

Quadro II.1 - RMRJ - Densidade Demográfica - 1980.

Município da RMRJ	Superfície km ²	População em 1980	Densidade Demográfica
01. Duque de Caxias Δ	442	575.830	1.302,8
02. Itaboraí L	526	114.542	217,8
03. Itaguaí \circ	523	90.131	172,3
04. Magé Δ	718	166.603	323,0
05. Mangaratiba \circ	290	13.841	47,7
06. Maricá L	339	32.618	96,2
07. Nilópolis Δ	22	151.585	6.890,2 2
08. Niterói L	130	397.135	3.054,9 4
09. Nova Iguaçu \circ	764	1.094.789	1.432,9
10. Paracambi \circ	197	30.310	153,8
11. Petrópolis \circ	1080	242.017	224,0
12. Rio de Janeiro C	1171	5.090.723	4.347,3 3
13. São Gonçalo L	228	615.351	2.698,9
14. S.João de Meriti \circ	34	398.819	11.729,9 1
TOTAL	6464	9.014.294	1.394,5

com outros municípios-capitais estaduais, aqui em Niterói também houve sempre uma superposição do poder estadual sufocando e absorvendo parcelas do poder municipal.

As relações da cidade com a sua região de influência têm-se realizado, historicamente, através dos fluxos de poder, das transferências de população do interior, em especial da porção centro-norte para a capital e dos fluxos comerciais. Em bora a agricultura do Estado do Rio de Janeiro participe atualmente com apenas 1,4% da formação da renda estadual (1980), até 1960 essa participação aproximava-se dos 7,0%, absorvendo 14,3% da população economicamente ativa. O café e a cana-de-açúcar, ocuparam posição de destaque na estrutura de produção desse setor, cujo produto era em boa parte escoado pelo porto de Niterói onde chegava pelos trilhos da Estrada de Ferro Leopoldina.

Enquanto isso a produção realizada na porção centro-sul do Estado, em função da posição geográfica e do sítio portuário mais favorável do porto da cidade do Rio de Janeiro, foi escoada por aí desde muito tempo. As ligações mais expressivas dessa região com a cidade de Niterói ocorriam, até recentemente, pela vertente político-administrativa.

A decadência da economia cafeeira do Norte Fluminense por exemplo (Mizubuti, S., 1978), resultante da política de erradicação do café levada a efeito pelo Instituto Brasileiro do Café entre 1962 e 67, contribuiu para esvaziar o movimento portuário de Niterói em quase 50% no período de 1964-67. Obviamente a redução desse movimento não se deveu apenas ao café, mas este teve peso preponderante nesse acontecimento.

Além das dificuldades criadas pela economia regional, a

própria cidade de Niterói sofre várias dificuldades no seu setor industrial a começar pela indústria têxtil, um dos ramos mais tradicionais. Dotado de máquinas e equipamentos mais antigos, razão da baixa produtividade do trabalho comparado a de outras cidades do Estado e do país, o setor têxtil niteroiense vem perdendo competitividade e algumas empresas têm fechado suas portas. A indústria da construção naval e de reparos navais que constitui, historicamente, o ramo mais denso com maior capacidade de absorção de mão-de-obra e de geração de valor, encontra-se mergulhada em uma crise muito grande por falta de novos investimentos e por dificuldades gerenciais. Além das indústria de alimentos e de bebidas, as mais comuns, esta cidade não dispõe de uma organização industrial que possa impulsionar e animar uma vida econômica muito sólida. Resta o setor de serviços, hipertrofiado e profundamente abalado com a perda do "status" de capital estadual a partir da fusão dos antigos Estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, ocorrida em 1975 por decisão do Governo Federal. Uma das principais consequências desse processo da fusão foi a transferência dos mais diversos órgãos da administração pública de Niterói para a cidade do Rio de Janeiro, agora designada capital do Novo Estado.

Despojada de sua função político-administrativa e do seu poder de barganha com prefeituras municipais do interior, o esvaziamento só não alcança proporções maiores porque a indústria da construção civil o atenua por algum tempo. A conclusão da Ponte Rio/Niterói e o fácil acesso ao automóvel por parte da classe média, aquece a demanda por imóveis em Niterói. A indústria da construção civil, que desde o início dos anos 70

já vinha dinamizando seus investimentos nesta cidade, é hegemônica, rapidamente, pelas grandes empresas do setor, sediadas no Rio de Janeiro, e à época da fusão marca o seu apogeu, começando a declinar por volta de 1977/78. O automóvel e a ponte asseguravam a esses novos moradores parcialmente procedentes da cidade do Rio, um deslocamento rápido e confortável desde o seu novo local de moradia até o seu antigo local de trabalho. Parte desses migrantes intra-metropolitanos dirigiram-se para trechos privilegiados da periferia deste município, valorizados pelas praias oceânicas ou pelo verde das encostas.

O parcelamento da terra para a implantação de novos loteamentos de alto luxo, em vários pontos da franja externa do município, provocou uma rápida elevação do seu preço, fator de remanejamento espacial de várias comunidades de baixa renda há decênios fixadas nessas periferias.

O crescimento do quadro construído através da inserção de novos habitantes e de novas atividades econômicas faz-se de forma espacialmente diferenciada, reflexo das diferenciações sociais, e do meio físico.

1. O CRESCIMENTO DA CIDADE E DOS PROBLEMAS

Embora fundada em 1573 na condição de aldeamento indígena e portanto ter desenvolvido uma trajetória de mais de quatro séculos¹, enfocar-se-á, no presente estudo, a fase mais recente do crescimento da cidade. O período posterior a 1940

¹ Niterói foi fundada em 22.11.1573 em terras doadas pelo Governador Geral do Rio de Janeiro, Salvador Corrêa de Sá ao cacique Araribóia. Este, índio da tribo dos Temiminós, havia contribuído decisivamente para a expulsão dos franceses e dos índios Tamoios.

será enfatizado por duas razões: a) a transformação estrutural operada no país nos anos 30 e que se reflete nos Censos de 1940; b) por não se dispor de dados censitários para 1930.

Em 1940, a população do município era de 146.414 habitantes, dos quais 85% em domicílios urbanos. No recenseamento seguinte (1950) a população total passa para 186.309, com 92% no quadro urbano. Em 1960, dos 245.467 moradores recenseados, a taxa de população urbana era de mais de 93% alcançando os 100% de população urbana em 1980, segundo metodologia censitária da FIBGE (ver Quadro II.2). Todavia, conforme já foi mencionado anteriormente, a distribuição espacial pelo município é muito irregular, precisando acrescentar que bairros marcada-mente de classe média, com denso equipamento de infraestrutura, contrastam com outros de fraca densidade demográfica, de casario baixo, com predomínio de uso uni-familiar e baixíssimo índice de equipamento urbano. Assim como ocorre na maioria das cidades brasileiras, Niterói também se caracteriza por um quadro de forte segregação espacial, reflexo da estratificação social que se tem aprofundado nos últimos decênios. As áreas de morros, verdadeiras espinhas dorsais que cortam o município no sentido geral de sudoeste para nordeste ou se aproximando do sentido oeste-leste, continuam ainda pouco ocupadas, limitadas que são pela sua menor construtibilidade, ou seja, o custo de construção nessas encostas é comparativamente mais elevado do que nas colinas e áreas aplainadas. A fricção da distância muitas vezes, se minimiza através da melhoria dos eixos de circulação.

Comumente tais espinhas dorsais funcionam como linhas naturais que delimitam dois ou mais bairros como é o caso do Morro do Cavalão que separa São Francisco, a leste, e Icaraí-

ocupado

Quadro 13. - Evolução da população total, urbana e rural da RNUJ, exceto Petrópolis, 1945-1985

MUNICÍPIO	1940			1950			1960			1970			1980		
	POPULAÇÃO			POPULAÇÃO			POPULAÇÃO			POPULAÇÃO			POPULAÇÃO		
	TOTAL	URBANA	RURAL												
Rio de Janeiro	1.764.141	1.519.010	245.131	2.377.451	2.303.063	74.388	3.307.163	3.223.408	83.755	4.351.918	4.251.916	-	5.090.700	5.090.700	-
Rio de Janeiro	146.414	124.507	21.907	386.309	171.198	15.111	245.467	229.025	16.442	314.246	292.180	32.066	397.123	397.123	-
Rio de Janeiro	102.876	66.824	36.052	127.276	101.780	25.496	247.754	295.872	51.882	612.221	430.271	-	615.352	615.352	-
São Gonçalo (Sub-Total)	249.240	191.331	57.909	313.585	272.978	40.607	491.221	424.897	66.324	754.517	722.452	32.066	1.012.475	1.012.475	-
Dist. de Casimiro de Barros	28.328	23.963	4.365	92.459	74.565	17.894	243.919	176.306	67.613	431.397	404.496	26.901	575.014	555.208	20.606
Dist. de Casimiro de Barros	22.341	22.341	-	46.406	46.406	-	96.553	96.553	-	128.011	128.011	-	151.588	151.588	-
Dist. de Casimiro de Barros	49.783	26.161	23.622	145.649	77.783	67.866	359.164	257.516	101.648	727.140	724.326	2.814	1.094.605	1.094.605	2.942
Dist. de Casimiro de Barros	39.569	38.194	1.375	76.462	76.462	-	191.234	191.234	-	322.394	307.394	-	388.826	388.826	-
São João de Meriti (Baixada Fluminense)	140.021	110.679	29.342	360.976	275.216	85.760	891.270	722.109	169.161	1.585.942	1.559.227	29.715	2.221.032	2.197.437	23.546
São João de Meriti	95.099	31.729	63.370	130.146	38.391	91.755	182.961	60.275	122.686	256.144	150.155	145.989	448.057	318.097	129.162
São João de Meriti	2.248.501	1.852.749	395.752	3.182.158	2.889.648	292.510	4.674.615	4.430.689	443.926	6.892.521	6.683.751	207.770	8.772.265	8.639.559	132.766

Fonte: Censo Demográfico - 1985, 1940-10.

Brasil à oeste. Nas partes mais elevadas desse morro (o e alongado) cresce desde muitas décadas uma favela em terreno dito particular e, a medida que aumenta a procura por novos postulantes a um lugar para morar, a extensão da favela cresce e começa a aproximar-se das áreas ocupadas pela classe média, nas partes baixas do morro.

