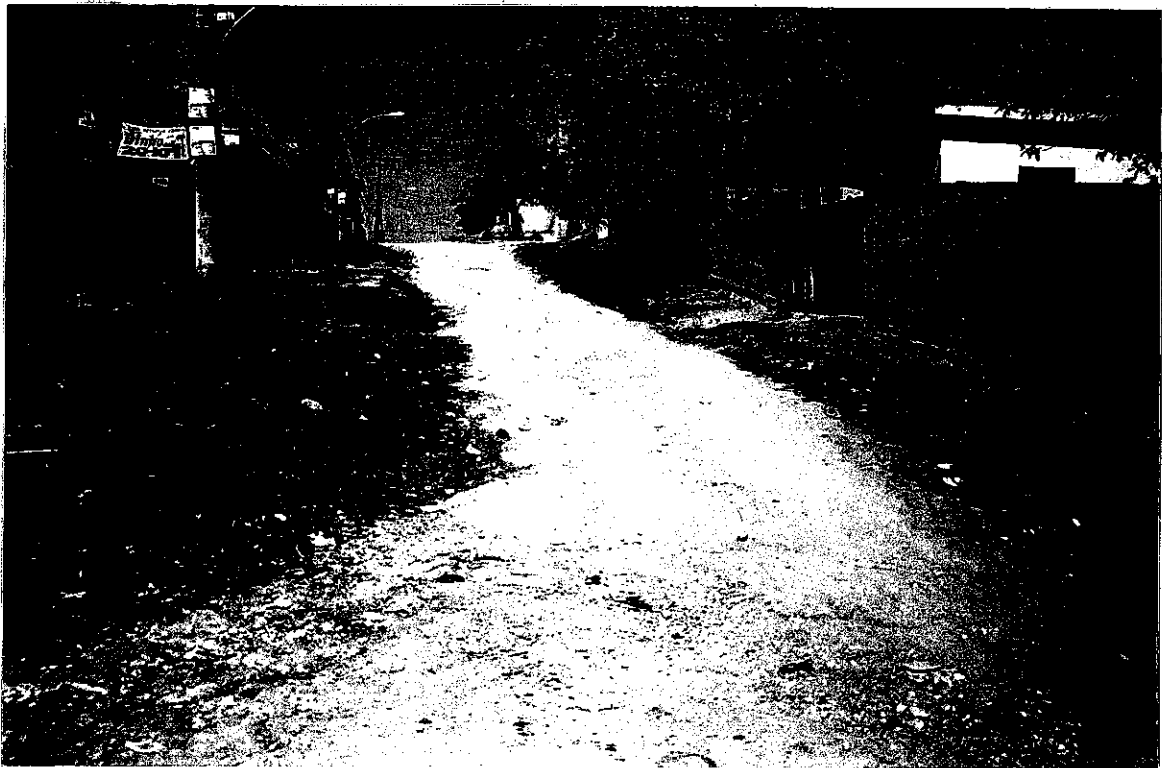
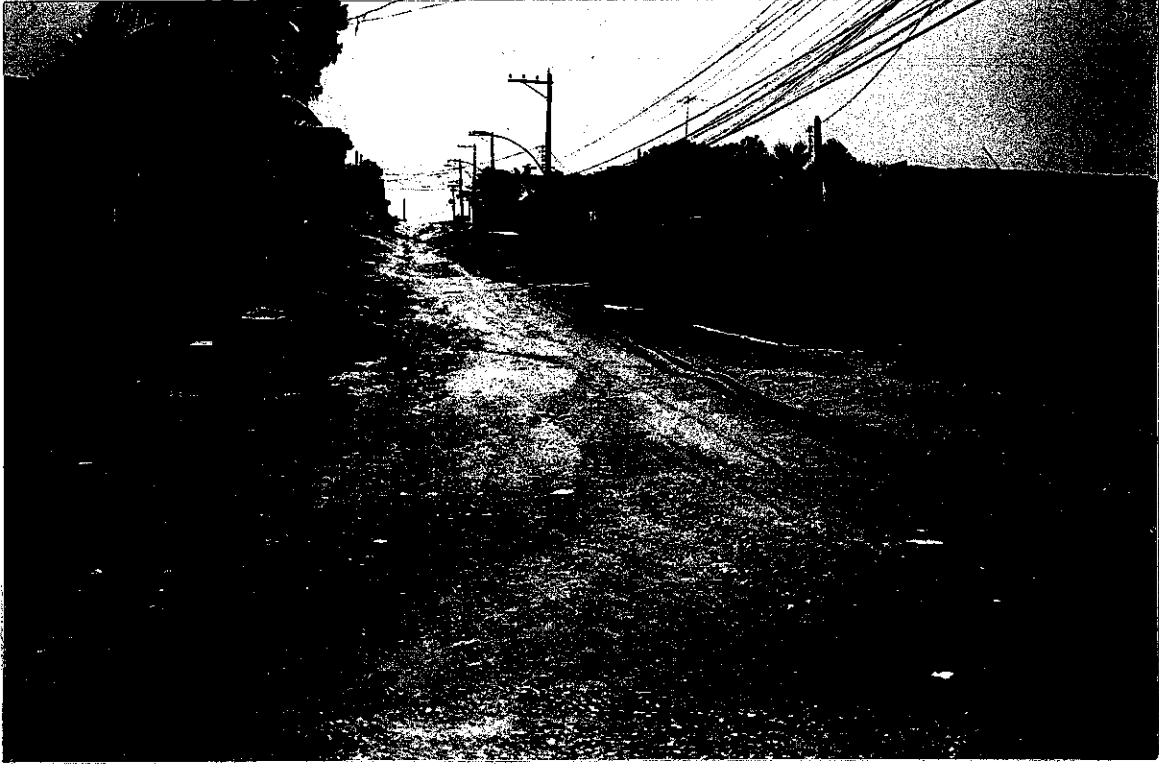
Rua Itacaré – Pequena parte asfaltada. Redes precárias : água de poço artesiano. Não chegam contas e a maior prioridade é o asfalto , mesmo não havendo acesso a outras redes.



