

# 2

PART E

## **CONTEXTOS DA DISPERSÃO URBANA NO ESPAÇO URBANO- REGIONAL BRASILEIRO**



# 4

## CAPÍTULO

Werther Holzer

### **A URBANIZAÇÃO DISPERSA E SEU INCREMENTO PELO PROGRAMA “MINHA CASA, MINHA VIDA”: O CASO DE MARICÁ – RJ**

#### **4.1. NOTAS SOBRE OS PROCESSOS DE SUBURBANIZAÇÃO NO SÉCULO XX E DE DISPERSÃO URBANA NO SÉCULO XXI**

Processos de suburbanização nas periferias de grandes metrópoles não se apresentam como novidade (a consistente bibliografia sobre o tema não será revista nesse texto). Iniciaram-se há pelo menos cento e cinquenta anos nos arrabaldes das cidades motrizes da segunda fase da chamada Revolução Industrial (p.ex. HOBBSAWN, 2003), quando as condições de habitabilidade das áreas centrais das grandes cidades chegaram a densidades insustentáveis (CHOAY, 2005; ENGELS, 2008), alavancadas pelas inovações nos sistemas de transportes (TAYLOR, 2015).

Apesar de ser inicialmente um fenômeno europeu, seu incremento, já na chamada terceira fase da revolução industrial, se potencializou ao máximo nos Estados Unidos, quando as forças macroeconômicas deixam de gravitar na esfera da produção e passam para a esfera do consumo.

Jackson discorre sobre o surgimento e incremento desse fenômeno nos Estados Unidos, por ele atribuído

A introdução do barco a vapor, do ônibus, de conexões ferroviárias, de bondes à tração animal, de elevados ferroviários, e do taxi deram um impulso adicional a um êxodo que iria

transformar as cidades "por dentro e por fora" e inaugurou um novo padrão de afluência suburbana e centro de desilusão. O resultado foi saudado como o resultado inevitável da desejável segregação das zonas comerciais das zonas residenciais e dos desfavorecidos para situação mais confortável. (2006, 27).

O mesmo autor sugere que esse foi o realinhamento mais radical das características urbanas nos últimos 4.500 anos, ao que poderia ser acrescentado que, num primeiro momento, foi um fenômeno que ocorreu preponderantemente nos Estados Unidos. Tanto Jackson (2006) quanto Choay (2005) atribuem a tradição "antiurbanista" norte americana como uma das causas desse modo de suburbanização: o ideal de uma casa isolada em centro de terreno, com um determinado nível de "autossuficiência", que pode ter como exemplos projetos desde Frederik Law Olmsted, passando pela Broadacre de Frank Lloyd Wright até as formulações do New Urbanism.

Uma boa síntese de como esse processo ocorreu pode ser vista no parágrafo abaixo retirado de Harris e Lewis (2001)

Após 1900, os trabalhadores imigrantes se estabeleceram nos subúrbios de Toronto, mesmo que essas áreas fossem desprovidas de transporte. Os caminhantes percorriam uma milha ou duas até o final da linha de bondes eléctricos e, em alguns casos, todo o percurso até o centro da cidade. . . . Em 1930, o setor automobilístico permitiu que alguns trabalhadores se espalhassem nas zonas rurais e nas periferias urbanas. Proporcionalmente, isso foi mais comum no entorno de pequenas e médias cidades industriais como Eugene (Oregon), Flint (Michigan), Rochester (Nova Iorque), e Norwich (Connecticut). O mesmo processo ocorreu no entorno de grandes centros urbanos . . . . Em 1950 a suburbanização não foi mais incentivada pela sua dependente descentralização dos meios de produção. O automóvel tinha chegado para desempenhar um papel importante. [...] (NICOLAIDES E WIESE, 2006, 131).

A hipótese apresentada nesse texto é de que urbanização difusa ou dispersa como ocorre na área de estudo que aqui será apresentada está distante do fenômeno do urban sprawl como ocorreu no Estados Unidos e muito mais próximo do que vem ocorrendo na Europa, ou seja, um mosaico sistêmico de fragmentos urbanos, num modelo bastante semelhante ao modelo NEC, observado por Boeri e Lanzani (DOMINGUES,1999).

Esse texto examinará, a partir de cerca de quinze anos de pesquisa, o processo de dispersão urbana na franja metropolitana leste do Rio de Janeiro, especificamente o caso do município de Maricá onde foram medidas as maiores taxas de crescimento populacional e urbano da região. Não será aprofundado o processo de ocupação, de metropolização e de dispersão ocorrido no município, objeto de recente publicação (Holzer e Santos, 2014), mas observados em detalhes alguns indutores dessa dispersão,

principalmente a ausência de serviços públicos, o que induz o transporte baseado no automóvel, a popularização dos condomínios fechados e, finalmente, o programa “Minha Casa Minha Vida” que, a nosso ver, potencializa a fragmentação e a dispersão urbana.

## **4.2. UM EXEMPLO DE DISPERSÃO URBANA: MARICÁ – RJ**

### **4.2.1. O PARCELAMENTO SUBURBANO E AS RESIDÊNCIAS DE VERANEIO**

O processo de urbanização dispersa tem como principal antecedente, ainda na década de 1950, para a área de estudo, o parcelamento de grandes glebas de terra pertencentes a latifúndios agrícolas para utilização como áreas de veraneio.

Não se trata de um caso particular, pois o mesmo ocorreu em outros municípios fluminenses como a própria capital do estado do Rio de Janeiro há época Niterói, e na Região dos Lagos. Assim a hoje denominada Região Oceânica de Niterói, com praias voltadas para mar aberto (o centro e os bairros mais antigos estão voltados para a baía de Guanabara), que na década de 1940 pertencia quase que exclusivamente a grandes proprietários rurais, teve essas fazendas parceladas, dando origem a imensos loteamentos viabilizados por uma estrada estadual que ligava a sede municipal ao tradicional distrito de pescadores de Itaipú.