O centro nevrálgico da cidade é representado pela Praça Araribóia, onde está localizada a estação das barcas que fazem a conexão Rio-Niterói, e o seu entorno imediato. Ali se localizam a maior parte do comércio varejista, dos bancos, das repartições públicas, merecendo destaque o complexo estação das barcas versus terminais de ônibus tanto para os da Zona Norte como para os da Zona Sul. Destes terminais irradiam dezenas de linhas de ônibus municipais e intermunicipais, principalmente para São Gonçalo, cuja população de mais de 600.000 habitantes depende fortemente do mercado de trabalho carioca, ao qual se atinge através das barcas.

Por essa área central que tem como epicentro a estação das barcas, transitam diariamente centenas de milhares de pessoas o que contribui para a centralização de atividades terciárias, apesar da concorrência recente que vem sendo exercida pelos bairros da zona sul, particularmente por Icaraí.

Além de sediar grande parte dos equipamentos destinados ao exercício da função político-administrativa, esta área central de Niterói, ao lado das demais funções a que já se fez referência, continua a exercer uma importante função residencial, de tal sorte que a maioria dos edifícios tem ocupação mista: residencial e não residencial numa coexistência nem sempre pacífica. Este tipo de uso provoca uma certa desvalorização dos

Imóveis do ponto de vista moral que se repercute, geralmente, na baixa também dos aluguéis e nos preços de sua mercantilização. Este fato somado à expansão da cidade para fora do centro, com principal ênfase nos últimos quinze anos (1970-84), vem contribuindo para o aumento dos índices de construção imobiliária nos bairros da Zona Sul (Icaraí, Ingá, Boa Viagem) e nos últimos cinco anos, em alguns bairros da Zona Norte como no Fonseca (Quadro II.3). Esta mobilidade espacial do capital imobiliário está intimamente vinculado a políticas de financiamento adotadas pelo SFH/BNH e a mudanças no perfil da demanda.

Durante os anos 50, sob os efeitos de um intenso fluxo migratório intrarregional e interregional, toda a RMRJ sofre um acelerado crescimento demográfico, particularmente concentrado nos quatro municípios que compõem a Baixada Fluminense, os mais afetados pela suburbanização-metropolização. Tomando-se o ano de 1940 como base = 100, temos um crescimento diferenciado espacialmente como se depreende dos dados do Quadro II.4.

Percebe-se que a população de Niterói foi a que apresentou o mais baixo índice de crescimento entre os municípios e grupos de municípios selecionados, mas mesmo assim teve um incremento líquido de 171% no período. Os reflexos espaciais desse crescimento se manifestam pela multiplicação de edificações na área central, compreendendo o centro propriamente dito e os bairros antigos que o circundam no decorrer dos anos 50.

A partir dos anos 60 os bairros da Zona Sul começam a competir fortemente ultrapassando em caráter definitivo, a área central em ritmo de construção, conforme indicam os dados do

Quadro II.3 - Distribuição de aceites de obras (comercial e residencial) bairros selecionados de Niterói.

1963/1970, 1971/1978 e 1979/1984

B A I R R O S	COMERCIAL E RESIDENCIAL		
	Média Percentual de 63/70 (A)	Média Percentual de 71/78 (B)	Média Percentual de 79/84 (C)
Barreto, Caramujo e Engenhoca	7,9	5,2	3,2
Centro, Bairro de Fátima e São Lourenço	36,0	16,2	10,9
Cubango e Fonseca	15,2	9,7	21,9
Icaraí e Ingã	23,2	50,1	28,7
Itacoatiara, Itaipu, Pendotiba e Piratininga	2,7	6,0	14,7
São Francisco	4,7	3,0	1,3
Santa Rosa e Vital Brasil	10,3	9,8	19,3
T O T A L	100,0	100,0	100,0

Fonte: Secretaria Municipal de Obras.
Prefeitura Municipal de Niterói.

Quadro II.4 - Ritmo de crescimento da população da RMRJ exceto Petrópolis. 1940 = 100

ANO	LOCALIDADES					RMRJ
	RIO	NITERÓI	S.GONÇ.	BAIXADA FLUM.	OUTROS*	
1940	100	100	100	100	100	100
1950	134	127	123	157	136	141
1960	187	167	240	636	192	216
1970	241	221	418	1.134	311	306
1980	288	271	598	1.580	471	383

Fonte: Censos Demográficos - IBGE. 1940-1980.

* Nesse conjunto estão considerados os seguintes municípios: Itaboraí, Itaguaí, Magé, Mangaratiba, Maricá e Paracambi. Petrópolis não foi considerado porque tem outro tipo de relacionamento com o município-núcleo e goza de outra identidade regional.

Quadro II.5. Da sua leitura pode-se inferir que entre 1964 e 1976, Icaraí, Boa Viagem e Ingã passam por um verdadeiro surto imobiliário, cujo ritmo se reduz bruscamente nos anos seguintes até 1980.

No período de recessão construtiva nesses bairros da zona Sul que coincide com uma fase de agudização da crise econômica brasileira com o esgotamento do "milagre", os bairros de classe média baixa como Fonseca e Cubango se ressentem menos e até revelam uma dinamização no ritmo de edificação.

Embora os dados do Quadro II.5 estejam agregados para edificações residenciais e não residenciais, na verdade as unidades não residenciais raramente atingem a proporção de 20%. Assim, a indústria da construção civil e o capital imobiliário que atuaram fortemente entre 1970 e 76 em Niterói, sempre contaram com a produção da habitação como objetivo imediato de suas ações.

2. ASPECTOS DA ESTRUTURA INTERNA DA CIDADE

O incremento demográfico em bairros como Icaraí foi muito rápido e intenso. Hoje, ao curso de três ou quatro décadas de ocupação, pode-se dizer que não há mais terrenos livres e propícios à construção. Muitas das antigas residências unifamiliares já foram adquiridas por empresas imobiliárias, demolidas e os seus espaços substituídos por edifícios muito altos. A densidade demográfica é alta e a relação entre população e equipamentos urbanos tem-se tornado cada vez mais crítica, comprometendo, seriamente, a qualidade de vida, dos seus moradores.

Quadro II.s - Distribuição de aceites de obras (comercial e residencial). 1964-1984.

	64-68	69-72	73-76	77-80	81-84
I - Icaraí, Boa Viagem, Ingã	3.898	5.015	6.658	2.293	4.436
II - Santa Rosa e Vital Brasil	1.108	750	1.033	1.347	2.936
III - Fonseca, Cubango, Riodades, Teixeira de Freitas, Viçoso Jardim e Tenente Jardim	1.330	1.473	961	1.572	3.353
IV - Centro, São Domingos, Bairro de Fátima e São Lourenço	3.394	3.010	1.505	737	1.583
V - São Francisco e Charitas	442	375	265	186	189
VI - Jurujuba e Cachoeiras	7	12	9	38	31
VII - Itaipú, Piratininga e Itacoatiara	142	194	326	851	1.625
VIII - Pendotiba	117	76	84	320	382
IX - Santana, Ilha da Conceição, Barreto, Ponta de Areia e Engenhoca	608	1.509	367	502	539
X - Rio do Ouro, Caramujo, Baldeador e Santa Bárbara	43	25	25	62	22

Fonte: Secretaria Municipal de Obras/P.M.N.

Este crescimento acelerado tem imposto ao bairro uma profunda transformação em sua fisionomia e em sua função nos últimos dez anos. Até 1978 o licenciamento médio anual de estabelecimentos comerciais na área central era bem maior do que na Zona Sul. No entanto, de 79 em diante essa tendência se reverte, e a expansão do comércio tem-se tornado mais dinâmica na zona sul conforme se pode observar nos dados do Quadro II.6.

Em Icaraí, mais do que no Ingá, tem-se multiplicado diferentes tipos de estabelecimentos comerciais destacando-se o ramo de confeções e calçados que tem dominado numericamente as novas galerias comerciais e os "Shopping Centers" construídos nos últimos anos, abarcando vários andares de lojas e de garagem.

As atividades econômicas se diversificam. Alguns edifícios começam a especializar-se como centros médicos e vão criando tradição. Surgem alguns ramos até então inéditos no bairro como as casas que vendem comidas prontas congeladas e lavanderias que lavam e secam a quilo. As antigas quitandas e armazéns de secos e molhados vão desaparecendo e cedendo vez aos grandes supermercados, verdadeiros conglomerados que operam tanto neste como em outros municípios com inúmeras filiais². Por outro lado multiplica-se um outro tipo de comércio que é o de vendedor semi-ambulante. Recorrendo a kombis ou a carrocinhas ou mesmo a caixotes, diariamente, com pontos fixos, vendedores ambulantes realizam seu pequeno comércio de hortigranjei

² As Casas SENDAS, uma cadeia de supermercados com Matriz no Rio e filiais em Niterói, por exemplo, dispõem de uma concentração horizontal e vertical de atividades, já que vem cultivando horti-fruti-granjeiros e realizando atividade pastoril em uma grande fazenda adquirida no município de Magé (RJ).

Quadro II.6 - Média anual de aceites de obras para estabelecimentos comerciais/industriais.

Niterói.

BAIRROS	64/68	69/72	73/76	77/80	81/84
Centro	379,6	295,8	188,8	49,3	110,3
Icaraí/Ingã/ Boa Viagem	127,0	32,5	219,0	28,8	202,5
Restantes	46,4	42,5	67,3	44,5	71,8

Fonte: Secretaria Municipal de Obras
Prefeitura Municipal de Niterói

ros, doces, derivados de leite, flores e pescados. Há regras estabelecidas, e o seu sucesso parece apontar para a existência de uma demanda satisfatória, para esse tipo de comércio.

A vida social se intensifica. Dos sete cinemas existentes ao município, cinco estão localizados neste bairro que dispõe também de um teatro. Poucos colégios públicos e muitos outros particulares.

Desta forma Icaraí vai forjando sua própria identidade no que se refere aos serviços em geral, completado pela instalação de inúmeras casas bancárias, alguns bancos com mais de uma filial. Certamente isso aponta para a conquista de uma maior autonomia em relação à área central da qual foi fortemente dependente até o decênio anterior.

A população deste bairro é estimada entre 70 e 100.000 habitantes, e essa densa urbanização assentada sobre seis ruas paralelas e doze perpendiculares à praia aproximadamente, e com algumas pedreiras no meio, tem suscitado vários problemas urbanos. Sem pretender hierarquizá-los, pode-se apontar o do gabarito como um dos mais cruciais. Com o objetivo de angariar vantagens financeiras máximas sobre um mesmo espaço físico, os construtores têm ultrapassado, com freqüência, o patamar dos vinte andares, prejudicando toda a infraestrutura urbana disponível anteriormente. A rede de esgotos por exemplo data das primeiras décadas deste século quando o bairro era ocupado quase que inteiramente por habitações uni-familiares. Programas de ampliação da rede ou de tratamento do material esgotado, de tão tímidos, são quase imperceptíveis.

