Remanescentes industriais suburbanos: potência transformadora do legado desenvolvimentista latino-americano

Suburban industrial remnants: the transformative potential of the Latin American developmental legacy

Maria Paula *Albernaz* [I]

Resumo

O artigo insere-se em pesquisa abrangente sobre o legado e a potência dos remanescentes industriais suburbanos, refletindo sobre contradições e oportunidades para uma transformação urbana. Enfatiza efeitos socioespaciais da industrialização e desindustrialização latino-americanos, focando nos subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro, priorizados nas políticas desenvolvimentistas brasileiras. Autores da geografia crítica e da antropologia etnográfica que destacam interações locais e globais, ininterruptas dinâmicas urbanas e multiplicidade de lógicas, práticas e formas territoriais, são referências para a pesquisa. Avalia-se que, mesmo acirradas as contradições e os conflitos decorrentes de processos históricos, hoje há capital material e simbólico potencial para beneficiar populações locais, se considerada a pluralidade nas relações sociais e acionadas forças presentes nos principais agentes atuantes no espaço suburbano.

Palavras-chave: remanescentes industriais; urbanização latino-americana; subúrbios ferroviários; Rio de Janeiro.

Abstract

This article integrates a comprehensive study of the legacy and potential of suburban industrial remnants and reflects on contradictions and opportunities for urban transformation. It emphasizes the socio-spatial effects of industrialization and deindustrialization in Latin America while focusing on the railway suburbs of the North Zone of Rio de Janeiro, prioritized in Brazilian developmental policies. Authors in the fields of critical geography and ethnographic anthropology who highlight local and global interactions, uninterrupted urban dynamics, and multiple logics, practices, and territorial forms are references for the research. Despite increased contradictions and conflicts deriving from historical processes, today there is a potential material and symbolic capital to benefit local populations if plurality in social relations is considered and forces present in the main agents who act in the suburban space are activated.

Keywords: *industrial remnants; Latin American urbanization; railway suburbs; Rio de Janeiro.*

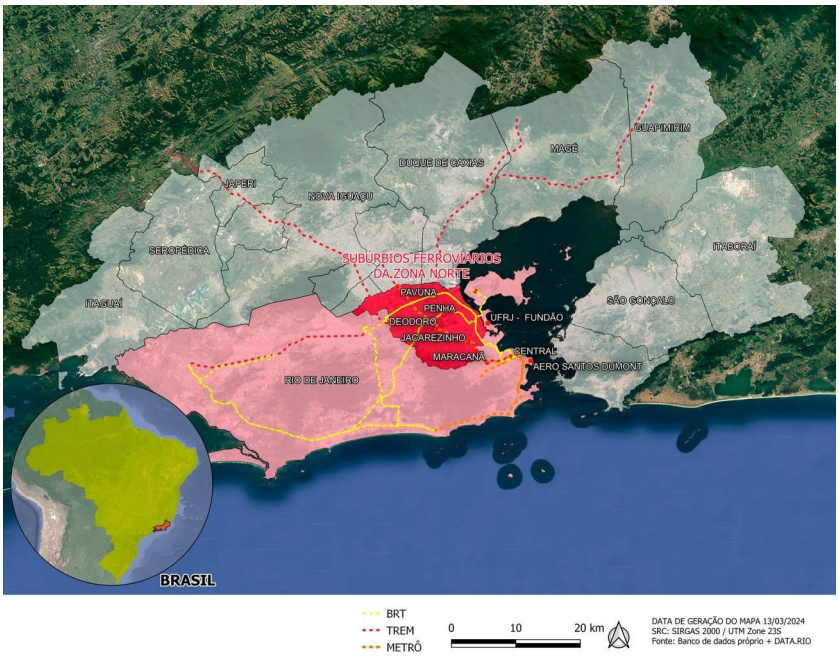
Artigo publicado em Open Acess
Creative Commons Atribution

Introdução

O artigo insere-se em uma pesquisa abrangente sobre o legado e a potência dos remanescentes industriais suburbanos, refletindo sobre as contradições e as oportunidades que trazem para uma transformação urbana, privilegiando quem vivencia a região. A ênfase deste artigo são os efeitos socioespaciais dos processos latino-americanos de industrialização, ocorridos a partir dos anos 1930, e de desindustrialização. O foco das análises nas escalas aproximadas são os subúrbios ferroviários na zona norte do Rio de Janeiro (Figura 1), região habitada por numerosa e diversificada população. Essa população identifica-se com o conceito de "maioria urbana" (Simone e Rao, 2012, p. 316), posteriormente definido como “correspondente aproximadamente ao entrelaçamento de pobres, trabalhadores e de classe média baixa, o termo se referindo menos a identidades específicas do que a uma matemática de combinação"[1] (Simone et al., 2022, p. 334).

Como em outros subúrbios em algumas das grandes metrópoles latino-americanas, a região suburbana ferroviária do Rio de Janeiro intensificou sua urbanização em meados do século XX, marcada pela prioridade nacional dada à industrialização favorecida por crises econômicas nos países centrais. Entretanto, a partir dos anos 1980, a política dos incentivos a esse setor econômico encerrou-se em definitivo,

Figura 1 – Mapa atual de localização dos subúrbios ferroviários na zona norte do Rio de Janeiro – 2004



Fonte: base cartográfica gerada em 2004 do Data.Rio trabalhada pelo autor.

iniciando-se um processo de esvaziamento em muitos dos estabelecimentos fabris localizados nos subúrbios que haviam sido privilegiados na sua instalação. As complexidades absorvidas de ambos os processos – industrialização e desindustrialização – repercutem até hoje nas múltiplas formas de ocupação e modos de vida desses territórios, associando-se a contradições e oportunidades. Produzidas entre estratégias globalizantes e negociações do cotidiano, essas complexidades encontram-se em contínuo processo de transformação, exigindo pensar nas relações entre espaço e tempo.

Apesar de localizados relativamente próximos ao Centro e com razoável aporte de modais de transportes, em decorrência da presença de inúmeros remanescentes industriais e de tipos de habitação associados, tem uma repercussão comumente depreciativa no imaginário coletivo sobre os subúrbios (Fernandes, 2010). Os valores ligados ao mundo fabril que foram, ao longo do tempo, atribuídos à região acabaram trazendo uma correspondência histórica no desinteresse em investimentos privados e públicos de infraestrutura e serviços urbanos.

Atualmente, nos subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro, parte de seus antigos estabelecimentos fabris segue ativa. Comumente, sua produção se destaca pela capacidade de adaptar-se às mudanças recentes tecnológicas e no consumo, o que permite a sua permanência produtiva no contexto econômico, mesmo se tendendo à diminuição do espaço ocupado, de equipamentos e da mão de obra utilizada. Por vezes, pela falta de investimentos, as indústrias ativas adotam meios de produção inadequados, trazendo problemas ambientais e urbanos.

Outra parte desses estabelecimentos fabris perdeu sua função original, tendo sido reconvertidos para usos distintos, que variam, sobretudo, entre aqueles atrelados a interesses hegemônicos e os estabelecidos de modo espontâneo. Em geral, no primeiro caso, caracterizam-se por serem consolidados no tecido urbano; no segundo, pela instabilidade. Alguns mantêm seus espaços e edifícios preservados, apesar da mudança de uso, resguardando suas estruturas originais. Outros não apresentam resquícios do passado industrial, tendo sido alterados parcialmente ou mesmo totalmente.