Salandia (2001) discorre sobre esse processo de parcelamento iniciado pelas próprias autoridades municipais que, em 1944, apresentam ao governador do estado, Ernani do Amaral Peixoto, o “Plano de Urbanização das regiões litorâneas de Itaipu e Piratininga”. Nesse Plano se destacam dois grandes loteamentos: a Cidade Balneária Itaipu projetada pelo urbanista José Octacílio de Saboya Ribeiro por encomenda da Companhia Territorial de Itaipu, que ocupava as fazendas de Itaipu, Piratininga, Fonte e Engenhoca, com 723 hectares; e o Bairro Piratininga, com 502 hectares. Importante ressaltar que os “incorporadores imobiliários”, eram os novos proprietários dessas fazendas que, por trezentos e cinquenta anos haviam sido plantadas com cana de açúcar e que passavam por um longo período de decadência. Esses proprietários, muitas das vezes, eram estrangeiros (um belga no caso do Bairro Piratininga, um português, no Jardim Atlântico em Maricá) que, certamente viam no Brasil oportunidades de negócios voltados para uma classe média emergente que tinha como ideal de consumo o “*american way of life*”.

Esse processo se desacelerou nos anos 1960, mas teve novo impulso na década seguinte, principalmente por conta da inauguração da ponte Rio-Niterói, momento em que diversos municípios da Região dos Lagos passaram de uma população de maioria rural para urbana, como foi o caso de Maricá. Nos municípios mais isolados

dessa região, como, por exemplo, Saquarema, município limítrofe a Maricá, até hoje apresenta uma dinâmica de crescimento urbano lento, os grandes parcelamentos de terra foram implantados ao final da década de 1970: Jardim Ipitangas I e II, com 1.100 hectares (1977) e Vilatur, com 800 hectares (1979) (ABREU, 2014).

Em Maricá, de 1950 a 1955 foram parcelados 29 km<sup>2</sup>, em loteamentos com até 2.000 hectares (MARTINS, 1986), uma parte considerável deles na área da Fazenda São Bento (antiga sesmaria dos Beneditinos), com área de 72 Km<sup>2</sup> adquirida pela Companhia Vidreira do Brasil, de propriedade do português Lucio Tomé Feteira (Engenharia e Comércio Pro-Geo, 1947). Na década de 1970, pelos mesmos motivos colocados acima, houve uma nova aceleração no processo de parcelamento de terras, que totalizaram uma área de 36 Km<sup>2</sup>, distribuídos por 63 loteamentos (MARTINS, 1986). Considerando que as dimensões padrões desses lotes eram de 360 m<sup>2</sup> até 450 m<sup>2</sup>, o estoque de lotes no município no final dos anos 1970, numa prospecção feita pelo Grupo de Pesquisa “Avaliação Pós-Ocupação da Urbanização”, estava entre 90.000 e 110.000, isso considerando que a área privativa parcelada deveria ser de aproximadamente 60% da área total do empreendimento. Ocorre que até o início dos anos 2000 a ocupação média das quadras desses parcelamentos não passava de 30%. Os motivos para esse baixo índice de ocupação serão analisados nos itens seguintes, mas o fato é que ainda hoje, em 2015, considerando o estoque de lotes acumulados desde a década de 1950, o município possui de 100.000 a 150.000 lotes vagos.

O simples fato de haver essa quantidade de lotes disponíveis numa área periurbana de uma grande metrópole, como o Rio de Janeiro, já seria suficiente para gerar um urban sprawl em seu modelo clássico, ou seja, seguindo os padrões norte-americanos essas parcelas seriam ocupadas por faixas da classe média que se deslocariam de automóvel para o trabalho nas áreas Centrais de Negócios. Certamente essa era a expectativa desses empreendedores imobiliários que, ao lançarem esses empreendimentos, pensavam na sua total ocupação num prazo médio e tinham a pretensão de selecionar o público que ali residiria, o que pode ser afirmado seja pelos nomes escolhidos para os empreendimentos, sempre evocando o modelo da “cidade jardim”, seja pela encomenda dos projetos a arquitetos renomados, como no caso citado de Niterói em que foi contratado Saboya Ribeiro.

No entanto, esses empreendedores, cometeram um erro, que hoje pode ser constatado: privilegiaram áreas com grande beleza cênica, preferencialmente voltadas para o mar ou para lagunas costeiras, em detrimento da acessibilidade ou onde o risco ambiental da ocupação seria menor. O fato é que essas áreas costeiras são constituídas em grande parte por terrenos sujeitos a alagamento ou permanentemente alagados. As opções pela bela paisagem, ou pela cidade balneária, se mostraram totalmente inviáveis para a maior parte dos compradores dos lotes que, simplesmente

os abandonaram, gerando uma oferta excessiva de terra que levou o custo do metro quadrado praticamente a zero.

A sede municipal de Maricá, situada aproximadamente no centro geométrico de seu território, situa-se à cerca de cinco quilômetros do oceano, está ligada à Niterói e à Cabo Frio desde 1816, quando D. João IV inaugurou a Estrada Real de Maricá, que ainda existe em muitos trechos e corre paralela à rodovia estadual RJ-106, que foi implantada na década de 1950. De fins do século passado até 1963 esse mesmo percurso poderia ser feito de trem, que corria paralelo às estradas de rodagem. Essas vias de acesso cortam o município de leste a oeste, nunca se aproximando do oceano. Mas, esses enormes loteamentos não foram implantados ao longo dessas vias de acesso, como resultado, até os dias de hoje, uma parcela considerável das residências neles construídas são destinadas ao lazer de final de semana, ou seja, são utilizadas como segunda residência.

Desse modo o processo clássico de suburbanização, que era previsto desde a década de 1950, não se configurou como o esperado pelos governos municipais ou pelos empresários, ao menos até se tornarem visíveis os efeitos da construção da ponte Rio-Niterói em meados da década de 1970 e, mais importante, da ponte que liga a sede municipal ao mar, transpondo a lagoa de Maricá, em 1979. No entanto, o processo de suburbanização, que agora se viabilizava para novos loteamentos mais próximos da sede municipal e da rodovia, foi frustrado pela crise econômica da década de 1980. A saída encontrada pela prefeitura municipal, para viabilizar novos empreendimentos e assim garantir a arrecadação com IPTU, foi a estimular o parcelamento de terras em condomínios, isso em finais da década de 1980. Os condomínios eram instituídos a partir de decretos municipais, o que lhes garantiam uma segurança jurídica, uma vez que a Lei Federal 6.766/79, que dispunha sobre o parcelamento do solo, não previa essa modalidade de subdivisão da gleba em lotes.