Não somente em Icaraí, como em todos os bairros da cidade atingidos pela verticalização acentuada, essa verdadeira

anarquia da indústria da construção civil tem sido permitida pela livre flutuação dos gabaritos ao sabor de um Código de Obras e Posturas Municipais alterado, frequentemente, segundo interesses de grupos financeiros.

Uma das conseqüências mais nefastas dessa densificação construtiva é a poluição ambiental generalizada a começar pela poluição atmosférica, provocada pelo grande volume de veículos movido a gasolina e óleo diesel. A quantidade de monóxido de carbono, de cinzas e de outras partículas em suspensão é tal que uma das especialidades médicas mais prósperas na cidade é a dos alergistas para tratamento de alergias das vias respiratórias.

O esgotamento sanitário e os despejos industriais escoados diretamente para as águas da Baía de Guanabara em todos os municípios do recôncavo, as têm poluído a tais níveis que a FEEMA (Fundação Estadual de Engenharia e Meio Ambiente) vem de saconselhando o banho de mar nas praias do interior da Baía.

No que se refere à rede de esgotos da cidade é preciso dizer que a antigüidade dos dutos e a sobrecarga imposta à rede, têm produzido constantes rompimentos de parte dos condutos com transbordamentos de dejetos envolvendo altos riscos de saúde para a população. Vez por outra ocorrem infiltrações ou interpenetrações do sistema de água e esgoto, com possibilidade de contaminação da água encanada.

Assim como ocorre na maioria das cidades brasileiras, Niterói se ressentem também do problema grave do estacionamento irregular já que o espaço da rua é disputado cada dia por um número maior de veículos. O passeio destinado aos pedestres é literalmente tomado pelos carros em muitos trechos obrigando

os transeuntes a disputarem o leito das ruas com os veículos, expondo-se a riscos de acidente. Os órgãos públicos competentes não têm sido capazes de disciplinar tais estacionamentos irregulares e os usuários da cidade, por sua vez, não têm sido capazes de reivindicar o seu espaço legítimo de circulação física. Este problema de estacionamento irregular é tanto mais grave quanto maior é o índice de verticalização (maior densidade demográfica) e maior o percentual de moradores de classe média com acesso a um ou mais automóveis de passeio. Dentro dessa lógica são certamente os bairros da zona sul os mais afetados por estes e outros problemas.

Percebe-se então que o crescimento da cidade a contempla com uma diversificação de atividades, principalmente terciárias, com sensível melhora em sua qualidade, porém cria paralelamente problemas urbanos próprios do rápido aumento populacional não acompanhado pela produção de bens de consumo coletivos.

Praças, parques ou espaços verdes são outras carências de que sofrem os moradores da zona sul, particularmente de Icaraí. Neste bairro, para uma população tão numerosa há apenas um espaço verde - o Campo de São Bento - que mede aproximadamente 40.000 m² e mais algumas pracinhas, precariamente arborizadas, de dimensões reduzidas. Vê-se pois que os moradores não conquistaram espaços públicos arborizados para o uso coletivo (áreas de lazer) e vêm perdendo também as calçadas para os automóveis.

Esta situação se agrava porque muitos dos edifícios, se não a maioria deles, não dispõem de "play grounds" e a população infantil, que é numerosa, fica confinada dentro dos aparta

mentos. Restaria o território da praia que poderia ser a re-
denção para os bairros da zona sul já intensamente verticali-
zados, no que se refere ao lazer, mas as suas águas, a exemplo
do que ocorre com todas as praias do interior da Baía de Guana-
bara, estão poluídas por coliformes fecais decorrentes do des-
pejo de esgotos sanitários em toda a extensão da linha da
praia. Não são as águas, mas também o cordão arenoso está seria-
mente contaminado por dejetos caninos. Apesar dessas in-
conveniências as praias com maior ou menor grau de contamina-
ção são intensamente freqüentadas, não só por moradores de
classe média da zona sul como por muitos outros banhistas que
procedem de bairros da zona norte e do município vizinho de
São Gonçalo.

Outro problema sério tem sido o do esburacamento das
ruas. Ora são empresas do Estado que abrem buracos para repa-
ros nos condutos subterrâneos como os que se referem ao trans-
porte de água e esgoto, cujo fechamento é tarefa da prefeitura
municipal. Por falta de sincronização de ações é freqüente que
alguns buracos fiquem abertos por muitos dias dificultando ou
impedindo o trânsito nesses trechos. Ora são outras empresas
como a companhia telefônica. Quando não, devido ao intenso trã-
nsito de coletivos concentrado em determinadas artérias de cir-
culação, vez por outra rompe-se a sustentação asfáltica provo-
cando afundamento com a formação de fendas e buracos. Este pro-
cesso se agrava quando se refere a ruas que margeiam canais,
bastante comuns em Niterói, pois nesses casos têm ocorrido des-
barrancamentos de grandes proporções colocando em risco até
os alicerces de edifícios próximos.

Os bairros mais afetados por taxas elevadas de edifica-

ções com todas as consequências já apontadas são os da zona sul em primeiro lugar - Icaraí, Ingá, Boa Viagem, Vital Brasil e Santa Rosa. Secundariamente, os bairros de Fátima, Cubango, Fonseca, Bairro Chic, João Brasil, Teixeira de Freitas etc., localizados no centro e na zona norte do município, também já experimentam um ritmo de construção bastante intenso (Quadro II.5). Ao mesmo tempo em que o número de novos aceites de obras para imóveis residenciais passava de 1033 para 2936 entre 1973-76 em Santa Rosa e Vital Brasil, o número de aceites para estabelecimentos comerciais na área central da cidade começa a perder dinamismo caindo de 396 concedidos entre 1973-76 para apenas 99 no período de 1981-84. Nota-se uma clara mudança no vetor de expansão do capital imobiliário.

Por outro lado, a expansão imobiliária por esses bairros da zona sul não se dá impunemente. Os movimentos sociais, embora fracamente organizados, esboçam reações contra a livre flutuação do gabarito, e as associações de moradores da Boa Viagem (ABOV), a AMIGA (associação de moradores do Ingá), a AMAI (associação de moradores de Icaraí) e de Santa Rosa, a AMAROSA, surgem todas elas tendo na luta contra o casuísmo do Código de Obras um dos pilares privilegiados dos seus objetivos.

A partir de 1977 aproximadamente, nota-se que o ritmo de edificação nos bairros da zona sul começa a declinar (Quadro II.5) enquanto que outras áreas como o Bairro Chic, Fonseca, Cubango etc. começam a ser valorizados pelos empreendimentos imobiliários. Essa reorientação espacial dos investimentos no setor imobiliário está diretamente relacionada à crise econômica que atinge a sociedade brasileira a partir do fi-

nal dos anos 70 até 83-84, quando se inicia o processo de saída da crise. Nesse contexto houve regressão progressiva da demanda por unidades habitacionais destinadas a adquirentes de renda alta (apartamentos de luxo nos bairros da zona sul).

Nessas áreas de valorização imobiliária mais recente, as unidades habitacionais multifamiliares (apartamentos) têm dimensões médias menores e, conseqüentemente, preços mais acessíveis do que as da zona sul. Nota-se a edificação de grandes conjuntos residenciais com muitos blocos contíguos até mesmo nos altos de morros desnudos e pelas encostas mais ou menos íngremes. Tais bairros estão sendo moldados por uma nova fisionomia urbana que contrasta a coexistência espacial de centenas de moradias uni-familiares, muitas delas antigas com amplos quintais e dezenas de prédios novos, muito altos, sem um padrão intermediário: os pequenos prédios de quatro pavimentos sem elevador e de idade também intermediária, entre o casario mais antigo e os "espigões" modernos.

O crescimento acelerado do ritmo de construções imobiliárias nesses bairros tem contribuído também para uma razoável expansão da função terciária (de serviços essenciais). Ao longo da Alameda São Boaventura, principal eixo de circulação de toda a Zona Norte, têm-se multiplicado postos de gasolina, firmas que comercializam com auto peças, pneus e até revendedores de veículos. Este tipo de comércio se explica em virtude do grande fluxo de veículos que se dirige para esse logradouro, boa parte dele com destino a cidades do interior, sobretudo as da Costa do Sol - de Maricá a Cabo Frio. Antes da construção da auto-estrada Niterói-Manilha que liga a praça do pedágio da Ponte Rio-Niterói até a localidade de Manilha numa dis

tância aproximada de uns trinta quilômetros, todo o fluxo viário para as cidades serranas procedente de Niterói e do Rio de Janeiro, era feito por essa via de circulação sobrecarregada da Alameda São Boaventura que corta esse trecho da cidade no sentido Oeste-Leste desde a Enseada de São Lourenço até a subida da Caixa d'Água. O leito dessa extensa Alameda corresponde a um longo vale latitudinal, encaixado entre dois cordões de morros com freqüente descontinuidade, com sentido mais ou menos paralelo ao do próprio vale. As diversas gargantas existentes em meio a tais cordões de morros têm sido aproveitadas como passagens "naturais" de outros eixos de circulação perpendiculares à Alameda e de alcance suficientemente longo para permitir a interligação do Fonseca, bairro de ocupação bastante antiga, com outros bairros do município de Niterói e de São Gonçalo.

A partir da subida da Caixa d'Água os dois cordões de morros se misturam, as altitudes se elevam e a cidade muda de aspecto e de função. Começa aí a ocorrência de áreas de posse, áreas de hortas e floriculturas, áreas de loteamentos em condomínios fechados, bairros tipicamente proletários, mas enfim, o uso do solo se distingue fortemente da parte baixa da Alameda. A Rodovia Amaral Peixoto, continuação natural da Alameda São Boaventura, é responsável pelo fluxo de transportes para fora do quadro urbano propriamente dito.

Em atendimento à população local e provavelmente para o grande volume de população flutuante, de passagem, o bairro vem recebendo também filiais de alguns bancos. Há escolas públicas e particulares, bem como hospitais, o maior deles, estadual, fechado por insuficiência de recursos financeiros.

Alameda

Fonseca

Percebe-se pois uma mudança qualitativa na dinâmica do mercado imobiliário, ao menos no conjunto Icaraí e adjacências versus Fonseca e seu entorno imediato.