Há, ainda, uma parte dos antigos estabelecimentos fabris que se encontram inativos, na expectativa de mudanças na sua ocupação. Eventualmente, têm espaços e edifícios apropriados temporariamente para atividades bastante instáveis. Apesar de frequentemente serem apontados como referências locais, materiais e simbólicas, por estarem abandonados, acabam afetando negativamente o entorno. O diferencial tipomorfológico no tecido urbano e o acúmulo de significados advindos do passado fazem com que esses antigos estabelecimentos industriais possam ser entendidos como "uma rugosidade" (Santos, 1980), concebida não só enquanto espaço urbano diferenciado, mas carregado de significado urbano e social construído ao longo do tempo, cuja condição permite vislumbrar uma potência para transformação urbana desde que acionado por uma ação social.

Os remanescentes industriais suburbanos, principalmente os inativos, têm recentemente sido considerados no debate político trazido nas modificações de normas urbanísticas envolvendo o aproveitamento do solo

urbano e as demandas das populações locais.[2] Entretanto, são menos frequentes no debate científico, que se volta mais à discussão sobre o valor patrimonial de estruturas edificadas pontuais.[3] Nossa intenção é refletir sobre o valor urbano do legado dos remanescentes industriais avaliando seu potencial contraposto aos desafios contemporâneos do contexto suburbano, visando a uma transformação dos territórios nos quais se instalaram, favorecendo quem os vivenciam no cotidiano.

Refletir sobre o potencial dos remanescentes industriais para mudanças urbanas que beneficiam populações locais exige compreender os efeitos socioespaciais da industrialização e da desindustrialização na região suburbana e analisar o que esses processos nos informam sobre os espaços que adquiriram uma função fabril. Assim, remetemo-nos, inicialmente, a estudos e dados sobre a industrialização tardia na América Latina, que frequentemente remetem à territorialidade e à espacialidade dos estabelecimentos fabris, no período equivalente ao auge do incentivo ao setor industrial, e à desindustrialização (De Mattos, 2015; Gorelik, 2005; Pradilla Cobos, 2018; Solimano, 1998).

Também importa entender a relação do legado fabril com os contextos territoriais, tendo em vista compreender as implicações da sua presença na vida urbana cotidiana. Nesse sentido, a referência são autores da geografia crítica e da antropologia etnográfica que enfatizam a relevância de interações locais e globais, de dinâmicas urbanas ininterruptas no tempo e da pluralidade de lógicas, práticas e formas nos territórios. Destacam-se as proposições feitas por Massey (2005) de aproximação ao espaço, que podem, segundo a autora, ressoar através de mudanças recentes com uma "política progressista também a ser imaginada" (ibid., p. 10). Nelas, o espaço é entendido como produto de interações "da imensidade do global ao infinitamente pequeno", e é possível reivindicar a igualdade propondo "uma compreensão relacional do mundo e uma política que responda a isso". Nessa perspectiva, ressaltamos a importância de considerar a atuação do Estado[4] ou de organizações que, eventualmente, integram e penetram espaços crescentes da vida social (Fontes, 2018, p. 221), e de grupos das camadas mais vulneráveis capazes de protagonizar mudanças mais radicais (Santos, 2000).

Massey (2005) também compreende o espaço como "a esfera da possibilidade, da existência da multiplicidade no sentido contemporâneo da pluralidade", "com o amplo reconhecimento da coexistência dos outros, com suas próprias trajetórias e suas próprias histórias", e na sua condição de "em permanente construção", abrindo-se a um inimaginável futuro (p. 9). Ao lidar com a urbanização periférica paulistana, Caldeira (2016) refere-se à articulação de lógicas hegemônicas com novos circuitos, contestações e reivindicações territoriais, que ajudam na compreensão da multiplicidade dos contextos suburbanos. A contiguidade intensa de formas, funções e modos de fazer díspares e provisionais como observados para territórios vivenciados pela maioria da população (Simone, 2022) nos levam a observar as "múltiplas capas do tempo, instituições e interesses, e capturar traços das práticas diárias dos atores locais" (Escobar, 2008, p. 25). Importa, nesse entendimento, incorporar pontos de vista locais aos já existentes sobre o território (Liernur, 2010), além de priorizar igualmente espaço e tempo (Simone, 2022).

Com a perspectiva apresentada pelos autores citados, a investigação sobre os remanescentes industriais se propõe a ser abrangente,

multiescalar, contínua e colaborativa.[5] O material que apresentamos neste artigo se refere a resultados preliminares e reflexões parciais de pesquisa em andamento captados em revisão bibliográfica, análises cartográficas e entrevistas realizadas com informantes qualificados. As entrevistas são iniciativas iniciais para incorporar pontos de vista suburbanos e detectar sinais de mudanças nas dinâmicas do capital, da cultura e das práxis cotidianas que permitam traçar reflexões em torno das oportunidades nas reconversões dos remanescentes industriais.

Industrialização e desindustrialização suburbana

Na década de 1970, surgiram trabalhos no campo da história e da economia que se tornaram seminais ao trazerem explicações sobre fatores externos e internos, características e consequências da industrialização na América Latina (Cano, 1990; Luz, 1978). Esta foi identificada como "tardia", por sua manifestação no espaço-tempo em relação aos países centrais, e de "substituição de importações", por se favorecerem das crises econômicas e políticas, nas primeiras décadas do século XX, nesses países. A partir de então, o debate se tornou mais intenso, sobretudo nos campos da economia e da geografia (Mello, 1991; Mendonça, 1990) para explicar não só os processos de industrialização, mas também, posteriormente, os de desindustrialização (Pradilla Cobos, 2018; Solimano, 1998).

A industrialização latino-americana enquanto uma "construção social" fortaleceu-se a partir de uma visão hegemônica e eurocêntrica sustentada por um duplo entendimento: o pensamento de que a América Latina corresponderia a um "continente novo, sem história", daí resultante de ser um "continente vazio", resistente a qualquer tipo de intervenção (Gorelik, 2005, p. 113); e a ideia da necessidade de se propor para esse território soluções inovadoras e centralizadoras, com maior potência se pensada em bloco (Ribeiro, 2000). Grandes cidades latino-americanas foram privilegiadas com investimentos no setor industrial, por possuírem maior infraestrutura e disponibilidade de mão de obra, além de mercados mais eficientes. No Brasil, as inversões se concentraram, desde a década de 1930, em apenas dois polos urbanos, Rio de Janeiro e São Paulo, resultando em uma crescente disparidade na urbanização territorial nacional (Santos, 1993).

Nesse contexto ideológico, a política nacional desenvolvimentista na escala urbana tem forte rebatimento nas regiões suburbanas ferroviárias carioca e paulista, privilegiadas para industrialização. Seus resultados, em termos espaciais e territoriais, decorrentes de uma só intenção – dinamizar a economia nacional – referem-se não só à concentração e instalação de grandes complexos produtivos em alguns dos seus subúrbios, mas às intervenções urbanísticas de grande porte, inauguradas na década de 1940, associadas à industrialização. Em termos morfológicos, podemos identificar os efeitos dessa política até hoje, nos subúrbios da zona norte do Rio de Janeiro, no contraste entre os terrenos ocupados pelas antigas fábricas e o tecido urbano de grão pequeno, precedente ou posterior à sua implantação, que se expandiu sobrepujado pelas grandes plantas industriais. Ela também está presente na acentuação da fragmentação territorial que já ocorria em decorrência do atravessamento das linhas férreas desde meados do século XIX, a partir da

implantação das largas vias e viadutos com a política rodoviarista associada à da industrialização,[6] ou de aterros que alteraram a relação de proximidade com os corpos hídricos.