Durante esses quinze anos em que realizamos pesquisas sobre a periferização no Leste Metropolitano do Rio de Janeiro, pudemos constatar que o mesmo processo se desencadeou, guardadas as devidas proporções, para todos os municípios da região. No entanto em Maricá, mais do que nos outros, a ausência de serviços públicos retardou a ocupação dos parcelamentos com fins de primeira residência. O que se configurou para o município foi, com a retomada do crescimento econômico na década de 1990, um novo tipo de ocupação, com todas as características de urbanização difusa ou dispersa.

#### 4.2.2. AUSÊNCIA DE SERVIÇOS PÚBLICOS COMO CONTROLE DE DENSIDADE

Na área metropolitana do Rio de Janeiro, seja em sua região oeste ou na região leste, objeto da pesquisa que referencia esse texto, é precária a prestação de serviços públicos, situação que se agrava ao nos afastamos para a franja periurbana. Importante frisar que essa ausência no fornecimento de serviços públicos não está diretamente ligada à faixa de renda da população.

Alguns dados estatísticos retratam bem essa realidade:

Em São Caetano do Sul (SP) e Niterói (RJ), a renda per capita é 2,5 vezes maior que a média do país. Enquanto no Brasil fala-se em R\$ 793 por pessoa no fim do mês, em média, nestas duas idades estes valores são superiores a R\$ 2 mil. Não à toa, as duas estão entre os 10 municípios mais desenvolvidos do Brasil. (Exame, 2013).

Apesar disso, na Região Ocêânica de Niterói, o transporte público é deficitário e apenas as vias estruturais e coletoras são calçadas, isso apesar da renda média por domicílio em 2010 totalizar R\$ 2.073,00. Mas, nesse mesmo ano, as residências ligadas à rede de esgoto totalizavam 84,6%, o tempo médio de deslocamento até o trabalho era de 55,5 minutos, mesmo considerando que 72% do total desses deslocamentos ocorriam dentro do próprio município (Prefeitura de Niterói, 2013). Torna-se necessário observar que a via estrutural mais distante do centro da cidade tem aproximadamente 12 km de extensão, ou seja, a velocidade média de deslocamento está na faixa dos 12km/h. No ano em que foi editado o relatório citado acima, segundo o próprio prefeito a região, então com mais de 80 mil habitantes, tinha mais de 70% das suas ruas sem microdrenagem e pavimentação” (NiteróiMais, 2013).

Em Maricá essa situação de ausência de serviços públicos é mais grave. Como observa Martins, sobre a região metropolitana do Rio de Janeiro:

Os demais municípios de menor porte, Paracambi, Mangaratiba e Maricá, todos situados na periferia mais distante, apresentam uma renda per capita de média a alta, [...]. Entretanto, por estarem mais distantes do núcleo, encontram-se privados das redes de infra-estrutura que partem do núcleo metropolitano, constituindo áreas de alto nível de carência” (2015, 622-623).

Segundo dados do Ministério da Saúde, Maricá possuía em 1998, 56 domicílios ligados à rede de esgotamento sanitário, 1.662 com fossas e 318 a céu aberto, correspondendo respectivamente a 2,8%, 81,6% e 15,6%, para uma população estimada de 66.702 habitantes. A situação pouco se modificou, em 2013, eram 1.867

domicílios ligados à rede, 12.982 com fossas e 119 a céu aberto, correspondendo respectivamente a 12,5%, 86,7% e 0,8%, para uma população estimada de 139.552 habitantes. Dado importante não reportado pelas estatísticas aqui apresentadas: o esgoto coletado pelas redes não é submetido a qualquer tipo de tratamento.

O abastecimento de água não apresenta índices muito diferentes. Segundo o Ministério da Saúde, em 2008 o município possuía 434 domicílios ligados à rede de abastecimento, 1.511 abastecidos por poço ou nascente e 91 por outros meios, correspondendo respectivamente a 21,3%, 74,2% e 4,5%. Em 2013 eram 2.663 domicílios ligados à rede, 11.205 com poço ou nascente e 100 utilizando-se de outros meios, correspondendo respectivamente a 24,5%, 74,9% e 0,7%.

O abastecimento de água em Maricá é de resolução muito complexa. As fronteiras do município coincidem com suas bacias hidrográficas, todos os cursos d'água nascem e desembocam no seu próprio território, não existem rios com grande caudal, ou seja, seu potencial hídrico é limitado. Apesar disso a captação, reservação, tratamento e distribuição em rede da água potável é de responsabilidade da CEDAE, órgão público estadual, que capta a água no próprio município. Em tempo de escassez hídrica, como a que ocorre nesse ano de 2015, a vazão a ser fornecida passa a ser muito menor, o que torna a população servida pela rede desfavorecida em relação a que possui poço, isso leva a uma valorização de áreas onde é possível captar às águas subterrâneas, ainda que seja de qualidade duvidosa e, ironicamente, a uma desvalorização das atendidas por rede, principalmente no mercado dos alugueis, pois a água deve ser adquirida de carros pipa a um custo considerável e com oferta limitada. Este problema não é recente, em 2005, segundo nos relata Oliveira: “no centro de Maricá, a CEDAE distribui água em três determinados dias da semana, para que o morador programe-se e encha as caixas d'água, administrando o líquido durante o mês” (2005, 41). Desde o anúncio, em 2006, da instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro - COMPERJ, o governo do estado do Rio de Janeiro vem prometendo a construção de redes que captam a água do reservatório que atende a Niterói, mas com capacidade de fornecimento limitada.

Quanto aos transportes, as ligações interurbanas são monopólio de uma empresa com sede no município, se limitando a linhas para Niterói (cerca de 1:30 horas de deslocamento) e o Rio de Janeiro (cerca de 2:30 horas de deslocamento). Essa mesma empresa e outra local de pequeno porte são responsáveis pelas ligações entre os bairros, dificultadas pela área considerável a ser coberta, pela ausência de vias coletoras e locais asfaltadas e pela baixa densidade populacional.