Ainda na zona norte merecem referência especial os bairros da Ponta d'Areia e Ilha da Conceição. Localizam-se um próximo do outro e entre ambos foi construído todo o complexo de obras para permitir o acesso à Ponte Rio-Niterói. Ambos tem uma forte característica industrial e proletária por sediarem os principais estaleiros³ do município e a moradia dos seus operários.

A Ilha da Conceição e bairros vizinhos têm uma ou inúmeras peculiaridades. O seu povoamento está ligado ao assentamento de trabalhadores ferroviários e de operários da indústria da transformação, desde a segunda metade do Séc. XIX. Além da Ilha, os locais de trabalho para essa população eram também os bairros da Ponta d'Areia e do Barreto. Os dois primeiros calcados na indústria da construção naval e de material ferroviário referente à demanda da Estrada de Ferro Leopoldina Railway. No último deles (Barreto) floresceram as indústrias de tecidos.

Em conjunto estes três bairros representam o eixo mais concentrado de população e de habitações proletárias e com a mais longa trajetória histórica no município.

Em 1888 é instalada na Ilha a Secção de Reparos Gerais e Confecção de Peças do Loyde Brasileiro. Em 1890, a oficina de Reparos Navais

³ Em 1980 ainda atuavam em Niterói as seguintes empresas do setor de construção naval: a) Estaleiros para construção naval: CCN-Mauá, Ebin, Inconavi e Mac Laren; b) Estaleiros para reparos navais: Renave e Inave; c) Indústrias subsidiárias: CEC-Equipamentos e Mac Laren Aço e Fibra.

Além dos supra citados atuavam alguns pequenos estaleiros e oficinas de reparos (e outros que prestam serviços aos estaleiros por empreitada, ocupando os dois grupos, cerca de 1.000 operários cada um).

e a Seção Carbonífera do Estaleiro Wilson Sons Cia. Ltda. e, em 1920 a E.F. Leopoldina Railway, ocupando dois terços das terras da Ilha, com depósito de carvão e sucata.⁴

A instalação dos depósitos de carvão e sucata acima citada passou a ter uma influência decisiva na conformação social que assume a estruturação da Ilha da Conceição, pois a partir de 1920, a citada empresa permite o assentamento de 600 famílias em terras de sua propriedade, dando-lhes concessão de uso. Os 600 lotes da ferrovia correspondiam a 300.000 m² que equivalem a dois terços de toda a Ilha.

A situação dos moradores se alterou substancialmente para melhor a partir de 1957 aproximadamente, em consequência da nacionalização e estatização da E.F. Leopoldina Railway através da Rede Ferroviária Federal S.A.,⁴ foi sustada a partir de então a proibição de se construir casas de alvenaria ou de outro material durável. No período anterior não havia qualquer tipo de infraestrutura urbana. Os trabalhos de drenagem dos lotes pantanosos corriam por conta dos próprios moradores que assim começavam a forjar os primeiros laços de solidariedade e de vizinhança.

Cedo os moradores se organizaram para dotar a Ilha dos bens e serviços de consumo coletivo, indispensáveis à sobrevivência da própria comunidade.

O período compreendido entre 1950 e 70 foi marcado por um intenso processo de auto construção, não só de moradia, mas de edifícios escolares, de pavimentação de ruas, de escadaria em morros etc. A primeira linha de ônibus chega ao local so-

⁴ CODESAN - Padrões habitacionais da População de Baixa Renda - Prefeitura Municipal de Niterói - Relatório final - p. 179.

substituído Ilha Conceição

mente em 1959 com a construção da ponte que ligava a Ilha ao continente. Até 1970 também, continuaram precários todos os equipamentos de uso coletivo.

A Rede Ferroviária Federal foi criada em uma conjuntura federal e estadual marcada pelo populismo trabalhista. Na Ilha da Conceição foi rompido o mecanismo de controle que a E.F. Leopoldina havia imposto aos usufrutuários dos lotes. Começa o processo de desfavelização com a possibilidade de construir-se casas de tipo durável. Um novo tipo de contrato foi firmado entre moradores e a Rede Ferroviária: o da permissão de uso, mediante pagamento que era reajustado periodicamente. O valor pago era módico, quase simbólico. No entanto entre 1974 e 76, os moradores foram atingidos por forte pressão da prefeitura com vistas a aumentos extorsivos no valor dos arrendamentos, o que fez renascer um forte movimento social de defesa do direito de morar.

Em 1978 a Prefeitura Municipal de Niterói, através do prefeito eleito pelo MDB (único partido de oposição à época), comprou as terras da RFF S/A, prometendo fazer a transferência dos lotes aos seus ocupantes arrendatários.

Além dos arrendatários que somavam 72,4%, havia 18,1% que foram classificados como "invasores", enquanto que 9,5% dos moradores em questão possuíam "permissão de uso"⁵.

Em virtude do declínio sofrido pelo sistema ferroviário de transportes no conjunto da economia brasileira após 1930, a E.F. Leopoldina Railway também não fugiu à regra. Premida pela

⁵ REIS, Regina Célia dos. Uma experiência de Serviço Social ligada aos problemas de moradia da Ilha da Conceição. TCC nº 539. Biblioteca da Escola de Serviço Social da UFF. 1977.

concorrência exercida pela rodovia e sob os efeitos de uma ênfase maior concedida deliberadamente aos veículos automotores, todo o conjunto de equipamentos instalados na Ilha da Conceição para fazer frente à demanda da ferrovia entra em estagnação e decadência. O desemprego atinge a muitos trabalhadores, não são aos diretamente envolvidos no sistema de transportes (os ferroviários) como aos operários industriais até então ocupados em atividades subsidiárias ao funcionamento das composições.

Conseqüentemente, dos atuais moradores da Ilha da Conceição, somente 1% continua se dedicando a atividade ferroviária. Isso faz supor que houve uma forte mercantilização da moradia (benfeitorias) com a substituição dos antigos moradores por outros, ou os antigos ferroviários e seus descendentes, hoje, exercem outros tipos de atividades.

A questão fundiária ainda não está resolvida. A PMN não repassou definitivamente os lotes aos moradores como era seu desejo. Ao contrário, concedeu a todos nova "permissão de uso" transformando os arrendatários e posseiros em "permissionários" que pagam à prefeitura pelo direito de uso.

Apesar da melhora observada, toda a infraestrutura urbana continua precária. A iluminação pública é deficiente e certos logradouros estão relegados ao escuro. Não há rede de esgotos; o abastecimento de água é deficiente; faltam escolas. Essa carência generalizada de bens e serviços de consumo coletivo vem animando ainda hoje as organizações comunitárias, particularmente o CPMIC (Centro Pró-Melhoramentos da Ilha da Conceição) a travar lutas reivindicativas por melhores condições de vida.

Diferentemente do caso da Ilha da Conceição que começou com um padrão de ocupação tipicamente favelado por pressão institucional exercida pela Estrada de Ferro Leopoldina e altera o tipo de construção e de acesso aos terrenos para patamares muito mais elevados, em outros pontos da cidade as favelas têm sido criadas, recriadas ou têm-se expandido.

3. O PROBLEMA DAS FAVELAS

A favela tem sido talvez a expressão espacial mais visível pela qual se materializa a crise habitacional no Brasil, e os primeiros núcleos favelados datam de fins do Séc. XIX ou início deste, pelo menos na área do Grande Rio. É na cidade do Rio de Janeiro que se tem verificado com mais intensidade o aumento do assento populacional nas favelas, com particular ênfase a partir dos anos 50.

Em 1920 no Rio de Janeiro existiam apenas 6 núcleos favelados, totalizando 1173 casas; em 1933 eram 9 os núcleos com 3.560 habitações. Já no ano de 1948 contavam-se 105 áreas faveladas, reunindo 34.567 habitações com 138.835 moradores. Entretanto, o crescimento intenso verifica-se a partir de 1950 (...) contabilizando cerca de 1.500.000 moradores em 575 núcleos favelados, aproximadamente 25% da população total do município do Rio de Janeiro, em 1979.⁵

O Quadro II.8 indica a crescente participação da população favelada no conjunto da população carioca, passando de 7% em 1950 para 32% em 1980, quando atinge a elevada cifra de 1.740.500 favelados⁶. Essa expansão foi particularmente inten-

⁵ CODESAN, op. cit., p. 55.

⁶ Não se dispõem de informações mais recentes e mesmo os dados de 1980 variam de acordo com as diferentes fontes.

Quadro II.8 - Evolução da população favelada no município do Rio de Janeiro. 1950 - 1980.

INFORMAÇÕES	1950	1960	1970	1980
a) Nº de favelas	58	147	230	309
b) População favelada	169.000	337.000	757.000	1.740.800
c) População total	2.577.500	3.247.700	4.251.900	5.403.400
% de b/c	7,0%	10,0%	18,0%	32,0%

Fonte: Revista do Tribunal de Contas do Município do Rio de Janeiro, apud PROPOSTA, 29 - FASE, abril, 1986.

sa nos anos de acelerado crescimento urbano baseado nos grandes fluxos migratórios internos. A favelização é, juntamente com o desemprego, o reverso da medalha do processo de "modernização" pelo qual a sociedade passa ao longo dos anos 40 e 50. Assim sendo, esse fenômeno que tem expressão geográfica e sociológica, não é recente como o das periferias. Segundo Carlos Nelson F. dos Santos: "As favelas surgiram desde o início do século, mas sua proliferação se dá com particular pujança nos núcleos urbanos metropolitanos no período que vai do começo dos anos 30 até o final da década de 1950" (Santos, 1980).

Embora a cidade do Rio de Janeiro tenha sido o "locus" privilegiado da favelização, esse fenômeno verificou-se em quase todas as grandes cidades brasileiras guardadas certas especificidades locais. São as "malocas" gaúchas, os "mocambos" pernambucanos, as "palafitas" e os "alagados" do nordeste e outras tantas denominações regionais, mas que representam formas de morar alternativas para populações de renda baixa.

A cidade de Niterói não foge a essa "regularidade social". Em 1971 a população favelada aqui era de 6.196 habitantes distribuídos por 44 favelas. Em 1975 esse número aumenta para 26.890 em 50 favelas e dois anos depois, em 1977, esse número passa para 132.087, em 55 favelas⁷ (Quadro II.7). Tais informações estatísticas diferem daquelas produzidas pela FIBGE e baseiam-se nos arquivos da Fundação Leão XIII. Embora estes dados recomendem cuidados por serem estimativos, é importante observar que entre 1975 e 77 o número da população favelada quintuplicou no município. Este fato revela o caráter excluden

⁷ CODESAN, op. cit.

Quadro II.42 - População censada de Niterói - 1971, 1975, 1977 e 1980.