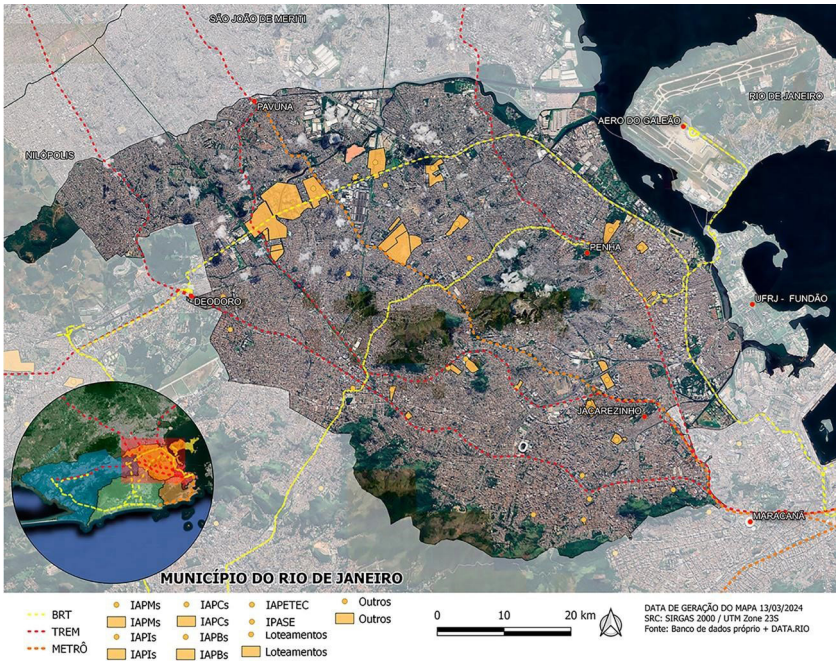
O estado, por meio de sua esfera local, também interveio na organização territorial e na configuração espacial nos subúrbios por meio de seus instrumentos urbanísticos. Nos anos 1930, o zoneamento urbano tornou-se o dispositivo essencial no controle do ordenamento territorial, introduzindo os princípios de eficiência e técnica que acabaram levando à substituição dos preceitos legais antes prevalecentes de ordenamento do solo (Maricato, 2000). Em 1937, de modo pioneiro, as indústrias foram incluídas no zoneamento urbano do Rio de Janeiro,[7] privilegiando-se para sua localização os subúrbios da zona norte da cidade (Albernaz e Diógenes, 2023). A grande zona industrial demarcada englobava parte considerável da região suburbana ferroviária, excluindo apenas territórios mais densamente ocupados por residências próximas às estações de trem e estendendo-a para áreas próximas à orla da Baía da Guanabara, nas quais o estado já projetava abrir uma nova rodovia urbana, a avenida Brasil.[8] Até os anos 1970, a delimitação da zona industrial nos subúrbios ferroviários só tenderia a aumentar, reforçando a destinação industrial e de bairro operário dessa porção da cidade.

Especialmente a partir meados do século XX, a industrialização atraiu aos subúrbios um grande contingente de migrantes das áreas rurais, cujas condições de vida tornaram-se muito precárias inclusive pela ausência de políticas públicas. A taxa de crescimento da população entre 1920 e 1970, em todo território do Rio de Janeiro, alcançou 43%, sendo significativamente maior, nos seus subúrbios ferroviários onde se concentravam os estabelecimentos fabris, 190%.[9] A população do Rio de Janeiro e de São Paulo que, em 1950, era de pouco mais de dois milhões de habitantes, em 1970, no Rio, ultrapassou os quatro milhões de habitantes e, em São Paulo, chegou a seis milhões.[10] São Paulo, em 1949, já contava com cerca de 30% das indústrias brasileiras instaladas e era o local de emprego de cerca de 40% dos trabalhadores industriais brasileiros. Cerca de cinco milhões de migrantes que chegaram a São Paulo entre 1950 e 1960 foram atraídos pelas indústrias.

Ainda há de se considerar, em termos dos efeitos socioespaciais da industrialização, o papel das políticas públicas na provisão dos itens básicos da vida urbana. Nos países centrais, seja por representar os ideais capitalistas, ampliando o poder de consumo das mercadorias produzidas em massa pela indústria, ou por pressão crescente de sindicatos, o Estado provê moradia, saúde e educação para a classe operária (Botelho, 2001). Diferentemente, na América Latina, há um descompromisso na provisão mínima desses itens por parte do Estado que entendeu ser sua responsabilidade atender interesses da emergente indústria nas inversões diretas na infraestrutura. Essa atitude favorece-se pela presença no Rio e em São Paulo do enorme contingente de pessoas disponíveis para servir de mão de obra para o capital.

Desde os anos 1940, não obstante, a disparidade quantitativa de moradias produzidas frente à efetiva demanda, há iniciativas esparsas do Estado impulsionadas pela concentração fabril de produção habitacional para os operários nos subúrbios. Ao longo de décadas, a paisagem suburbana se transformou, e na sua malha urbana, ao lado dos resquícios das residências construídas para famílias das camadas médias da população que buscavam, no início do século XX, uma vida mais sossegada nos

Figura 2 – Mapa atual de conjuntos habitacionais construídos pelos Institutos de Aposentadorias e Pensões – IAPs , associados à industrialização nos subúrbios ferroviários na zona norte do Rio de Janeiro – 2004

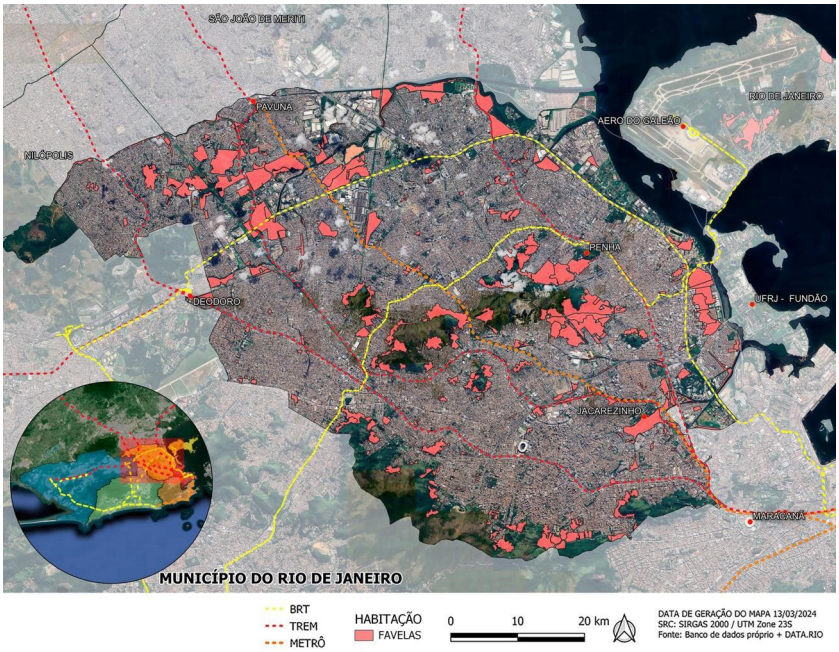


Fonte: base cartográfica gerada em 2004 do Data.Rio, trabalhada pelo autor.

subúrbios, surgiu uma diversidade de tipos de conjuntos habitacionais oriunda de diferentes políticas públicas. Uma amostra dessa multiplicidade é a grande quantidade de conjuntos habitacionais construídos nos subúrbios ferroviários na zona norte do Rio de Janeiro pelos institutos de pensão durante a década de 1940 (Figura 2).