A falta de serviços públicos ainda é vista por determinados setores políticos e empresariais da cidade como um fator importante no controle da densidade populacional e um fator de seleção das faixas de renda que teriam condições de morar no município. Realmente esse é um fator de seleção, pois o modo de vida que se impõe no município é do uso do automóvel para se deslocar para o trabalho, a escola,

para compras e para o lazer. A população de menor renda que reside no município é impelida a permanecer trabalhando no próprio município, por conta das dificuldades de deslocamento, ficando sujeita ao pagamento de salário próximo ao mínimo. Nos últimos cinco anos, essa realidade tem se modificado por conta das políticas estaduais e federais de complementação de renda para as populações de menor poder aquisitivo, entre elas o Rio Card, que subsidia as passagens no transporte coletivo e o financiamento de habitações pelo “Minha Casa Minha Vida” que é o objeto central desse texto.

O que se pretende destacar nesse item é que a ausência de serviços públicos e sua distribuição quase que uniforme independentemente da renda ou do padrão do assentamento, subtrai a força da “localização” no processo de escolha do local onde se pretende residir, potencializando a urbanização dispersa e a distribuição, em princípio, aleatória das famílias pelo município.

O que não significa que esta decisão locacional seja irracional ou impulsiva, como constatou Oliveira:

H. e S. afirmam que a vida atual em Maricá praticamente satisfaz suas expectativas: "mesmo porque, antes de nos mudarmos, visitamos a cidade durante meses e assim fomos conhecendo o terreno, a realidade, os prós e os contras... a nossa mudança não foi brusca, de uma hora para a outra" - ou seja, foi parte de um processo contínuo, não imediato, metódico, mas mediado por visitas de reconhecimento que testassem as condições "reais" da vida local. O caráter estratégico desse processo confirma que a posição tomada pela família transcende a “impulsividade do indivíduo inconseqüente”, alcançando a percepção de que ela, na verdade, assume postura plenamente racional. (2005, 84).

#### 4.2.3. O CUSTO DA TERRA NÃO DETERMINA A DISPERSÃO

O casal citado acima se mudou para Maricá em meados da década de 2000, optando por uma residência que ficasse próxima ao roteiro dos ônibus intermunicipais. Dentre os fatores que determinaram essa escolha estava a mudança para casa própria, que os obrigou a abrir mão do automóvel. Essa estratégia locacional com certeza induziu os lançamentos imobiliários no município ao longo das décadas de 1990 e 2000.

Pela lógica do mercado esses novos lançamentos deveriam ter um custo por metro quadrado bem mais alto do que outros distantes das vias atendidas por serviço de transporte público. No entanto o enorme estoque de lotes colocados no mercado nas décadas anteriores fora orientado para outra faixa de consumo, a do turismo de veraneio, às casas de segunda residência que, como já vimos, por diversos

motivos não se configuraram como tal. Desse modo, as famílias que dispunham de automóvel para o seu deslocamento podiam optar por adquirir um lote localizado em um desses loteamentos mais antigos com um custo por metro quadrado inferior. Essa escolha, muitas das vezes foi determinada pela paisagem e pela sensação de que, mesmo se morando em um local de baixa densidade e praticamente isolado, se estava em um lugar seguro.

No ano de 2004 um terreno a 200 metros da avenida comercial da cidade tinha um custo por metro quadrado de R\$ 50,00 enquanto um lote a cerca de um quilômetro e meio dessa mesma avenida sem calçamento, rede de energia, rede de água e transporte público tinha o custo por metro quadrado de R\$ 10,00. Os lotes mais valorizados, nessa mesma época, e que hoje continuam sendo os mais procurados, eram os dos condomínios situados ao longo das vias estruturais, servidas de transporte público e onde, em caso de necessidade, os moradores arcavam com a implantação da infraestrutura. Esses lotes em 2004 tinham preço na faixa de R\$ 70,00 por metro quadrado (CLASSILAGOS, 2004). Para termos uma comparação, nesse mesmo ano um terreno urbano na Região Ocêânica de Niterói, tinha um preço médio em torno de R\$ 300,00 e em um condomínio o valor do metro quadrado era, no mínimo, de R\$ 600,00 o metro quadrado.

Importante ressaltar que mesmo na área central de Maricá a ausência de infraestrutura era a regra, sendo que os domicílios atendidos com rede de água, energia, telefone, calçamento e transporte, estavam implantados nas áreas mais consolidadas do centro, ou seja, eram imóveis mais antigos pertencentes à elite política e empresarial da cidade.

Importante considerar que nessa estratégia de mudança a expectativa de um custo de vida menor pode ser determinante para uma tomada de decisão. Isso é corroborado por Oliveira: “analisando os dados da entrevista, pode-se perceber também a preocupação que a família teve com o propósito de baixar o custo de vida. No Rio de Janeiro, moradia, educação para os filhos, alimentação e planos de saúde foram os itens reclamados (2005, 100).

O custo da terra baixo era, e continua sendo, um fator determinante para a decisão das famílias de se mudarem de áreas mais centrais da metrópole para essa franja externa da periferia. Essa opção certamente era induzida pelo baixo custo final do lote, possibilitando a sua aquisição à vista, ou em prestações que impactavam pouco o orçamento doméstico.

A legislação municipal facilitava a construção da casa, pois com a autorização dos proprietários do empreendimento, ela poderia ser construída sem a apresentação da escritura, bastando à apresentação de um contrato de compra e venda. Estavam então colocadas, dentre outras, duas principais opções para a construção: com financiamento, seja total do imóvel, ou apenas do material de construção, ambas as

alternativas oferecidas pelo sistema bancário ou, com o terreno quitado, arcar com a construção a partir da capacidade orçamentária num sistema muito semelhante ao da autoconstrução. Essas alternativas favorecem o mercado de lotes em detrimento do que oferece unidades prontas. Assim não havia uma intenção especulativa na aquisição desses lotes, mas a vontade de residir em casas, com áreas construídas maiores, uma parcela se desfazendo de imóveis próprios em áreas de risco ou com uma metragem quadrada insuportável para o convívio familiar, outra fugindo do aluguel.

A localização do lote a ser adquirido, então, não estava e, em muitos casos, como veremos, ainda não está atrelada diretamente ao custo da terra, mas a outros fatores: como a disponibilidade de um ou mais automóveis para o deslocamento; o acesso a escolas públicas ou particulares com um dispêndio pequeno de tempo de deslocamento; uma proximidade relativa com o comércio, não necessariamente o do centro, pois é desejável que o afluxo de pessoas não atrapalhe a tranquilidade da área; e muitos outros atributos, que são denominados unanimemente por essas famílias como qualidade de vida.