BAIRRO	Nº	FAZENDA	POPULAÇÃO			
			1971	1975	1977	1980
CENTRO	1	Morro do Botão	304	3.000	15.000	1.300
	2	Liberdade da Imaculada Conceição	71	80	100	-
	3	Morro do Arco N. DO ARCO	10	80	400	-
SÃO LOURENÇO	4	Favela da Vinha	-	-	47	-
	5	São Lourenço	29	170	184	-
ICARAI	6	Favela do Sítio FAZENDA DO SÍTIO	-	98	215	822
	7	Morro do Cavalão	102	104	1.000	2.300
SANTA ROSA	8	Morro do Sol	14	175	425	170
	9	Morro do Vigário	14	14	230	-
PUNTA D'ÁGUA	10	Morro do Visal Brasil	24	111	1.015	-
	11	Morro Sines Soares	67	170	1.700	1.116
CUBANGO	12	Morro da Farda	170	281	7.300	1.051
	13	Favela do Iliú	-	30	101	-
CUBANGO	14	Morro do Barro	147	147	1.250	461
	15	Morro São de Lourenço	147	291	1.150	-
CUBANGO	16	Morro São Lula	89	90	450	-
	17	Morro do Santo Expedito	50	90	480	-
CUBANGO	18	Cajão Malado	51	101	500	-
	19	Morro do Bumba	90	82	310	441
CUBANGO	20	Morro do Quarentena	97	100	1.100	370
	21	Morro do Arco N. DO ARCO	91	101	1.250	-
FONSECA	22	Morro do Botão II	70	10	50	291
	23	Morro do Velho Amor	-	70	150	-
FONSECA	24	Morro do Urutem	-	-	-	-
	25	Favela de Vila Ipiranga	308	800	4.000	4.074
FONSECA	26	Morro do Mulçulo	100	400	2.000	-
	27	Morro do Bos Visto	190	2.000	10.000	823
FONSECA	28	Morro São José	150	300	1.500	-
	29	Morro Nova Branco	-	400	1.000	250
FONSECA	30	Morro de Calças d'Água	100	400	2.000	823
	31	Favela do Iliú de F.M. FAZENDA DO SÍTIO	4	4	84	-
ENGENHOÇA	32	Morro do Favela	-	-	-	-
	33	Coronel Lourenço	306	1.000	3.000	-
ENGENHOÇA	34	Morro Santo Cristóvão	63	800	4.000	-
	35	Morro da Curvela	-	375	1.475	-
ENGENHOÇA	36	Rioa Brasileira	444	1.000	15.000	4.871
	37	Morro do Iliú	83	101	410	-
BARCELTO	38	Morro do Iliú	107	1.000	15.000	-
	39	Morro do Rodo	150	600	3.000	372
CARACIÓ	40	Morro do Leo	120	400	1.600	-
	41	Morro de Choça quente	71	80	400	-
VITÓRIA	42	Atalaia	294	100	1.500	-
	43	Morro do Preventivo	24	140	450	2.177
VITÓRIA	44	Morro do Lacerda	145	400	2.000	906
	45	Pau Ferro	87	210	1.050	457
VITÓRIA	46	Morro Salinas	74	150	550	-
	47	Falsa Lela	48	200	1.000	-
PENTÓCIBA	48	Morro de Catarina	100	150	750	-
	49	Favela Ponta Velha	-	150	450	-
PENTÓCIBA	50	Morro Santo Inácio	50	1.050	1.700	-
	51	Morro do Pavão	31	140	600	-
PENTÓCIBA	52	Morro de Vitória	32	1.000	3.000	-
	53	Morro de União	85	800	4.000	-
PENTÓCIBA	54	Morro do Afonso	71	75	375	450
	55	Morro do Papagaio	-	-	-	-
PENTÓCIBA	56	Morro São Feliciano	-	-	-	119
	57	Morro Zulu	-	-	-	437
PENTÓCIBA	58	Favela do Túnel	-	-	-	481
			6.040	26.940	132.067	31.923

Fontes: 1971, 1975, 1977 - Fundação Iéu XIII
1980 FICSA - Censo Demográfico de 1980.



te do modelo econômico concentrador de renda adotado no país durante os anos 70. Enquanto o PIB chegou a crescer a taxas de 11% a.a., às favelas também cresceram assustadoramente.

As classes populares foram fortemente excluídas dos benefícios do crescimento econômico tanto por confisco salarial como por mecanismos de controle social. O rebatimento espacial mais imediato dessa política econômica foi a agudização do crescimento das favelas e das periferias.

O esgotamento do Milagre no final dos anos 70 e o mergulho na crise que se segue, não se traduziu na democratização da política salarial, nem dos mecanismos de coerção social. Ao contrário, a par da manutenção de tais expedientes, a crise econômica introduz o desemprego e o empobrecimento dos segmentos médios urbanos. Dados do Quadro II.9 mostram que em seis cidades principais do país, no meio da crise (1981) as taxas de desemprego da população economicamente ativa (PEA) atingiram cifras superiores a 8 ou 9%. Pode-se inferir que próximo de 4 milhões de trabalhadores brasileiros enfrentaram o desemprego naquele ano, considerando que segundo os censos demográficos, a PEA em 1980, foi da ordem de 43,7 milhões de pessoas.

Acompanhando a tendência de segregação espacial que se acentua pela favelização, as classes médias empobrecidas de Niterói também desenham uma nova trajetória espacial no interior da cidade. Parte delas saem dos bairros da zona sul, dos apartamentos de alto luxo, para ocupar imóveis mais modestos ofertados na zona norte ou nas periferias. Estes novos vetores do crescimento são testemunhos da redefinição do processo de urbanização em consequência da crise.

Conforme notícias veiculadas pela imprensa em geral, o

Quadro II.1 - Taxas de desemprego da PEA - 1981.

(%)

1981 MESES	RIO	SÃO PAULO	BELO HO RIZONTE	PORTO ALEGRE	SALVA- DOR	RECIFE
JAN	7,99	7,12	9,58	4,81	8,57	8,18
FEV.	8,16	7,49	10,17	6,12	8,33	7,93
MAR	8,86	7,47	9,95	6,79	9,14	8,80
ABR	8,94	7,77	9,68	6,48	9,78	8,97
MAI	8,87	7,30	9,56	6,39	9,86	8,97
JUN	8,91	7,15	8,98	5,96	9,66	8,51
JUL	9,12	7,49	8,82	6,06	9,90	9,19
AGO	8,88	7,86	9,03	6,48	9,24	9,72
SET	8,25	7,28	8,22	5,89	8,39	8,96
OUT	8,33	6,92	7,78	5,20	8,51	8,67

Fonte: FIBGE - Pesquisa sobre emprego publicada no Jornal do Brasil de 28.11.81.

ano de 1981 foi marcado também por inúmeras "invasões" de terras ociosas em várias cidades brasileiras: Rio de Janeiro, São Paulo, Recife e Curitiba foram as mais visadas.

A respeito de uma das invasões ocorridas em São Paulo, veja-se a notícia seguinte:

SÃO PAULO - O Secretário de Segurança Pública (...) autorizou ontem, no final da tarde, a mobilização de um contingente da Polícia Militar para cumprir a decisão judicial de reintegração de posse da Gleba da Fazenda Itupú (...) ocupada desde domingo por 6.000 famílias.

A evacuação continuava. Mulheres e crianças retiravam, correndo, móveis, utensílios e trouxas de roupa de dentro de suas casas ... Às 17:30 h o quadro era triste. Telhas, tijolos e tábuas caídos em cima dos móveis e roupas...

Notícias como a acima transcrita ocuparam as páginas dos jornais, principalmente no segundo semestre de 1981, abrindo espaço à divulgação das lutas populares pelo direito à moradia. O semanário Movimento⁹ por exemplo publicava que "em Recife, 900.000 pessoas ocupando 180.000 habitações, residem em terras que não lhes pertencem e das quais não possuem qualquer título que lhes assegure a permanência".

No entanto, em Niterói, no que se refere à formação de favelas, não há registro de ocupações coletivas organizadas. Ao contrário, as histórias de ocupação relatadas por favelados mais antigos, reportam a permissões de uso concedidas por alguns órgãos públicos ou por proprietários privados "caridosos", e remontam aos anos 40-50.

⁸ Jornal do Brasil, 11.9.81.

⁹ Movimento, 11 a 17 - 9.81.

A medida que essa forma de assentamento alternativo vai se cristalizando, normas sociais internas ao grupo vão sendo estabelecidas e uma verdadeira "civilização da favela" se estrutura com uma complexa teia de organização. Muitas das favelas possuem escolas de samba, blocos carnavalescos, associações de moradores e outras formas de agrupamentos sociais, culturais, de defesa ou de crime organizado.

Diferentemente do que acontece no Rio de Janeiro, onde as associações de favela constituíram uma entidade federativa própria¹⁰, aqui, elas se agrupam juntamente com associações de moradores de bairros de classe média e de conjuntos habitacionais¹¹.

A inserção de novas famílias ou a construção de novos barracos não se faz de forma aleatória. Regras sociais claramente definidas presidem esse processo de crescimento.

A favela do Morro do Estado possui uma das mais antigas e tumultuadas associações de moradores, e alguns dos seus principais dirigentes, são hoje funcionários da prefeitura municipal, sugerindo processo de cooptação.

4. A POLÍTICA PARA AS FAVELAS

Muito mais do que em Niterói, tem sido no município do Rio de Janeiro onde a política para a favela tem-se caracterizado por fortes polarizações: urbanização ou remoção.

Em 22.01.1947, pelo Decreto Presidencial nº 22.498 foi

¹⁰ A FAFERJ (Federação das Associações de Moradores de Favelas do Estado do Rio de Janeiro).

¹¹ A FAMERJ (Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro).

criada a Fundação Leão XIII com a proposta de recuperar os favelados e "conter a infiltração comunista" numa época em que o Partido Comunista, na legalidade, gozava de grande apoio popular. Vinculada à Diocese Católica do Rio de Janeiro, tinha por objetivo mais imediato: "criar em cada favela um centro social, escola, clínica médica, visando orientar previamente a população favelada para a urbanização". Percebe-se pois que a Fundação Leão XIII nasceu sob o signo da urbanização de favelas, porém teve enfraquecida a sua atuação ao longo dos anos por ações concorrentes do próprio poder público.

