



**Universidade do Estado do Rio de Janeiro**

Centro de Ciências Econômicas

Faculdade de Ciências Econômicas

TAYANNE CRISTINA DE MELO RODRIGUES

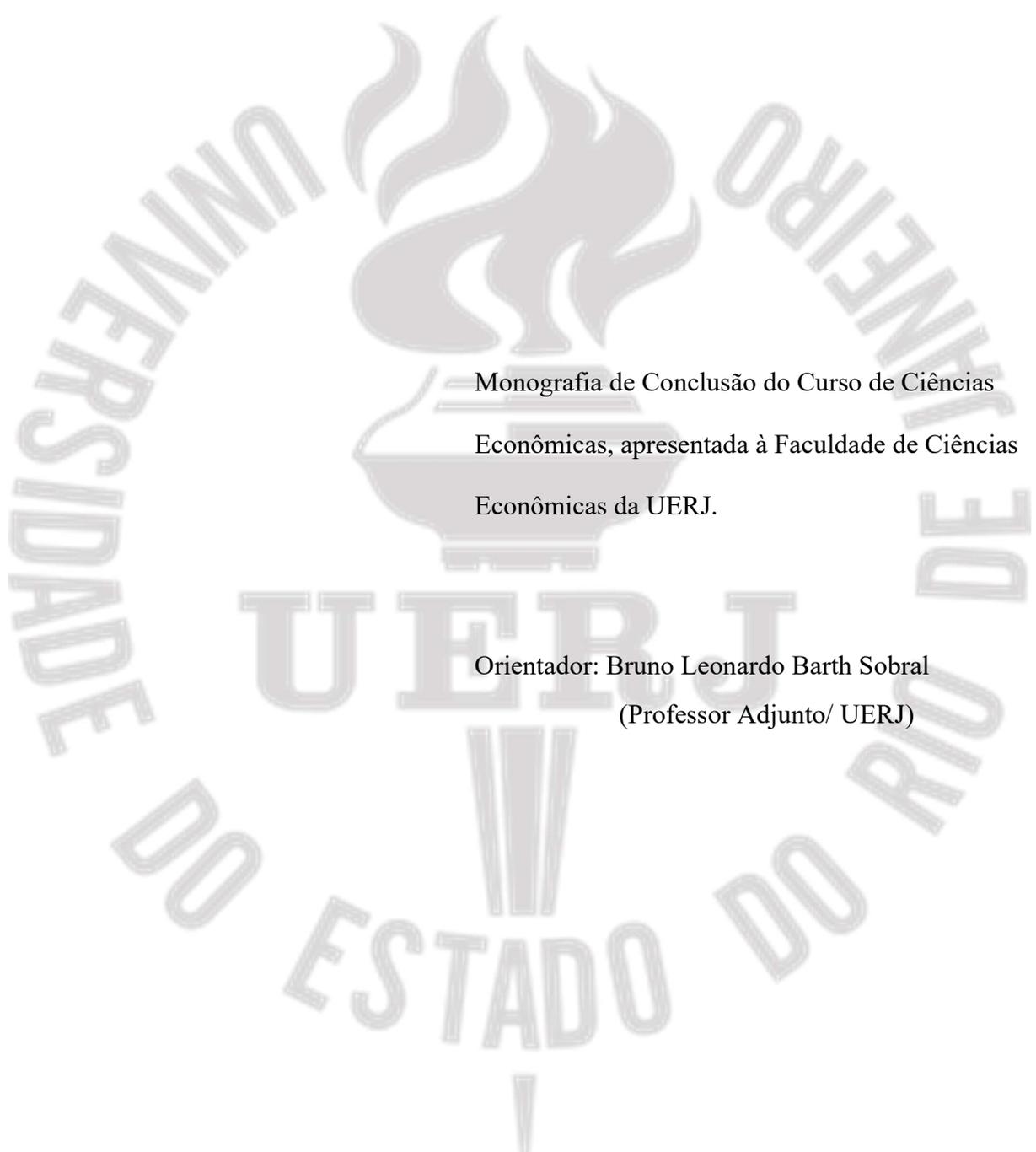
DIAGNÓSTICO ACERCA DO DESENVOLVIMENTO SUBURBANO:  
PERSPECTIVA HISTÓRICA E PANORAMA SOCIOECONÔMICO NO SÉC. XXI

UERJ/FCE

2023

DIAGNÓSTICO ACERCA DO DESENVOLVIMENTO SUBURBANO:  
PERSPECTIVA HISTÓRICA E PANORAMA SOCIOECONÔMICO NO SÉC. XXI

TAYANNE CRISTINA DE MELO RODRIGUES



Monografia de Conclusão do Curso de Ciências  
Econômicas, apresentada à Faculdade de Ciências  
Econômicas da UERJ.

Orientador: Bruno Leonardo Barth Sobral  
(Professor Adjunto/ UERJ)

Rio de Janeiro, 2º semestre de 2023

UNIVERSIDADE DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO

Diagnóstico acerca do desenvolvimento suburbano: Perspectiva histórica e panorama  
socioeconômico no séc. XXI

TAYANNE CRISTINA DE MELO RODRIGUES

Monografia submetida ao corpo docente da Faculdade  
de Ciências Econômicas da UNIVERSIDADE DO  
ESTADO DO RIO DE JANEIRO – UERJ, como parte  
dos requisitos necessários à obtenção do grau de  
Bacharel em Ciências Econômicas.

Banca Examinadora:

---

Bruno Leonardo Barth Sobral – Orientador  
Faculdade de Ciências Econômicas da UERJ

---

Rodrigo Siqueira Rodriguez  
Faculdade de Ciências Econômicas da UERJ

Resultado: \_\_\_\_\_

Conceito: \_\_\_\_\_

Grau obtido: \_\_\_\_\_

Rio de Janeiro, \_\_/\_\_/\_\_

## DEDICATÓRIA

*Dedico este trabalho a minha vó (in memorian) que sempre me incentivou a  
fazer faculdade*

## AGRADECIMENTOS

Primeiramente, gostaria de agradecer ao meu orientador, Professor Dr. Bruno Sobral, que além de me auxiliar neste estudo, me incentiva a estudar e a lutar pelo desenvolvimento do Rio de Janeiro.

Também gostaria de agradecer aos grandes mestres professores que passaram na minha vida, principalmente da Faculdade de Ciências Econômicas da UERJ, que foram cruciais para a minha formação como ser humano e como economista.

Agradecer a minha amiga e parceira de trabalho Maira Penna, Doutora em Economia pela UFF, que me ajudou muito com orientações para a monografia e com os dados usados neste trabalho.

Agradecer à Rede Pró-Rio, projeto de extensão que faço parte, que foi o meu primeiro incentivo a refletir e analisar o Rio de Janeiro.

Agradecer as minhas amigas das UERJ que sempre me incentivaram e me apoiaram no estudo de ciências econômicas.

Por fim, agradecer a minha base de apoio, minha família e minha espiritualidade. A minha família que sempre está ao meu lado, me incentiva a correr atrás dos meus objetivos e acredita em mim, até quando eu mesma não acredito, e a minha espiritualidade que me fortalece e me guia pelos caminhos da vida.

Lá não tem brisa  
Não tem verde-azuis  
Não tem frescura nem atrevimento  
Lá não figura no mapa  
(...)

A chapa é quente  
Que futuro tem  
Aquele gente toda

*Chico Buarque (Subúrbio)*

A verdadeira dificuldade não está em aceitar ideias novas, mas escapar das antigas

*John Maynard Keynes*

## RESUMO

A região suburbana do Município do Rio de Janeiro concentra a maior parcela da população carioca e, ao mesmo tempo, apresenta os piores índices socioeconômicos da cidade. Este estudo visa analisar o desenvolvimento econômico e social do Rio e do subúrbio para compreendermos as causas e efeitos do subdesenvolvimento suburbano. Neste intuito, descreveremos o processo histórico de formação ocupacional do Município e, posteriormente, indicaremos, através de dados, o seu resultado na atualidade. Por fim, conclui-se que o modelo de desenvolvimento baseado na capitalidade, delimitado para regiões específicas, provocou a marginalização suburbana.

**Palavras-chave:** Subúrbio, Capitalidade, Desenvolvimento Econômico, Município do Rio de Janeiro

## LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

<b>ANA</b>	Avaliação Nacional de Alfabetização
<b>AP</b>	Área de Planejamento
<b>BNDES</b>	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
<b>CADÚNICO</b>	Cadastro Único
<b>COMLURB</b>	Companhia Municipal de Limpeza Urbana
<b>DATASUS</b>	Departamento de Informática do Sistema Único de Saúde
<b>DEC</b>	Década
<b>ERJ</b>	Estado do Rio de Janeiro
<b>IBGE</b>	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
<b>IDEB</b>	Índice de Desenvolvimento da Educação Básica
<b>IDS</b>	Índice de Desenvolvimento Social
<b>IPP</b>	Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos
<b>IPS</b>	Índice de Progresso Social
<b>IPPUR</b>	Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional
<b>ISP</b>	Instituto de Segurança Pública
<b>ISS</b>	Imposto Sobre Serviços
<b>ITDP</b>	Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento
<b>MRJ</b>	Município do Rio de Janeiro
<b>ONU</b>	Organização das Nações Unidas
<b>PDTU</b>	Plano Diretor de Transporte Urbano
<b>RA</b>	Região Administrativa
<b>RJ</b>	Rio de Janeiro
<b>RMRJ</b>	Região Metropolitana do Rio de Janeiro
<b>RP</b>	Região de Planejamento
<b>SABREN</b>	Sistemas de Assentamentos de Baixa Renda
<b>SAE</b>	Secretaria de Assuntos Econômicos
<b>SÉC.</b>	Século
<b>SIURB</b>	Sistema de Municipal de Informações Urbanas
<b>SMC</b>	Secretaria Municipal da Cultura
<b>SMF</b>	Secretaria Municipal da Fazenda
<b>SMS</b>	Secretaria Municipal de Saúde
<b>TSE</b>	Tribunal Superior Eleitoral
<b>UFF</b>	Universidade Federal Fluminense
<b>UFRJ</b>	Universidade Federal do Rio de Janeiro

## LISTA DE FIGURAS

Ilustração 1 – Cartão postal de Copacabana, 1950.....	20
Ilustração 2 – Passageiros pendurados no trem, 1970-1980.....	28
Ilustração 3 – Evolução da mancha de ocupação urbana na RMRJ (1988 - 2007).....	29
Ilustração 4 – Limites Administrativos por RP e AP do MRJ (2021).....	34
Ilustração 5 – Limites de RP no MRJ (PLC44/2021).....	35
Ilustração 6 – Dimensões do IPS.....	39
Ilustração 7 – Densidade populacional do MRJ delimitada por AP (2010).....	42
Ilustração 8 – Concentração espacial nas favelas do MRJ delimitada por AP (2018)...	45
Ilustração 9 – Mapa do IDS dividido por AP (2010).....	47
Ilustração 10 – Mapa por IPS dividido por RA (2020).....	48
Ilustração 11 – Mapa da rede de transportes por modais no MRJ (2021).....	49
Ilustração 12 – Tempo médio de deslocamento no transporte público do MRJ (2021).	50
Ilustração 13 – Renda média per capita delimitada por AP (2010).....	51
Ilustração 14 – Legenda da hierarquia de Centros e Subcentros do MRJ.....	54
Ilustração 15 – Centros e Subcentros do MRJ (2021).....	54
Ilustração 16 – Centros e Subcentros da AP3 (2021).....	55
Ilustração 17 – Centros e Subcentros da AP5 (2021).....	56

## LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Número de habitantes do MRJ (1890 a 2010).....	22
Gráfico 2 – Proporção do total da população da favela em cada ano, segundo as APs do MRJ (1950 – 2010).....	23
Gráfico 3 – Participação relativa (%) de ERJ no PIB nacional: 1960, 1970, 1980 e 1990 .....	27
Gráfico 4 – Parcela populacional por AP (2010) .....	44
Gráfico 5 – Arrecadação de ISS por AP (jan-jun 2022).....	52

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Média de Gastos da Diretoria de Obras do MRJ (1904-1098).....	18
Tabela 2 – Total de ocupados no setor industrial em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil(em mil pessoas) e participação relativa nacional(%): 1970, 1980, 1991 e 2000 .....	26
Tabela 3 – Divisão de Quadro Administrativo Geral – AP5 .....	35
Tabela 4 – Divisão por Quadro Administrativo Geral – AP3 .....	36
Tabela 5 – Indicadores do IPS divididos por suas Dimensões.....	41
Tabela 6 – Área ocupada pelas favelas por AP (m <sup>2</sup> ) (2019).....	46
Tabela 7 – Número de empresas por AP (2021) .....	53
Tabela 8 – Número de empregos por AP (2021).....	53

## SUMÁRIO

1.	Introdução .....	13
2.	Subúrbio em perspectiva histórica.....	15
	2.1.“Modernização”, início do séc. XX à dec. 30 .....	16
	2.2. Industrialização, dec.30 à dec.60.....	19
	2.3. Enfraquecimento da capitalidade, dec. 70 à dec.90.....	25
	2.4. Rio contemporâneo, séc. XXI .....	29
3.	Análise Socioeconômica no séc. XXI .....	32
	3.1. Metodologia para a análise de dados.....	32
	3.2. Aspectos mais gerais da Análise Socioeconômica .....	42
	3.3. Aspectos Sociais.....	44
	3.4. Aspectos Econômicos.....	52
4.	Conclusão .....	57
5.	Referências Bibliográficas.....	58

## 1. Introdução

Na região suburbana do Município do Rio de Janeiro (MRJ) moram 4 milhões dos 6 milhões de habitantes. Apesar de sua maioria populosa, as áreas que correspondem a Área de Planejamento 3 (AP3) e a Área de Planejamento 5 (AP5) apresentam os piores índices socioeconômicos da cidade. No ponto de vista econômico, o subúrbio corresponde a apenas 12% da arrecadação total do Município e, no ponto de vista social, esta área sofre com os piores Índices de Desenvolvimento Social (IDS) e Índices de Progresso Social (IPS) e as menores rendas do MRJ.

Essa realidade não prejudica somente os 65% da população que vive na região, mas a cidade do Rio de Janeiro de uma maneira geral. A concentração de polos econômicos em áreas à beira-mar e ao centro faz com que grande parte desta população necessite se deslocar diariamente para a realização de suas atividades, o que agrega negativamente ao grave problema do transporte urbano, impactando na deficiência da sua integração territorial. Outro ponto prejudicial ao Município é a perda de potencial econômico destas partes do território, que poderiam arrecadar mais com a melhoria da sua economia local e acelerar o crescimento econômico do MRJ.

O cenário de assimetria territorial carioca nos faz questionar o porquê uma região tão relevante no âmbito populoso viva sob uma lógica persistente de subdesenvolvimento. Em virtude disso, este estudo visa observar o processo de desenvolvimento da cidade do Rio de Janeiro do ponto de vista suburbano, ao longo da história, para termos um diagnóstico acerca das causas e dos efeitos do subdesenvolvimento do subúrbio.

Segundo LESSA (2001), conhecer o Rio exige ter presente o significado da capitalidade, registrar a progressão deste papel e o processo interativo desta dimensão com sua conformação urbana.

Logo, teremos como base analítica este conceito de capitalidade, que Lessa define como sendo o núcleo do território nacional, seu centro político e identidade da nacionalidade, que constituem o alicerce sociopolítico e econômico da formação da nação. Conjuntamente, este trabalho terá como embasamento o conceito de estrutura urbana dual de núcleo-periferia citado no estudo do Observatório das Metrópoles do IPPUR (Letra Capital, 2015) adaptado ao Município do Rio de Janeiro.

Apesar do subúrbio do Rio não ser, geralmente, o espaço de aplicação do conceito de capitalidade, a sua formação subdesenvolvida provém da dinâmica contraditória que este tema pode provocar. O subdesenvolvimento suburbano é, na realidade, não um fenômeno isolado, mas sim resultado da marginalização socioespacial gerada pelo modelo de desenvolvimento regional baseado na capitalidade do Rio delimitada aos núcleos da cidade – sendo estes, inicialmente, o centro e a zona sul, definidos pelas reformas do início do séc. XX e, posteriormente, a Barra da Tijuca, ao fim do século passado.

Na primeira parte da monografia, veremos historicamente o processo urbanístico e de desenvolvimento econômico do Rio. Com a principal referência teórica sendo o livro *O Rio de Todos os Brasis [Uma Reflexão em Busca de auto-estima]* de Carlos Lessa (Record, 2001), analisaremos 4 diferentes períodos cruciais para a evolução ocupacional da cidade. Iniciando-se no marco temporal das reformas urbanas do início do século XX, este primeiro tópico nos informa sobre a estruturação da organização socioespacial que delimitou o seu planejamento e desenvolvimento para o Centro e Zona Sul e negligenciou as áreas suburbanas emergentes. Depois, veremos a época de concretização da dinâmica iniciada nas reformas, com a consolidação da imagem carioca como imagem nacional e a proletarização do subúrbio. No terceiro tópico, a decadência da capitalidade e seus efeitos no MRJ serão o foco da análise. Por fim, o quarto tópico será uma síntese do que analisamos historicamente indicando efeitos para a cidade na contemporaneidade.