A insuficiência e a dificuldade de acesso às moradias produzidas no âmbito dessas políticas acabaram acarretando o aparecimento e a disseminação de um número bem mais expressivo de unidades para moradia nos assentamentos autoconstruídos pela população local em terrenos desvalorizados para ocupação pelo mercado imobiliário. Os subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro foram, desde os primórdios da industrialização, ocupados por inúmeras favelas que, até hoje, continuam crescendo e conformam enormes conglomerados de habitações irregulares (Silva, 2005), como indicado na Figura 3. Um dos exemplos mais contundentes desse fenômeno da favelização é o populoso Complexo do Jacaré, a mais emblemática das ocupações irregulares decorrentes da industrialização suburbana carioca – outrora residência de grande parte dos trabalhadores da antiga fábrica de lâmpadas General Electric, moradia de muitos representantes de sindicatos operários constituídos ao longo do período auge da industrialização (Silva, 2008).

Figura 3 – Mapa atual de favelas nos subúrbios ferroviários
da zona norte do Rio de Janeiro – 2004



Fonte: base cartográfica gerada em 2004 do Data.Rio, trabalhado pelo autor.

A partir de finais dos anos 1970, crescentemente, as políticas econômicas nacionais na América Latina passaram a ser orientadas para a abertura do mercado ao exterior, a redução do papel do Estado na economia e a desregulamentação das atividades do setor privado (Solimano, 1998). A região suburbana passou gradualmente a ter uma diminuição dos seus postos de trabalho nos estabelecimentos fabris, iniciando-se um processo até hoje em curso de desindustrialização.

No âmbito mundial, a crise do petróleo na década de 1970 foi apontada como um dos principais fatores que levaram a perturbação no equilíbrio da produção industrial. O surgimento de novas tecnologias e mecanismos de integração em rede que resultaram na compressão espaço-tempo (Harvey, 1992), favorável à aceleração da globalização, associada à disseminação da ideologia neoliberal como novo regime de regulação, é também apontado como componente fundamental na dissolução da prevalecente primazia dos meios de produção industrial até então adotados. Ainda a estes aspectos integra-se a crescente financeirização decorrente, em grande parte, da hegemonia da dolarização norte-americana.

Daí em diante, o processo de desindustrialização na América Latina só tenderia a se agravar em decorrência de uma série de dificuldades econômicas externas e internas que afetou diretamente a economia de seus países. Incluem-se dentre essas dificuldades a crise relacionada ao aumento do preço do petróleo e a progressiva financeirização nas dimensões públicas e privadas das economias no âmbito internacional. Na esfera nacional, assistiu-se à inflação descontrolada e ao endividamento externo de muitos dos países latino-americanos, e à confluência das tecnologias mecânicas, eletrônicas e da comunicação que passaram a substituir a mão de obra por máquinas. O setor industrial e a oferta de empregos fabris foram particularmente afetados no Rio de Janeiro ainda no início dos anos 1960, pelos impactos da transferência da capital para Brasília, aos quais se associaram as dificuldades macroeconômicas nacionais e internacionais.

Na região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro, o declínio do setor industrial só tenderia a aumentar no período de meados dos anos 1970 até início dos anos 1990, acompanhada da crescente desmobilização dos movimentos operários em decorrência da perseguição de seus líderes após o golpe militar de 1964. Muitos dos estabelecimentos industriais localizados na região foram fechados ou tiveram as atividades produtivas restringidas, levando à degradação dos lotes fabris, a dificuldades financeiras de sua população e a um grande impacto urbano no entorno das grandes empresas.[11] Apesar dessas adversidades, foram construídos muitos conjuntos habitacionais nos subúrbios com o financiamento do Banco Nacional da Habitação (BNH) criado no período da ditadura militar, alterando significativamente a paisagem de alguns dos subúrbios.

Os conjuntos habitacionais do BNH construídos entre os anos 1970 ao final dos anos 1980, de início, atendiam a uma política voltada à população de baixa renda. Entretanto, acabaram correspondendo mais a um aumento de oferta de moradias para famílias, cujas rendas permitiam acesso ao mercado imobiliário formal. Nesse sentido, não representou uma opção para as camadas mais vulneráveis da população, cuja alternativa permaneceu de moradia nas favelas. Neste período como nos subsequentes, ocorreu, nos subúrbios, um crescente aumento das ocupações em assentamentos espontâneos, assim como uma diversidade de tipos de habitação, contribuindo para a multiplicidade contemporânea nos seus territórios "de formas, funções e modos de fazer" (Simone, 2022, p. 4).

Muitas fábricas foram sendo reconvertidas para outros usos associados à lógica dos negócios, como condomínios residenciais fechados, *shopping centers* e hipermercados. Ocorreu, igualmente, o aproveitamento dos espaços fechados e abandonados para fins religiosos, de moradias ou comércio e serviços informais, contribuindo para a expansão de favelas na região. Mais recentemente, tem havido uma apropriação associada à presença das milícias para fins paramilitares de antigos estabelecimentos fabris, nos quais se vinculam práticas de esporte de ação que simulam situações de combate ou treinamentos.

Em uma leitura empírica bem recente, do período entre 1995 e 2018, verifica-se, além da difusão do setor industrial brasileiro para contextos de aglomerações médias ou de pequeno porte, relacionadas à agroindústria, a permanência de uma aglomeração relevante ainda no Sudeste (Silva, Severian e Monteiro Neto, 2021), ou seja, no entorno das grandes cidades