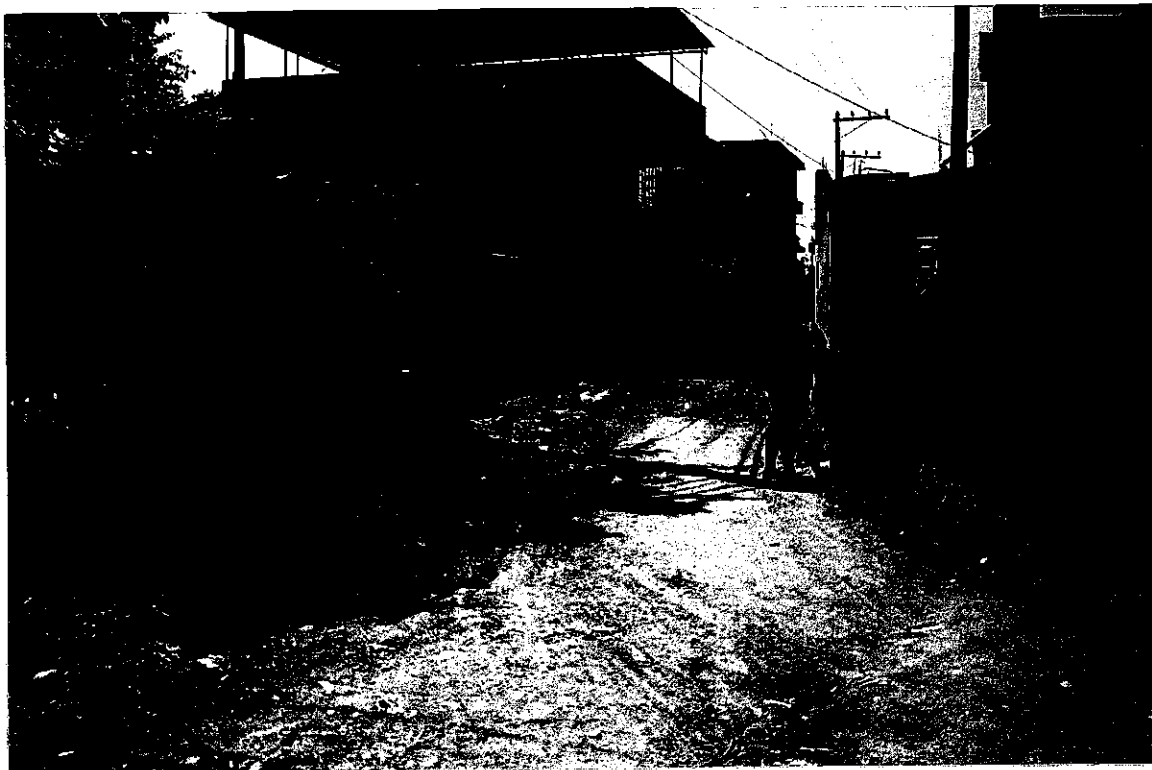
Rua Itapira - Asfaltada . Sem galeria de escoamento de água pluviais. Redes precárias: Falta água constantemente.



Rua Caracas - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no "valão" da Rua São Paulo, tubulação de água auto-construída. As contas chegam. A prioridade para os moradores entrevistados é o asfalto. Toda época de eleição vê-se os políticos prometendo asfaltamento, segundo os entrevistados.