Na segunda parte, serão demonstrados, por meio de dados, os efeitos do modelo de desenvolvimento econômico, adotado historicamente pelo MRJ, para a dinâmica da cidade nos dias de hoje. Inicialmente, serão expostos os conceitos e indicadores utilizados para a análise dos dados, em seguida, falaremos sobre os aspectos mais gerais da análise socioeconômica do subdesenvolvimento suburbano para o Rio como um todo e, por fim, será ilustrado o panorama carioca em seu aspecto social e em seu aspecto econômico.

No final, concluiremos que o modelo de desenvolvimento baseado na capitalidade é excludente e gera a marginalização suburbana se não for somado a políticas integradas de planejamento territorial. Suas consequências são generalizadas, porque o subdesenvolvimento desta região impacta não somente a população ali residente, mas a cidade de uma maneira geral. Logo, para que o Rio seja efetivamente uma cidade desenvolvida, ele necessita superar a gravidade de suas assimetrias territoriais.

## **2. Subúrbio em perspectiva histórica**

Não há como realizar um diagnóstico acerca do desenvolvimento suburbano sem se aprofundar na raiz do problema da região, a sua formação urbanística. Em virtude disto, esta primeira parte da monografia abordará a análise histórica da ocupação territorial do Município do Rio de Janeiro como um todo e da dinâmica ocupacional das zonas suburbanas que, como veremos, foi negligenciada em meio ao período de fortalecimento da capitalidade carioca.

O Rio, na história nacional, cumpriu um papel central de polo comercial, geopolítico e de porta de entrada para o país. Devido a sua localização estratégica, sediou em seu porto atividades econômicas cruciais para a nação, tais como o escoamento da prata de Potosí, a comercialização da mão de obra escravizada e a saída do ouro das Geraes para o mercado internacional. Não à toa, a população prestadora de serviços se concentrava no centro e foi a partir desta região que se origina a sua ocupação territorial. Com a chegada dos bondes e da linha férrea, na segunda metade do séc. XIX, inicia-se o avanço da urbanização para o caminho à beira-mar e para o interior – denominado de subúrbio. Já no começo do séc. XX esta movimentação populacional se intensifica com as reformas modernistas que visavam ter o RJ como símbolo brasileiro de progresso, mas que, na realidade, corroborou para estruturar a assimetria intrarregional na cidade.

Para melhor compreendermos a evolução histórica do território carioca este capítulo está subdividido em quatro tópicos com recortes temporais que representam quatro diferentes fases do desenvolvimento do Rio e do subúrbio. 2.1. “Modernização”, início do séc. XX à dec.30; 2.2. Industrialização, dec.30 à dec. 60; 2.3. Enfraquecimento da capitalidade, dec.70 à dec.90 e 2.4. Rio contemporâneo, séc. XXI.

Dessa forma, analisaremos, do ponto de vista histórico, o processo de desenvolvimento do Rio, seus diferentes modelos de crescimento e a consequente segregação socioespacial e periferização que afetam a realidade suburbana até os dias atuais.

## 2.1. “Modernização”, início do séc. XX à dec. 30

Na virada do século XIX para o século XX, conjuntamente à transição política do Brasil imperial para republicano, o país buscava uma nova identidade nacional. Sob influências deterministas da época, acreditava-se que a nação brasileira estava fadada ao fracasso devido ao seu histórico escravocrata e colonialista. Do mesmo modo, estava a imagem de sua capital, o Rio de Janeiro, visto como infectado pelo colonialismo, contaminado por doenças e pelo atraso.

Para superar esse estigma, acreditava-se que era necessária a reconstrução da imagem do país através de um marco zero na sua história, apagando as memórias do passado e construindo uma aparência moderna e progressista. Na capital, vitrine do país e o local em que se dignifica a atuação presidencial, foi o local escolhido para ser o projeto-símbolo, transformando as influências portuguesas vistas como retrógradas nas tendências francesas modernistas.

A fala do então presidente Rodrigues Alves citada em *A era das demolições* de Oswald P. Rocha e destacada no livro *O Rio de todos os Brasis* exemplifica o desenvolvimento nacional focalizado na reforma do Rio de Janeiro, cuja intenção era o cumprimento do seu papel da capitalidade e não a melhoria da vida dos cidadãos.

Aos interesses da imigração, dos quais depende em máxima parte o nosso desenvolvimento econômico, prende-se a necessidade de saneamento desta capital. (...) A capital da república não pode continuar a ser apontada como sede de vida difícil, quando tem fardos elementos para construir o mais notável centro de atração de braços, de atividades, de capitais nessa parte do mundo. (...) Os serviços de melhoramento do porto nesta cidade devem ser considerados como elemento de maior ponderação para este empreendimento. (apud LESSA. CARLOS, 2001, p.191-192)

Foi no governo do prefeito Pereira Passos (1902-1906) que essa série de reformas iniciou e perdurou até o começo da década de 40, na gestão de Dodsworth Martins. Demolições de prédios e cortiços, alargamento das ruas, aterramentos, construção de canais e parques, iluminação e calçamento das vias, saneamento e loteamento de terras. Inúmeras foram as transformações territoriais realizadas e, paralelamente, ocorreram políticas sanitárias, criação de postos de saúde e a melhoria do abastecimento alimentar.

Também nesse período ocorreu a valorização das terras nas proximidades da praia. A construção da Avenida Beira-Mar, condução de bondes para esta região, saneamento e criações de jardins na Zona Sul atraíram o interesse imobiliário, acarretando à alta renda característica, até os dias atuais, desta parte do Rio.

Enfim, após essa intensa modificação no território carioca, o Rio passa a ser visto e denominado como a cidade maravilhosa, atraindo interesses internacionais e cumprindo seu papel de capital.

Em contrapartida, tal ordem, progresso e modernidade não foram efetuados para todos. Enquanto ocorreu uma mobilização de melhoria da imagem da cidade, a sua população mais pobre foi isolada e negligenciada. Na realidade, ocultar a pobreza fazia parte do projeto.

A modernização brasileira fora implantada da forma mais excludente possível. O desenvolvimento rápido de uma sociedade capitalista, industrial, urbana e de consumo não se havia estendido ao alcance da maioria da população, pelo contrário... Não é por acaso que o termo *brazilianization* vai se tornar sinônimo de capitalismo selvagem. (COSTA.MARCOS, 2016)

A interiorização do Rio só foi possível com a possibilidade de morar distante do trabalho trazida pelos bondes e pela Estrada de Ferro Dom Pedro II. A história da ocupação suburbana inicia-se, principalmente, a partir da segunda metade do século XIX, com a construção da linha férrea e o loteamento das terras ao longo da ferrovia. A disposição de serviços de transportes urbanos (1870) e o início do processo de eletrificação das linhas de bondes (1890) neste território, impulsionaram a sua ocupação. Segundo Luciana Moreira (2013, p.5), a proporção da população suburbana para o total dos habitantes do Rio de Janeiro elevou-se de 17,78% em 1890 para 22,6% em 1906.

Com a reforma e as demolições de Pereira Passos, cerca de 14 a 20 mil pessoas ficaram desalojadas (Lessa, 2001, p.226). Esta população deslocou-se para as encostas dos morros, para os novos cortiços em regiões não reformadas do centro ou para as regiões suburbanas. Conjuntamente, ocorreu um forte crescimento populacional no rio devido a emigração, em 1890 havia 522.651 habitantes e em 1920, 1.157.875 (Lessa, 2001, p.234). O aumento de moradores cariocas refletiu também no subúrbio, segundo Carlos Lessa, em 1920, o subúrbio já abrigava um terço da população do Rio.

Fora o impacto da intensificação da urbanização das zonas suburbanas causada pelas reformas, esta área também sofreu com a concorrência de financiamentos entre o seu território, demandante de infraestrutura urbana, e as obras reformistas da Zona Sul e do Centro.

Para exemplificar a desigualdade entre os recursos destinados nas regiões do Rio, veremos, abaixo, na tabela comparativa – baseada em valores gastos (em mil réis) pela administração municipal no período de 1904 a 1908 – os recursos destinados às circunscrições centrais da Candelária e Sacramento (4ª Circunscrição) e à 12ª Circunscrição – equivalente ao Méier, considerado pelo artigo originário da tabela como um bairro modelo indiciário para as demais áreas suburbanas.

**Tabela 1-Média de Gastos da Diretoria de Obras do Município do RJ (1904-1098)**

	<b>1º Semestre 1904</b>	<b>1º Semestre 1906</b>	<b>1º Semestre 1908</b>
<b>4ª Circunscrição</b>	142:717\$237	357:672\$216	98:399\$724
<b>12ª Circunscrição</b>	32:394\$396	72:667\$904	27:624\$134

Fonte: *Cidade e subúrbios no Rio de Janeiro do início do século XX* (MOREIRA, Luciana. 2013, p.8)

Conforme ilustrado na tabela, a concentração de gastos na área central comparativamente ao subúrbio é explícita. O volume financeiro destinado à Candelária e Sacramento no 1º semestre de 1904 e de 1906 equivale ao quádruplo do valor destinado às obras do Méier e o 1º semestre de 1908, o triplo.

Além disso, como indicado no mesmo artigo *Cidade e subúrbios no Rio de Janeiro do início do século XX* (MOREIRA, Luciana. 2013, p.5), havia divergências entre a qualidade dos recursos disponíveis nas obras de conservações de bueiros, pontes e calçamentos. No relatório analisado no texto é observado que, enquanto os engenheiros da região central orgulhavam-se da sua competência e da sua rápida atuação, os engenheiros do subúrbio queixavam-se da ausência de equipamentos e bons materiais para a execução da obra.

É válido enfatizar que, neste período, ambas as regiões careciam de apoio público. Por um lado, a rápida e recente urbanização suburbana que necessitava de planejamento e investimento na sua infraestrutura, e por outro, as reformas de melhorias urbanísticas que foram, claramente, delimitadas para as Zonas Centrais e Sul, vitrines do país. Como visto nos fatos acima, a busca pelo papel de capital foi priorizada em detrimento às demandas da população.

As reformas no Rio de Janeiro visavam não somente ressaltar as belezas naturais e melhorar o ambiente urbano, mas também filtrar a população que circulava nas regiões contempladas nas modernizações. Deste modo, ocultava as mazelas de pobreza que eram realidade no RJ e, ainda assim, intensificava a problemática na cidade devido à ausência de planejamento urbano.

Logo, o projeto de modernização, circunscrito à área central e sul, foi instrumento de segregação socioespacial e, assim, fomentou as assimetrias urbanas que vivemos até hoje no Município do Rio.

## **2.2. Industrialização, dec.30 à dec.60**

Entre a década de 30 e a década de 60, o Rio viveu o que a literatura denomina de “décadas douradas”<sup>1</sup>. No cenário nacional, este período caracteriza-se pela forte industrialização iniciada pelo primeiro governo de Getúlio Vargas (1930-1945) e pela busca de uma identidade nacional promovida pelo engrandecimento do nacionalismo. Analogamente ao papel de capitalidade que analisamos acontecer até então, o caráter presidencial ainda se reflete na realidade carioca. Diante disto, veremos que o RJ e o subúrbio foram fortemente impactados pelo crescimento das indústrias e pela atração da imagem carioca de capital moderna.

Neste período, a cidade do Rio de Janeiro, devido a sua função de capital nacional, foi consolidada como referência urbanística do progresso do país. O RJ foi palco para as campanhas de valorização cultural, comercial e industrial promovidas pelo Governo de Vargas. Através dos rádios – item que se popularizou no Brasil na época – o presidente divulgava as suas ações e enaltecia o nacionalismo, inclusive, culturalmente por meio da popularização do samba.

---

<sup>1</sup> Segundo SOBRAL (2013), isso guarda um aspecto contraditório, pois desde a década de 1920 perdeu-se a primazia econômica para São Paulo, e se manteve ao longo de todo século XX perdas continuadas de participação relativa no PIB nacional. Ou seja, havia um esvaziamento relativo, mas que não se revelou como uma crise estrutural por causa da força do projeto nacional e do papel central da região no mesmo. Todavia, essa contradição irá se explicitar com a decadência desse projeto nas últimas décadas do séc. XX.

Em virtude desta capitalidade carioca, as décadas de 30 a 60 se caracterizaram pela concretização do processo urbanístico citado no tópico anterior. Por um lado, a zona sul elevando a sua valorização imobiliária, agora com grandes edifícios de Copacabana e os comércios e os serviços que serviam à alta classe instalados nos bairros zonasulenses. Por outro, a intensificação da ocupação urbana não planejada do subúrbio e das favelas. Paralelamente, a região central passa a cumprir cada vez mais o papel de polo comercial ao invés de zona residencial.

As obras de melhorias continuaram a ser realizadas, desta vez, com certo entendimento da necessidade de integração territorial, contudo sob influência da chegada dos veículos automotores. Assim, mais avenidas, túneis, estradas e viadutos foram construídos, inclusive em áreas suburbanas, sendo priorizadas as construções rodoviárias em detrimento das vias férreas. A liderança do setor automotivo no desenvolvimento industrial brasileiro e sua relação com políticas urbanas para priorizá-lo aumentou a frota de carros na cidade levando a ocorrência de engarrafamentos e a adequação da cidade ao transporte desses veículos. Abaixo, a ilustração retrata o grande número de carros em Copacabana no ano de 1950.

**Ilustração 1 – Cartão postal de Copacabana, 1950**



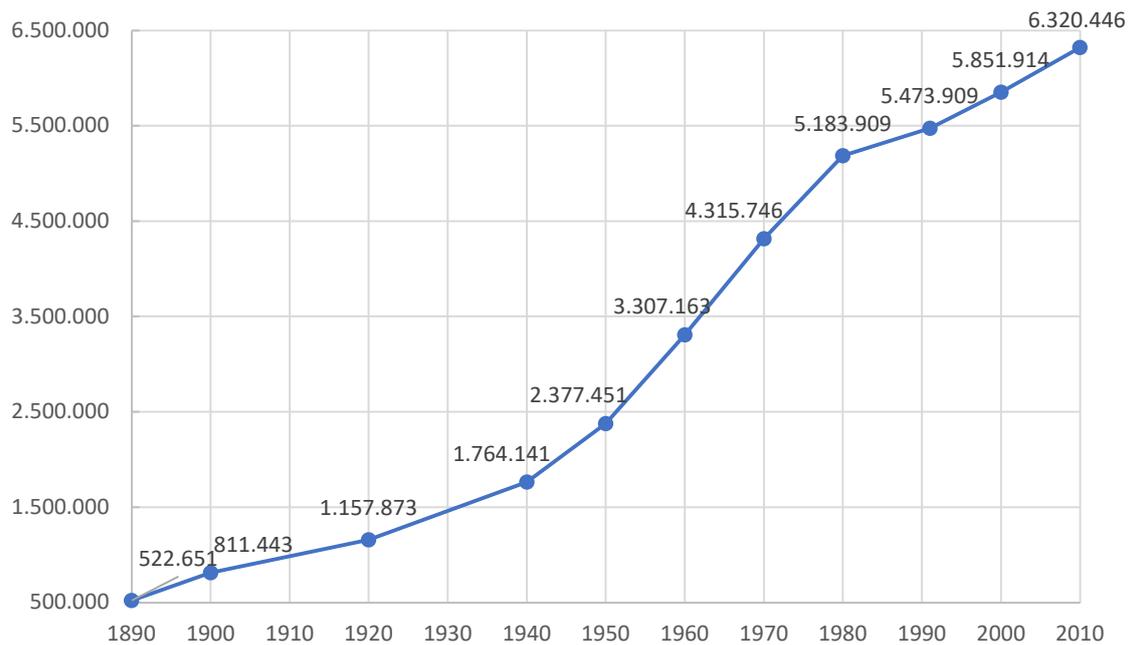
Fonte: [Rio de Janeiro - História da Cidade - O Rio de Janeiro: metamorfoses urbanas](#)

As “décadas douradas” também tiveram um grande impacto para o desenvolvimento das zonas suburbanas. Em 1937, ocorreu a eletrificação da linha férrea da zona norte, da central até Madureira, e, em 1945, eletrificaram o ramal de Santa Cruz, que liga a zona oeste da cidade. Além disso, nos anos 30, criaram uma política de subsídio às passagens de trens que reduziu as suas tarifas, tornando-as mais acessíveis à população de baixa renda. Estes fatores e o loteamento dos demais bairros suburbanos aceleraram ainda mais a urbanização da região.