Pesquisa qualitativa realizada em 2010 constatou que “68% dos entrevistados enunciaram como motivo principal para se mudarem para a cidade a segurança e a tranquilidade” (HOLZER e SANTOS, 2014, 292). Esses dados corroboram os colhidos anteriormente por Oliveira:

Na busca pela sobrevivência, por menor custo de vida e por mais segurança, a família entrevistada tateia significado mais satisfatório para qualidade de vida, quer dizer, realiza exercício de construção de conceito para qualidade de vida. A família sacrifica os "benefícios" de uma região urbanizada, renuncia ao "conforto" gerado historicamente pela tecnologia de ponta, em nome da melhoria de condições que consideram objetivas; ao longo desse processo, a família decide e testa o que entrará no rol de suas prioridades. Pode-se conjecturar que, ao dispensar a variedade de opções circunscritas ao espaço urbano, ela está optando por uma dada estratégia; se optasse por viver no Rio e gerar qualidade de vida para sua família, H. precisaria elevar bastante seu poder aquisitivo - o que invocaria menos tempo com seus filhos e esposa, demandaria maiores custos de investimento; [...] Preferiu, ao invés de ganhar mais, gastar menos (2005, 102).

Essas estratégias são corroboradas pelos corretores imobiliários:

Há diversos tipos de pessoas que procuram imóveis e terrenos em Maricá, em busca de tranquilidade e qualidade de vida. Há quem prefira comprar casas prontas em condomínios com infra-estrutura e áreas de lazer, mas também há demandas por lotes e terrenos, onde os proprietários constroem do seu jeito” (O Fluminense, 2008, 12).

Outro corretor explica de onde vem a demanda e quais são os condicionantes para a aquisição de um imóvel no município:

Pessoas de classe média, moradores da região e até de outros estados procuram imóveis em Maricá. Há quem não tenha muito dinheiro e prefira terrenos, para construir de acordo com suas necessidades e possibilidades. Existe também muita procura de casais com dois ou três filhos, que querem imóveis com espaço, para futuramente construir uma piscina ou área de lazer. (O Fluminense, 2008, 12).

Desse modo podemos concluir que o custo da terra, quanto mais distante de alguma centralidade mais barato, não é determinante para a gênese e consolidação da urbanização dispersa. As escolhas locacionais estão muito mais orientadas por questões de qualidade de vida que, em princípio não se relacionam com a presença ou ausência de infraestrutura, mas sim com características muito mais “subjetivas” do lugar como a sensação de segurança e atributos paisagísticos. Essas sim impulsionam a dispersão urbana num movimento centrífugo que tem como objetivo o afastamento de áreas centrais mais densamente povoadas.

#### 4.2.4. O PARCELAMENTO EM CONDOMÍNIOS

Como já foi dito acima desde meados da década de 1980 a prefeitura municipal de Maricá licenciava preferencialmente parcelamentos em condomínio. Esse era um expediente para não se responsabilizar pelo fornecimento e manutenção dos serviços públicos, que eram e ainda são arcados pelos condôminos. Muitos desses parcelamentos eram entregues sem o fornecimento de rede de energia, iluminação pública, redes de drenagem, de água e de esgotamento sanitário e alguns locais não eram atendidos nem por coleta de lixo. Nas áreas de parcelamento aberto o quadro não era diferente e não havia qualquer expectativa de que a municipalidade pudesse prover serviços a curto ou médio prazo.

Diante desse quadro as famílias de renda um pouco mais alta optavam, e continuam optando, por adquirir lotes em condomínios fechados. A motivação nas décadas de 1990 e 2000 era de se adquirir uma casa confortável e em conjunto com os demais moradores poder qualificar o condomínio com os serviços essenciais, pois os espaços de lazer seriam construídos no próprio terreno para atender à família. Mas, no caso dos condomínios fechados, a dispersão ao longo do território foi direcionada pelos empreendedores imobiliários, as áreas preferenciais para a sua implantação eram ao longo da RJ-106 ou próximo ao centro da cidade, atendendo a uma exigência fundamental dos compradores: a acessibilidade rápida para a Região

Metropolitana. Essa preferência levou a uma configuração da dispersão como cidade-estrada, abordada em capítulo anterior.

Esses parcelamentos em condomínio, nas mãos de empreendedores locais ou da vizinha Niterói, não se ativeram a esses eixos de polaridade, dispersando-se ao longo de todo o território municipal inclusive em áreas menos acessíveis, mas com o apelo da proximidade da praia ou da montanha. No entanto o índice com que foram ocupados foi determinado por sua proximidade com a estrada, com os mais distantes das ligações intermunicipais sendo ocupados muito mais lentamente.

No início dos anos 2000 a prefeitura municipal começou a licenciar o desmembramento de lotes para a construção de mais de uma unidade residencial, modalidade de parcelamento comum em municípios vizinhos como Niterói (Regularizados com “Planos de Vilas” desde a década de 1990), São Gonçalo e Itaboraí. A prática mais comum é a aquisição de dois ou mais lotes de terrenos que são lembrados e, em seguida, desmembrados em parcelas menores, com frentes entre seis e 10 metros. Ocorre que a legislação municipal não permitia o desmembramento com áreas inferiores a 360 m<sup>2</sup>, as unidades eram aprovadas, então, como residências multifamiliares (HOLZER, 2005). Essas unidades eram vendidas como “condomínios residenciais”. Como a prática não era regulamentada por lei, essa tipologia de ocupação se dispersou por todo o município, potencializando ainda mais a urbanização difusa. Eram pequenos construtores e empreendedores imobiliários, de Maricá ou de municípios limítrofes, os responsáveis por essa modalidade de parcelamento. Essa modalidade, restrita a no máximo cinco ou seis unidades, se dirigia ao público da chamada classe C1, preponderante no município, e que antes optava por adquirir um terreno em loteamento e construir segundo sua disponibilidade de renda.

O final da década de 2000 marca uma mudança na procura por lotes no município e, conseqüentemente, no perfil dos lançamentos imobiliários causados, como na década de 1970, por fatores externos, o lançamento do COMPERJ, e internos, o aumento exponencial na arrecadação com royalties do petróleo pelo município e a promessa de construção de um terminal portuário.

O Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro, localizado em Itaboraí, município limítrofe à Maricá, com distância sede a sede de 20 Km, teve sua pedra fundamental lançada em 2006, pelo próprio presidente da república, no entanto as obras de terraplenagem se iniciaram apenas em 2008, momento em que “Itaboraí e os municípios vizinhos entraram em polvorosa com o anúncio de que o COMPERJ geraria 200 000 empregos diretos e indiretos.” (PADUAN, 2013).

A partir do anúncio da instalação desse Complexo grandes empreendedores imobiliários como a Brascan (hoje Brookfield) e o Grupo AlphaVille Urbanismo S.A., passaram a adquirir terras no município licenciando condomínios de médio porte e

dobrando o custo metro por metro quadrado praticado na região para os lotes em seus empreendimentos. Esses condomínios visavam o público de mais alta renda que já vinha se estabelecendo em Maricá e uma outra faixa emergente, os que adquirem lotes para especular obtendo mais valia a partir de investimentos públicos e privados regionais e locais. Um folheto distribuído quando do lançamento do “Terras Alpha”, situado às margens da RJ-106, demonstra muito bem a que público se dirige:

Quando a AlphaVille Urbanismo constrói um empreendimento, ela pensa em oferecer o máximo de qualidade de vida e o máximo em segurança para o investidos. Por isso, os cuidados começam com a escolha do local e vão até a entrega da obra. Pioneirismo, localização privilegiada, marca forte da AlphaVille Urbanismo e uma alta taxa de valorização do entorno do empreendimento são apenas alguns dos detalhes que fazem de Terras Alpha uma grande oportunidade para quem quer investir no mercado imobiliário de Maricá.

Por influência da instalação do Comperj, a configuração urbana no Leste Metropolitano começa a se modificar. Já se manifestam tendências de rupturas urbanísticas, com a implantação de grandes objetos arquitetônicos, que contrastam com o padrão atual (ocupação horizontal em lotes individuais habitadas por famílias de renda média baixa). São enclaves como resorts, shopping centers, condomínios residenciais de alto padrão, como os recém-lançados, principalmente em Maricá e Itaboraí, que fragmentam as cidades e começam a disputar espaço com a urbanização que prevaleceu nas últimas décadas. (2013, 7).

Hoje mais de uma dezena de condomínios de porte estão licenciados ou em processo de licenciamento pela prefeitura. Nem todos obtiveram o mesmo êxito de vendas: enquanto o Terras Alpha já teve uma segunda fase lançada no mesmo local, o empreendimento da Brascan, denominado Fazenda Bom Jardim, que previa a construção de prédios de apartamentos e até a transferência para a área da sede da prefeitura municipal, apesar de licenciado ainda não foi implantado. Outra área da mesma empresa que previa a implantação de um grande condomínio direcionado para a classe média alta, característica que o diferencia dos demais, voltados para segmentos médios, foi vendido para empreendedores que pretendem ali construir um porto.

Os condomínios citados acima estão situados às margens da RJ-106, que liga Niterói à Região dos Lagos mas, dos lançamentos citados acima cerca da metade foi implantada nas margens da RJ-114, que liga Maricá a Itaboraí, ou seja ao COMPERJ. Esses condomínios começaram a ser lançados de forma ainda tímida, mas com

o diferencial de que a propaganda era veiculada em Niterói, com a distribuição de panfletos pelas ruas e imagens veiculadas nas televisões da barca Rio-Niterói. Hoje dentre os lançamentos se destacam o Ubá Maricá, grife de um empreendedor de Niterói, o primeiro a lançar condomínios nesse município, ainda na década de 1980, sempre voltados para a classe média alta e o Pilar Scopel, que inaugurou a arquitetura de grife no município.

Segundo Cardoso:

A imagem capturada do site de divulgação do empreendimento, comunica a participação de um arquiteto de projeção internacional, Keith Oropeza, na concepção do “inovador projeto”. O mesmo assina os projetos da Universal Studios, MGM e Disney World, além de residenciais de luxo da Flórida. (2012, 25).

Do que foi exposto nesse item podemos concluir que, mesmo sob a influência de grandes projetos a tendência de urbanização dispersa no Município de Maricá não foi atenuada, ao contrário, foi impulsionada para um novo patamar, gerando um modelo, digamos, de concentração desconcentrada, em torno das rodovias estaduais que cortam o município, no entanto não houve a preocupação de implantar esses condomínios próximos à área central do município, eles estão dispersos ao longo de todo o eixo rodoviário, de modo que de leste a oeste, direção atendida pela RJ-106, o mais próximo à fronteira com Niterói está distante cerca de 30 km do mais próximo da Região dos Lagos.

### **4.3. O “MINHA CASA MINHA VIDA” COMO INDUTOR DO PROCESSO DE DISPERSÃO URBANA**

Se houve uma clara opção dos governantes municipais em privilegiar a implantação de condomínios fechados no município, em evidente esforço de aumentar o fluxo da classe média e a renda aferida em seu território, não podemos esquecer que houve uma estratégia de manter o empreendedor local e de atrair segmentos das classes C que, como já vimos, tinham a estratégia de adquirir o terreno e de edificar sua casa num regime autoconstrução. Regime esse que foi, aos poucos, substituído pela opção de se adquirir a casa pronta ainda que num lote bem menor do que o padrão procurado pelas classes mais abastadas.

Já na década de 1990 essa tendência se mostrou um fator importante no incremento da dispersão urbana no município, pois como o atendimento de água, esgotamento sanitário e drenagem fora delegado ao proprietário do lote, e muitas das vezes o próprio fornecimento de energia, ou seja, o era preciso solicitar a extensão da

rede até a sua propriedade e arcar com os custos de sua implantação. Desse modo a localização do lote não era a prioridade principal. Deve ser acrescido a isso o fato de que o custo da terra era relativamente indiferenciado por todo o município, com a exceção dos condomínios e das proximidades imediatas da área central.

Esse pequenos empreendedores locais viram nesses fatores a oportunidade para aferir lucro oferecendo ao mercado esse pequenos empreendimentos de grupamentos de residências unifamiliares. É difícil compreender que critérios orientaram a escolha do local do empreendimento, mas ao que parece, a oportunidade de adquirir lotes a um preço um pouco abaixo do mercado foi, e ainda é determinante.