Os dois períodos do governo Negrão de Lima foram sublinhados por política pró-urbanização, enquanto o de Carlos Lacerda, ao contrário, pautou por forte decisão de remoção. Datam do seu governo a criação de conjuntos residenciais como os de Vila Kennedy e Cidade de Deus para onde foram removidos centenas de famílias. Removidos para locais distantes, a dezenas de quilômetros do centro, os ex-favelados perderam a possibilidade de continuar no seu antigo emprego. Muitos não conseguiram trabalho em locais próximos e novo problema social se instalava para esses moradores.

Negrão de Lima, Carlos Lacerda e o Governo Federal criaram várias instituições públicas que deveriam administrar a problemática da favela, tendo enfatizado ora a remoção, ora a urbanização.

O Governo da Fusão comandado pelo Brigadeiro *Faria Lima* extinguiu, entre 1975 e 77, todas as instituições anteriores (a CODESCO - 1975 e a CHISAM - 1977). Logo a seguir, em 1978, o Governo Federal, através do Ministério do Interior, instituiu outro programa habitacional para a favela denominado PROMORAR

e o Rio de Janeiro, com mais de 300 favelas, foi escolhido para sediar a experiência piloto. O PROMORAR enfatiza a não remoção.

Apesar da grande proximidade espacial entre as cidades do Rio de Janeiro e Niterói, a política para a favela que influenciou e inquietou tão profundamente a população favelada do Rio de Janeiro, parece não se ter refletido sobre os governantes estaduais e municipais do antigo Estado do Rio e de Niterói. Aqui não há registro de remoções ou erradicações de favelas em massa sob iniciativa pública. O mais freqüente têm sido as ações de despejo movidas por supostos proprietários de terras, os quais têm recorrido a dois expedientes mais habituais: a) a violência pura e simples, recorrendo-se a cumplicidade de capangas ou de policiais; b) o acionamento judicial reivindicativo de reintegração de posse, para o que se recorre a documentação de origem obscura.

Assim como não se conhece políticas abertas pró-remoção, também não há registros históricos de políticas pró-urbanização. Boa parte dos parques serviços de que dispõem as favelas de Niterói, data de concessões feitas por políticos e postulantes a cargos eletivos em momentos pré-eleitorais. O mais conhecido desses serviços é sem dúvida a "bica d'água" barganhada por votos, tão conhecida do populismo.

Arrefecidos os grandes fluxos migratórios interregionais, nos últimos anos não são mais, necessariamente, os nordestinos que se favelizam. Entre 1970 e 80, dos 71.128 novos migrantes entrados em Niterói, 49.670 procediam do próprio Estado do Rio, ou seja, quase 70%. Dados dos Quadros II.2 e II.10 dão conta de que a entrada de migrantes vem diminuindo a cada

Quadro II.10 - Distribuição dos "não naturais" por tempo de residência - municípios selecionados da RMRJ.

1980

Municípios Selecionados	Até 10 anos	%	Mais de 10 anos	%	Total	%
Rio de Janeiro	509.830	28,7	1.267.564	71,3	1.777.394	100,0
Niterói	71.128	40,8	103.091	59,2	174.219	100,0
São Gonçalo	114.388	40,3	169.394	59,7	283.782	100,0
Baixada Flum.	494.390	40,0	747.380	50,0	1.241.770	100,0
Outros	119.625	43,2	157.248	56,8	276.873	100,0
R M R J	1.309.361	34,9	2.444.677	55,1	3.754.038	100,0

Fonte: Censo Demográfico da FIBGE - 1980.

decênio em toda a RMRJ o que resulta num "envelhecimento" desse contingente. Os que já residem na cidade há mais de 10 anos atingem a 70% no Rio e a 60% em Niterói.

Isto posto, pode-se inferir que o engrossamento das favelas não se faz nos anos 70 e 80 como resultado do êxodo rural, mas como fruto da exclusão social a que estão submetidas porções substanciais da população urbana. Os migrantes novos, eventualmente não inseridos no mercado de trabalho constituem, apenas uma parte do processo de favelização.

Não se pode perder de vista também o movimento migratório intra-metropolitano. A crise econômica que atinge a muitos tem provocado um movimento para fora das áreas mais valorizadas e neste re-arranjo sócio-espacial está presente também um certo conteúdo do tipo invasão-sucessão às avessas.

Um dos fatores que tem favorecido a formação de favelas no município é a existência de extensas áreas de terras públicas, outras não tituladas ou de titulação duvidosa, além de áreas sob grilagem. Enquanto não obtêm o título de propriedade, o favelado não prioriza as lutas reivindicativas por saneamento básico ou por outros serviços de consumo coletivo porque a sua permanência aí pode ser passageira. Em primeiro lugar está colocada a luta pela posse da terra, e a seguir, as demais reivindicações.

A maior parte das favelas de Niterói estão assentadas em terras do Estado e de particulares. A União e a Prefeitura estão quase ausentes do Quadro II.11 que ilustra tal fato.

A favela é desde décadas a temática que tem mobilizado o interesse acadêmico dos cientistas sociais enquanto objeto de estudo, em virtude de sua maior "antigüidade" e pela sua in

Quadro II.14 - Fazendas segundo a propriedade da terra e a localização geográfica.
Mitoró 1977

SITIO	Nº	FAZENDA	PROPRIEDADE DO TERRENO	ONS.
CENTRO	1	Morro do Estado	Estado/Particular (1)	Particular-informação (1) do notador não localizada.
	2	Chácara da Conceição	Prefeitura	
	3	Morro de Arroz	Estado/Particular	Fazenda nova em 1976
	4	Fazenda da Viúva	S/I	Dados disponíveis a partir de 1977.
SÃO LOURENÇO	5	São Lourenço	Estado	
	6	Fazenda do Sabão	Estado	Fazenda nova em 1975
SCARAF	7	Morro do Cavalo	Particular	
	8	Morro da Cotia	Estado	
INUI	9	Morro do Inui	Estado/Particular	Localizada em 1976, rearranjada e seguiu.
SANTA ROSA	10	Morro de Vital Brasil	Estado	
	11	Morro Sousa Soares	Estado/Particular	Particular-informação de morg. doc.
FOSTA D'ARCA	12	Morro da Tinha	Estado/Particular	
	13	Fazenda de Lixo	Estado/Particular	
	14	Morro do Tiro	Estado/Particular	
	15	Morro S.º de Lourdes	Particular	
	16	Morro São Luiz	Particular	
	17	Morro do SIV Sapêdite	Particular	
	18	Capim Molado	Particular	
	19	Morro do Jumbo	Particular	
	20	Morro do Queresano	Particular	
	21	Morro do Abacaxi	Particular	
CUBANGO	22	Morro de Jacóvia	Particular	
	23	Fazenda do Val Quem Quer	Estado	Fazenda nova em 1973
	24	Morro do Detonete	S/I	Localizada
	25	Fazenda de Vila Ipiranga	Estado/Particular	
	26	Morro do Malofoto	Particular	
BOHECA	27	Morro de los Vieta	Estado/Particular	
	28	Morro São José	Particular	
	29	Morro Joca Branco	Particular	
	30	Morro de Colina d'Água	Estado/Particular	
	31	Fazenda no lado da PM	Estado	
	32	Morro 12 Parcelas	S/I	Não localizada p/ localização XIII
	33	Catedral de São	Particular	
BENEFICIA	34	Morro do SIV Cristo	Estado	
	35	Morro de Coróia	Estado/Particular	
	36	Boia Brasília	União/Estado/Particular(1)	(1)Particular-informação de notador
	37	Morro Salgado Filho		
	38	Morro de Morol	Estado	
BARRETO	39	Morro de Euse	Particular	
	40	Morro de Lú	Particular	
CARINJUN	41	Morro de Chepa Quente	Estado/Particular	
	42	Vitoduro	Particular	
	43	Morro do Florentino	Estado	
JUBUJUBA	44	Morro do Lisardo	União/Estado	
	45	Pau Frito	União/Estado	
	46	Morro Salinas	Estado	
	47	Falsa Gale	Estado	
PENDUTIBA	48	Morro da Cargante	Estado/Particular	
	49	Fazenda Fusta Velha	Estado	
	50	Morro Santo Inácio	Estado	
	51	Morro do Macaú	Particular	
	52	Morro da Vizinça	Estado/Particular	
	53	Morro da União	Estado	
	54	Morro do Africano	Estado	
55	Morro do Papagaio	S/I	Não localizada	

tegração nonúcleo e inserção urbana na cena urbana. Todavia, a partir dos anos 70, um outro tipo de assentamento populacional vem tomando conta do processo de crescimento das cidades brasileiras: as periferias. Embora presentes na urbanização metropolitana desde os anos 40, ocasião em que os municípios da Baixa da Fluminense são valorizados como reservatórios de mão-de-obra barata para a metrópole, a periferização se generaliza mais recentemente. Acentua-se cada vez mais a divisão espacial do trabalho no interior da região metropolitana, com o núcleo sediando a maioria das atividades econômicas e do emprego.

As condições periféricas de inserção social dos segmentos populares e a generalização dessa forma de urbanização sob o peso do empobrecimento, começam a desviar o eixo das discussões acadêmicas da favela à periferia. Também neste campo, as perspectivas teóricas para a apreensão do tema não são consensuais. Uma das vertentes mais férteis tem sido aquela que incorpora as periferias como parte integrante do processo de urbanização capitalista e os seus moradores como agentes sociais portadores de potencial de mudança.

5. DA FAVELA À PERIFERIA - A PERIFERIZAÇÃO EM NITERÓI

Já existem vários estudos de autores brasileiros e estrangeiros sobre a questão das periferias que se tem tornado particularmente aguda a partir dos últimos anos da década de 60. Por essa época alguns geógrafos já se dedicavam ao estudo dessa problemática enfatizando aspectos das relações ou articulações que se estabeleciam entre o município-núcleo e os demais (Geraiges de Lemos, 1972, Mizubuti, 1975). Outros privilegiavam a perspectiva da classificação dos "graus" de perife-

rização, identificando "anéis concêntricos", progressivamente mais distantes do centro (área "core"), denominando-os desde periferia imediata (zona de obsolescência urbana) até a periferia externa (áreas de uso agrícola estavam sendo rapidamente loteadas e transformadas em novos bairros urbanos) (Bernardes, 1967, Segadas Soares, 1966). A esses e outros tantos estudos geográficos, vieram se somar também, sobretudo no final dos anos 70, reflexões de outros cientistas sociais (Valladares & Figueiredo, 1981) que contribuíram decisivamente para recolocar esta problemática num novo patamar de discussão.