Na mesma época, as políticas de atração industrial surtiram efeitos para o Rio e para o subúrbio. Segundo Lessa (2001, p.252-253), entre 1940 e 1950, 220 indústrias de médio e longo porte se instalaram ao longo da linha férrea suburbana. Isto porque, as instalações preexistentes da região central, em grande parte, eram inadequadas para a adaptação das fábricas.

O estabelecimento de indústrias e a consequente geração de emprego nessas áreas atraiu ainda mais a massa populosa a habitar o entorno da atividade produtiva industrial. No gráfico a seguir, veremos essa dinâmica crescimento populacional na cidade ao longo do tempo. No período de 1890 a 1940, o aumento de habitantes se dá, principalmente, pela vinda de emigrantes, em sua maioria, europeus. Após a segunda guerra mundial (1939-1945) há uma redução desta emigração, contudo, a elevação exponencial dos habitantes indicada no gráfico se dá pelo movimento migratório de dentro do país com a vinda de nordestinos e mineiros para o MRJ a procura de emprego. A maior parcela destas pessoas se alocou nas periferias do MRJ, uma parte nas encostas dos morros da zona sul e outras no subúrbio, e tornou-se parte essencial da formação cultural e produtiva da cidade. Enfim, a partir da década de 80, este crescimento é reduzido com a crise vivida pelo Rio.

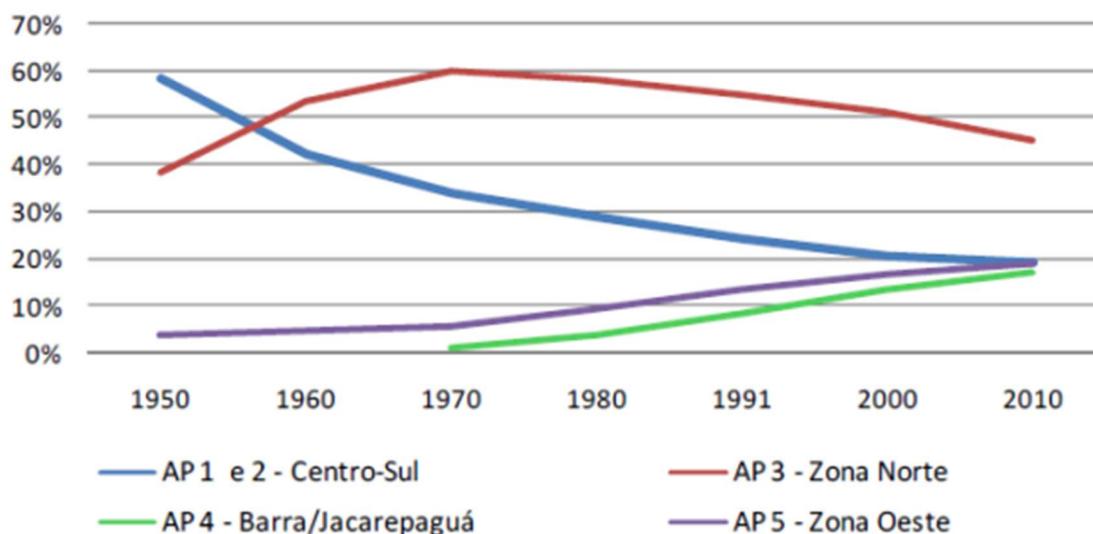
**Gráfico 1 - Número de habitantes do MRJ (1890 a 2010)**



Fonte: [IBGE Censo 2010](#) / Elaboração: Tayanne Rodrigues

Inicialmente, as favelas se concentravam na região sul do Rio devido a sua proximidade à prestação de serviços da alta classe. Contudo, com a instalação fabril, as encostas dos morros nos bairros suburbanos tiveram um grande impulsionamento habitacional. No gráfico abaixo, a linha em vermelho indica o crescimento da população das favelas da Zona Norte – região suburbana de formação urbanística primária a zona oeste – em que grande parte dos bairros sediaram indústrias na década de 50 até a década de 70, o que indica a correlação positiva entre estes dois fatores.

**Gráfico 2 – Proporção do total da população da favela em cada ano, segundo as APs do MRJ (1950 – 2010)**



Fonte: Diagnóstico Intersetorial Integrado da Cidade do RJ (Relatório CTPD 2018) p.171

O impacto industrial nos bairros não foi somente no quesito populoso. O desenvolvimento destes locais foi estritamente ligado à dinâmica das fábricas. Construiu-se vilas operárias ao redor das indústrias, estimulou-se o comércio e serviços que abastecessem os moradores da região e gerou-se infraestrutura voltada para o escoamento produtivo. Em suma, a economia local foi agregada às necessidades do setor, como um efeito multiplicador cuja atividade motora incentiva diversas outras ramificações produtivas. Desta forma, os bairros suburbanos, principalmente da Zona Norte da cidade, se estruturaram conjuntamente ao avanço industrial na região.

Maria da Graça desenvolveu-se com a General Electric; Bonsucesso, com a Cerâmica Klabin; Del Castilho, com a Companhia Nacional de Tecidos Nova América; Benfica, com a Gillete do Brasil; Irajá, com o Cimento Branco; Honório Gurgel, com diversas indústrias químicas; Bangu, com a Companhia Progresso Industrial; (LESSA. CARLOS, 2001, p.252)

Além da relevância intrarregional de cada bairro, a expansão urbanística gerou o surgimento de novos subpolos comerciais. O Rio, devido a sua linearidade – ou seja, a sua dinâmica territorial exige que o deslocamento passe, necessariamente, por determinados pontos da cidade – é propenso a ter concentração de trechos de passagens em um mesmo local. Dois exemplos destes centros dinâmicos que tiveram as atividades econômicas intensificadas nesta época é a região do Meier e de Madureira. O avanço urbano para o interior da zona oeste e as baixadas do RJ fizeram destas áreas grandes

polos de comércio e de prestação de serviços pois integravam o Rio as demais áreas da cidade. Até os dias atuais, estes bairros são importantes centros dinâmicos para a economia suburbana.

Em síntese, os anos 30 aos anos 60 foi um período determinante para a concretização da dinâmica territorial carioca. Nesse sentido, a sua segregação socioespacial consagrou-se ao delimitar para as zonas sul a alta classe e a comercialização e prestação de serviços de luxo dedicadas a esta população, na zona central o polo comercial e, por fim, para o subúrbio o proletariado que subsistia, principalmente, através da industrialização.

Além disso, nesta época a capitalidade do Rio teve o seu auge ao se consagrar em uma cidade estruturalmente veiculada e desenvolvida para o cumprimento de imagem nacional em um país que tinha como meta a criação de uma identidade autêntica e nacionalista.

Seguindo a mesma lógica do que analisamos no tópico anterior, a grande estratégia desenvolvimentista para o rio era baseada no seu papel de capital, restrito ainda ao centro e Zona Sul. Para o subúrbio, seguia o avanço, desta vez ainda mais intensificado, da urbanização não ordenada ligada à população proletária.

### **2.3. Enfraquecimento da capitalidade, dec. 70 à dec.90**

Até então pudemos verificar o desenvolvimento do Rio de Janeiro dependente da sua capitalidade. Priorizava-se o cumprimento do papel de vitrine nacional ao suprimento das necessidades populacionais da região. Contudo, veremos neste capítulo o declínio desse modelo ligado à sua função de centro dinâmico ao transportarem a capital do federal Rio para Brasília e se explicitando com a crise nacional nas últimas décadas do séc. XX.

Apesar da fundação de Brasília ter ocorrido em 1960, a transição das funções de capital ocorreu de forma lenta, sendo efetivamente consolidada em 1970. Nesta década, no entanto, era oculta a percepção da decadência econômica do Rio já que a produtividade urbana dependia do poder nacional e vivia-se ainda os impactos do “milagre econômico” e a concentração de investimentos no estado da Guanabara. Já em 1980, com a crise da chamada “década perdida”, a crise do petróleo e os altos níveis inflacionários vividos no país, tornaram evidente o esvaziamento da antiga capital e o declínio da sua capitalidade.

A crise do Rio se deu por diferentes âmbitos nessa transição. Primeiramente, no quesito político-institucional, a fusão do estado da Guanabara com o RJ limitou a cidade a poderes apenas municipais, reduzindo o seu poder político e a sua potência de investimento. Conjuntamente, a perda da centralidade causou a saída da sede de grandes empresas e do capital financeiro para outros estados, o que afetou negativamente a arrecadação local. Além disso, o seu porto – atividade que tinha grande relevância para a economia regional – foi superado na concorrência por Santos e por Vitória. O rodoviarismo ganhou espaço em contraposição ao transporte de cabotagem e ferroviário cuja rede central era a cidade do RJ. O enfraquecimento do polo dinâmico carioca causou, paralelamente, o surgimento de diferentes polos por todo o Brasil.

Sob o ponto de vista industrial, os setores mais modernos da base produtiva do Rio eram estruturalmente dependentes dos complexos de São Paulo e com pouco articulação regional, mantendo apenas alguns núcleos produtivos do interior do ERJ incapazes de gerar complexos consolidados. Na cidade, não foi realizado um sistema industrial produtivo integrado. Restava-se um polo de pesquisa e de tecnologia – ao fundarem universidades de grande relevância nacional e instituições como a Fiocruz –,

indústrias navais-militares e fábricas de bens intermediários que viram as suas atividades atrofiarem com a crise econômica.

A FNM encerrou as suas operações; o mesmo fez a Standard Eletric. A indústria de construção naval, desfinanciada, penetrou numa crise setorial que se estende até nossos dias. A indústria têxtil mudou de endereço: a Nova América abandonou Del Castilho. (LESSA. CARLOS, 2001, p.350)

Na tabela abaixo, podemos observar a queda da participação da RMRJ na indústria nacional do ponto de vista de ocupação. Em 1970, o Rio de Janeiro representava 10,2% do total de pessoas ocupadas na indústria brasileira enquanto em 2000, o Rio representa apenas 5%.

**Tabela 2 – Total de ocupados no setor industrial em regiões metropolitanas selecionadas e no Brasil (em mil pessoas) e participação relativa nacional (%): 1970, 1980, 1991 e 2000**

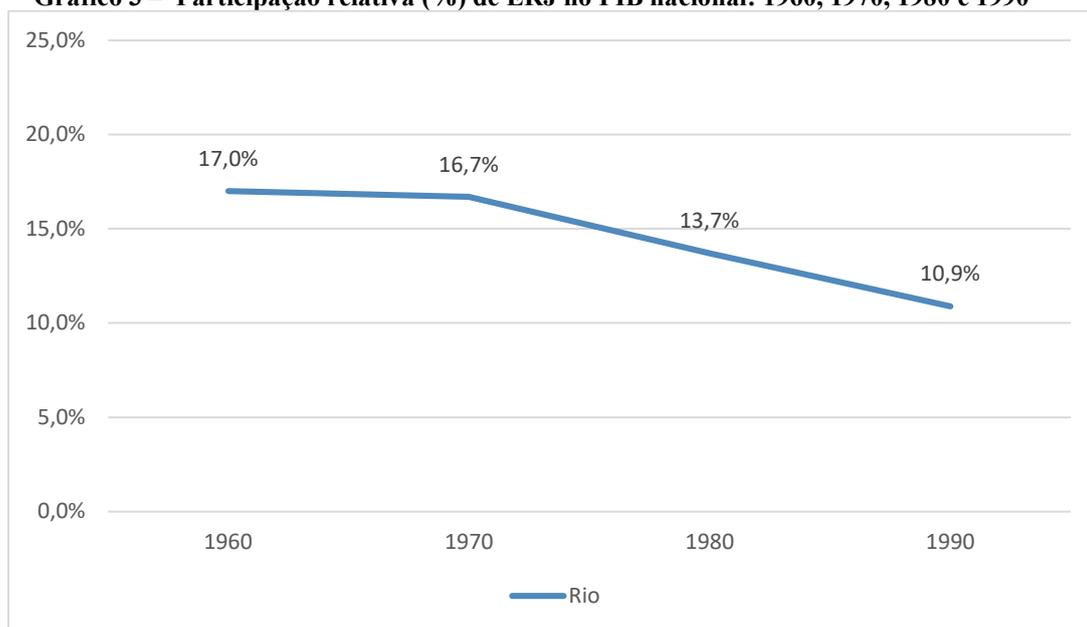
	1970		1980		1990		2000	
	Total	%	Total	%	Total	%	Total	%
<b>Metropolitanas</b>								
<b>São Paulo</b>	1.013	29,7	2.001	27,8	1.881	21,6	1.251	16,1
<b>Rio de Janeiro</b>	348	10,2	621	8,6	584	6,7	385	5,0
<b>Belo Horizonte</b>	79	2,3	199	2,8	262	3,0	231	3,0
<b>Salvador</b>	43	1,3	97	1,3	110	1,3	94	1,2
<b>Fortaleza</b>	36	1,1	102	1,4	145	1,7	156	2,0
<b>Recife</b>	73	2,1	134	1,9	141	1,6	108	1,4
<b>Belém</b>	18	0,5	45	0,6	49	0,6	50	0,6
<b>Curitiba</b>	44	1,3	115	1,6	159	1,8	169	2,2
<b>Porto Alegre</b>	126	3,7	278	3,9	355	4,1	290	3,7
<b>Brasil</b>	3.406	100	7.188	100	8.714	100	7.777	100

Fonte: Rio de Janeiro: Uma análise da perda recente da centralidade (LOUREIRO, 2006. p.52)

Da mesma forma que o “efeito multiplicador” da economia incentiva as demais atividades econômicas no entorno de uma atividade motora, a sua inatividade gera o efeito inverso, ou seja, a falência dos serviços arredores. Um exemplo disto foi o que ocorreu no Rio em sua crise. A perda dos seus polos produtivos industriais, comerciais, institucionais-burocráticos e bancários impactaram negativamente toda a economia gerada no desdobramento destas atividades. Com isso, evidenciou-se que o antigo padrão de desenvolvimento associado ao papel de sua capitalidade junto a um projeto nacional não era mais sustentável no cenário carioca.

No gráfico, nota-se a queda de participação relativa do RJ no PIB nacional. A sua parcela de atuação caiu de 17% em 1960 para 10,9% nos anos 90, o que indica o grande impacto sofrido pelo Rio em sua crise econômica devido a perda da força da capitalidade.

**Gráfico 3 – Participação relativa (%) de ERJ no PIB nacional: 1960, 1970, 1980 e 1990**



Fonte: Rio de Janeiro: Uma análise da perda recente da centralidade (LOUREIRO, 2006. p.50) /  
Elaboração: Tayanne Rodrigues

Na crise, foi sobressaída as mazelas que o processo gerado a partir da capitalidade antes acomodava sua tendência à geração de conflitos sociais. Neste período, a pobreza, a falta de emprego e, como consequência disto, a criminalidade elevou-se. No trecho abaixo, citado na tese *Rio de Janeiro: uma análise da perda recente da centralidade é* enfatizada esta crescente ocorrência de crimes no período a partir das décadas de 70 e 80:

o tráfico de drogas, que teve sua visibilidade política aumentada a partir das décadas de 1970 e 1980, tendo nas favelas sua maior representação, contribuindo para o aumento objetivo da criminalidade violenta, o que evidencia a ingovernabilidade urbana e amplia a fragmentação do tecido sócio-político-espacial da cidade (apud LOUREIRO.ANA, 2006, p.60)

Para o subúrbio, o impacto da crise não foi diferente das demais regiões cariocas. A saída das indústrias, principal atividade econômica da região, gerou uma série de esvaziamento produtivo na economia local. Uma região que estruturalmente já carecia de desenvolvimento, manifestou ainda mais o seu desprovimento.

O investimento público, reduzido à arrecadação municipal, mesmo exposta a clara necessidade de desenvolvimento regional, era ainda priorizado às regiões mais ricas voltada para o alargamento das avenidas à beira-mar. Ao mesmo tempo, a integração territorial se manteve voltada às linhas de ônibus, o metrô, construído na época,

interligava apenas a zona sul à Pavuna – uma reta em uma cidade com espaçados polos dinâmicos – e as melhorias ferroviárias continuaram em segundo plano. Na ilustração 2, vemos o retrato da precariedade vivida no serviço dos trens devido ao excesso de passageiros transportados, o que se parece com a realidade vista até os dias atuais com os trens suburbanos e da baixada do rio.