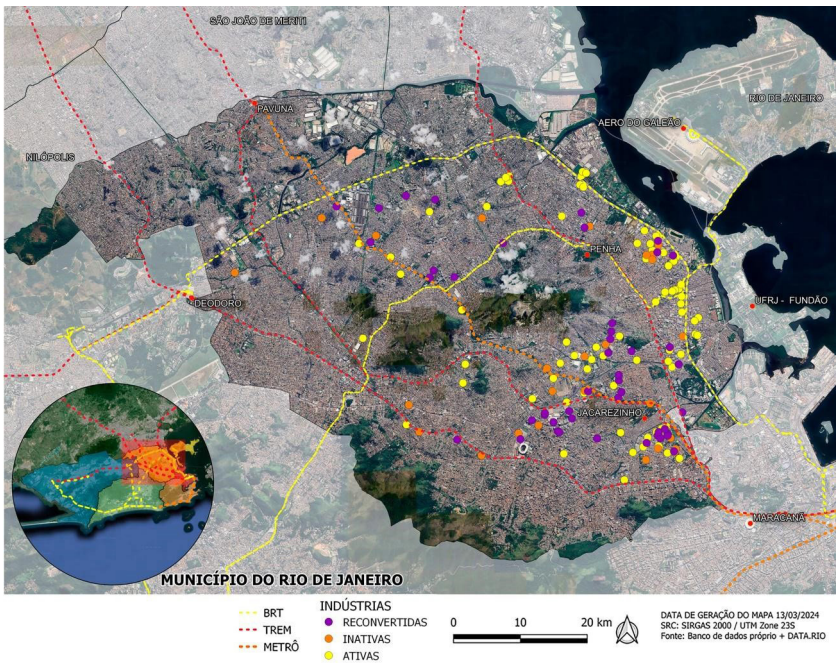
nas quais se originou a industrialização. Entretanto, a expansão das indústrias só se deu para fora dos centros metropolitanos, portanto, da região suburbana ferroviária analisada, confirmando o esvaziamento econômico, a fragilização do trabalho e a necessidade de ressignificação desses territórios suburbanos.

Legado fabril nos contextos suburbanos

Como visto, os processos oriundos de políticas públicas desenvolvimentistas mudaram inteiramente os desígnios do que os subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro poderiam ter sido contemporaneamente. Isso também foi constatado por Adrian Gorelik quando comenta sobre as incursões do planejamento urbano em outros territórios metropolitanos latino-americanos (2005). Entre o que ficou da implementação incompleta do ambicioso programa governamental de industrialização, verifica-se, hoje, como legado na região suburbana, um rastro de novos problemas, mas também de novas oportunidades nos inúmeros remanescentes industriais que podem ser categorizados em indústrias ativas, reconvertidas e inativas (Figura 4).

A interferência da intervenção do Estado na esfera nacional em pesadas intervenções urbanísticas, incluindo aterros de áreas de manguezais e abertura de rodovias, é uma forte

Figura 4 – Mapa atual de categorias de remanescentes industriais nos subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro – 2004

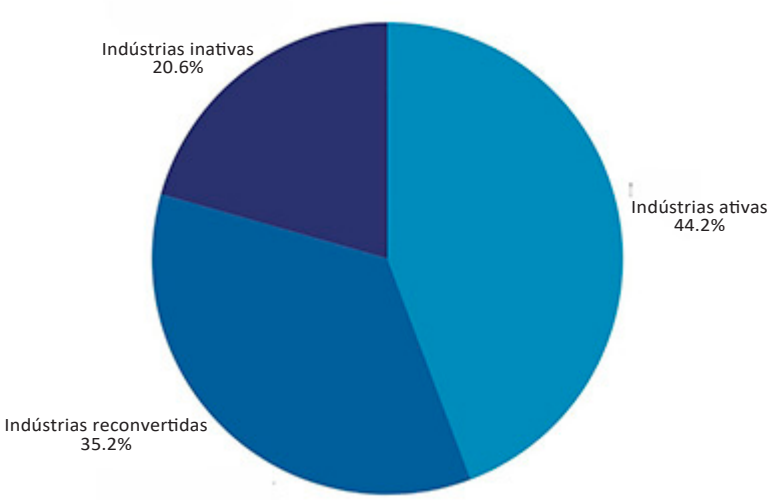


Fonte: base cartográfica gerada em 2004 do Data.Rio, trabalhada pelo autor.

influência no que permaneceu da atividade fabril no conjunto de remanescentes industriais da região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro. Dos remanescentes industriais correspondentes a indústrias ativas levantados nessa região – quase 45% em número absoluto de sua totalidade (Figura 5) –, a maioria foi inaugurada no período auge da política desenvolvimentista entre os anos 1940 e 1970, e concentra-se nos bairros de Bonsucesso e Ramos, cuja característica é a proximidade com as obras para favorecer a industrialização: a área aterrada de Manguinhos e a avenida Brasil, principal rodovia urbana do Rio de Janeiro.

Segue-se à localização indicada acima (bairros de Bonsucesso e Ramos), o bairro do Jacaré, localidade pioneira na instalação das indústrias em territórios suburbanos que, como Bonsucesso e Ramos, foram dos poucos recortes territoriais na região ferroviária da zona norte do Rio que, não por acaso, mantiveram-se destinados ao uso fabril como zonas industriais na legislação urbanística municipal ao longo do tempo – de 1937 até os dias de hoje.[12] A demarcação das zonas industriais, liberando subúrbios passíveis de maior atração ao mercado imobiliário e fortalecendo as frentes abertas para o desenvolvimento

Figura 5 – Gráfico do percentual atual de indústrias ativas, reconvertidas e inativas nos subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro

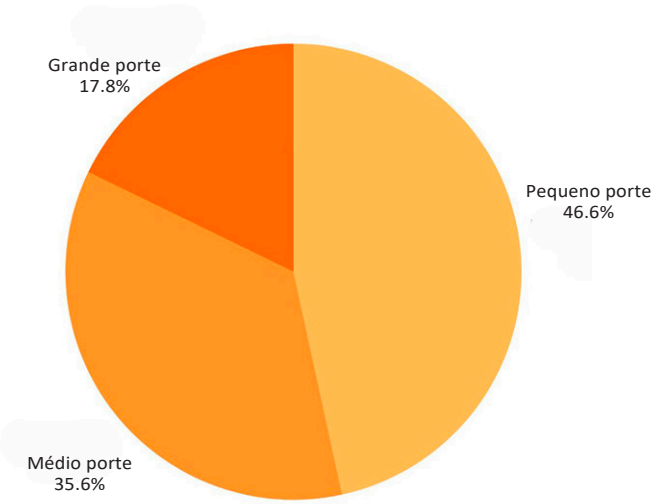


Fonte: Banco de dados de 2024 da pesquisa do autor.

econômico, foi enquadrando-se na lógica da produção urbana capitalista de cada momento. Chama a atenção que menos de 20% do total das indústrias ativas da região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro correspondem a estabelecimentos industriais de grande porte[13] (Figura 6), mais difíceis de se adaptarem às novas regras do mercado. As demais, com porte médio ou mesmo bem pequeno, possuem natureza de produção muito variável, e data de inauguração, por vezes, mais recente.

No total de 55% de remanescentes industriais situados na região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro que perderam sua função fabril, aproximadamente 35% foram reconvertidos para novos usos. A análise desses remanescentes industriais reconvertidos nos mostra a convivência entre lógicas bastante distintas de produzir e transformar a cidade (Caldeira, 2016) nos territórios suburbanos e a presença de interações locais e globais (Massey, 2005) que tornam os subúrbios o mosaico de formas, funções e modos de fazer e viver díspares (Simone, 2022). Trata-se de uma dinâmica de convivência complexa na qual, em um extremo, verificam-se padrões de organização territorial e morfologia, produzidos através de trocas fundadas na lógica do mercado imobiliário, e em outro, em trocas orientadas por valores bem distintos perpassando relações e condicionantes as mais variadas.