As perspectivas locacionais, funcionais e ecológicas incorporam-se categorias como divisão técnica e espacial do trabalho no interior da região metropolitana; periferização como expediente de reprodução da força de trabalho (Bonduki, Rolnik, 1979), a auto-construção e o mutirão como formas de expropriação do sobretabalho (Oliveira, 1972). A temática dos loteamentos já vinha sendo examinada por alguns geógrafos desde longa data (Geiger, 1952), porém novos elementos foram acrescentados à luz do aprofundamento das reflexões incorporadas ao longo dos anos que vieram redimensionar também a sua análise (Beloch, 1980; Chinelli, 1980; Costa, 1980).

O processo de crescimento acelerado das cidades brasileiras é fruto da transformação estrutural pela qual vem passando a economia nacional, a partir dos anos 30, e tem desembocado num incremento espacialmente diferenciado dos fluxos migratórios do campo para a cidade e de uma região para outra (Mizubuti, 1975). Mas a sua identificação, definição e avaliação dos impactos a nível espacial e social tem sido tarefa difícil. Um dos testemunhos desta dificuldade está expresso na

tomada de decisão tardia por parte do poder público federal que, somente em 1973, instituiu as Regiões Metropolitanas no país. Uma Região Metropolitana significa uma só área funcional urbana, de grande dimensão, somatório de várias cidades conurbadas e vários governos tantos quantos forem os municípios componentes.

Alguns aspectos eram percebidos e registrados com facilidade. Por exemplo, a supremacia do município núcleo no que se refere à disponibilidade de infraestrutura urbana (sistemas de abastecimento de água, luz, esgotamento sanitário, equipamentos de saúde, educação, lazer, além dos serviços em geral). Por oposição, os municípios periféricos, anteriormente denominados subúrbios ou subúrbios dormitórios, eram percebidos como carentes de infraestrutura urbana. Hoje, grande parte dessa infraestrutura constitui os chamados "meios de consumo coletivo". Em alguns momentos essa percepção assumiu até uma perspectiva dicotômica de centro-periferia.

Ao recapitular o processo de formação da aglomeração metropolitana é preciso destacar a forma de inserção de Niterói nesse contexto. O município-núcleo por ter desempenhado a importante função político-administrativa de capital federal, reforçada por uma forte função comercial, portuária e financeira, deteve historicamente, uma poderosa força de atração. Assim, no Distrito Federal e depois Estado da Guanabara, concentraram-se muitas atividades econômicas e novas levas de população procedentes do processo migratório interno. O crescimento da cidade deu-se tanto vertical (edifícios) como horizontalmente (incorporação de novos bairros nas franjas externas da cidade). Não tardou a colocação de trens suburbanos de alcance in

termunicipal. Os bairros da zona norte e os municípios vizinhos foram sendo ocupados intensamente. A Baixada Fluminense¹³, cedo, passou a representar um fenômeno urbano particular: reservatório de mão-de-obra barata para a economia metropolitana. Todavia, a capacidade de absorção suburbana/periférica vai se esgotando e novas áreas, novos municípios vão sendo incorporados e a linha de trem se alonga em direção a Paracambi, a Magé, ramificando-se. Apesar do custo mais barato, o trem se expande menos, e os ônibus, predominantemente de empresas privadas, passam a dominar o setor de transporte de massa. Este fato diversifica, espacialmente, a ocupação de novas áreas e impulsiona, grandemente, o ritmo dos loteamentos periféricos. Fazendolas, sítios, chácaras, tudo vai desaparecendo, e o desejo substitutivo é o dos barracos auto-construídos, tijolos à vista, sem reboco, sem acabamento, janelas e portas toscas e miúdas, cômodos por terminar e terrenos por pagar a longos meses de prazo.

A periferia é a nova alternativa habitacional para as classes populares que não dispõem da vantagem locacional da favela, mas satisfaz a ideologia da casa própria e desonera o usuário dos aluguéis.

Cria-se uma complexa teia de intermediações, pois o Estado enquanto produtor e gestor privilegiado dos bens e serviços de consumo coletivo, na maioria das vezes, se exime de suprir os bairros periféricos. Os promotores imobiliários (os loteadores) nem sempre cumprem as prescrições legais do Código

¹³ Do total de aproximadamente quatro milhões de habitantes, mais de um milhão e duzentos mil eram de origem migratória, em 1980, na Baixada Fluminense.

de Obras e de Posturas Municipais referentes à aprovação de loteamentos. Às vezes sem mesmo estarem regularizados, juridicamente, tais empreendimentos asseguram a circulação de um capital imobiliário de razoável magnitude. O lotear se transforma em sinônimo de enriquecer.

Os Quadros II.12 e II.13 ilustram os momentos de maior intensidade de parcelamento do solo nos municípios da RMRJ, exceto o núcleo. No decênio dos anos 50, como já foi mencionado, no qual foram criados quase 70% dos lotes existentes no município até 1980. Isto significa que este município participou do crescimento lateral/horizontal do tecido metropolitano no instante mais forte da vaga migratória juntamente com o conjunto dos municípios localizados mais próximos do centro. Nova Iguaçu que liderou o parcelamento, teve mais de 240.000 novos lotes no decênio (1950-59) incorporados à malha urbana, totalizando mais de 14.000 Ha. Niterói e São Gonçalo tiveram no mesmo período próximo de 160.000 novos lotes mais de 8.000 Ha. Todavia, na orla oriental da Baía, é no município vizinho de São Gonçalo onde o parcelamento tem sido mais intenso desde 1949 como mostram os dados do Quadro II.12, correspondendo a um incremento populacional também mais numeroso (Quadro II.2).

Para o conjunto da região metropolitana, dados dos Quadros II.12 e II.13 indicam que no último período intercensitário, Nova Iguaçu continua liderando o processo de parcelamento do ponto de vista dos números absolutos, com a criação de 66.378 novos lotes, porém, em números relativos verifica-se que foi em Itaboraí, Magé, Mangaratiba e Maricá onde houve maior proporção de loteamentos. Os dois primeiros municípios situam-se nos "fundos" da Baía de Guanabara, muito distante da

Quadro II.12 - Parcelamento do solo nos municípios da região metropolitana,
 exclusive o Rio de Janeiro por período (HA).
 Percentagem relativa por década ao total da água parcelada
 por município em 1980.

MUNICÍPIOS	ATE 1949		1950 - 1959		1960 - 1969		1970 - 1980		TOTAL EM 1980	
	LOTES	ÁREA (ha)	LOTES	ÁREA (ha)	LOTES	ÁREA (ha)	LOTES	ÁREA (ha)	LOTES	ÁREA (ha)
Duque de Caxias	24,78	34,72	37,10	39,22	26,00	18,34	12,12	7,72	100	100
Itaboraí	7,57	12,57	37,59	37,63	20,05	15,16	34,79	34,64	100	100
Itaguaí	0,92	32,91	74,57	31,05	19,42	32,32	5,09	3,72	100	100
Mãgê	15,08	11,67	40,16	39,90	24,12	27,47	20,64	20,95	100	100
Mangaratiba	39,56	38,06	22,91	27,84	8,41	10,00	22,12	24,10	100	100
Maricá	5,41	4,27	52,30	42,10	9,25	7,04	33,04	46,59	100	100
Nilópolis	96,78	97,65	3,22	2,35	-	-	-	-	100	100
Niterói	12,76	12,39	68,80	65,11	12,51	14,04	5,93	7,46	100	100
Novo Iguaçu	8,19	11,46	56,69	60,23	19,72	17,58	15,40	10,72	100	100
Parecebi	-	-	-	-	94,15	89,07	5,85	10,93	100	100
Petrópolis	25,49	32,47	40,96	19,97	15,74	16,61	17,81	30,95	100	100
São Gonçalo	7,18	21,83	69,34	50,40	11,46	11,62	12,02	16,15	100	100
São João de Meriti	49,29	44,52	41,55	44,56	6,69	5,13	2,47	5,79	100	100
TOTAL	12,91	21,08	52,90	43,22	18,62	18,63	15,57	17,04	100	100

FONTE: Prefeituras Municipais
 Macrozoneamento da Região Metropolitana do Rio de Janeiro.

OBSERVAÇÕES: O Município do Rio de Janeiro não foi incluído devido à ausência de dados.

Quadro II.15 - Parcelamento do solo nos municípios da região metropolitana
exclusive o Rio de Janeiro por período (HA).

MUNICÍPIOS	ATE 1949		1950 - 1959		1960 - 1969		1970 - 1980		TOTAL EM 1980	
	LOTES	ÁREA (ha)	LOTES	ÁREA (ha)						
Duque de Caxias	57.205	6.197,54	85.642	7.000,79	60.036	3.274,15	27.988	1.376,30	203.874	17.843,75
Itaboraí	9.741	1.493,07	48.345	4.457,57	25.787	1.800,59	44.754	4.113,40	128.628	11.874,63
Itaguaí	1.591	4.922,33	128.735	4.643,00	33.535	4.833,94	8.784	556,10	172.545	14.955,37
Magé	19.398	1.665,42	46.977	5.635,00	29.415	3.921,10	25.176	2.932,43	121.955	14.274,75
Mangaratiba	3.201	240,1	2.420	175,6	690	63,1	1.790	152,0	5.091	630,60
Maricá	4.265	361,21	41.401	3.551,20	7.319	595,30	26.150	3.940,40	79.156	8.458,11
Nilópolis	13.858	830,00	461	20,00	-	-	-	-	14.319	850,00
Niterói	3.994	289,10	21.530	1.542,45	3.916	327,70	1.855	174,65	31.295	2.333,30
Nova Iguaçu	35.290	2.672,57	244.357	14.033,69	84.932	4.099,45	66.378	2.500,13	431.007	23.311,83
Paracambi	-	-	-	-	2.269	144,23	141	17,70	2.410	161,95
Petrópolis	5.994	1.661,61	9.617	1.034,47	3.695	860,03	4.181	1.603,07	23.478	5.179,38
São Gonçalo	14.058	2.893,45	135.753	6.631,90	22.433	1.540,34	23.543	2.141,32	195.787	13.257,02
São João de Meriti	24.811	1.133,67	20.913	1.135,05	3.359	130,72	1.244	147,54	50.337	2.547,18
TOTAL	192.408	24.300,47	768.152	49.937,51	277.439	21.500,65	231.984	19.714,45	1.432.993	115.683,02

FONTE: Prefeituras Municipais - Licenças para o Parcelamento do Uso do Solo.

OBSERVAÇÕES: O Município do Rio de Janeiro não foi incluído devido à ausência de dados.

