

“NÃO DEIXE NOSSO BAIRRO MORRER” – AS TRANSFORMAÇÕES URBANÍSTICAS DE RAMOS NA PERSPECTIVA DE JANE JACOBS

Lucas de Souza de Andrade¹

Renato da Silva²

RESUMO: Este artigo tem como objetivo fazer uma análise urbanística. Para tal, nosso recorte estará no projeto de mobilidade de tráfego urbano transcarioca, localizado no Rio de Janeiro. Iremos inquirir as ruas do bairro de Ramos que foram atingidas por esse empreendimento. Estudaremos as ruas que sofreram os impactos sob o arcabouço da renomada escritora e ativista canadense Jane Jacobs e sua célebre obra, *Morte e Vida de Grandes*. Também usaremos outro autor de cabedal do assunto, David Harvey, para analisar as relações econômicas sofridas por essas áreas.

Palavras-chaves: planejamento urbanístico, transformações da cidade, grandes cidades.

44

INTRODUÇÃO

O bairro de Ramos, localizado na zona norte do Rio de Janeiro, é conhecido ora pela riqueza cultural com o samba do Cacique de Ramos ou da escola de Samba Imperatriz Leopoldinense. Ora pelo Piscinão de Ramos, eternizado no início dos anos 2000 quando virou tema de novela na dramaturgia *O Clone*. A personagem da atriz Mara Marzan, era frequentadora do local e seu bordão “cada mergulho é um flash” caiu na boca do povo e logo o Piscinão de Ramos era conhecido em todo o Brasil.

Para além das apresentações midiáticas, há uma Ramos com história. Quando D. Pedro II inaugurou a Estrada de Ferro no século XIX para escoar o café entre Minas Gerais e São Paulo, foi, no mesmo século, inaugurada a Estrada de Ferro da Leopoldina, funcionando como espinha dorsal que cortava o Rio de Janeiro e era conectada a Minas Gerais. Em 1886, quando a estrada

¹ Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Humanidades, Culturas e Artes da Universidade do Grande Rio.

² Professor Adjunto do Programa de Programa de Pós-Graduação em Humanidades, Culturas e Artes da Universidade do Grande Rio.

de Ferro da Leopoldina, então chamada de Estrada de Ferro do Norte, atingiu as terras do capitão Luis José Fonseca Ramos, deu-se início a história do bairro de Ramos. Em troca da construção de uma parada de trem dentro dos seus domínios e que levaria seu nome, o capitão cedeu parte de suas terras para companhia ferroviária e partir daí surgiu a Parada de Ramos. A área começou a se desenvolver ao redor da estação, que acabou nomeando-a até hoje. Nos limites onde era o antigo Sítio dos Bambus começaram a surgir as primeiras ruas de terra e os primeiros casarões.

Percebemos que a origem desse bairro está atrelada a questão da mobilidade de transporte. Este artigo tem como objetivo analisar as transformações urbanas e suas consequências. Utilizaremos como suporte teórico Jane Jacobs, visto que *Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas* é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização modernos. É com estas palavras que Jane Jacobs começa seu livro que, apesar de ter sido publicado em 1961, ainda se mostra atual.

45

Nosso recorte será o ano de 2011 com a implementação da transcarioca, que liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, fazendo parte do pacote de obras proposto pela prefeitura para melhorar o transporte público da cidade para os Jogos Olímpicos de 2016.

QUANDO JACOBS VISITA A IMPERATRIZ, PISCINÃO E O CACIQUE DE RAMOS

Com 39 km de extensão e 45 estações entre o terminal alvorada e o Aeroporto do Galeão, na ilha do governador, a Transcarioca corta alguns bairros da cidade do Rio de Janeiro. Dentre esses bairros, em Ramos temos algumas peculiaridades urbanísticas que iremos analisar daqui pra frente.