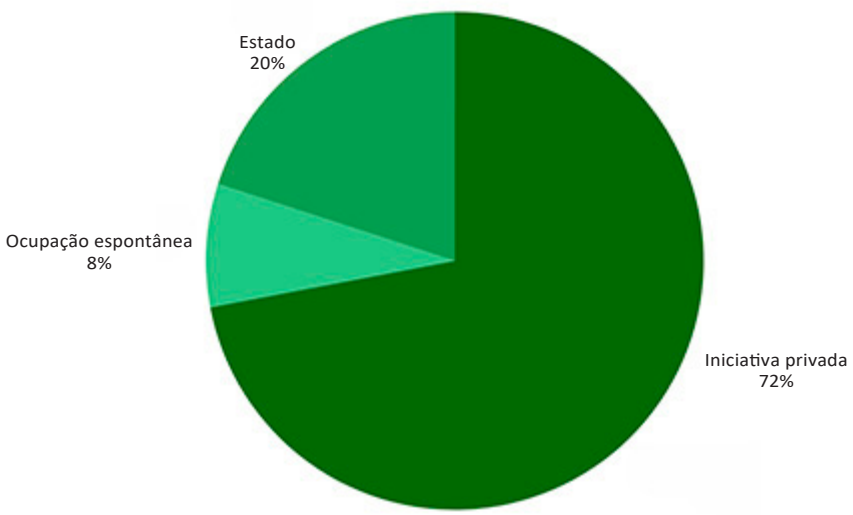
Figura 6 – Gráfico do percentual atual de indústrias ativas pelo porte nos subúrbios ferroviários da zona norte do Rio de Janeiro



Fonte: Banco de dados de 2024 da pesquisa do autor.

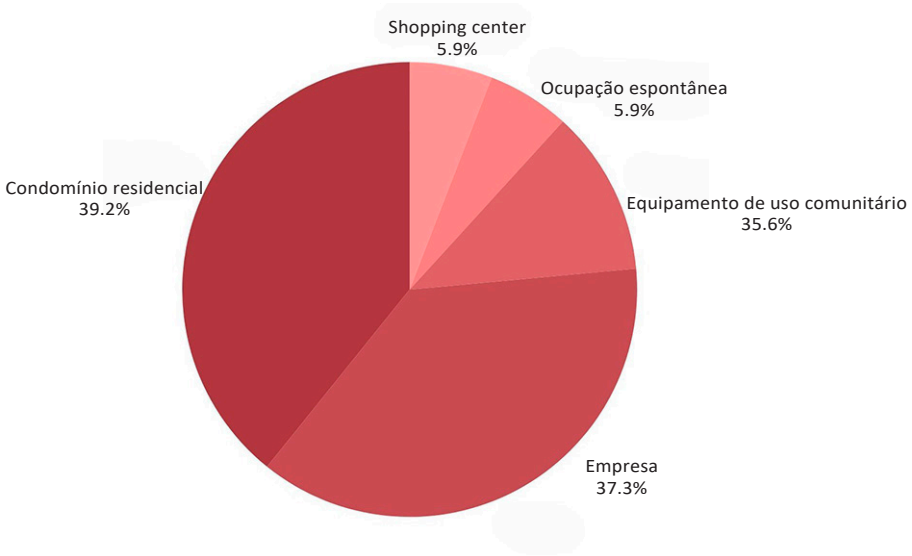
A maioria dos remanescentes reconvertidos teve seus usos modificados pela iniciativa privada – em número absoluto quase 75% –, sendo que muitos deles – aproximadamente 40% do total de reconvertidos em número absoluto – pelo mercado imobiliário durante a primeira década dos anos 2010, ou seja, em uma iniciativa muito recente (Figuras 7 e 8). A mudança recente do uso industrial pelo mercado imobiliário está associada, em caráter pioneiro, à reconversão de enormes estabelecimentos fabris em *shopping centers,* mantendo, senão todo o complexo original, pelo menos sua estrutura fundiária. As três unidades implantadas em distintos bairros da região suburbana ferroviária da zona norte do Rio alteraram não só as práticas de consumo e de lazer cotidiano de todos os subúrbios do Rio de Janeiro, introduzindo valores próprios da esfera global, mas também induziram a uma expressiva valorização do solo urbano no seu entorno. Essa valorização deveu-se tanto à presença dos *shopping centers* quanto às benfeitorias governamentais realizadas na infraestrutura urbana, em geral de acessibilidade, indicando a adoção de uma política pública orientada pelo urbanismo neoliberal com a articulação do Estado ao mercado.

Figura 7 – Gráfico do Percentual atual de Agentes Produtores da Reconversão das Indústrias da zona norte Ferroviária do Rio de Janeiro



Fonte: o autor.

Figura 8 – Gráfico do percentual atual dos novos usos nas indústrias reconvertidas da zona norte ferroviária do Rio de Janeiro



Fonte: Banco de dados de 2024 da pesquisa do autor.

Seguem-se, temporalmente a essas iniciativas, as reconversões de remanescentes industriais em condomínios fechados residenciais, frequentemente localizados no seu entorno ou em outras localidades nos mesmos bairros. As suas principais características são a ocupação de antigas plantas industriais de enormes dimensões – em geral superiores a 15 mil metros quadrados, chegando a mais de 85 mil metros quadrados – e terem a sua implantação atreladas às recentes políticas habitacionais associadas ao Programa Minha Casa Minha Vida.[14] Apesar de essa política habitacional ter sido criada com o objetivo de promover o acesso à moradia digna para a baixa renda, os empreendimentos implementados nos territórios dotados de alguma infraestrutura e, portanto, com maior valor de mercado, acabaram sendo direcionados a camadas médias da população. Foi o que ocorreu nos condomínios residenciais da região suburbana ferroviária da zona norte do Rio, acentuando a diferenciação socioespacial interna já existente.

Em contraposição à reconversão de remanescentes industriais que está associada à lógica dos negócios do mercado imobiliário, há outra divergente: ocupações principalmente para moradia, irregulares ou não, contabilizando na zona norte da região suburbana ferroviária pouco mais de 10% das indústrias reconvertidas em número absoluto. São ocupações por iniciativa espontânea de coletivos ou grupos de camadas vulneráveis em estabelecimentos fabris abandonados de tamanhos variados

que, em geral, misturam diferentes usos informais, às vezes, imbricam-se pelas estruturas edificadas das fábricas, ou se estendem para fora dos antigos limites fundiários. Em geral, localizam-se em bairros bem distintos dos que prevalecem remanescentes reconvertidos pelo mercado formal; em contextos desvalorizados, nos quais, frequentemente, ainda há indústrias ativas, e em áreas próximas aos complexos de favelas, muitas vezes consideradas inseguras e violentas por recente entrada na região da criminalidade e da militarização urbana.

Dentre os remanescentes industriais reconvertidos, há situações excepcionais que merecem referência devido ao potencial inclusivo e inovador que carregam enquanto práticas urbanísticas. Um exemplo é a indústria reconvertida por ocupação espontânea realizada por antigos operários que, por meio de negociações com os antigos donos das fábricas, receberam parte de sua propriedade como pagamento por indenizações trabalhistas devidas. Há um exemplo da atuação governamental no exercício de seu papel como Estado Ampliado[15] na construção de um conjunto habitacional e na regularização parcial em indústria reconvertida por ocupação irregular a partir de pressões de coletivo comunitário. Considera-se essa atuação como resultante de uma correlação de forças sociais, conjugando interesses distintos dos grupos políticos ou econômicos. Há, também, o exemplo de uma indústria reconvertida por instituição filantrópica, em 2015, em uma escolinha de futebol que funcionou sob sua gestão entre 2015 e 2020, sendo então desativada e posteriormente reativada em 2022 por coletivo comunitário da localidade.