(*) Este número de lotes foi o total acumulado no registro de licenças de parcelamento das Prefeituras. Não coincidem portanto com o total estimado pelos cadastros municipais que é de 1.200.703, incluindo o Município do Rio de Janeiro.

cidade do Rio de Janeiro constituindo-se a periferia distante ou externa. É nestas áreas remotas que se tem multiplicado, espantosamente, o número dos loteamentos populares muitos dos quais, clandestinos (Mizubuti, S., 1972; Chinelli, F. 1980).

Enquanto isso em Maricã e Mangaratiba, o avanço do parcelamento tem-se dado com duplo objetivo: o primeiro para atender a uma demanda da classe média do Rio de Janeiro e adjacências que buscam sua segunda moradia nas praias oceânicas (não poluídas) dessas cidades; o segundo, para abrigar, em loteamentos populares, parcelas dos trabalhadores que passam a residir nesses locais afastados, e continuam a trabalhar no "coração" da região metropolitana. Dentro do município de Maricã coexistem bairros de alto luxo com outros tipicamente populares.

Em Itaboraí o processo está sendo um pouco diferente. Lá a sua zona rural foi intensamente cultivada por laranjais nos últimos decênios, além da cana-de-açúcar que a precedeu. Soma-se a essa forma de uso do solo, uma variada gama de extração mineral que teria contribuído para uma menor ocorrência de áreas de posse. Logo em Itaboraí, mais do que em outros municípios, percebe-se a transformação de antigas propriedades rurais cultivadas, em loteamentos urbanos. Muitas vezes tem-se partilhado laranjais apenas abrindo ruas, colocando-se posteamento de luz, meio fio etc. No interior dos lotes restam por vezes pés de laranja, e a produção agrícola do município vem sendo progressivamente reduzida.

Em Niterói, do total de 31.295 lotes produzidos até 1980, aproximadamente 13% datam de até 1949; 69% foram parcelado entre 1950 e 59; 12,5% no decênio seguinte e 6% entre 1970-80. Nota-se que nos últimos dois decênios, a tendência

é declinante. Este declínio não se deve ao esgotamento de áreas habitáveis ou construtíveis. A região de Pendotiba e toda a zona leste do município são marcadas por baixas densidades demográficas e por amplos espaços vazios. Mesmo assim, o parcelamento do solo por loteamentos periféricos está ocorrendo mais intensamente em São Gonçalo, onde bairros dessa natureza têm-se estendido por quilômetros¹⁴. O mais lento parcelamento em Niterói pode estar relacionado a: ① a existência de extensas áreas de terras de titulação irregular onde posseiros, proprietários e grileiros travam lutas prolongadas pela posse da terra; ② disponibilidade de várias áreas do poder público (União, Estado e Município), não utilizadas e de demarcação incerta; ③ uma legislação municipal restritiva de concessões à produção da habitação de interesse social no município; ④ multiplicação recente de loteamentos de alto luxo em lugares alternados da zona leste e que tem resultado em uma rápida elevação do preço da terra, desencorajando, economicamente, aos empreendimentos imobiliários para as classes populares.

Apesar disso, é na área de Pendotiba que mais caracteristicamente se tem concentrado assentamento de tipo periférico e se confunde, grosso modo, com a maior parte do que aqui está sendo denominada de zona leste. É constituída por um conjunto de bairros com uma superfície presumível superior a cinquenta quilômetros quadrados, povoada por uma população permanente de mais de setenta mil habitantes. Nos períodos de férias escolares, de veraneio e feriados, ela é acrescida de uma

¹⁴ Um dos exemplos mais expressivos é o conjunto dos bairros de Santa Luzia-Jardim Catarina que somados representam uma das maiores aglomerações contínuas de tipo periférico do país.

população flutuante numerosa. Muitos dos atuais moradores pertencem a segmentos de rendas média e alta, geograficamente procedentes do município-núcleo ou da zona sul de Niterói.

O ponto central dessa área de Pendotiba é representada pelo Largo da Batalha, um verdadeiro nó de entroncamento de vias de circulação, destacando-se a Estrada Caetano Monteiro que o liga à Rodovia Amaral Peixoto; a Estrada Celso Peçanha (Niterói-Itaipú) e a Estrada Velha de Itaipú (Largo da Batalha-Itaipú/Piratininga). Todas elas são pavimentadas e têm funcionado como eixos de povoamento pois é às suas margens que têm crescido diversos aglomerados populacionais que constituem os bairros e sub-bairros da região. É ao longo destes eixos de circulação local que as densidades demográficas são mais elevadas e acompanham os vales longitudinais espremidos pelos cordões rochosos dispostos com o sentido geral de SO-NE.

O Largo da Batalha constitui-se num importante sub-centro comercial, contando com alguns açougues, supermercados, farmácias, padarias, bares, lojas de materiais de construção e um variado comércio ambulante. Nesse local encontram-se também consultórios médicos e odontológicos, escolas de 1ª e 2ª graus, uma agência bancária e um posto de saúde. Durante o carnaval, o Largo da Batalha é um dos palcos mais movimentados do carnaval de rua, além da animação das várias escolas de samba das imediações. O Largo representa o centro de referência para toda uma extensa área de Pendotiba.

A região que é chamada de "Pendotiba" na verdade é muito maior que o sub-distrito do mesmo nome. Pela divisão administrativa da Prefeitura Municipal de Niterói, apenas as localidades de Vila Progresso e Matapaca pertenciam ao sub-distrito de Pendotiba; na prática

ca, toda a região que abarca os sub-distritos do Largo da Batalha, Sapê, Cantagalo, Maria Paula é conhecida como Pendotiba. Consideramos também neste trabalho que Pendotiba é a região que compreende as localidades de Maria Paula, Matapaca, Vila Progresso, Bulã, Sapê, Maceió, Largo da Batalha, Cantagalo, Ititioca, Atalaia, Igrejinha, Paineiras, Santo Inácio e suas adjacências imediatas¹⁵.

De um modo geral as ruas desses bairros de população pobre não são pavimentadas, e nos dias de chuva o trânsito, tanto para veículos como para pedestres, torna-se muito difícil. Há trechos fortemente afetados pela erosão, cujas valas se transformam em poças d'água de demorado secamento devido a impermeabilidade do solo. A iluminação pública é deficiente ou inexistente. Não há água encanada nem rede de esgotamento sanitário ... No entanto, o maior problema que boa parte desses moradores enfrenta, é o da posse da terra. São estas carências que têm motivado o surgimento e o aprofundamento dos movimentos reivindicativos de bairro.

Enquanto a maioria absoluta dos moradores de classe média de Pendotiba trabalha no Rio de Janeiro, e secundariamente em Niterói (profissões liberais, executivos, empresários, intelectuais, etc.), numeroso contingente do segmento mais pobre dos moradores regionais trabalha na própria área, deslocando-se, a pé ou de bicicleta. São os biscateiros que realizam pequenas tarefas subalternas, sem continuidade temporal e espacial no mercado informal de trabalho, com rendimentos médios mensais muito baixos. A taxa de desempregados e de subempregados é elevada e se reflete no alto grau de evasão escolar de crianças e de jovens.

¹⁵ MISSE, Michel - OBSTÁCULOS POLÍTICOS À AÇÃO COLETIVA. A experiência recente na organização das associações de bairro de Pendotiba, Niterói. Mimeo, s/d. p. 13.

A não inserção no mercado formal de trabalho, inviabiliza tais moradores a se expressarem através do movimento sindical ou de outra instância legal de representação classista enquanto trabalhador. Somados aos favelados, durante muitos anos, a produção acadêmica brasileira considerou-os como "marginais", no sentido de que tais segmentos não estavam integrados ao polo dinâmico (capitalista, moderno) da economia. E como tal, supunha-se que a sua presença e crescimento no contexto da cidade representava um obstáculo ao avanço da luta política destinada a mudar a correlação de forças no sistema de poder, ao nível do Estado. Essa noção do estar à margem foi sendo gradativamente revista e a partir dos anos 70 a periferização como a auto-construção e o mutirão, passaram a ser entendidos como parte integrante do urbano forjado pelo modo de produção capitalista, com forte participação do Estado, com altas taxas de centralização e concentração do capital (o capitalismo monopolista de Estado). A agudização da urbanização periférica, no Brasil, coincide com os anos de mais alta taxa de exploração da força de trabalho e de altos índices de crescimento da economia (os anos do Milagre Brasileiro).

As periferias ao nível da estrutura urbana, significou também a materialização no espaço desse mesmo modo de produção excludente, (que exclui certas classes dos benefícios gerados pela economia) e discrimina cada vez mais os diferentes estratos sociais com base nos níveis de renda. Trata-se da segregação espacial, fruto da segregação social, instrumento definidor da divisão territorial do trabalho no interior da Região Metropolitana. As periferias, de um modo geral, desempenham a função espacial de reprodutora da força de trabalho e, conse-

quentemente de reservatório de mão-de-obra barata para o conjunto da economia metropolitana. Através da periferização o espaço urbano se reproduz viabilizando a reprodução da força de trabalho para o capital em patamares cada vez mais baixos¹⁶. Os proprietários fundiários optam pelo uso não urbano de suas terras e as entregam ao empreendedor imobiliário que se encarrega de loteá-las, tomar as providências cabíveis para urbanizar os lotes e colocá-los à venda para o que recorre ao trabalho do corretor. O Estado, teoricamente, deveria legislar sobre o assunto e fazer cumprir os cânones dos Códigos de Obras e outras posturas legais. Finalmente, no fim dessa cadeia, estão colocados os usuários compradores que tão logo adquiram os lotes começam a construir seus abrigos.

Entre um loteamento e outro é comum que espaços vazios fiquem retidos aguardando valorização futura, decorrente de investimentos a serem realizados pelo poder público e pela iniciativa privada, particularmente de posteamento de luz, abertura e melhoramento do sistema de circulação, de linhas de ônibus etc.

As condições de infraestrutura são sempre muito precárias, o que coloca esses bairros periféricos em constante estado de tensão social, decorrente de contradições entre uma sociedade de consumo em permanente crescimento na qual necessidades novas são veiculadas pelos meios de comunicação de massa, aguçando as aspirações pelo consumo. Por outro lado, os níveis de ingresso entre os moradores das favelas e das periferias

¹⁶ BONDUKI, Nabil & ROLNIK, Raquel - Periferia da Grande São Paulo - Reprodução do Espaço como Expediente de Reprodução da Força de Trabalho, in: A Produção Capitalista da Casa (e da Cidade) no Brasil Industrial. Ed. Alfa-Omega. S. Paulo, 1979.