O resultado foi a dispersão dessa tipologia de modo indistinto por toda a área considerada urbana do município, e estamos falando de cerca de 170 km<sup>2</sup>, sem considerar se haveria redes de abastecimento e de coleta, comércio próximo, ou transporte coletivo. A ausência desses serviços não era vista pelos compradores como um problema, uma vez que o atributo qualidade de vida estava, e ainda está associado à tranquilidade e à beleza do local.

Assim como o lançamento do COMPERJ e de outros grandes projetos levou ao lançamento de condomínios fechados voltados um leque maior de consumidores. O Programa Minha Casa Minha Vida, teve o mesmo efeito sobre as camadas com menor poder aquisitivo que procuravam em Maricá a resolução de seus problemas de moradia.

O Programa Minha Casa Minha Vida (MCMV) foi lançado em 2009 e, desde o princípio, se mostrou mais forte do que o próprio Plano Nacional de Habitação (PlanHab). Isso é observado pelos pesquisadores do próprio governo:

Essa associação, programa-plano, e as relações estabelecidas adiante são obviamente justificadas, mas ganham novos contornos quando se verifica que, desde seu lançamento, o MCMV passou a encabeçar a atuação do governo federal na provisão habitacional, promovendo, em sua esteira, mudanças no próprio marco do Sistema Nacional de Habitação de Interesse Social (SNHIS). Uma das mudanças mais importantes foi que o Fundo Nacional de Habitação de Interesse Social (FNHIS), o principal instrumento de efetivação do SNHIS, mantido com recursos do Orçamento Geral da União (OGU), praticamente deixou de apoiar a provisão pública de habitação de interesse social. (KRAUSE, BALBIM, LIMA NETO, 2013).

O que ocorreu na prática, e isso pode ser observado em Maricá, foi que o governo federal outorgou aos empreendedores imobiliários a provisão pública de habitação. Desse modo o controle locacional exercido pelo Estado, ainda que pouco atuante na provisão de habitações sociais com localizações servidas por serviços públicos, foi deixado por conta da iniciativa privada.

No caso de Maricá, e podemos observar o mesmo fenômeno em outros municípios, um determinado segmento dos empresários soube se beneficiar dos subsídios fornecidos pelo programa para continuar oferecendo aos segmentos da classe C o mesmo produto que era construído antes do lançamento do MCMV. No entanto outros subsídios favoreceram sobremaneira a dispersão urbana potencializando o descolamento da localização com o provimento de acessibilidade e de serviços públicos: o crédito à longo prazo para a compra de veículos automotores populares, automóveis e motocicletas, e o Programa Minha Casa Melhor, para a aquisição de móveis, eletrodomésticos e computadores.

Esses subsídios tornaram esses imóveis atrativos independentemente de sua localização. Primeiro porque a parcela dispendida para a aquisição da casa própria tem valor bastante inferior ao dos aluguéis praticados nos mesmos locais, o subsídio também permite o pagamento de uma entrada com valor bem inferior ao que seria exigido na aquisição de um terreno à vista. Segundo porque o financiamento de automóveis e motos em até setenta prestações possibilitou a aquisição de quantos veículos forem necessários para a família se deslocar, o que antes só existia para patamares bem mais elevados da classe média. Finalmente a casa equipada, já na sua aquisição com valores subsidiados, levou à superação de um grande problema dos municípios situados na franja externa de aglomerados metropolitanos: a falta de opções de lazer. Agora a família fica no conforto de casa conectada pelas TVs a cabo ou por satélite e pela internet, independentemente de sua classe de renda, livrando-se da crescente violência que caracteriza as áreas densamente povoadas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A perspectiva oferecida nesse texto para o estudo do fenômeno da urbanização dispersa ou difusa se afasta da literatura que coloca as questões funcionais, de localização e de segregação em primeiro plano.

O que pudemos constatar, após quinze anos de pesquisa sobre o tema é que fatores considerados como subjetivos na verdade orientam objetivamente a escolha do local da residência, considerando evidentemente os custos financeiros, como o valor da terra e a presença de serviços públicos, mas subtraindo desses os custos psicológicos e de estabilidade emocionais, que muitas vezes podem pesar mais na balança.

Não devemos subestimar o poder da imageabilidade que as pessoas têm da cidade como forte fator na tomada de decisões locais. Se a academia estuda pouco esse fenômeno se, a nosso ver, o subestima, não é o que fazem os promotores imobiliários e os publicitários a eles associados. Nos cartazes desses lançamentos,

não importa se nos encartes primorosamente editados ou nos folders promocionais xerocados, distribuídos nas ruas, terminais e pontos comerciais do município, as palavras de ordem se orientam para esse desejo legítimo e impalpável por qualidade de vida: “more em um condomínio ecológico”; “Invista na sua vida com retorno imediato”, “mais do que morar, você vai viver em vida nova” (de um empreendimento do MCMV); “seu futuro é agora”; “sua chance de morar em um Terras Alphaville é agora”.

Esses empreendedores investem na urbanização dispersa, porque para seus compradores essa dispersão não importa ao contrário ela é determinante para a sua escolha locacional, e não importa se alguns membros da família levarão ao menos quatro horas por dia se deslocando para o trabalho, desde que o restante possa ficar tranquila em casa ou na rua. Importante observar que essa sensação de segurança não é determinada pela existência ou não de muros, por isso condomínios e empreendimentos do Minha Casa Minha Vida continuam se dispersando pelo território.