No dia 15 de novembro de 2011, o jornal extra, em seu editorial *online*, trouxe a manchete com o seguinte título: “Não deixe o nosso bairro morrer”, apelam moradores de Ramos”. Esta reportagem aborda as manifestações contrárias dos moradores de Ramos referente ao projeto de construção da transcarioca. Isso porque, segundo a reportagem, o projeto traria como

consequência algumas desapropriações em lugar de seis novas pistas de tráfego o que geraria fechamento de algumas lojas tradicionais e desempregos no bairro. Dentro da lógica do desenvolvimento capitalista, as desapropriações foram sendo feitas, seguindo o pensamento de Harvey:

A absorção de excedente através da transformação urbana tem um aspecto obscuro. Ela tem acarretado repetidas contendas sobre a reestruturação urbana pela “destruição criativa”, que quase sempre tem uma dimensão de classe já que é o pobre, o desprivilegiado e o marginalizado do poder político que primeiro sofrem com este processo. A violência é necessária para construir o novo mundo urbano sobre os escombros do velho. (HARVEY, David. 2012, p.82)

Além dessas condições imposta, teríamos também um esvaziamento em algumas regiões do bairro. Por exemplo, havia num entroncamento entre a Avenida dos Campeões com a Avenida Teixeira de Castro, a Praça Mourão Filho, conhecida na região como “Praça do Cai Duro”. Esta era um lugar de encontro para os moradores das adjacências e das demais localidades, visto que, por possui com campo de futebol *society*, atraía pessoas de bairros próximos. As ruas com suas calçadas eram transitadas por inúmeras pessoas pela manhã, tarde e noite, inclusive para prática de exercício de caminhada. Esta ideia de lugar diversificado é exposta em Jacobs, que diz:

Ter nítida a separação entre o espaço público e o espaço privado, [...] não podem misturar-se, como normalmente ocorre em subúrbios ou em conjuntos habitacionais. [...] Devem existir olhos para a rua, [...] os edifícios [...] devem estar voltados para a rua. Eles não podem estar com os fundos ou um lado morto para a rua e deixá-la cega. [...] A calçada deve ter usuários transitando ininterruptamente, tanto para aumentar na rua o número de olhos atentos quanto para induzir um número suficiente de pessoas de dentro dos edifícios da rua a observar as calçadas. [...] Há muita gente que gosta de entreter-se, de quando em quando, olhando o movimento da rua (JACOBS, 2000, p. 35-36).

Um dos requisitos básicos para a vigilância cidadã é um número substancial de estabelecimentos e de outros locais públicos. Lojas, bares, confeitarias, padarias e restaurantes. Estabelecimentos comerciais variados levam as pessoas a circularem onde eles existem e a presença de pessoas atrai outras pessoas. Uma rua viva tem usuários e espectadores. Jacobs nos dá um exemplo do bar que existe em sua rua, que contribui para manter a rua

movimentada até às três da manhã. Além disso, os comerciantes e lojistas contribuem para a tranquilidade e a ordem. Detestam roubos, vidraças quebradas e, principalmente, que seus clientes se sintam inseguros. São ótimos vigilantes, guardiões das calçadas (Ibid., p.37-42).

O que se observou em Ramos, nos lugares onde se passa a transcarioca, é o que chamaremos de “esvaziamento de almas”. Ruas como a Emilio Zaluar, Travessa dos Campeões e Viúva Garcia tornaram-se lugares ermos cujo medo da violência é condição básica para quem ali passa. O que, aliás, vai de encontro com a ideia de Jacobs que afirma: “O principal atributo de um distrito urbano próspero é que as pessoas se sintam seguras e protegidas na rua em meio a tantos desconhecidos” (JACOBS, 2000, p. 30) Ela defende que a manutenção da segurança não é feita pela polícia (ou pelo menos não apenas por ela, que também é necessária), mas... [...] pela rede intrincada, quase inconsciente, de controles e padrões de comportamento espontâneos presentes em meio ao próprio povo e por ele aplicados. (JACOBS, 2000, p. 32).

47

Não se levou em conta a opinião dos moradores locais. A reportagem já citada traz a insatisfação de um morador, senhor José Rodrigues da Cal, que afirmava que a comunidade de Ramos queria que o projeto voltasse ao que era anteriormente, com o traçado pela Rua Engenho da Pedra, mas o subsecretário já batera o martelo e disse que será pela Rua Uranos. Indignada, a comerciante Jaqueline dos Santos, de 40 anos, disse que o prefeito precisa estudar mais a cultura da região: “Eu acho que ele (prefeito) não conhece o nosso bairro. Aqui é terra de Pixinguinha e da família Caruso... será que ele sabe que Ronaldo, o fenômeno foi descoberto aqui, jogando no Social Clube? Aqui temos o Cacique de Ramos, a Imperatriz Leopoldinense e ele quer jogar todo esse patrimônio cultural fora. Sou solidária a quem investiu heroicamente neste bairro”. Temos assim um contraste nas ideias de Jacobs:

O planejamento urbano convencional trata os cortiços e seus habitantes de forma inteiramente paternalista. O problema dos paternalistas é que eles querem empreender mudanças muito profundas e optam por meios superficiais e ineficazes. Para solucionar o problema dos cortiços, precisamos encarar seus habitantes como pessoas capazes de

compreender seus interesses pessoais e lidar com eles, o que certamente são. (JACOBS, 2000, 302)

Jacobs adota o princípio de que a cidade é uma obra coletiva que pertence às pessoas, não ao poder público, prefeitura ou, de modo mais genérico, ao Estado. Por isso, as cidades devem ser pensadas a partir do ponto de vista das relações sociais nelas desenvolvidas, e esta premissa é especialmente verdadeira para as grandes cidades. Jacobs critica o que chama de planejamento urbano ortodoxo no começo do livro, que abrange de certa forma, as utopias do final do século XIX sobre o que seriam sociedades perfeitas: a ideologia das cidades jardins, cujo fundador é Ebenezer Howard, a ideologia da Ville Radiouse, de Le Corbousier, a ideologia da *beautiful city*, dos arquitetos e urbanistas americanos, que culmina no modo de fazer e compor cidades conhecido pela arquitetura modernista. São ideologias aparentemente distantes, mas todas marcadas pela mesma premissa básica: mudar o homem, transformar a natureza humana por meio da transformação do meio humano por excelência, o meio urbano.

48

Jacobs também apresenta um individualismo metodológico e uma crítica subjetivista contra o planejamento local de mão pesada. Ela argumenta que esse planejamento falha em não levar em consideração os subconjuntos de conhecimento possuídos apenas pelos indivíduos em ação (para quem ela cunhou o termo “conhecimento de localidade”) e que ele inapropriadamente imita as ciências físicas do século XIX (Jacobs, 2000, p.436).

Por isso a importância da realização de audiências públicas, tendo em vista a participação popular para a elaboração dos planos diretores municipais, conforme é exigido no Estatuto da Cidade (Lei nº. 10.257/2001, Art. 40, §4º), ou seja, no processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização da sua implementação o Poder Legislativo e o Executivo garantirão a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade.

A Rua Avenida dos Campeões era dividida por um rio (valão) que fora encoberto pelo projeto. Todavia, há duas coisas que podemos destacar. Primeiramente, o projeto “reurbanizou” parcialmente o trecho, pois, até a metade

do trajeto houve obras, mas a outra metade do rio (valão) foi deixada de lado. E a ponte vista na foto foi construída pelos próprios moradores, num exemplo clássico de cooperação direta, como mostra a figura1:



49

Figura 1 . Disponível em:

http://www.miti.com.br/ce2/?a=noticia&nv=iOXtylltsF3T3rvhVBxBoQ&p=F_dXDOUCO8

Y. Acessado dia 03/08/2016

A área verde também fora negligenciada. Embora o projeto tenha conseguido todas as licenças necessárias para a obra, o resultado a posterior não fora de agrado aos moradores (falo como um morador da localidade). E em vez do replantio, foram colocados arbustos em caixas d'água pintadas para passem por vasos (figura 2). Mas o flagrante mais óbvio da falta do serviço realizado pela metade está nas passarelas no encontro dos viadutos São Cosme e São Damião (figura 3). As escadas de acesso à Rua Vassalo Caruso foram demolidas e quem tenta cruzar a linha do trem por ali dá de cara com muros que anunciam o abismo, já que o corredor expresso não ocupou o espaço das escadas demolidas. Sem o aviso da travessia sem saída, as pessoas completam o percurso em meio aos carros para descerem. Lá do alto é possível ver o descaso com a manutenção do serviço de linha de trem, outro sistema de transporte de alta capacidade e o mais eficiente de acordo com urbanistas.

Usuários de drogas que moram na quadra de skate vizinha aos trilhos usam a via ferroviária para o descarte de lixo.