A atuação do Estado Ampliado oferecendo respostas às pressões dos grupos subordinados também está presente na reconversão de remanescentes industriais em iniciativas voltadas às populações locais – aproximadamente 20% do total de indústrias reconvertidas em número absoluto. Em geral, trata-se de antigos estabelecimentos fabris de grandes dimensões próximos de algum complexo de favelas, como o localizado perto do Complexo do Alemão, para construção de conjunto habitacional, equipamentos de ensino, esporte e lazer, financiado em 2011 como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal. Ainda a citar a reocupação da antiga fábrica de vagões, no bairro de Del Castilhos, que resultou na criação do Museu do Trem e de uma área de lazer que tornou um vasto espaço, antes fechado por muros e privatizado, aberto e de acesso público.

Por fim, cabe mencionar as indústrias inativas, ou seja, aquelas que não exercem função social urbana, equivalentes hoje, em número absoluto, a cerca de 20% do total dos remanescentes industriais. A ausência de função nessas indústrias pode gerar, devido ao seu abandono, problemas ambientais e urbanos para os contextos em que se situam, abrindo-se à degradação urbana e à entrada da criminalidade. Porém, possuem um potencial significativo em termos de oportunidades para sua transformação, tendo em vista tratar-se de amplos espaços em solos providos de serviços de infraestrutura, sobretudo de transportes, disponíveis para compensar eventuais ônus causados pela sua presença e abrigar usos e atividades que respondam às necessidades e às demandas das populações.

A maior parte das indústrias inativas na zona norte dos subúrbios ferroviários situa-se em terrenos considerados de dimensões médias, suficientes para implantação de um equipamento comunitário ou um conjunto

habitacional não muito grande, variando entre um pouco menos de dois mil metros quadrados a quase quatro mil metros quadrados. Entretanto, há, nessa região, dois remanescentes industriais inativos que podem ser considerados enormes, cuja ocupação se equipara à de duas grandes quadras urbanas; e há cinco outros que ocupam aproximadamente a metade dessas dimensões.

Apesar de espalhados em diversos subúrbios, as indústrias inativas concentram-se em bairros menos procurados pelo mercado imobiliário e nas proximidades de favelas, representando uma oportuna chance de suprir carências sociais e paisagísticas em áreas parcamente arborizadas, habitadas por grupos em vulnerabilidade socioeconômica, aumentando a integralidade social e urbana. A considerar, ainda, a falta de levantamento das dívidas fiscais e trabalhistas de muitas dessas fábricas funcionalmente esvaziadas, cujo endividamento poderia ser uma alavanca para sua reocupação.

Considerações finais

Nos subúrbios de algumas das grandes cidades latino-americanas, como vimos, o legado das políticas governamentais desenvolvimentistas, ao longo do tempo, revela-se na forma urbana, na paisagem e na vivência cotidiana dos seus territórios. A escolha da região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro para instalação pioneira de estabelecimentos fabris trouxe efeitos físicos, sociais, ambientais e simbólicos que, até hoje, apresentam-se. Sem dúvida, a presença das antigas fábricas representa uma ampliação da heterogeneidade de formas de ocupação, especialmente para habitação, nos distintos usos e práticas sociais que foram se agregando aos seus espaços públicos e privados e nos modos de vivenciá-los pelos diferentes grupos e indivíduos lá residentes.

A multiplicidade dos modos de habitar e de consumir na região suburbana tem sido significativa também em decorrência do processo de desindustrialização em curso, especialmente referido à reconversão de antigos estabelecimentos fabris para novos usos, seja pela iniciativa privada ou por ocupações espontâneas. Além do acréscimo na diferenciação social nos subúrbios, essa multiplicidade recente traz uma intensificação da complexidade nas relações territoriais pela condição distinta de relacionamento com fluxos e interconexões externas por diferentes grupos sociais e diferentes indivíduos, ou seja, relacionados à "geometria do poder na compressão do espaço-tempo" (Massey, 2000, p. 179).

Nos relatos de representantes de coletivos locais, a reconversão de remanescentes industriais na região suburbana ferroviária da zona norte do Rio de Janeiro em *shopping centers*, condomínios residenciais e espaços de lazer associada com valores globais pode ser considerada um enfraquecimento na mobilidade e no controle de antigos residentes sobre os territórios vivenciados. Houve aumento do valor do solo urbano e de produtos de consumo local no seu entorno; impedimento à visualização dos morros pela verticalização dos edifícios; piora na segurança com o fechamento de quadras por muros ou empenas fechadas; enfraquecimento dos comércios locais e aumento da competição em favor de investimentos. Em contraposição, essa reconversão produzida pela iniciativa privada foi também verificada, em depoimentos, como uma oferta de alternativas que propiciou aos subúrbios novas

experiências, ou seja, "[...] inclui uma consciência de suas ligações com o mundo mais amplo" (ibid., p. 184), apesar de reconhecida nelas uma correspondência aos interesses de grupos hegemônicos.

A considerar como a presença de distintas entidades pode se constituir em uma força que conforma capacidades e como diferenças aparentes podem operar como garantidores de convergências (Escobar, 2018). Uma coleção distinta de visões éticas e instrumentalizações técnicas não necessariamente se configura como barreiras; pode se configurar como limite poroso que se intercepta e acaba trazendo novas capacidades, estabelecendo os meios para acessar um mundo mais ampliado.

Nesse cenário, contrapõe-se o singular, o excepcional, como o reconhecido capital social suburbano nutrido pela concentração da mão de obra nos antigos estabelecimentos fabris e pelas práticas de organização operária (Silva, 2008). Este traço específico nos leva a imaginar uma perspectiva de ação social baseada na capacidade de organização local e intervenção coletiva, passível de ser levada às rugosidades concebidas por Santos (1980). Ele também se expressa na atuação dos inúmeros movimentos coletivos suburbanos que vêm trabalhando na desconstrução da imagem depreciativa e estereotipada sobre uma feição única e a-histórica suburbana, tornando invisível outras dinâmicas urbanas.

Ainda a considerar a atuação da gestão pública que vem se apoiando em um tratamento genérico dado à parte norte da cidade, apesar da abertura, hoje, para a pluralidade nos subúrbios. Esse tratamento rebate-se em políticas urbanas que têm um imenso poder na renovação do espaço suburbano devido à sua capacidade de valorização do solo por meio de investimentos em infraestrutura e aumento dos índices urbanísticos para edificação, incentivando o mercado imobiliário. A presença dos remanescentes industriais, sobretudo os inativos, oferece oportunidades de o estado se orientar para a produção da moradia, o incentivo ao trabalho cooperativado, o ensino, a cultura e o lazer, contrapondo-se a esse urbanismo neoliberal. Para isso, as características geográficas, geométricas e urbanas, principalmente das indústrias inativas, incluindo a sua relação no contexto territorial, deveriam ser consideradas.