**Ilustração 2 – Passageiros pendurados no trem, 1970-1980**



Fonte: [Rio de Janeiro - História da Cidade - A cidade nos anos 1970 e 1980](#)

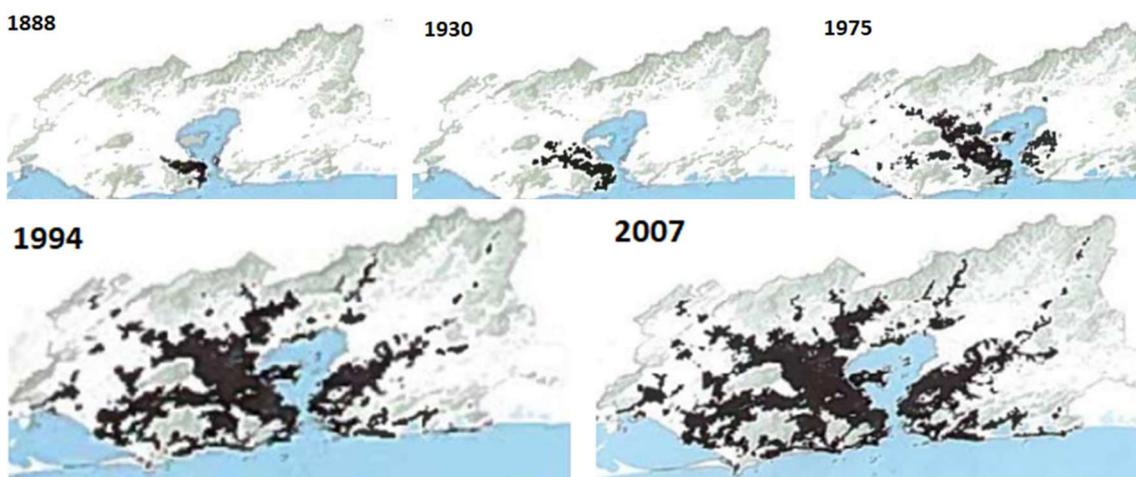
Diante do exposto, conclui-se que, a crise vivida com a perda da centralidade expôs mazelas já existentes estruturalmente. Assim, as assimetrias regionais, a pobreza, a falta de integração e a “estrutura produtiva oca” (Sobral, 2013), fruto desta política, que estavam ocultas em um cenário de crescimento econômico, são emergidas a falência do modelo de desenvolvimento ao longo das décadas de 70 a 90.

## 2.4. Rio contemporâneo, séc. XXI

Como vimos, o crescimento carioca foi promovido e estruturado com base na sua dinâmica territorial centro-periferia dependente de seu papel enquanto centro dinâmico do país.

Conforme ilustrado na imagem abaixo, inicialmente, a concentração ocupacional da RMRJ estava localizada na região central, cuja atividade econômica estava interligada ao porto e a comercialização ali sediada. Em seguida, com o avanço das linhas férreas e as linhas de bondes para o subúrbio e para a orla, conjuntamente às reformas urbanas que deslocaram a população da região central, a mancha ocupacional passa a se expandir para a zona norte – área suburbana – e para zona sul. Logo após, com a instalação de indústrias na Baixada Fluminense e no subúrbio e a eletrificação da linha férrea no sentido de Santa Cruz e do trecho Central-Madureira impactaram, até os anos 90, na urbanização da zona oeste e da Baixada e na intensificação da concentração urbana da zona norte. Após a década de 80, o crescimento urbano diminuiu de intensidade devido à crise vivida no ERJ com o enfraquecimento da capitalidade.

**Ilustração 3 – Evolução da mancha de ocupação urbana na RMRJ (1888 - 2007)**



Fonte: Diagnóstico Intersetorial Integrado da Cidade do RJ (Relatório CTPD 2018) p.59

Ainda assim, é válido relembrarmos que, como visto nos tópicos anteriores, essa urbanização intensificada não foi estruturalmente planejada para as zonas suburbanas. A atenção política estava majoritariamente voltada para as áreas centrais e a beira-mar. Assim, as reformas urbanas ocorridas no início do séc. XX, que visavam à atração turística e a melhoria imagem de capital do Rio, subdividiram e segregaram o território

carioca ao limitar a sua estruturação urbana para o centro e zona sul, negligenciando e, ao mesmo tempo, determinando para as demais regiões que cresciam – zona norte – o desornamento e a marginalização. Após, mesmo com a mudança na política nacional para uma valorização da cultura própria do país, a identidade carioca e brasileira ainda é restrita para esses territórios já delimitados. Por fim, com a transferência da capital, sem um planejamento público local que garantisse a maior integração regional junto da explicitação seguinte da própria crise nacional das últimas décadas do séc. XX, as deficiências estruturais da cidade se emergiram em meio à crise vivida no Município.

Em suma, ao longo do séc. XX o Rio de Janeiro foi pensado e estruturado na dependência da capitalidade, apesar de confirmar uma lógica centro-periferia pouco virtuosa na escala local, de modo que seus benefícios ficaram mais restritos ao centro e zona sul, ocasionando, um processo de marginalização social para boa parte da sua população suburbana.

Desde a virada do séc. XX para o séc. XXI até dos dias atuais, busca-se a retomada socioeconômica carioca. Este período caracteriza-se pelas tentativas de reestruturação do Estado, a retomada do crescimento econômico, a revitalização da concepção de capitalidade e o surgimento de novas perspectivas de desenvolvimento.

Uma nova região carioca teve a sua expansão urbana intensificada na virada do século trazendo a imagem de um “Rio de Futuro”. A urbanização da Barra da Tijuca iniciou-se com o Plano Lúcio Costa, institucionalizado em 1976, que regula a ocupação do solo nesta área. Surgindo como uma nova centralidade carioca e sob influência das edificações estadunidenses, o novo Bairro se torna representação da pós-modernidade e, devido a elevada especulação imobiliária neste território, recente lar das classes mais altas.

No fim da década de 80 à década de 90, ocorreram conferências globais organizadas pela ONU que estabeleceram um novo olhar sobre o desenvolvimento, assumindo uma responsabilidade socioambiental, que afetou o direcionamento de políticas públicas em várias partes do mundo, inclusive no Brasil e no Rio. No âmbito nacional, no início do séc. XXI, uma nova onda desenvolvimentista se instalou no país resultando na evolução de políticas voltadas para o Bem-estar social. A emergência desta perspectiva ampla de desenvolvimento impactou o território carioca pelo crescimento de

investimentos na cidade provenientes do governo federal e por influências em ações estaduais e municipais neste mesmo sentido.

Contudo, as ações voltadas para a melhoria suburbana foram, de uma maneira geral, pontual e não estruturantes. Pouco se fez, até então, no sentido de integração territorial e desenvolvimento regional na cidade do Rio de Janeiro. Além disso, ainda há no Município uma forte permanência da identidade local associada ao cosmopolitismo, herdado do papel de capitalidade – delimitada ao Centro e Zona Sul – o que ainda é extremamente influente como base de concepção política do desenvolvimento carioca.

Logo, a raiz do problema suburbano não foi sanado e os resultados dessa permanente concepção reflete-se nos dados que analisaremos no próximo capítulo. Sendo assim, serão expostos na análise empírica da atualidade os efeitos do subdesenvolvimento suburbano no Município do Rio de Janeiro e a correlação das principais problemáticas enfrentadas na região com a sua trajetória de formação urbana-social que vimos até então.

### **3. Análise Socioeconômica do séc. XXI**

O presente capítulo analisará os principais dados que ilustram a realidade socioeconômica da cidade do Rio de Janeiro para compreendermos os efeitos do modelo de desenvolvimento carioca e suburbano adotado ao longo da sua história.

Até o momento, analisamos, do ponto de vista histórico, o crescimento da ocupação populacional, da atividade econômica do Rio e a marginalização do subúrbio a partir deste processo. Vimos que a capitalidade foi o principal pilar para o desenvolvimento da cidade e seu debilitamento expôs as deficiências estruturais resultantes deste modelo. Neste capítulo faremos um panorama socioeconômico da cidade na atualidade para compreendermos as consequências da dinâmica de evolução estudada para a sociedade carioca e, especialmente, suburbana nos dias de hoje.

Para melhor analisarmos o Rio, o capítulo está subdividido em quatro subtópicos: 3.1 Metodologia para análise de dados, que introduzirá alguns conceitos relevantes para a análise e indica o território delimitado como subúrbio neste trabalho; 3.2 Aspectos mais gerais da Análise Socioeconômica, enquanto introdução para uma reflexão acerca de questões da realidade carioca contemporânea; 3.3 Aspecto social, que indica, através de dados, as defasagens presentes nos aspectos sociais entre as regiões do Rio e 3.4 Aspecto Econômico, que indica, por meio de dados, a reafirmação da concentração da atividade econômica no Centro e Zona Sul.

#### **3.1. Metodologia para a análise de dados**

Inicialmente, o conceito de subúrbio representava as terras afastadas do centro, geralmente de característica bucólica, longe da atividade intensa das áreas centrais. Entretanto, segundo o professor da UFF Nelson da Nóbrega Fernandes, a conceituação de “subúrbio” no território carioca sofreu um “rpto ideológico”, ou seja, uma mudança do seu sentido inicial. No Rio, a ideia relacionada ao termo “suburbano” está pejorativamente indicando a precariedade de infraestrutura e a região habitada pelo povo da classe trabalhadora.

Na lógica defendida por Fernandes em “O rapto ideológico da categoria subúrbio: Rio de Janeiro 1858-1945” (Editora Apicuri, 2011), o marco transitório do conceito de subúrbio adotado pelos cariocas foi a reforma Pereira Passos. Neste período, o território do RJ foi subdividido em áreas modernas e sofisticadas, abrangidas pela reforma, e áreas antiquadas e precárias, marginalizadas e povoadas pelo proletariado.

Seguindo o conceito inicial suburbano, regiões como a zona sul, a Barra da Tijuca e a grande Tijuca também seriam definidas como subúrbio visto que estão localizadas fora da região central do Rio. Contudo, na ideologia “raptada” pelo carioca, estas áreas não se encaixariam no conceito de subúrbio já que apresentam uma melhor infraestrutura urbana e, em geral, população com maior renda.

No presente estudo delimitaremos como região suburbana as áreas definidas no Plano Diretor por Área de Planejamento 3 – maior parte dos bairros da zona norte – e Área de Planejamento 5 – maior parte dos bairros da zona oeste.

O Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano e Sustentável do Município do Rio de Janeiro é um documento, aprovado pela Câmara Municipal, que define as bases da Política Urbana e do Desenvolvimento Sustentável da cidade. Nele, está indicado os princípios, objetivos, diretrizes, ações estruturantes, normas e procedimentos da realização das políticas urbanas, econômicas, sociais, de gestão e setoriais como o meio ambiente e transporte.

O Plano Diretor foi instituído a partir da Constituição Federal de 1988 que determinou a todas as cidades com mais de vinte mil habitantes este instrumento como basilar da política de desenvolvimento e expansão urbana, visando tornar as cidades menos desiguais em seu território e garantindo uma evolução sustentável no âmbito social e econômico. A LOM (Lei Orgânica do Município) do Rio de Janeiro estabeleceu, em 1990, o Plano Diretor da cidade e determinou ao Poder Executivo a condução da sua elaboração, a implementação e a garantia de participação popular na construção e acompanhamento deste planejamento.

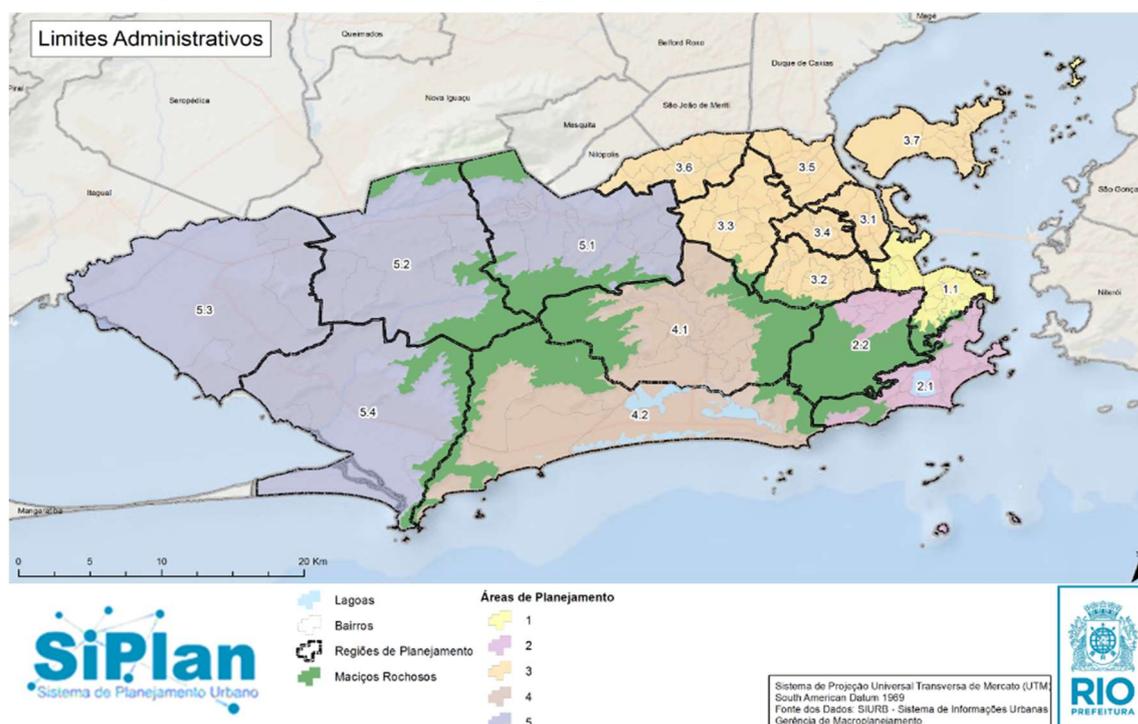
Em 1992, a Lei Complementar nº16 instituiu o Plano Diretor Decenal da Cidade e a periodicidade de dez anos para a revisão deste documento, contudo, um outro modelo de gestão foi priorizado diante deste documento. Em 2001, foi aprovado o Estatuto da

Cidade que determinava bases gerais das funções sociais e da propriedade urbana além da revisão do Plano aprovado em 1992, mas, este novo documento só foi efetivamente aprovado em 2011 por meio da Lei Complementar nº111. Nele, ressaltaram as necessidades ambientais do Rio e detalharam as questões sociais, habitacionais e de transporte. Em 2021, houve a revisão anual – instituída pelo Projeto de Lei Complementar 44/2021 – do Plano Diretor cuja maior parte dos dados apresentados neste estudo terá como base de análise este documento e seus anexos.

Abaixo, está indicada na ilustração 4 os limites administrativos delimitados por Região de Planejamento (RP) e informado, por meio das cores, as subdivisões por Áreas de Planejamento (AP). Em seguida, na ilustração 5, está ilustrada as RP nomeadas e delimitadas no mapa para facilitar a compreensão da sua subdivisão. Após, na tabela 3 e na tabela 4 veremos a correspondência de cada bairro, Região Administrativa (RA), RP e AP.

Como dito anteriormente, consideraremos neste material a área considerada subúrbio como a AP3 e AP5, objeto de estudo deste capítulo, devido à similaridade da ocupação urbana não ordenada destas regiões e a sua precariedade de infraestrutura.

**Ilustração 4 – Limites Administrativos por RP e Área de Planejamento do MRJ (2021)**



Fonte: [Diagnóstico | Plano Diretor do Rio \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

**Ilustração 5 – Limites de RP no MRJ (PLC44/2021)**



Fonte: [Consulta interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021 \(siurb.rio\)](http://siurb.rio) (Anexo III)

Em resumo, consideraremos suburbanas as regiões compreendidas na AP5, cuja RPs são Guaratiba, Santa Cruz, Campo Grande e Bangu, e AP3, cuja RPs são Méier, Inhaúma, Madureira, Pavuna, Penha, Ramos e Ilha do Governador.