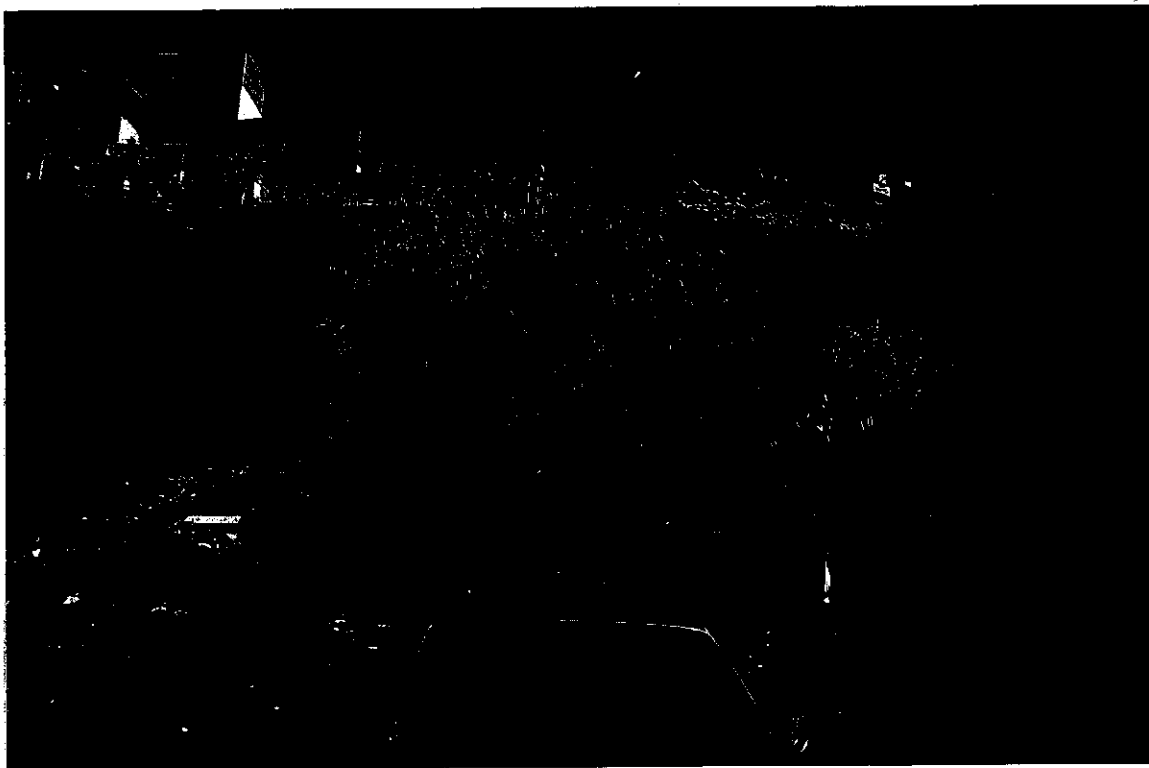
Rua Artur de oliveira costa - Sem pavimento e redes precárias: Esgoto lançado no Rio Sarapui, tubulação de água auto-construída.



Rua Angélica – Asfaltada , mas o pavimento está cedendo e a obra não previu a ligação de água, esgoto e águas pluviais.

Travessa Rosa de Menezes – Sem pavimentação , mas há meio fio. A obra está por ser concluída à dois anos.

Acesso a comunidade ao lado do 21º BPM . à 500 metros da prefeitura de SJM , Centro do Jardim Meriti
– Vilar dos Teles







Obs.: No somatório das ruas, a maior parte das habitações observadas durante a pesquisa são precárias e auto-construídas.

ANEXO 08

Mapas de ruas de Vilar dos Teles, produzido pela usina de asfalto.

Legenda:

-  **Amarelo** – Ruas sem pavimentação;
-  **Laranja** – Ruas concretadas;
-  **Verde** – Pavimentação depois de 1996;
-  **Azul** – Pavimentação antes d 1996.



R. BAIXA

AVENIDA

SARAPUÍ

R. OSCAR LOPES
R. S. LIMA
R. HUMBERTO CAMPOS

R. SUMIDORO

R. CARLOS GOMES

R. VICENTE LIMA

R. QUARTSO

NAVES

INHA

RUA BARÃO DO

JORQUIM

DE ASSIS

RUA INGA
RUA DUQUE DE
CAXIAS

ALENCAR

ESCOLA
MUNICIPAL
IGNACIO
LUCAS
CHUMBO

RUA MACHADO
R. DUQUE

RUA JOSÉ

RUA M.
PADRE

GERAIS

DIAS

NABUCCO

JARDIM
INFANTIL
MUNICIPAL
PIPA

DE CAXIAS

VIEIRA

E. ESTADUAL
PRAÇA DA
BANDEIRA

AV. COM.