50

Figura 2. Disponível em: http://og.infg.com.br/in/19805816-aa3-d08/FT1086A/420/60033011_ZNRIO-DE-JANEIRO-RJ22-07-2016OBRAS-OLIMPICAS-PARA-GRINGO-PASSARDiferente-do-1.jpg. Acessado em 03/08/2016



Figura 3. Disponível em: <http://og.infg.com.br/in/19805566-e8d-ee4/FT1086A/420/INFOCHPDPICT000060032566.jpg>. Acessado em 03/08/2016

Outra coisa observada em Ramos, nas ruas em que se passa a transcarioca, foi o desaparecimento de, usando um termo jacobiano, figuras públicas. Estes são pessoas que convivem no bairro e são conhecidos, foram naturalizados pelos moradores. Tornam-se referência e ou ponto de referência. Por exemplo, quando do projeto de construção da obra, um colégio de 75 anos de bairro teria parte de sua estrutura subtraída. Um professor da escola disse na época: “A direção está apavorada. As irmãs estão rezando três terços por dia. Será uma perda muito grande para o colégio. Não podemos avaliar o impacto, mas acreditamos que a procura dos alunos cairá pela metade, uma vez que o carro-chefe da escola sempre foi à parte esportiva“. Da escola tradicional ao *Quiosque do Toco* localizada na Praça Mourão Filho, temos o que Neto e Palácios nos explicam:

51

Na cidade grande existem figuras públicas que estão em contato frequente com um amplo círculo de pessoas. São pessoas que cuidam de lojas, bares, restaurantes, padarias ou coisa parecida. Jacobs ilustra com o exemplo do dono da confeitaria de sua rua, a quem os moradores podem recorrer para dar um recado, deixar uma chave, uma encomenda ou pedir informação. Dessa forma, o dono da confeitaria é uma figura pública responsável, de boa vontade e que não se envolve com assuntos pessoais alheios. Além das figuras públicas que ficam ancoradas nas calçadas, como no caso do confeitoiro, temos outras mais formais, como os diretores de associações de bairros, padres, músicos, famosos moradores locais etc. (NETO e PALÁCIOS. 2012, p.7)

Podemos observar, em poucas linhas, o problema ou os problemas do planejamento urbano ou a falta dele ao falarmos especificamente de Ramos. Todo o projeto, seguindo uma lógica capitalista, veio acompanhado por um discurso que tal reurbanização tem um papel redentor na e pra cidade. Nas palavras do prefeito Eduardo Paes:

Queremos construir juntos os fundamentos de uma nova realidade no Rio de Janeiro. A Prefeitura não pretende apenas orientar e tomar decisões sobre políticas públicas quer também recuperar seu papel de pensar a cidade, influenciando investimentos e inspirando empresas e pessoas a pensar como agente de mudança (RIO, 2009, p. 5).

É o que Harvey (1996, p.60) chamaria de “imaginário urbano atraente”. Ele assinala, contudo, que projetos pontuais desse tipo também costumam tornar-se o foco da atenção pública e política a ponto de desviar a atenção e mesmo recursos de outros problemas mais importantes e que envolvem a região ou o território com um todo.

Na realidade, a venda da cidade como um espaço para atividades depende muito da criação de um imaginário urbano atraente. Lideranças da cidade podem considerar o desenvolvimento espetacular como “um líder de gastos” para atrair outras formas de desenvolvimento. Parte do que temos visto nas últimas duas décadas é a tentativa de construir um imaginário físico e social de cidades adequadas para estes propósitos competitivos (Harvey, 1996, p. 60)

Na página da rede social *Facebook*, encontramos uma postagem do ano de 2015 com a seguinte frase: “O BRT é você chegando mais cedo em casa, assim como os moradores de outras 160 grandes cidades ao redor do planeta. Uma solução de mobilidade alinhada com o nosso tempo. #VaideBRT”. Em seguida é apresentado um vídeo de 30 segundos em que comparar o sistema de transporte BRT Transcarioca ao sistema japonês³

52

Nessa medida, na nova concepção de planejamento, a preocupação central do discurso dos consultores ligados à elaboração dos planos estratégicos é muito mais a de promover a cidade para o crescimento, do que propriamente administrá-la para o bem comum. Desse modo, o discurso do empreendedorismo urbano é vendido por consultores como a panaceia para os problemas econômicos e sociais da cidade. Assim,

A ênfase no turismo, na produção e consumo de espetáculos, na promoção de eventos efêmeros numa dada localidade representam os remédios favoritos para economias urbanas moribundas. Investimentos urbanos desse tipo podem ser paliativos imediatos apesar de efêmeros aos problemas urbanos. Mas estes são, em geral, altamente especulativos (Harvey, 1996, p. 59).