No momento em que termino de redigir esse texto a crise se abateu sobre o país, o COMPERJ não tem previsão de conclusão, o porto de implantação, e o programa Minha Casa Minha Vida sofrerá cortes drásticos. Poderíamos ser levados a pensar que, por esses motivos, o processo de dispersão se retrairia, eis que me deparo na rua com duas corretoras de Niterói, que nem conheciam Maricá, distribuindo os folders de um novo condomínio com o apelo “Maricá tem a qualidade de vida que você merece”, esse condomínio fica localizado na RJ-114, em frente ao Ubá Maricá, são lotes de 240 m<sup>2</sup> vendidos a prestações de R\$ 390,00 durante a obra. Acho que a tese dos grandes projetos como fator de dispersão urbana terá que ser reformulada.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. *Evolução Urbana do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro, Instituto Pereira Passos, 2006.
- ABREU, Mônica Grillo de. *Urbanização dispersa: processo de ocupação de Saquarema - RJ (1970-2010)*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), UFF (PPGAU). Niterói, 2014.
- CARDOSO, Nicolle Peres. A “nova” Maricá: De cidade dormitório a paraíso imobiliário. Monografia (Trabalho de Conclusão do Curso de Arquitetura e Urbanismo), UFF, Niterói, 2012.
- CHOAY, Françoise. *O Urbanismo*. São Paulo, Editora Perspectiva, 2005.
- CLASSILAGOS. *Guia de serviços, compra e venda*. Setembro de 2004.
- DOMINGUES, Álvaro. *Formas e escalas da urbanização difusa: interpretação e*

- intervenção no no de Portugal. Inforgeo. Lisboa, Edições Colibri, 1999, p. 43-64.
- ENGENHARIA E COMÉRCIO PRO-GEO LTDA. Planta da Fazenda São Bento da Lagoa (esc. 1:20.000), 1947.
- JACKSON, Kenneth T. Crabgrass Frontier: The Suburbanization of the United States (1985). In: Nicolaidis, Becky M.; Wiese, Andrew. The suburb reader. New York, Routledge, 2006. P. 26-32.
- KRAUSE, Cleandro; BALBIM, Renato; LIMA NETO, Vicente Correia. Minha casa Minha vida, nosso crescimento: onde fica a política habitacional?. Texto para Discussão 1853. Brasília/ Rio de Janeiro, IPEA, 2013
- PADUAN, Roberta. A obra mais enrolada do Brasil é o COMPERJ. Revista Exame, 28/06/2013. <http://exame.abril.com.br/revista-exame/edicoes/1044/noticias/a-obra-mais-enrolada-do-brasil>. Acesso em 01/09/2015.
- PINHONI, Marina. As cidades do Brasil onde as pessoas têm maior renda. Revista Exame. 21/10/2013. <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/as-cidades-onde-as-pessoas-tem-renda-mais-alta-no-brasil>. Acesso em 01/09/2015
- NITERÓIMAS. Começa nesta terça a obra que levará asfalto até bairros da Região Oceânica. Setembro de 2013. <http://www.niteroimais.com.br/comeca-nesta-terca-a-obra-que-levara-asfalto-ate-bairros-da-regiao-oceanica/>
- ENGELS, Friedrich. A situação da classe trabalhadora na Inglaterra. São Paulo, Ed. Boitempo, 2008.
- FREIRE, Eloisa Helena Barcelos; OLIVEIRA, Natália Coelho de; BIENENSTEIN, Regina. Reconfiguração territorial urbana em tempo de grandes projetos regionais: o caso do leste metropolitano do Rio de Janeiro. Anais dos Encontros Nacionais da ANPUR, V. 15, 2013. P. 1-17.
- HARRIS, Richard; LEWIS, Robert. The Geography of North American Cities and Suburbs, 1900–1950: A New Synthesis. In: Nicolaidis, Becky M.; Wiese, Andrew. The suburb reader. New York, Routledge, 2006. P. 125-134.
- HOBSBAWM, Eric J. Da Revolução Industrial Inglesa ao Imperialismo (5a. ed.). Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2003.
- HOLZER, Selma. Plano Diretor de Maricá: antes que uma obrigação uma necessidade urgente. Poster. Seminário municipal - Maricá: dinâmica urbana e ambiental. Maricá, UFF/UERJ/CREA, 2005.
- HOLZER, Werther; SANTOS, Camila Quevedo dos. Notas sobre a dispersão urbana: o exemplo de Maricá, RJ. In: Costa, Maria de Lourdes; Silva, Maria Lais Pereira da. Produção e Gestão do Espaço. Niterói, FAPERJ/Casa 8, 2014. P. 279 – 294.
- LIMONAD, Ester. Entre a Urbanização e a Sub-Urbanização do Território. Salvador, Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e

- Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional –ANPUR, 2005.
- MARTINS, A. M. M. O parcelamento da terra no município de Maricá, estado do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano e Regional), UFRJ (IPPUR), Rio de Janeiro, 1996.
- MARTINS, Luis Gustavo. Desigualdades sociais e iniquidades fiscais na metrópole do Rio de Janeiro. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz (org.), O futuro das metrópoles: desigualdades e governabilidade. Rio de Janeiro, Letra Capital, 2015 (2ª. Ed.).
- O FLUMINENSE. Maricá: qualidade de vida, beleza e facilidade de acesso. Caderno Habitação. Domingo, 27 e segunda-feira, 28 de abril de 2008.
- OLIVEIRA, Maurício Martins de. Do Rio a Maricá: estratégia e experiência do êxodo urbano no estado do Rio de Janeiro. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento, Agricultura e Sociedade), UFRJ, Rio de Janeiro, 2005.
- PREFEITURA DE NITERÓI. Projeto Niterói que queremos – Diagnóstico Sócio Econômico de Niterói; síntese executiva. Niterói, PMM/MBC/Macroplan, 2013.
- REIS FILHO, Nestor Goulart (Org.). Sobre dispersão urbana. 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2009. v. 1. 294p.
- REIS FILHO, Nestor Goulart (Org.). Brasil: estudos sobre dispersão urbana. São Paulo: FAU-USP, 2007b. v. 1. 433p .
- REIS FILHO, Nestor Goulart; PORTAS, N. ; TANAKA, M. M. S. . Dispersão Urbana - Diálogo sobre pesquisas - Brasil - Europa. 1. ed. São Paulo: FAU-USP, 2007a. 383p .
- REIS FILHO, Nestor Goulart. Notas sobre Urbanização Dispersa e Novas Formas de Tecido Urbano. 1. ed. São Paulo: Via das Artes, 2006. v. 1. 201p .
- SALANDÍA, Luis Fernando Valverde. O papel da estrutura fundiária, das normativas urbanas e dos paradigmas urbanísticos na configuração espacial da Região Oceânica de Niterói, RJ. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - UFRJ (PROURBE). Rio de Janeiro, 2001.
- SILVA, Maria Laís Pereira da. Os transportes coletivos na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, Biblioteca Carioca, 1992.
- TAYLOR, George Rogers. The Transportation Revolution, 1815-1860. Reprint, New York, Routledge, 2015.