**Tabela 3 – Divisão de Quadro Administrativo Geral – AP5**

AP	Regiões de Planejamento	Região Administrativa	Bairros
AP5	5.1 – Bangu	XVII Bangu (8)	Padre Miguel
			Bangu
			Senador Camará
			Gericinó
			Vila Kennedy
			Deodoro
			Vila Militar
			Campo dos Afonsos
		XXXIII Realengo	Jardim Sulacap
			Magalhães Bastos
	Realengo		
	Santíssimo		
	Campo Grande		
	5.2 - Campo Grande	XVIII Campo Grande	Senador Vasconcelos
			Inhoaíba
			Cosmos
	5.3 - Santa Cruz	XIX Santa Cruz	Paciência
			Santa Cruz
			Sepetiba
	5.4 - Guaratiba	XXVI Guaratiba	Guaratiba
			Barra de Guaratiba
			Pedra de Guaratiba

Fonte: Data.Rio / Elaboração Tayanne Rodrigues

**Tabela 4 – Divisão por Quadro Administrativo Geral – AP3**

AP	RP	RA	Bairros	RP	RA	Bairros			
AP3	3.1 – Ramos	X Ramos	Manguinhos Bonsucesso (3) Ramos (3) Olaria	3.4 - Inhaúma	XII Inhaúma	Higienópolis Maria da Graça Del Castilho Inhaúma Engenho da Rainha Tomás Coelho			
			XXX Maré			Maré	XXIX Complexo do Alemão	Complexo do Alemão	
	3.2 – Méier	XIII Méier	Jacaré (5) São Francisco Xavier Rocha Riachuelo Sampaio (5) Engenho Novo (5) Lins de Vasconcelos	3.5 - Penha	XXXI Vigário Geral	Penha Penha Circular Braz de Pina Cordovil Parada de Lucas Vigário Geral Jardim América			
			Méier Todos os Santos Cachambi Engenho de Dentro Água Santa Encantado Piedade Abolição Pilares			XXII Anchieta	Guadalupe Anchieta Parque Anchieta Ricardo de Albuquerque		
			XXVIII Jacarezinho			Jacarezinho	3.6 - Pavuna	XXV Pavuna	Coelho Neto Acari Barros Filho Costa Barros Pavuna Parque Colúmbia
			3.3 – Madureira			XIV Irajá			Vila Kosmos Vicente de Carvalho Vila da Penha Vista Alegre Irajá Colégio
	XV Madureira	Campinho Quintino Bocaiúva Cavalcanti Engenheiro Leal Casadura Madureira Vaz Lobo Turiaçu Rocha Miranda Honório Gurgel Oswaldo Cruz Bento Ribeiro Marechal Hermes							

Fonte: Data.Rio / Elaboração Tayanne Rodrigues

No intuito de analisar o Rio e o subúrbio em seu âmbito social, dois indicadores serão citados ao longo deste capítulo: Índice de Desenvolvimento Social e Índice de Progresso Social. Ambos os indicadores nos permitem entender as vulnerabilidades sociais locais de modo integrado, portanto, serão cruciais para a nossa observação.

O Índice de Desenvolvimento Social (IDS), criado pela Secretaria de Assuntos Econômicos (SAE) do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social

(BNDES), analisa o crescimento econômico associado ao desenvolvimento da cidade sob a ótica de três componentes: Infraestrutura, renda e escolarização.

Em sua metodologia de cálculo, utilizam-se 8 indicadores retirados do Censo Demográfico do IBGE de 2010 e, no recorte geográfico – subdividido nos Limites Administrativos: AP, RP, RA e bairros –, os dados dos indicadores são calculados a partir dos seus setores censitários correspondentes. Abaixo, estão listados os 8 indicadores considerados no cálculo:

1. Percentagem de domicílios particulares permanentes com forma de abastecimento de água adequada, ou seja, ligados à rede geral de distribuição;
2. Percentagem de domicílios particulares permanentes com esgoto adequado, ou seja, ligados à rede geral de esgoto ou pluvial;
3. Percentagem de domicílios particulares permanentes com lixo coletado diretamente por serviço de limpeza ou colocado em caçamba de serviço de limpeza;
4. Número médio de banheiros por morador: numerador = nº de banheiros no domicílio particular permanente; denominador = nº total de pessoas no domicílio particular permanente;
5. Percentagem de analfabetismo de moradores de 10 a 14 anos em relação a todos os moradores de 10 a 14 anos;
6. Rendimento per capita dos domicílios particulares permanentes, expresso em salários-mínimos de 2010;
7. Percentagem dos domicílios particulares, com rendimento domiciliar per capita até um salário-mínimo;
8. Percentagem dos domicílios particulares, com rendimento domiciliar per capita superior a 5 salários-mínimos;

No quesito de saneamento, o IBGE considerou o abastecimento de água, a coleta de lixo e o esgotamento sanitário – indicado acima como indicadores 1, 2 e 3. Já o indicador do número médio de banheiros, representa a condição de habitabilidade. A taxa de analfabetismo é o indicador relacionado a educação, seu recorte de faixa etária de 10 a 14 anos é devido a alta variabilidade deste indicador. Além disto, os indicadores de renda têm como base o valor do salário-mínimo do ano de 2010 (R\$ 510,00). Por fim, no quesito econômico, utiliza-se o rendimento domiciliar per capita, a proporção de domicílios de renda baixa per capita e renda alta per capita. Estes dois últimos indicando a concentração de renda.

A normalização dos indicadores – ou seja, a transformação dos indicadores para índices comparáveis entre si – se dá pela seguinte fórmula de cálculo:

$$VN_{ij} = 1 - (MV_i - V_{ij}) / (MV_i - mV_i), \text{ onde:}$$

$VN_{ij}$  = valor normalizado na escala de 0 a 1 do indicador  $i$  no lugar  $j$   
 $MV_i$  = maior valor obtido pelo indicador  $i$  entre todos os lugares pesquisados;  
 $mV_i$  = menor valor obtido pelo indicador  $i$  entre todos os lugares pesquisados;  
 $V_{ij}$  = valor obtido pelo indicador  $i$  no lugar  $j$

Os indicadores 5 (analfabetismo) e 7 (proporção de renda baixa per capita), seguem uma lógica diferente dos demais indicadores já que, para eles, quanto menor os valores, melhor a situação analisada. Visando seguir a lógica dos demais – quanto maior, melhor –, os valores são invertidos seguindo a seguinte fórmula:

$$VN_{ij} = 1 - (mV_i - V_{ij}) / (mV_i - MV_i)$$

Com os valores já transformados em índices, valores de 0 a 10, calcula-se a média aritmética destes chegando, assim, no resultado do IDS.

O Índice de Progresso Social (IPS), criado por um grupo de pesquisadores de da Escola de Administração de Empresas de Harvard (Harvard Business School) e da Escola Sloan de Administração do MIT (MIT Sloan School of Management), liderados por Michael Porter e Scott Stern, analisa o desenvolvimento humano e o bem-estar através da combinação 36 variáveis de acesso e qualidade subdividido em 3 dimensões e doze componentes definidos globalmente. Ele é composto por indicadores socioambientais com uma mensuração multidimensional que não se utiliza de indicadores econômicos, isto porque, o IPS visa observar o desenvolvimento social separado do crescimento econômico.

A origem deste índice foi desenvolvida em uma escala global no intuito de comparar diferentes países, contudo, o IPS Rio tem o objetivo de mensurar as disparidades de progresso social dentro da cidade para que se possa efetuar políticas públicas adaptadas à realidade de cada região. Em virtude disto, a distribuição territorial deste índice é traduzida no espaço urbano carioca através das Regiões Administrativas (RA).

Além do seu caráter local, outra informação relevante sobre o IPS é a sua capacidade de atualização periódica e o critério de mensuração de direta, ou seja, considera-se apenas resultados e não métricas intermediárias de processo, insumos ou investimentos. O índice é calculado e divulgado pelo Instituto Pereira Passos (IPP)

Na ilustração abaixo, está delineada a subdivisão entre as diferentes dimensões do IPS. Após, está indicada a metodologia do IPS organizada por ordem de execução e, por fim, na tabela 5, estão listados os 36 indicadores que compõem o índice com as suas respectivas fontes divididos de acordo com a sua dimensão. Todas estas informações foram retiradas do site do IPP, Índice de Progresso Social da Cidade do Rio de Janeiro na aba de Metodologia.

**Ilustração 6 – Dimensões do IPS**



Fonte: [Índice de Progresso Social \(arcgis.com\)](http://www.ipp.org.br)

As etapas de mensuração do IPS segundo o site do IPP são:

### 1. Vetorização da série de dados

Uma vez que os indicadores nem sempre apontam para uma mesma direção, é necessária a inversão de alguns indicadores para que valores mais altos reflitam sempre mais progresso social. Ao todo, foram invertidos 14 indicadores.

### 2. Normalização da série de dados

Transformação da série em uma distribuição normal padrão, subtraindo-se média da série ( $\mu$ ) e dividindo pelo desvio padrão, onde  $x_{ij}$  é o valor da observação da variável  $j$  para a Região  $i$ .

$$z_{ij} = \frac{x_{ij} - \mu_j}{\sigma_j}$$

### 3. Análise de consistência interna

Feita entre indicadores padronizados dentro de cada componente, por meio da medida de covariância de Alpha de Cronbach, buscando-se coeficientes de Alpha acima de 0.7.

#### 4. Distribuição de pesos

Calculou-se um peso  $w_j$  para cada vetor (variável)  $j$  pertencente a determinado componente, por meio de análise fatorial das variáveis de cada componente, utilizando-se somente a primeira carga fatorial atribuída a cada vetor.

#### 5. Teste de Kaiser-Meyer-Olkin

A robustez da análise fatorial é avaliada pelo teste Kaiser-Meyer-Olkin (KMO) de adequação amostral, buscando-se resultados acima de 0.5.

#### 6. Padronização dos pesos da AF

Os pesos  $w_j$  obtidos na análise fatorial para cada variável  $j$  são padronizados por componente de modo que a soma dos pesos seja igual a 1.

#### 7. Nota dos componentes

A nota de cada observação em cada componente é dada pela multiplicação de  $z_{ij}$  pelo peso  $w_j$  atribuído a cada variável por meio da análise fatorial, de modo que a nota do componente é dada por:

$$c = \sum w_i z_i$$

onde  $C$  é a nota do componente,  $i$  é o número de observações por variável e  $n = 31$ , número de Regiões Administrativas.

#### 8. Nota dos componentes

A nota de cada dimensão é calculada pela média simples das notas de cada componente, onde o número de componentes é sempre igual a 4, pois são 4 componentes por dimensão  $D$

$$d = \frac{1}{n} \sum_{i=1}^n c$$

#### 9. Nota do IPS

A nota do IPS é calculada pela média simples das notas das dimensões, onde o número de dimensões é sempre igual a 3, pois são 3 dimensões do IPS.

$$IPS = \frac{1}{3} \sum_{d=1}^3 D_d$$

**Tabela 5 – Indicadores do IPS divididos por suas Dimensões**

Indicador	Fontes	Indicador	Fontes	Indicador	Fontes
<b>Necessidades Humanas Básicas</b>		<b>Fundamentos do Bem-Estar</b>		<b>Oportunidades</b>	
Mortalidade Infantil	DataSus	Alfabetização	ANA	Mobilidade Urbana	ITDP
Baixo Peso ao Nascer	DataSus	Qualidade do Ensino Fundamental, anos iniciais	IDEB	Homicídios por Ação Policial	ISP
Mortalidade Materna	DataSus			Tempo Médio de Deslocamento	PDTU
Internações Infantis por Crise Respiratória	SMS	Qualidade do Ensino Fundamental, anos finais	IDEB	Participação Política	TSE
				Gravidez na Adolescência	DataSus
Acesso à Água Canalizada	Censo Demográfico	Abandono Escolar no Ensino Médio	Censo Escolar	Trabalho Infantil	Cadúnico
Acesso a Esgotamento Sanitário	Censo Demográfico	Acesso a Telefone Celular ou Fixo	Censo Demográfico	Índice de Acesso Cultura	SMC
Acesso a Banheiro	Censo Demográfico	Acesso à internet	Censo Demográfico	Violência Contra a Mulher	ISP
Pessoas Vivendo em Favelas Não Urbanizadas	IPP	Mortalidade por Doenças Crônicas	DataSus	Homicídios de Jovens Negros	ISP
Acesso à Energia Elétrica	Censo Demográfico	Incidência de Dengue	DataSus	Vulnerabilidade Familiar	Censo Demográfico
Adensamento Habitacional Excessivo	Censo Demográfico	Mortalidade por Tuberculose e HIV	DataSus	Pessoas com Ensino Superior	Censo Demográfico
Taxa de Homicídios	ISP	Coleta Seletiva de Lixo	Comlurb	Negros e Indígenas com Ensino Superior	Censo Demográfico
Roubos de Rua	ISP	Degradação de Áreas Verdes	IPP	Frequência ao Ensino Superior	Censo Demográfico

Fonte: [Índice de Progresso Social \(arregis.com\)](http://arregis.com) / Elaboração: Tayanne Rodrigues

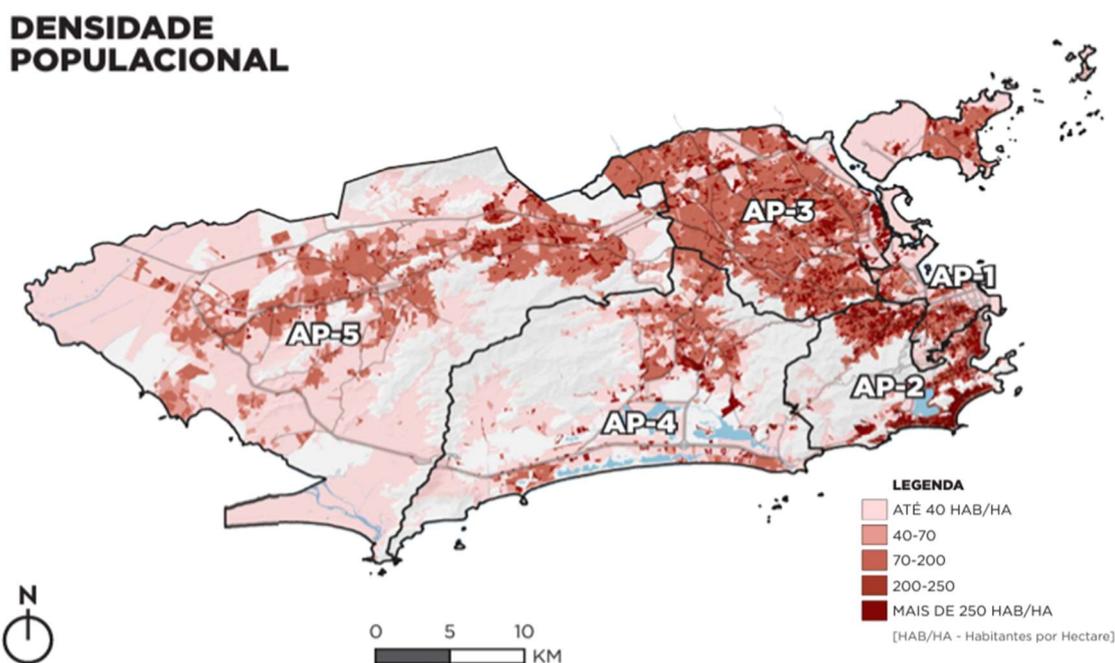
Os Sistemas de Centros e Subcentros compõe a estrutura urbana básica do Município e considera indicadores para hierarquizar os pontos de atração local: os empregos formais, número de estabelecimentos abertos existentes, arrecadação de ISS e Número de viagens atraídas no pico da manhã (Destino das Viagens). Esta metodologia está descrita em “Sistema de Centros e Subcentros” (p.224) do Diagnóstico Intersetorial integrado.

Por fim, para analisar as favelas do RJ em cada AP), foram utilizados o mapa que consta no Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado do Plano Diretor conjuntamente aos dados disponibilizados no Data.Rio sobre Limites de Favelas em 2019.

### 3.2. Aspectos mais gerais da Análise Socioeconômica

O Rio de Janeiro conta com uma população de 6.320.446 pessoas, sendo a segunda maior cidade do Brasil em número de habitantes. Somente na região suburbana habitam 4.103.345 pessoas, o que corresponde a um valor maior que a população da 3ª cidade mais populosa do Brasil, Brasília, e de 15 estados do país.

Ilustração 7 – Densidade populacional do MRJ delimitada por AP (2010)



Fonte: Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado (p.9)

O subúrbio também tem uma grande relevância geográfica no território municipal. Como pode ser observado na ilustração acima, a AP5 é a maior Área de Planejamento da cidade e a AP3, a área mais populosa e que concentra o maior número de bairros. Além disso, a AP1 e a AP2, regiões que centralizam a maior atividade econômica da cidade, têm uma posição espacial de difícil acesso com relação a integração dos demais bairros devido ao seu caráter litorâneo e a presença do Maciço da Tijuca.

Logo, o atual cenário de concentração dos polos comerciais e produtivos nessas áreas induzem um deslocamento popular diário de milhares de pessoas para esses conglomerados de restrito acesso. Paralelamente, o Rio tem limitados modais de transporte de massa já que a sua conexão territorial é, principalmente, dada por rodovias. Com isso, apresenta-se na cidade um grande nó na integração regional, afetando a vida

dos seus trabalhadores, que gastam horas no transporte público, e na sua produtividade geral, em virtude dos empecilhos logísticos.

A baixa atividade econômica do subúrbio provém da deficiência na sua estrutura produtiva, reflexo da sua marginalização histórica. A delimitação de planejamento urbano no seu núcleo enquanto urbanizava-se desordenadamente as áreas suburbanas geraram defasagens de infraestrutura que dificultam o seu crescimento produtivo. O indicador do IDS ilustra esta desigual realidade entre as RAs da AP3 e AP5 comparativamente a AP2 e AP4, já que apresenta em sua composição o cálculo acerca da infraestrutura local.