TELES

RUA AV. SPO

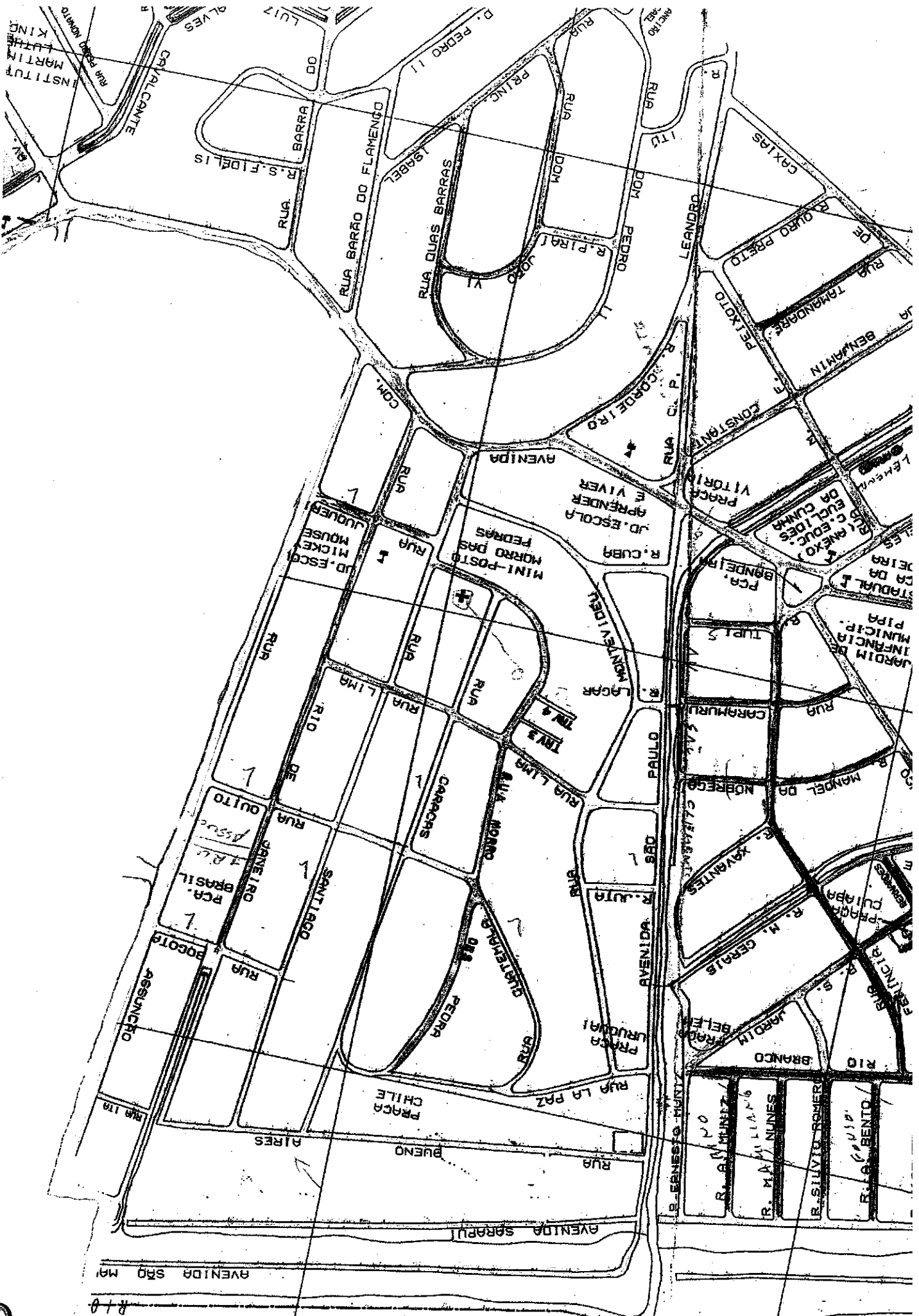
RUA DUQUE

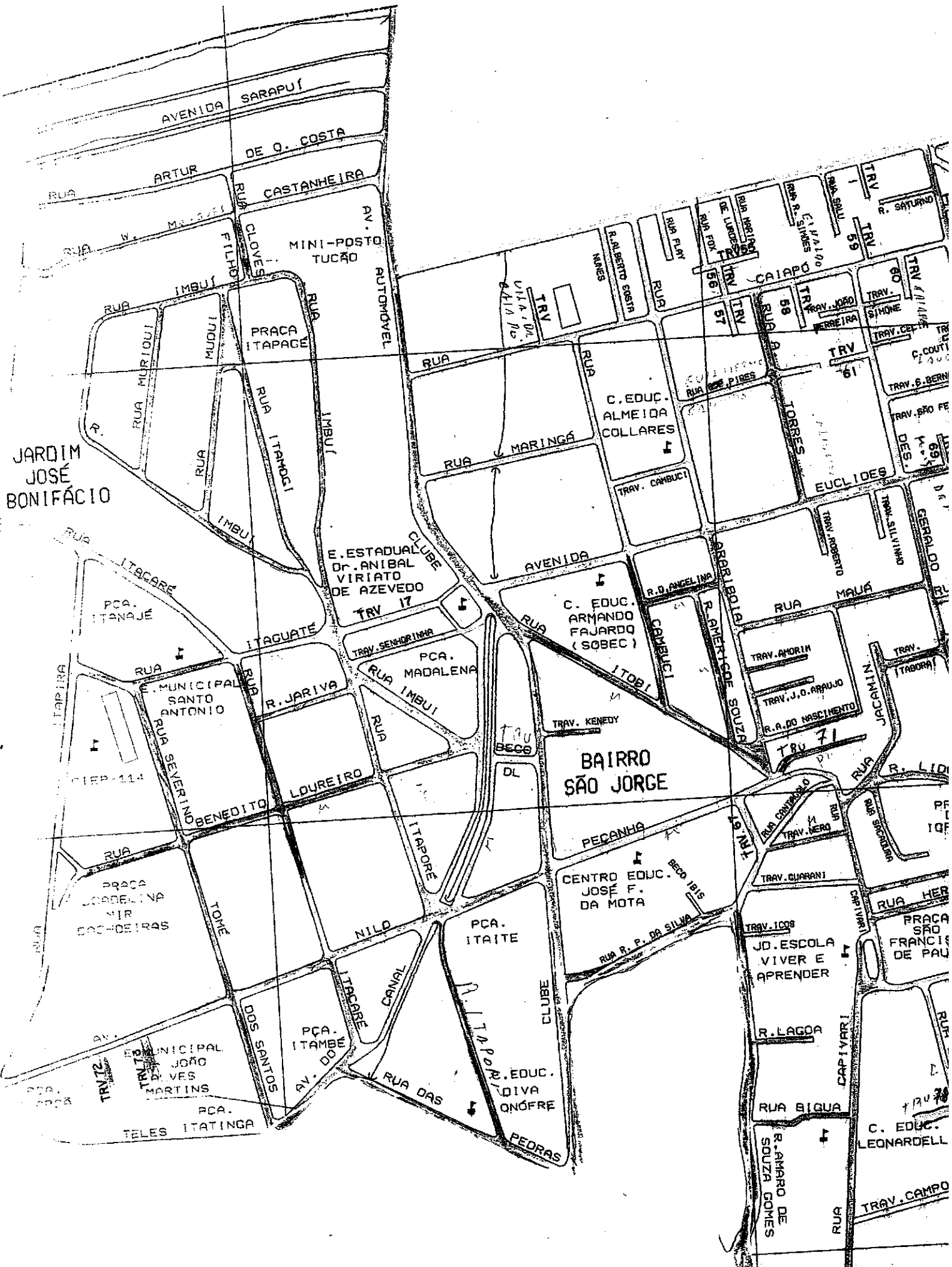
RUA

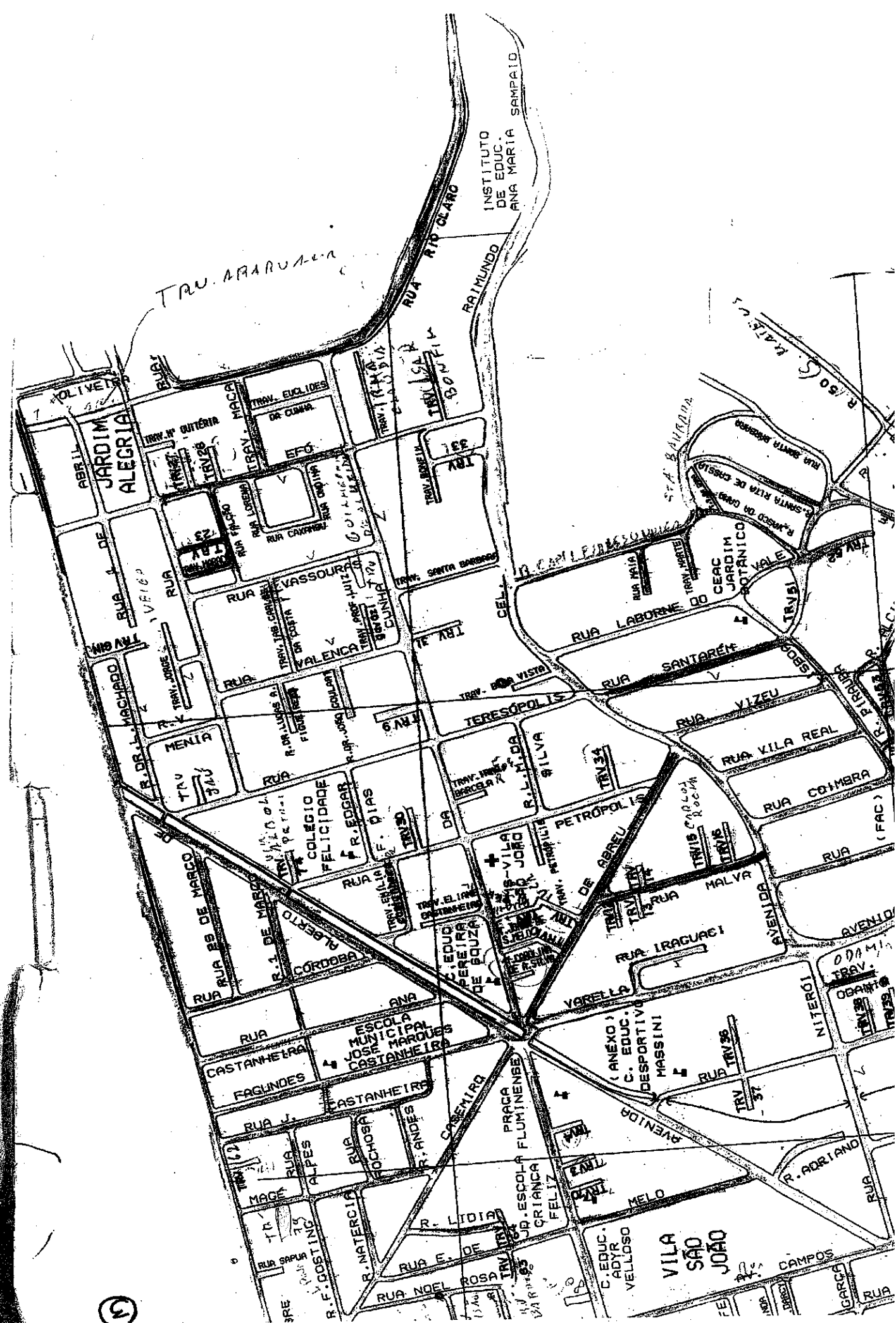
②