De qualquer forma, o problema todo parece estar ligado, muito mais do que aos planos estratégicos, às elites locais que continuam dando uma nova

³ O vídeo está disponível em: <https://www.facebook.com/BTRRioOficial/videos/620310658108017/> e teve 1,7 mil visualizações e todos os 49 comentários estão no tom de insatisfação da propaganda.

roupagem à cidade como máquina de crescimento, perpetuando às formas de reprodução do status quo.

Para Richard Sennett (2003) a civilização ocidental tem desrespeitado constantemente a dignidade dos corpos humanos e suas diversidades. Esse desrespeito se dá principalmente pela organização dos espaços urbanos através de arquiteturas que pouco tem haver com a vida cotidiana dos que habitam tais espaços.

Projetos urbanos desconectados da história dos corpos que ocupa os espaços há tempos. Arquiteturas que privilegiam a privação sensorial e fragmentação dos espaços são denunciadas na obra de Sennett (2003). Grandes edifícios e largas estradas potencializam as desconexões entre os corpos e os espaços, isola e diminui as relações e distancia pessoas e a cidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

53

Dessa forma, poderíamos dizer que se constitui numa relação de luta de classes, numa concepção marxista ou ainda, numa relação de poder numa visão foucaultiana a questão da urbanização. Quantos “Ramos” existem pelo Brasil? Quantos já existiram? Em Ramos, a insatisfação popular não foi suficiente para terem todos os seus anseios atendidos. A vontade do capital prevaleceu. As ruas que outrora eram espaços de convivência tornaram-se apenas passagem para trabalhadores se locomoverem ao lugar reservado à produção do capital. As cores cinza dos cimentos dominaram a região em que se passa a transcarioca. Usuários de drogas são comuns e a sensação de insegurança também. Os problemas ambientais, econômicos e sociais só irão galgando ascendentemente. As ideias de Jacobs, apesar de terem sido formuladas há meio século, ainda parecem ser válidas, no seu conjunto, para as cidades atuais. A questão da interação entre estranhos e moradores locais ainda permanece significativa e longe de uma solução satisfatória. Os olhos da rua, uma das suas principais contribuições, permanecem mais válidos que nunca e, no entanto,

cada vez mais presenciamos situações em que as edificações viram-se de costas para o espaço público, renegando-o.

Para a autora, a cidade é um grande papel rascunho, onde a teoria deveria ser posta em prática, analisada, encontrando possíveis erros e fracassos para serem melhoradas, mas não é isto que acontece. Os especialistas e estudiosos não conseguem interpretar os gritos de desespero de uma sociedade que vive em cidades cheias de erros e insultos, conseqüentemente, as cidades passam a ser não funcionais. Claro que, existem profissionais sérios, comprometidos e dispostos que buscam compreender a grande diversidade do funcionamento urbano e social.

Percebe-se, então, que o planejamento urbano e de reurbanização de uma determinada cidade não é nada fácil. Requer uma análise macro e microurbana, bem detalhada, buscando sempre a percepção de como funciona esta cidade e das necessidades mais urgentes da população. Além disso, não perceber a vivacidade que as ruas e calçadas apresentam e sua enorme função social, econômica e cultural torna-se um retrocesso.

54

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

HARVEY, D. (1996). Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. In: **Espaço & Debates - Revista de Estudos Regionais e Urbanos**. Ano XVI, n. 39, Cidades: Estratégias Gerenciais. São Paulo: NERU/CNPq/FINEP.

JACOBS, J. **Morte e Vida de Grandes Cidades**. Martins Fontes, São Paulo, 2000

QUINTAO, Letícia. **‘Não deixe o nosso bairro morrer’, apelam moradores de Ramos**. Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/nao-deixe-nosso-bairro-morrer-apelam-moradores-de-ramos-3243229.html#ixzz4H57YSVZi>. Acessado em 03/08/2016

RIO (cidade) (2009). Plano Estratégico da Prefeitura do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro.

SENNETT, Richard. **O carne e a pedra: o corpo e a cidade na civilização ocidental**. Tradução de Marcos Aarão Reis. 3ª. ed., Rio de Janeiro, Record, 2003.