Fora a questão econômica, as regiões suburbanas enfrentam problemas em seus aspectos sociais. O indicador IPS calcula o bem-estar da população e o desenvolvimento socioambiental. Nas regiões da AP3 e da AP5 a sua nota é, em sua maioria territorial, abaixo da média da cidade. Também se encontram nas áreas suburbanas as 4 Regiões Administrativas das 5 piores notas da cidade. Outro fator que indica esta disparidade local, que compõem a nota do Índice de Progresso Social, é a renda per capita. A pior renda per capita da cidade é da RA do Jacarezinho, sediada na AP3, com o valor de R\$ 586,00, segundo dados disponibilizados no site sobre o IPS Rio.

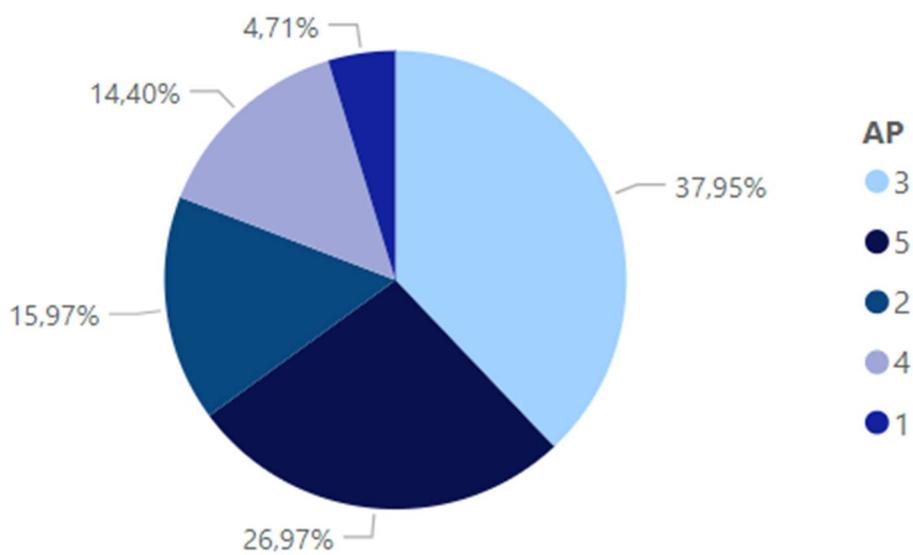
O fato de uma região tão relevante geograficamente e com tamanha parcela populacional apresentar tão baixos índices impactam o Rio de Janeiro como um todo. Além do Rio ser uma referência negativa quanto às suas desigualdades, a cidade tem a nota do IPS (60,8 em 2020) menor que a média nacional, que foi de 72,10 (2020), e mundial (65,47 também em 2020).

Logo, para que o Rio de Janeiro seja uma cidade referência quanto ao seu desenvolvimento humano e econômico, é necessário que as suas necessidades regionais sejam sanadas de forma que o seu território seja integrado e menos desigual, solucionando as disparidades tanto sociais quanto produtivas.

### 3.3. Aspectos Sociais

Neste tópico analisaremos os dados sobre a população carioca e suburbana para compreendermos os resultados, na atualidade, do modelo de desenvolvimento adotado pelo Rio de Janeiro ao longo da sua evolução urbana. Para isto, observaremos indicadores que tratam de questões como a sua concentração populacional, a distribuição de favelas no território, o IDS e o IPS de cada RA, o transporte urbano e a concentração de renda. Através deste estudo empírico da realidade social, será possível visualizarmos os efeitos da preocupação política delimitada a região central – início do séc. XX com as reformas urbanas – e à beira-mar – Zona Sul e, mais recentemente, Barra da Tijuca – enquanto as áreas de subúrbio e a sua população ali residente foram negligenciadas.

Gráfico 4 – Parcela populacional por AP (2010)



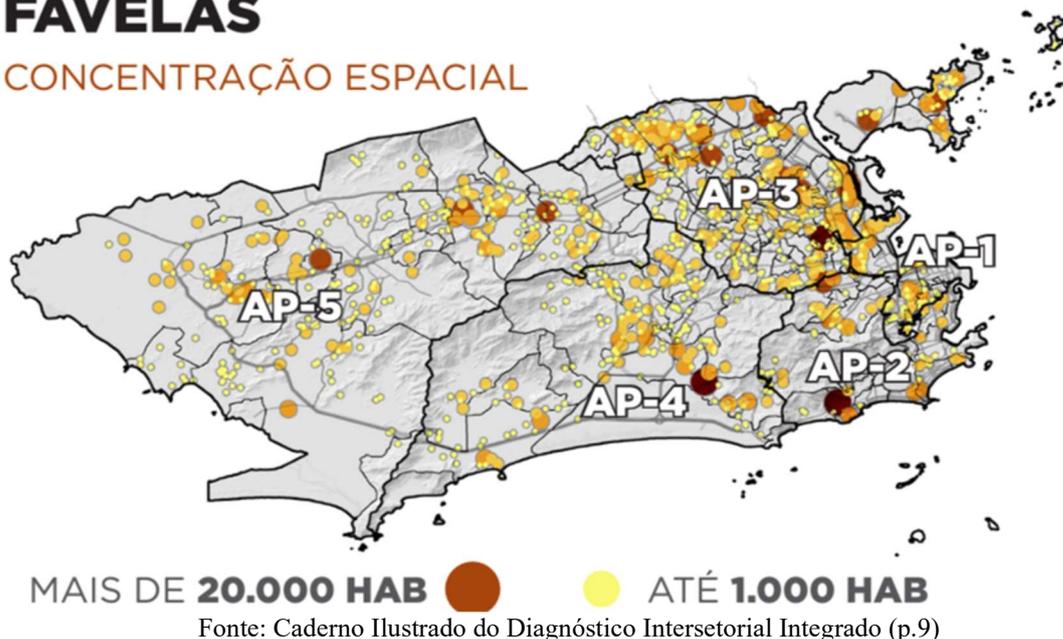
Fonte: IPP/Elaboração: Tayanne Rodrigues

O Rio de Janeiro conta com uma população de 6.320.446 pessoas, sendo a segunda maior cidade do Brasil em número de habitantes. Como visto no gráfico acima, a maioria da sua população mora nas áreas suburbanas. A AP3 e a AP5 são, respectivamente, a primeira e a segunda AP com maior número de residentes no Município. Juntas, representam 64,92%, o que indica que 4.103.345 pessoas habitam esta região. Além disso, ranqueando as 10 RAs mais populosas, 7 delas estão localizadas no subúrbio e, no top 5, 4 são RAs suburbanas.

Ilustração 8 – Concentração espacial nas favelas do MRJ delimitada por AP (2018)

## FAVELAS

### CONCENTRAÇÃO ESPACIAL



Fonte: Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado (p.9)

No quesito de população e distribuição de favelas no território, podemos observar na ilustração – que indica a densidade demográfica nas favelas do RJ segundo dados do SABREN de 2018 presentes no Diagnóstico Intersetorial Ilustrado – pontos mais escuros: Na AP4, próximo a Barra da Tijuca, no Rio das Pedras; Na AP2, região que compreende a Rocinha e áreas um pouco mais claras ao seu lado, no Vidigal, e entre Ipanema e Copacabana, no Cantagalo e no Pavão-Pavãozinho, além do limite entre AP2 e AP3, no Morro dos Macacos e Parque Vila Isabel; Na AP3, o ponto mais escuro está localizado na região do Jacarezinho e áreas mais claras estão distribuídas no Complexo do Alemão, embaixo da escritura “AP-3” no mapa –, na região dos complexos da Penha, no Complexo da Vila Joaniza – no começo da ilha do governador – e no Complexo da antiga Fazenda Botafogo; Na AP5, destaca-se a Vila do Vintém, na RA de Bangu, e a Nova Cidade, em Campo Grande.

Tal distribuição pode ser explicada devido à proximidade a empregos destas grandes favelas ao longo da história do Rio. A AP2, mesmo com a sua recente formação, atraiu moradores a se residirem próximo a prestação de serviços para a alta classe residente na Barra da Tijuca. Processo similar ocorreu muito antes na formação urbana da Zona Sul, que atraiu milhares de moradores nas encostas dos morros da região. Já no subúrbio, na AP3 e na AP5, a instalação de fábricas no meio do séc. XX – como já havia apontado no tópico 2.2 do capítulo anterior –, a maior disponibilidade de terrenos nesta

área e a expulsão dos residentes irregulares do centro e zona sul atraiu milhares de moradores e a expansão ocupacional de grandes favelas, encostas de morros e Complexos.

Na tabela abaixo elaborada com base nos dados do SABREN de 2019, indica-se esta grande proporção de áreas ocupadas por favelas na região da AP3 e da AP5 que somadas representam 71,75% do total da área ocupada no Município do Rio de Janeiro.

**Tabela 6 – Área ocupada pelas favelas por AP (m<sup>2</sup>) (2019)**

<b>AP</b>	<b>Soma de Área m<sup>2</sup></b>	<b>% do Total Geral</b>
3	18.597.084,75	38,18%
5	16.351.725,70	33,57%
4	7.299.517,48	14,98%
2	4.053.103,41	8,32%
1	2.411.054,53	4,95%
<b>Total</b>	<b>48.712.485,87</b>	<b>100,00%</b>

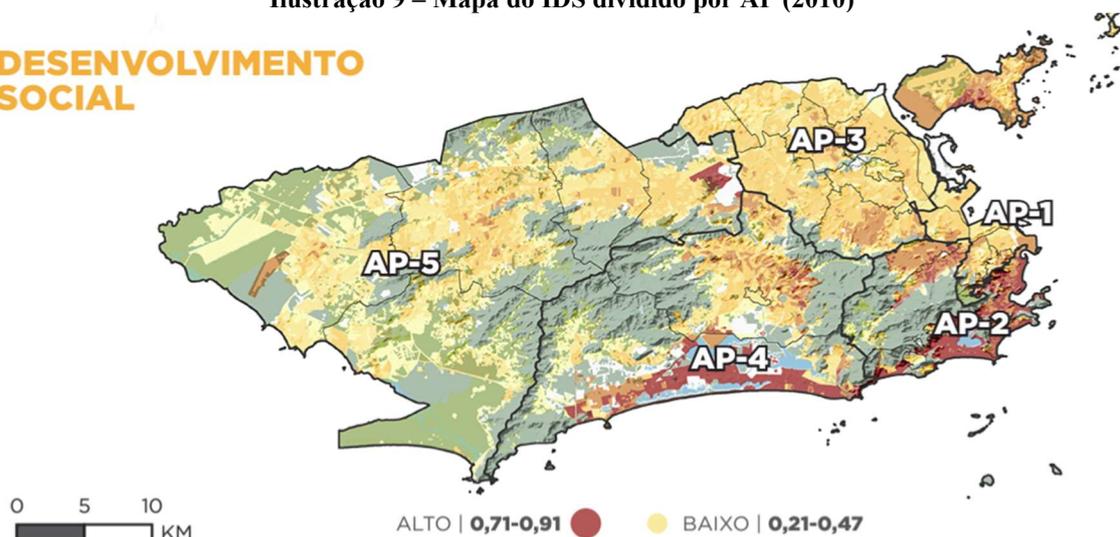
Fonte: SABREN/Elaboração: Tayanne Rodrigues

O IDS, indicador que analisa o crescimento econômico sob a ótica da infraestrutura, renda e escolarização é de importância para analisarmos as desigualdades existentes entre as regiões cariocas.

Conforme indicado na ilustração abaixo, os piores valores estão alocados na área da AP3, AP5 e na AP1. Tal indicativo está relacionada à falta de estrutura urbana destas regiões que, como vimos, historicamente é escassa já que a sua ocupação ocorreu de uma maneira não planejada. A AP3 e parte da AP1, teve o processo ocupacional no período conjunto às reformas do início do século sendo a sua intensificação urbana negligenciada pelo poder público da época diante da priorização da estruturação do centro e zona sul. A AP5, ocupada no meio do século passado para o fim, com a eletrificação dos bondes em direção à Santa Cruz, também teve o crescimento urbano não ordenado. Na AP1, equivalente a região central, vale lembrar que o seu planejamento estava estruturado no intuito de sediar a prestação de serviços, o comércio e o lazer da cidade, mas não a moradia, sendo assim, a população que ali vive se concentrou em regiões marginalizadas do planejamento, ocupando em sua maioria as encostas dos morros e cortiços desta parte da cidade.

Ilustração 9 – Mapa do IDS dividido por AP (2010)

**DESENVOLVIMENTO  
SOCIAL**



Fonte: Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado (p.19)

Já a AP2 e a AP4, foram regiões que tiveram o seu território organizado. A AP2 com a sua formação urbana organizada pelos planos reformistas do início do século XX e a AP4, mais recentemente, no fim do século passado e início deste, determinada pelo Plano Lúcio Costa.

Outro índice importante para a compreensão das diferenças regionais existentes no Rio é o IPS. Ele, por sua vez, indica o bem-estar da população e o desenvolvimento socioambiental, isolada da concepção econômica. Para isto, o indicador agrupa diferentes variáveis sob o ponto de vista das dimensões de oportunidade, fundamentos do bem-estar e necessidades humanas básicas.

O valor do IPS em 2020 do RJ foi de 60,8 sendo a sua composição de 74,1 no âmbito da necessidade humana básica, 56,6 em oportunidade e 51,6 no fundamento de bem-estar. No recorte de indicadores, o melhor desempenho é de Água e Saneamento (83,63), que faz parte da dimensão de necessidade humana básica, e o pior desempenho é o componente de Acesso ao Ensino Superior (32,36).

As Áreas de Planejamento que mais se destacam por seu bom desempenho é a AP2, com a maior parte do seu território apresentando os melhores valores do Rio, e, em seguida, a AP4, com a maior parte do seu território em cima da média carioca. Já a AP3, em sua área há regiões acima da média, como o Méier (64,61), Irajá (64,57) e a Ilha do Governador (62,97) mas também há bairros com os piores valores, como a Pavuna

(42,97), o Complexo do Alemão (43,68), Jacarezinho (45,15) e Complexo da Maré (47,20). Na AP1, as duas RAs estão abaixo da média e a zona portuária tem o pior índice (42,04). Por fim, na AP5, todas as suas regiões estão abaixo da média e Guaratiba com o terceiro pior IPS da cidade (43, 54).

Através deste indicador podemos perceber a imensa desigualdade no bem-estar da população residente em diferentes áreas do Rio. Enquanto a nota da Região Administrativa de Botafogo é de 85,03, sendo o valor da segurança pessoal 79,18 e de acesso a conhecimento básico 80,70, a Pavuna tem uma nota de 42,97, sendo o valor de segurança pessoal 40,71 e de acesso a conhecimento básico 33,39. Além disso, em Guaratiba o acesso de ensino superior é de 5,68 enquanto em botafogo este mesmo indicador tem a nota de 99,39.

**Ilustração 10 – Mapa por IPS dividido por RA (2020)**



Fonte: [Índice de Progresso Social \(arcgis.com\)](https://arcgis.com)

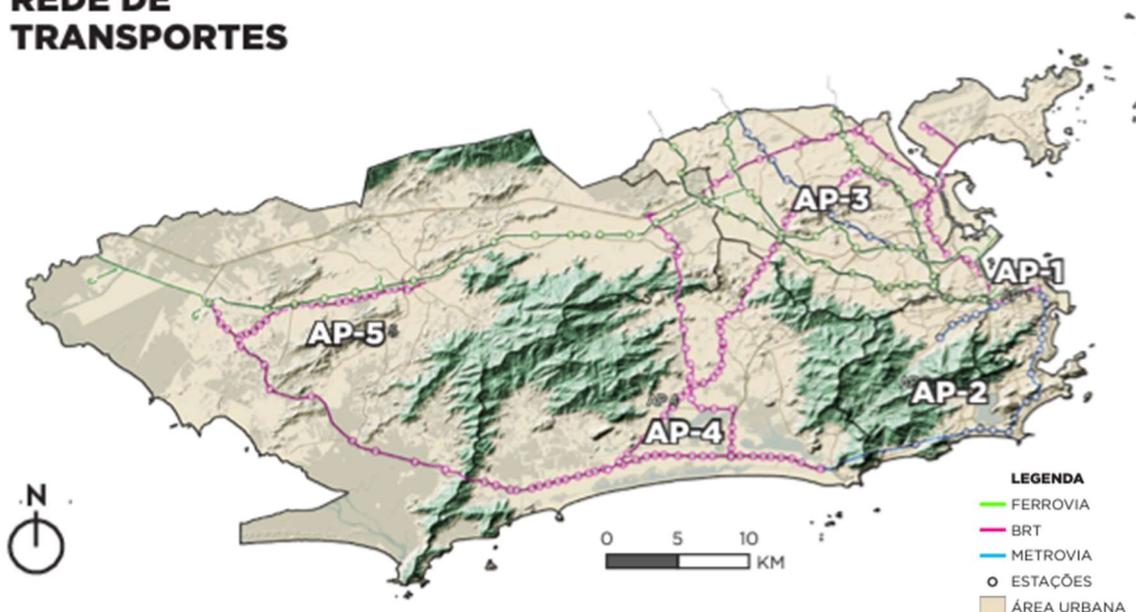
Logo, é notória a diferença existente entre as regiões do Rio de Janeiro. Para que o Rio eleve a sua condição no panorama geral, é necessário olhar as defasagens existentes em cada região. Na área em que o Município apresenta as melhores condições de bem-estar (AP2), moram 15% da população carioca, enquanto a região com notas abaixo da média, reside mais da metade dos cariocas. Portanto, para que o RJ seja uma cidade efetivamente com elevado bem-estar, deve-se realizar políticas públicas que reduzam esta disparidade.