BELFORD ROXO

RUA A







TRAV. APARUAZINA

INSTITUTO DE EDUC. ANA MARIA SAMPAIO

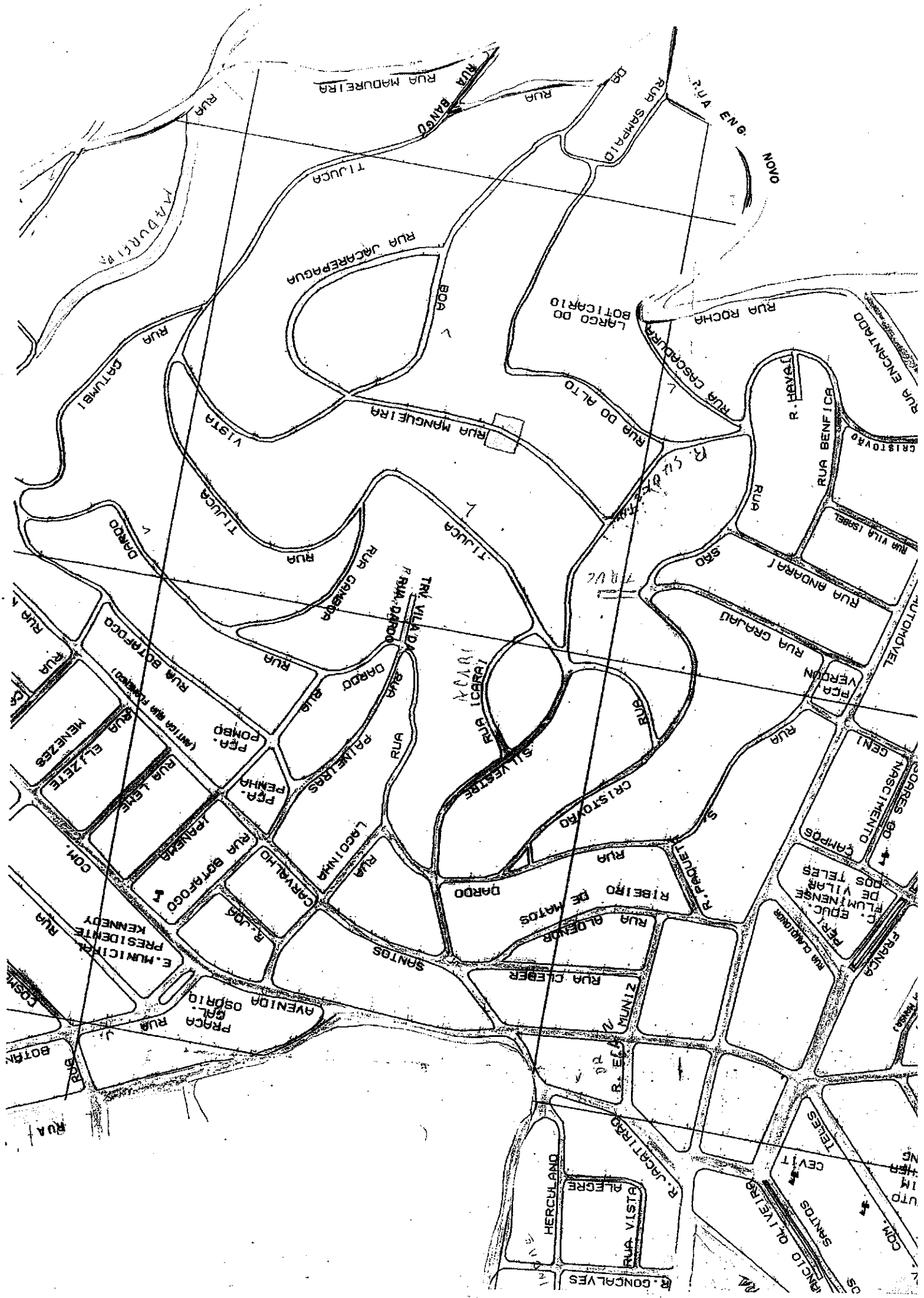
JARDIM ALEGRIA

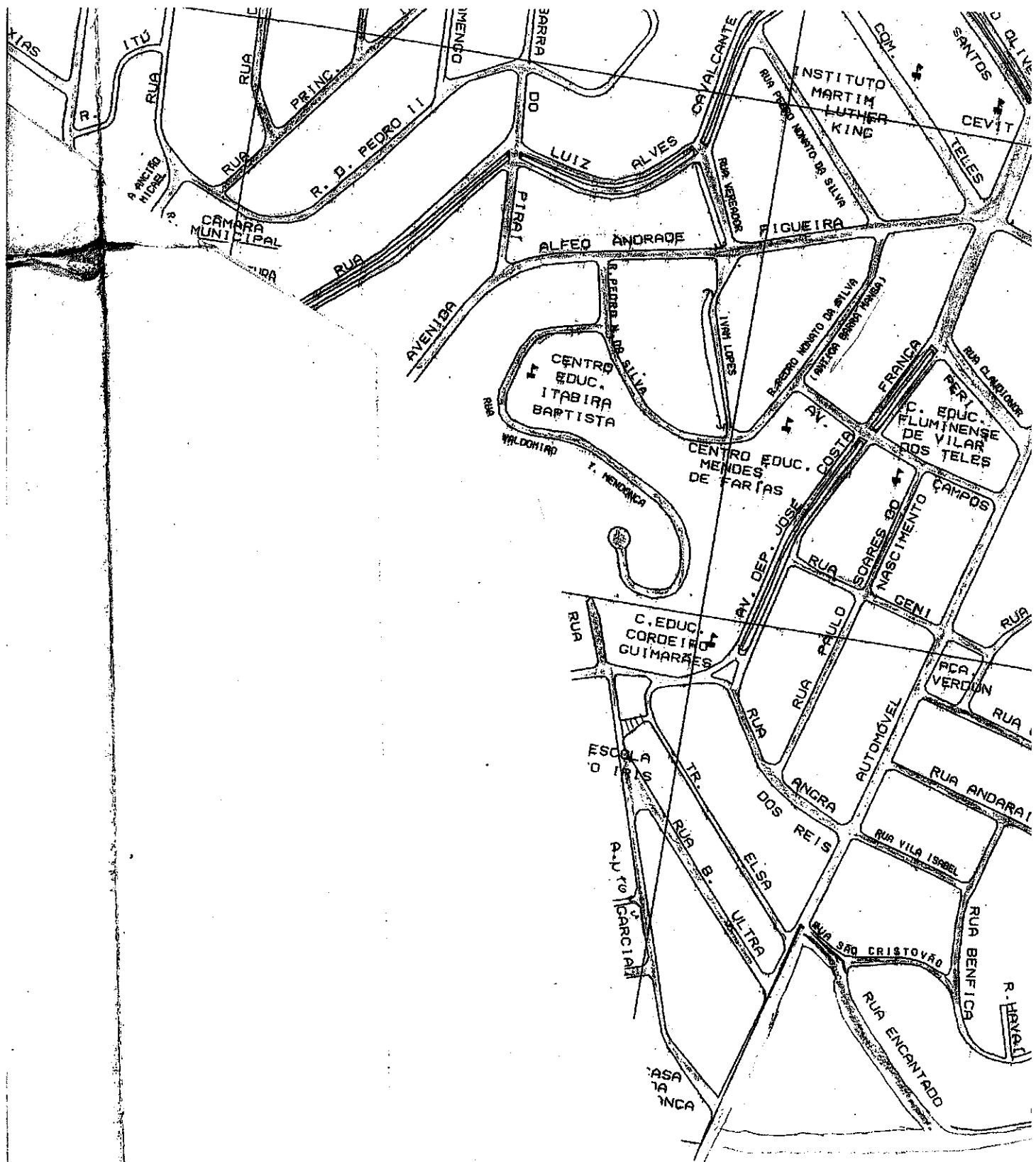