Uma das problemáticas sociais mais debatidas e urgentes no RJ, tanto na atualidade quanto ao longo da sua história, é a questão do seu assoberbado transporte urbano. A mobilidade no Rio apresenta problemas estruturais, que afetam a sua rede de transporte como um todo. Neste estudo, abordaremos os 3 principais fatores que levam a esta situação.

Primeiramente, o Município do Rio de Janeiro tem a sua geografia com característica linear, ou seja, para sair de uma região para outra, deve-se necessariamente passar por áreas intermediárias. Segundo Lessa (2001, p.27) uma cidade tipicamente linear é aquela que tem a sua ocupação urbana seguindo um eixo de estrada, o qual organiza as suas ligações locais. O fato que causa este aspecto do Rio é o seu polo comercial estar localizado em seu litoral e não em seu centro espacial. Sendo assim, são reduzidas as opções de trajetos, o que leva a lotação destes. Apesar desta linearidade ter sido diminuída com o desenvolvimento dos modais de transporte ao longo do tempo, ela ainda permanece já que há poucas opções de deslocamento em transportes de massa como trens e ferrovias. Um exemplo desta peculiaridade do Rio, é a lotação dos trens do ramal de Santa Cruz, que passam por quase toda a AP5 e ainda uma parte da zona norte até chegar em seu ponto final no centro, sendo a única opção de transporte ferroviário para esta parte do Rio.

Ilustração 11 – Mapa da rede de transportes por modais no MRJ (2021)

## REDE DE TRANSPORTES



Fonte: Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado (p.11)

O segundo ponto, que está correlacionado com o primeiro, é a reduzida distribuição de transporte ferroviário – na ilustração acima, as linhas verde e azul correspondem ao transporte ferroviário no mapa –, que é mais rápido e transporta maior número de passageiros. O motivo disto foi tratado no tópico 2.2 do capítulo 2 deste texto, no período de desenvolvimento da integração territorial que ocorreu em meados do século passado, foi priorizada a construção de rodovias devido a influência da indústria automobilística no Brasil. Hoje, a construção de ferrovias conectando o território exige um gasto público elevado que o Rio, como estado e não mais capital, tem restrições orçamentárias para a sua elaboração.

O último ponto que leva ao embaraço da mobilidade urbana é a contraposição entre a disposição populacional e de emprego. Como será exposto no próximo tópico (2.4. Aspectos Econômicos), a maior disponibilidade de emprego está concentrada majoritariamente na AP1 e na AP2. Em contrapartida a maior parte dos habitantes do RJ residem nos subúrbios. Em virtude disso, uma enorme parcela dos cariocas precisa se deslocar diariamente de suas residências suburbanas para os seus empregos na área central.

Ilustração 12 – Tempo médio de deslocamento no transporte público do MRJ (2021)



Fonte: Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado (p.11)

Os fatores enfatizados acima levam a ocorrência da problemática evidenciada no mapa da ilustração 13, o elevado tempo médio do transporte urbano no Rio. Isto prejudica

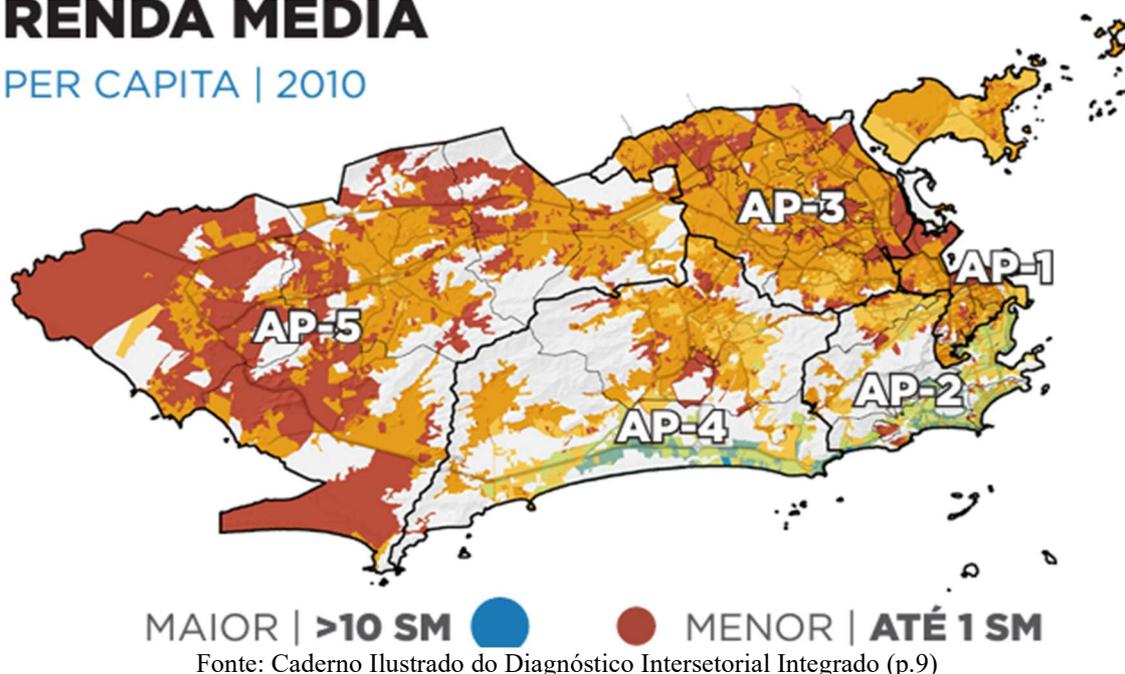
a cidade em diferentes aspectos já que afeta negativamente o bem-estar da sua população e atravanca a integração regional impactando na sua logística produtiva.

Por fim, as questões sociais analisadas neste tópico conjuntamente a história de urbanização do Rio causam a concentração de renda no território indicada no mapa abaixo. O entendimento do RJ como imagem nacional e global delimitada ao seu centro comercial e o seu litoral (Barra da Tijuca e Zona Sul) definida, inicialmente, pelas reformas iniciadas por Pereira Passos visando ser a Paris dos trópicos e, posteriormente, pelo Plano Lúcio Costa sob influências de tendências estadunidenses excluída as demais regiões suburbanas levaram a marginalização e periferização destas áreas negligenciadas.

Ilustração 13 – Renda média per capita delimitada por AP (2010)

## RENDA MÉDIA

PER CAPITA | 2010



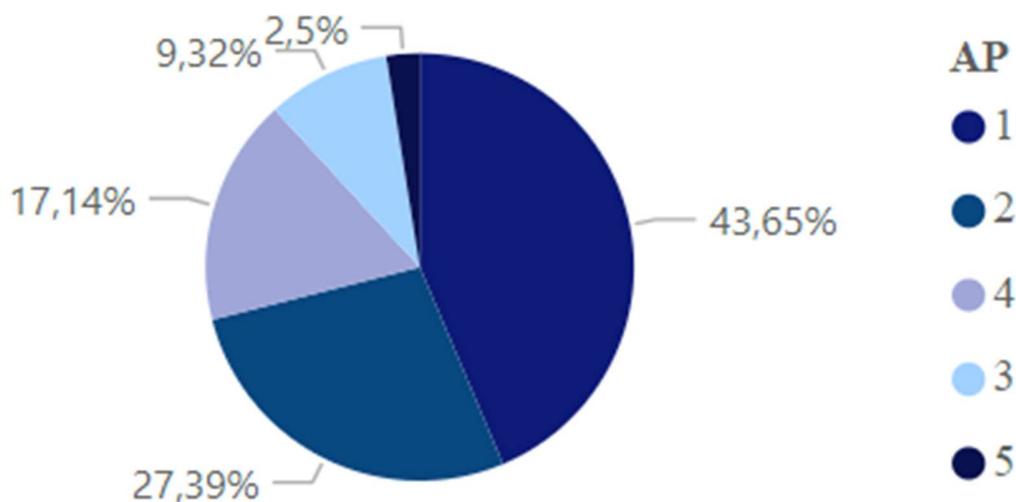
O desenvolvimento socioeconômico baseado no cumprimento da capitalidade gerou a priorização de políticas públicas nas áreas valorizadas pelo poder público. Assim, a melhor infraestrutura urbana causou a valorização imobiliária nestas áreas e a sua habitação por populações com maior renda. Em contraposição, em sua margem, cresceu de forma não ordenada a urbanização popular e proletária daqueles que não tinham condições de residir nestas regiões mais abastadas.

Desta forma, temos a segregação socioespacial tão característica da cidade do Rio de Janeiro nos dias de hoje.

### 3.4. Aspectos Econômicos

Apesar da sua maioria populosa, a região suburbana tem uma baixa parcela na atividade econômica do Rio. Tal fato se justifica pelo legado histórico do desenvolvimento em prol da dinâmica da capitalidade delimitada às regiões centrais e à beira-mar da cidade. Esta desigualdade no âmbito econômico está explícita no gráfico abaixo que indica a parcela de arrecadação no ISS de cada AP. A região suburbana – AP3 e AP5 juntas – representa apenas 12% da arrecadação total do RJ enquanto somente o Centro – AP1 – representa mais que o triplo de sua participação.

Gráfico 5 – Arrecadação de ISS por AP (jan-jun 2022)



Fonte: SMF/Elaboração: Tyanne Rodrigues

Essa particularidade distributiva da arrecadação carioca pode ser explicada pela concentração de grandes polos econômicos nestas regiões de maior participação e pelo maior valor dos produtos cobrados nestas áreas da cidade. Ambas as razões estão integradas ao argumento de correlação com o histórico da capitalidade restrita no território. Por um lado, a evolução dos polos condiz com a capacidade competitiva e atrativa local além da disposição de infraestrutura, logo, com o desenvolvimento marginalizando as áreas suburbanas e privilegiando as demais partes do Rio induzem a evolução de uma em comparação a outra. Por outro lado, o alto valor dos serviços prestados nas áreas de maior arrecadação é fruto da alta renda destes locais, fator também causado pela dinâmica do cumprimento do papel de capital delimitado ao seu núcleo.

Mesmo a AP3 sendo a área com a maior população de cariocas, representando a parcela de praticamente 38% da população residente no Rio, ela está posicionada no segundo lugar dos rankings de número de empresas e número de empregos no RJ. No caso da AP5, segunda área mais populosa da cidade com 28% de residentes, sua posição em ambos os rankings indicados é no último lugar.

**Tabela 7 – Número de empresas por AP (2021)**

<b>AP</b>	<b>Soma de Área m<sup>2</sup></b>	<b>% do Total Geral</b>
2	31.741	27,43%
3	27.478	23,75%
4	24.997	21,61%
1	19.283	16,67%
5	12.201	10,55%
<b>Total</b>	<b>115.700</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: RAIS/Elaboração: Tayanne Rodrigues

**Tabela 8 – Número de empregos por AP (2021)**

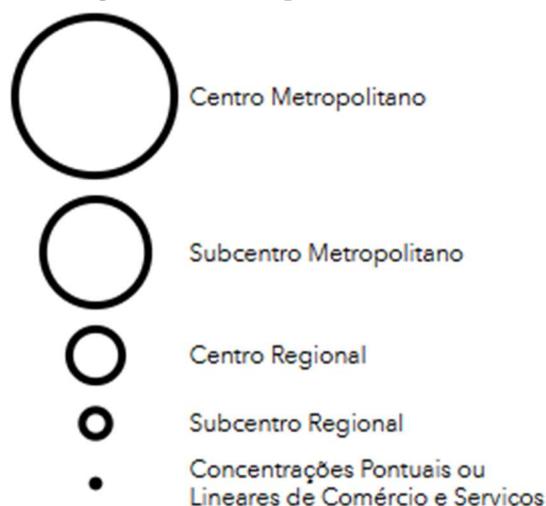
<b>AP</b>	<b>Soma de Área m<sup>2</sup></b>	<b>% do Total Geral</b>
1	9.317.822	37,47%
3	5.556.548	22,35%
2	4.597.938	18,49%
4	3.450.745	13,88%
5	1.943.068	7,81%
<b>Total</b>	<b>24.866.121</b>	<b>100,00%</b>

Fonte: RAIS/Elaboração: Tayanne Rodrigues

Essa realidade desigual em disposição de emprego e de empresas, além de explicitar a desigualdade de desenvolvimento no RJ, indica a necessidade dos moradores do município em deslocar-se diariamente para trabalhar no Rio, o que impacta não só o embarço do transporte urbano – que como vimos no mapa da ilustração 13, gasta horas do seu dia no deslocamento diário –, mas também o bem-estar deste cidadão.

Além dos indicadores citados, a desigualdade econômica pode ser percebida na indicação do Sistema de Centros e Subcentros do Rio de Janeiro. Este panorama ilustra a dinâmica dos polos econômicos da cidade pontuando as regiões que exercem atração e influência sobre as demais áreas considerando em sua composição: a concentração e diversidade de usos; a contribuição para a economia da cidade; a oferta de empregos; o acesso e oferta de transportes e a disponibilidade de infraestrutura. Na ilustração a seguir, está indicada a hierarquia entre os centros e subcentros.

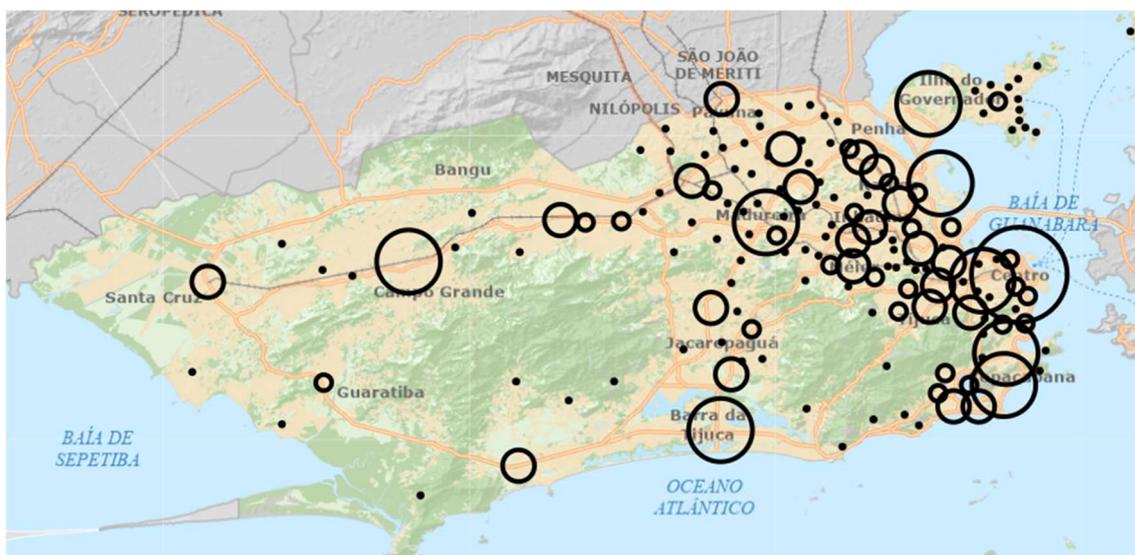
**Ilustração 14 – Legenda da hierarquia de Centros e Subcentros do MRJ**



Fonte: Consulta Interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021 – Anexo XII

No mapa da ilustração 15, percebe-se a grande influência ainda presente na região Central sob as demais áreas do território carioca já que é sede do Centro Metropolitano. Um fato acerca disto, é a herança da história de capitalidade de prestação de serviços e comércio sediados na região Central desde o início de sua conformação urbana. Além disso, observa-se o grande número de Subcentros Metropolitanos e Centros Regionais na parte da AP2, ilustrando a teoria de subdivisão dual urbana de núcleo-periferia.