JARDIM BOTANICO

ESCOLA MUNICIPAL JOSE MARQUES CASTANHEIRA

VILA SÃO JOÃO

19





ANEXO 09

Mapa de localização das principais vias férreas e Rodovias de SJM.

1970
PLANO METROPOLITANO

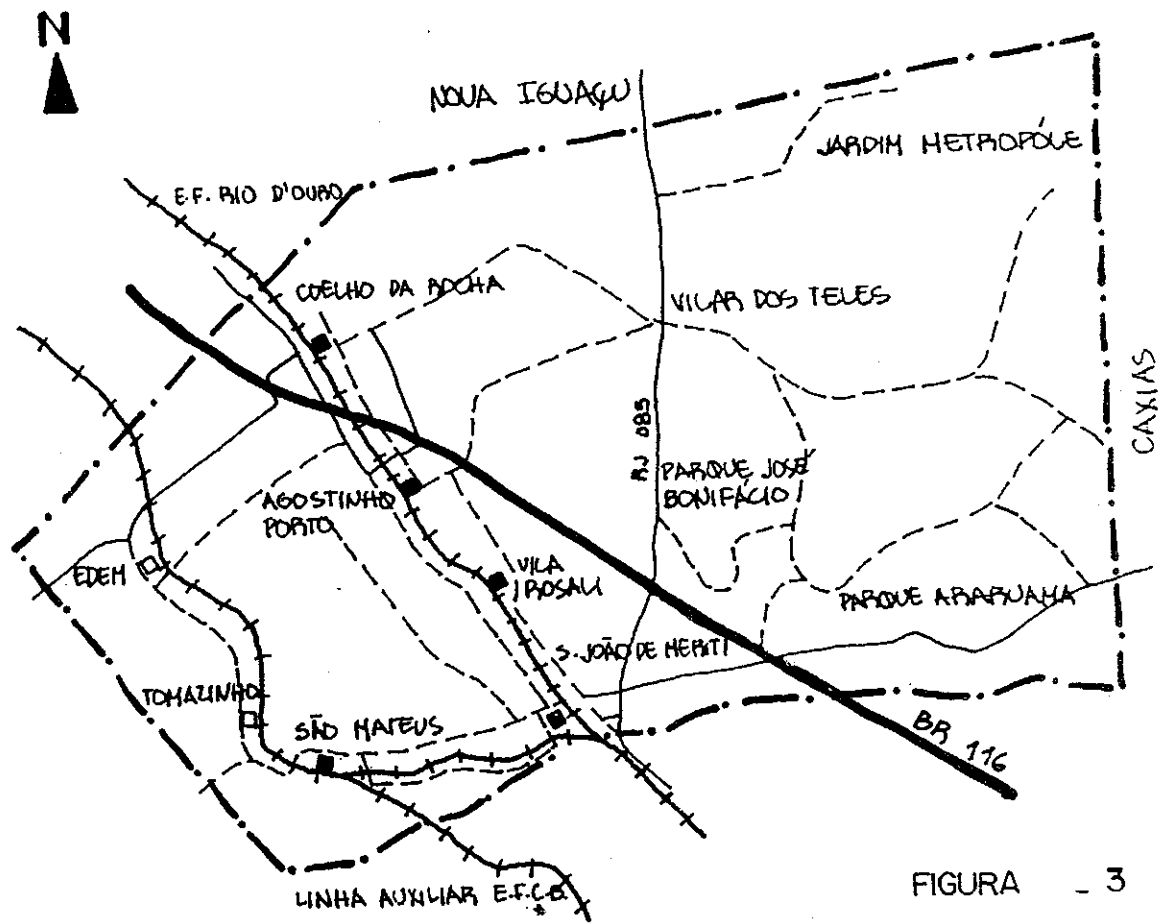


FIGURA - 3

SÃO JOÃO DE MERITI

SISTEMA VIÁRIO

LEGENDA

- ESTRADA DE FERRO
- RODOVIA INTERESTADUAL
- VIAS DE PENETRAÇÃO
- VIAS DE DISTRIBUIÇÃO
- ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS (EM FUNCIONAMENTO)
- ESTAÇÕES DESATIVADAS (SÓ PARA CARGA)