**Ilustração 15 – Centros e Subcentros do MRJ (2021)**

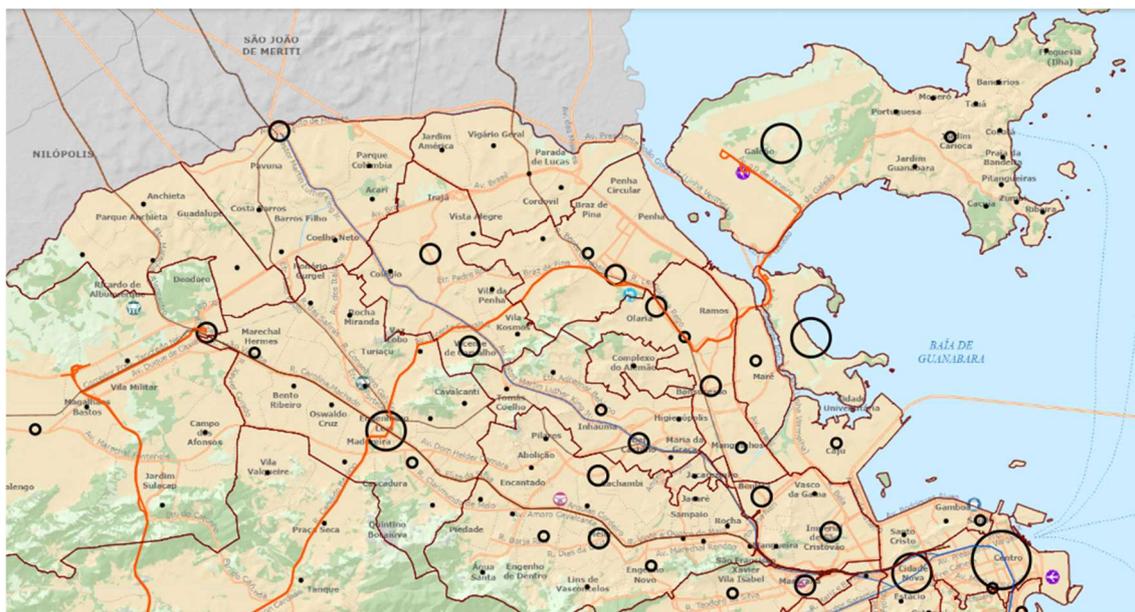


Fonte: Consulta Interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021 – Anexo XII

Apesar da desigualdade de concentração de Centros e Subcentros Metropolitanos, na área da AP3 há uma grande quantidade de polos identificados. Nesta região, encontram-se 3 Subcentros Metropolitanos – Madureira, Ilha do Governador, na área

sediada pelo Aeroporto do Galeão, e no fundão, sede da UFRJ –, e vários Centros e Subcentros regionais e Concentrações Pontuais e Lineares de serviços distribuídos pelo seu território.

**Ilustração 16 – Centros e Subcentros da AP3 (2021)**

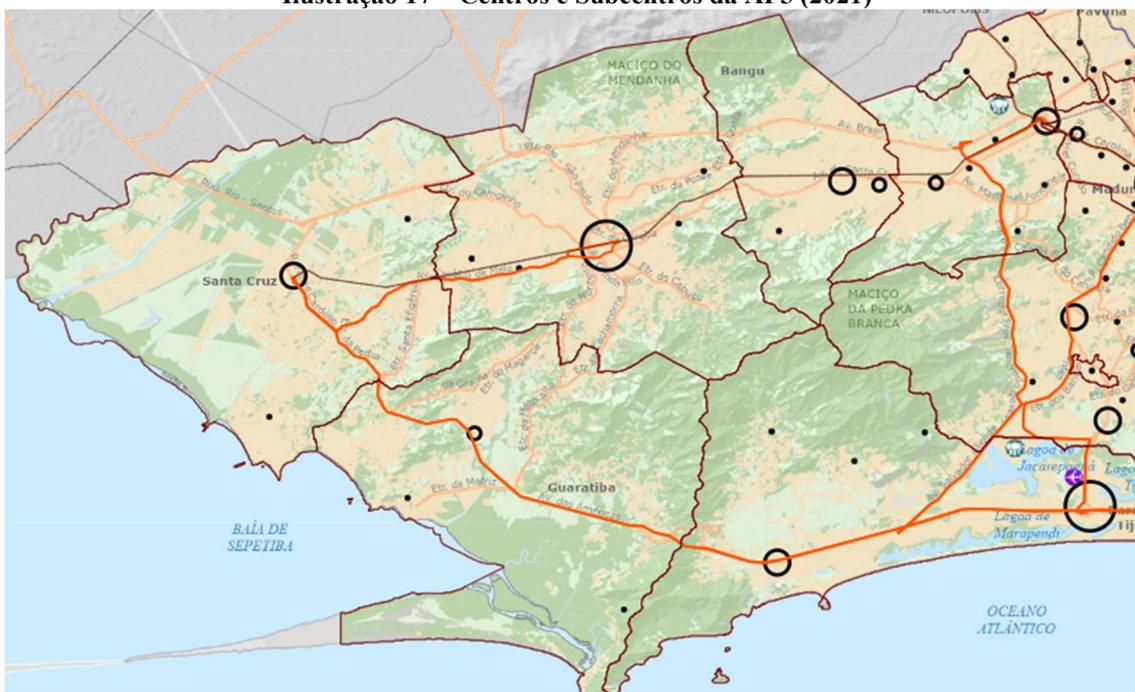


Fonte: Consulta Interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021 – Anexos IV, IX e XII

Também é válido destacar que a maioria dos polos de maior influência na região são áreas de integração entre os modais de transportes. Um exemplo desta correlação é a região de Madureira, que no mapa indica o encontro do BRT (linha laranja) com o trem (linha marrom), mas também podemos destacar os polos de Del Castilho, Ramos e Olaria. Além disso, nota-se a relevância de parques tecnológicos para o efeito multiplicador na economia, um Subcentro Metropolitano destacado na AP3 é a sede da UFRJ, no fundão que gera atividade econômica neste território.

Efeito similar ao observado na AP3 ocorre na AP5. Os polos comerciais que destacam nesta Área de Planejamento é o de Campo Grande, com integração de BRT e trem, assim como Santa Cruz e Deodoro. Além desta ligação entre os modais destacados, nestas regiões há pontos de ônibus e vãs que ramificam a mobilidade para as regiões arredores. Com isso, há uma movimentação de milhares de pessoas por estes centros dinâmicos.

**Ilustração 17 – Centros e Subcentros da AP5 (2021)**



Fonte: Consulta Interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021 – Anexos IV, IX e XII

A economia suburbana tem potencial de ser muito mais pulsante do que ela é atualmente, devido a elevada movimentação popular que passa diariamente por estes polos, o que induziria positivamente o aumento na arrecadação nesta área e da geração de emprego mais próximo da moradia da população, melhorando o bem-estar popular e reduzindo o problema do transporte urbano. Além disso, com incentivos e infraestrutura adequada, o MRJ teria diferentes núcleos produtivos distribuídos por seu território integrando a sua atividade econômica regional.

## 4. Conclusão

A clara desigualdade em diferentes aspectos sociais e econômicos no Município do Rio de Janeiro provém, na verdade, de uma mesma raiz, a sua conformação ocupacional e territorial planejada para apenas uma restrita região. A sua estrutura urbana dual de centro-periferia, reafirmada durante a história da cidade, gerou deficiências que afetam os seus residentes e seus visitantes até os dias atuais.

Mesmo quando a força da capitalidade ofereceu potencialidades para o desenvolvimento do Rio, tendeu a funcionalizar essa segregação ao invés de gerar oportunidades de revertê-la. Ela se associou a essa divisão, em particular, a partir das reformas urbanas do início do século XX, visando modificar a imagem da capital com base em influências parisienses. Além disso, nos dias de hoje, mesmo com tentativas de revitalizá-la como uma “marca” internacional com atração de eventos e uma série de intervenções urbanas relacionadas, a sua concepção excludente e reprodutora de assimetrias no espaço carioca ainda permanece, já que as medidas voltadas para a atração turística e o polo comercial carioca ainda é limitado para a sua área não suburbana.

Como foi visto neste estudo, as defasagens urbanas afetam o Rio de Janeiro como um todo. A sua concentração econômica em determinadas partes da cidade leva a conurbação de sua rede de transportes e a dificuldade de integração territorial. Ademais, o índice que mede o bem-estar da sociedade e o seu desenvolvimento social nos informa que a maior parcela da população do Rio vive sob condições de baixo nível de qualidade de vida comparativamente as médias municipais, nacionais e internacionais.

Sendo assim, o subdesenvolvimento suburbano precisa ser tratado como prioritário para o desenvolvimento efetivo da cidade do Rio de Janeiro. É necessário discutir e planejar a integração do Rio como um todo, sanando as desigualdades regionais e respeitando as suas especificidades locais.

## 5. Referências Bibliográficas

BASTOS, Pedro Paulo. Subúrbio, um conceito que se “carioquizou”. **Veja Rio**, [S. l.], 16 abr. 2014. As Ruas do Rio. Disponível em: <https://vejario.abril.com.br/coluna/as-ruas-do-rio/suburbio-um-conceito-que-se-8220-carioquizou-8221> Acesso em: 6 jun. 2023.

BNDES. *In: BNDES cria Índice de Desenvolvimento Social próprio*. [S. l.], 24 maio 2007. Disponível em: [https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20070524\\_not116\\_07#:~:text=A%20fim%20de%20tornar%20mais,vida%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20do%20pa%C3%ADs](https://www.bndes.gov.br/wps/portal/site/home/imprensa/noticias/conteudo/20070524_not116_07#:~:text=A%20fim%20de%20tornar%20mais,vida%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20do%20pa%C3%ADs). Acesso em: 11 jul. 2023.

CONSULTA interativa dos anexos mapeados do PLC 44/2021. SIURB: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Disponível em: <https://siurb.rio/portal/apps/webappviewer/index.html?id=8d8f56bd590c44e484f902985d7604f1>. Acesso em: 15 jun. 2023.

COSTA, Marcos. A Modernização Conservadora. In: COSTA, Marcos. **A história do Brasil para quem tem pressa: dos bastidores do descobrimento à crise de 2015 em 200 páginas!** Rio de Janeiro: Valentina, 2016. Cap. 4. p. 134-135

DA SILVA, Mauro Osório; VERSIANI, Maria Helena. História de capitalidade do Rio de Janeiro. **Caderno de Desenvolvimento Fluminense**, n. 10, 2016. DOI <https://doi.org/10.12957/cdf.2016.30683>. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/cdf/article/view/30683/21589>. Acesso em: 2 maio 2023

DATA Rio: Instituto Pereira Passos. *In: Índice de Desenvolvimento Social (IDS) por Áreas de Planejamento (AP), Regiões de Planejamento (RP), Regiões Administrativas (RA), Bairros e Favelas do Município do Rio de Janeiro -*

**2010 Índice de Desenvolvimento Social (IDS) por Áreas de Planejamento (AP), Regiões de Planejamento (RP), Regiões Administrativas (RA), Bairros e Favelas do Município do Rio de Janeiro - 2010:** Resumo. [S. l.]: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 26 set. 2018. Disponível em: <https://www.data.rio/documents/fa85ddc76a524380ad7fc60e3006ee97/about>. Acesso em: 7 jun. 2023.

GERÊNCIA DE MACROPLANEJAMENTO. Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. Relatório Técnico (2018). **Diagnóstico Intersectorial Integrado da Cidade do Rio de Janeiro:** Relatório CTPD 2018, [S. l.], 2018. Disponível em: [http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/10402268/4259609/Relatorio\\_CTPD\\_2018\\_Diagnostico\\_Intersectorial\\_Integrado\\_Completo.pdf](http://www.rio.rj.gov.br/dlstatic/10112/10402268/4259609/Relatorio_CTPD_2018_Diagnostico_Intersectorial_Integrado_Completo.pdf). Acesso em: 31 maio 2023.

HOMERO, Vilma. Subúrbios: 150 anos de história carioca. **FAPERJ**, [S. l.], 30 jan. 2014. Disponível em: <http://siteantigo.faperj.br/?id=2615.2.3>. Acesso em: 6 jun. 2023.

ÍNDICE DE PROGRESSO SOCIAL DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO: Instituto Pereira Passos. *In: Índice de Progresso Social da Cidade do Rio de Janeiro*. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://ips-rio-pcrj.hub.arcgis.com/>. Acesso em: 8 jun. 2023.

LESSA, Carlos. O Rio de todos os brasis: uma reflexão em busca de auto-estima. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

LIMITE de Favelas 2019. Data.Rio: Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, 16 ago. 2021. Disponível em: <https://www.data.rio/datasets/PCRJ::limite-favelas-2019/explore?filters=eyJjb2RfYXAiOls0LDVdfQ%3D%3D>. Acesso em: 15 jun. 2023

LOUREIRO, Ana Cláudia Nonato da Silva. **Rio de Janeiro: uma análise da perda recente de centralidade**. 2006. 117 f. Tese (Doutorado) - Curso de Ciências

Econômicas, Centro de Desenvolvimento e Planejamento Regional, UFMG, Belo Horizonte, 2006. Disponível em: [https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/MCCR-6VSEMN/1/ana\\_cl\\_udia\\_nonato\\_da\\_silva\\_loureiro.pdf](https://repositorio.ufmg.br/bitstream/1843/MCCR-6VSEMN/1/ana_cl_udia_nonato_da_silva_loureiro.pdf). Acesso em: 02 maio 2023

MOREIRA, Luciana. **Cidade e subúrbios no Rio de Janeiro do início do século XX: ordenamento e progresso para o morador suburbano**. XXVII Simpósio Nacional de História: Conhecimento histórico e diálogo social, Natal, RN, 22 jul. 2013. Disponível em: [http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1389207142\\_ARQUIVO\\_Luciana\\_Veronica.pdf](http://www.snh2013.anpuh.org/resources/anais/27/1389207142_ARQUIVO_Luciana_Veronica.pdf). Acesso em: 11 abr. 2023.

MULTIRIO. **A cidade nos anos 70 e 80**. Disponível em: [Rio de Janeiro - História da Cidade - A cidade nos anos 1970 e 1980](#). Acesso em: 02 mai. 2023.

MULTIRIO. **O Rio de Janeiro: Metamorfoses urbanas**. Disponível em: [Rio de Janeiro - História da Cidade - O Rio de Janeiro: metamorfoses urbanas](#). Acesso em: 21 abr. 2023.

Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro: PD em Vigor. *In: Sobre o Plano Diretor*. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://planodiretor-prcj.hub.arcgis.com/pages/plano-diretor-atual>. Acesso em: 6 jun. 2023.

POCHMANN, M., & da Silva, L. C. (2020). **Concentração espacial da produção e desigualdades sociais**. Revista Brasileira De Estudos Urbanos E Regionais, 22. Disponível em: <https://doi.org/10.22296/2317-1529.rbeur.202004>. Acesso em: 10 abr. 2023

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Caderno Ilustrado. **Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado**, [S. l.], 2021. Disponível em: [Caderno Ilustrado do Diagnóstico Intersetorial Integrado](#). Acesso em: 17 jun. 2023.

Rio de Janeiro [recurso eletrônico]: transformações na ordem urbana / organização e coordenação Luiz Cesar de Queiroz Ribeiro. - 1. ed. - Rio de Janeiro: Letra Capital; Observatório das Metrópoles, 2015. Disponível em: [https://observatoriodasmetrosoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook\\_file/serie\\_ordemurbana\\_rio.pdf](https://observatoriodasmetrosoles.net.br/arquivos/biblioteca/abook_file/serie_ordemurbana_rio.pdf). Acesso em: 12 jun. 2023

SILVA, Bernardo. Índice de Progresso Social: outro modo de medir o sucesso das sociedades?: O que é o Índice de Progresso Social?. **Politize!**, [S. l.], p. 1-1, 25 set. 2020. Disponível em: <https://www.politize.com.br/indice-de-progresso-social/>. Acesso em: 11 jul. 2023.

SINOPSE do Censo Demográfico de 2010: População nos Censos Demográficos, segundo os municípios das capitais - 2000/2010. [S. l.]: IBGE. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/censo2010/apps/sinopse/index.php?dados=6&uf=00>. Acesso em: 29 abr. 2023.

SOBRAL, Bruno. **Metrópole do Rio e Projeto Nacional**. [S. l.]: Garamond, 2013.

SOCIAL Progress Imperative: Social Progress Index Time Series. *In*: **Social Progress Index Time Series: Measuring Social Outcomes 1990-2020: Country Comparison..** Disponível em: <https://www.socialprogress.org/social-progress-index-time-series/>. Acesso em: 21 jun. 2023.