Para concluir, vale lembrar a afirmação de Maricato sobre uma obviedade que se aplica ao legado dos remanescentes industriais nos subúrbios:

> [...] a ausência de controle público sobre a propriedade da terra contribui para a carência habitacional, segregação territorial, aumento do custo da infraestrutura e serviços, aumento da violência, predação ambiental, além de impor maior sacrifício à população pobre excluída da cidade. (Maricato, 2019, p. 96)

[I] https://orcid.org/0000-0002-1975-8490
Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. Rio de Janeiro, RJ/Brasil.
mpaula.albernaz@gmail.com paulaalbernaz@fau.ufrj.br

Colaboradores

Luis Victor Jesus Antunes, Eduardo Magalhães dos Santos, Gabriele de Oliveira Pinto – alunos de graduação, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo.

Notas

(1) O termo "[...] urban majority" (tradução nossa) foi inicialmente utilizado por Simone e Rao em artigo de2012, p. 316, sendo posteriormente aplicado como referência em artigo de 2022 de Simone et al. na explicação do que poderia ser sua composição "[...] corresponding to the intertwining of poor, working-, and lower middle-class residentes, the term referred less to specific identities than to a mathematics of combination." (tradução nossa).

(2) Como se verifica nas discussões no âmbito da revisão do Plano Diretor da cidade do Rio de Janeiro ocorridas em audiências públicas e debates na Câmara em 2022 e 2023.

(3) A bibliografia sobre o legado material da industrialização aborda usualmente problemas relacionados à sua patrimonialização, focando-se em exemplares de arquitetura fabril que se destacam como excepcionais.

(4) Identificado com o "Estado Capitalista Ampliado", conforme enunciado por Gramsci (2020).

(5) Mediante a complementação e a atualização de dados e informações que se pretende sejam obtidos por meio da colaboração de atores locais em plataforma digital on-line colaborativa, a ser disponibilizada a partir de maio de 2024.

(6) A política nacional desenvolvimentista inclui um enorme investimento em rodovias com a intenção de ligar os polos industriais aos mercados de todo País.

(7) O Decreto n. 6.000/1937, conhecido como o primeiro Código de Obras do Rio de Janeiro.

(8) A avenida Brasil, aberta em 1946, é, até hoje, a mais larga rodovia urbana do Rio de Janeiro.

(9) Censos 1920 a 1970 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE).

(10) Censos 1950 e 1970 (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE).

(11) Na primeira década dos anos 2000, houve uma diminuição de aproximadamente 15% dos estabelecimentos industriais do Rio de Janeiro. Entretanto, houve uma redução de quase 40% dos postos de trabalho no setor industrial (Pesquisa Industrial Anual – PIA, IBGE).

(12) Para mais informações sobre o histórico do zoneamento industrial no Rio de Janeiro e suas implicações para a região suburbana ferroviária, ver Albernaz e Diógenes (2023).

(13) Implantados em terrenos com mais de mil metros quadrados.

(14) O Programa Minha Casa Minha Vida foi criado em 2009 pelo governo federal e implementado pelas prefeituras municipais.

(15) Eventualmente, são utilizadas temporariamente como estacionamentos ou para atividades instáveis e intermitentes.

Referências

ALBERNAZ, M. P.; DIÓGENES, M. (2023). Impactos do planejamento urbano na localização das indústrias nas cidades: um estudo sobre o zoneamento industrial nos subúrbios da metrópole do Rio de Janeiro. *Acervo: Revista do Arquivo Nacional.* Rio de Janeiro, v. 36, n. 1, pp. 1-23.

BOTELHO, A. (2001). Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço em um contexto de mudança das estratégias de acumulação de capital. *Geousp – Espaço e Tempo*. São Paulo, v. 5, n. 2, pp. 113-126.

CALDEIRA, T. (2016). Peripheral urbanization: autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, v. 35, n.1, pp. 3-20.

CANO, W. (1990). *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. São Paulo, Hucitec. Edição original de 1978.

DE MATTOS, C. A. (2015). "Redes, nodos e cidades: transformação da metrópole latino-americana". In: RIBEIRO, L. C. de Q. (org.). *Metrópoles: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito.* Rio de Janeiro, Letra Capital/Observatório das Metrópoles/INCT, pp. 157-196. Edição original de 2004.

ESCOBAR, A. (2008). *Territories of difference: place, movements, life, redes*. Durham, NC, Duke University Press.

_____ (2018). *Designs for the pluriverse: radical interdependence, autonomy, and the making of worlds*. Durham, NC, Duke University Press.

FERNANDES, N. da N. (2010). O conceito carioca de subúrbio: um rapto ideológico. *Revista da FAU UFRJ.* Rio de Janeiro, v. 2, pp. 8-15.

FONTES, V. (2018). Gramsci, Estado e sociedade civil: anjos, demônios ou lutas de classe? *Revista Outubro*, n. 31, pp. 217-232.

GORELIK, A. (2005). A produção da cidade latino-americana. *Tempo Social. Revista de Sociologia da USP.* São Paulo, v. 17, n. 1, pp. 111-133.

GRAMSCI, A. (2020). *Cadernos do cárcere.* Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, pp. 121-127. Edição original de 1929-1930.

HARVEY, D. (1992). *A condição pós-moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo, Loyola. Edição original de 1989.

LIERNUR, J. F. (2010). *Arquitetura, en teoria: escritos 1984-2010.* Buenos Aires, Nobuko.

LUZ, N. V. (1978). *A luta pela industrialização do Brasil.* São Paulo, Editora Alfa-Ômega.

MARICATO, E. (2000). "As ideias fora do lugar e o lugar fora das ideias: planejamento urbano no Brasil". In: ARANTES, O.; VAINER, C.; MARICATO, E. *A cidade do pensamento único: desmanchando consensos.* Petrópolis, Vozes, pp. 121-192.

_____ (2019). *Para entender a crise urbana*. São Paulo, Expressão Popular. Edição original de 2015.

MASSEY, D. (2000). "Um sentido global do lugar". In: ARANTES, A. (org.). *O espaço da diferença*. Campinas, Papirus, pp. 177-185. Edição original de 1991.

_____ (2005). *For Space*. Londres, Sage.

MELLO, J. M. C. (1991). *O capitalismo tardio*. São Paulo, Brasiliense. Edição original de 1982.

MENDONÇA, S. R. (1990). "As bases do desenvolvimento capitalista dependente: da industrialização restringida à internacionalização". In: LINHARES, M. Y. (org.). *História geral do Brasil.* Rio de Janeiro, Elsevier.

PRADILLA COBOS, E. (2018). Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópoles latinoamericanas. *Cadernos Metrópole,* São Paulo, v. 20, n. 43, pp. 649-672.

RIBEIRO, A. C. T. (org.) (2000). *Repensando a experiência urbana da América Latina: questões, conceitos, valores*. Buenos Aires, Clacso.

SANTOS, M. (1980). *Espaço e sociedade*. Petrópolis, Vozes.

_____ (1993). *A urbanização brasileira.* São Paulo, Hucitec.

_____ (2000). *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.* Rio de Janeiro, Record.

SILVA, H. N. M. (2008). *As ruínas da cidade industrial: resistência e apropriação social do lugar*. Dissertação de mestrado. Rio de Janeiro, Universidade Federal do Rio de Janeiro.

SILVA, M. L. P. (2005). *Favelas cariocas: 1930-1964*. Rio de Janeiro, Contraponto.

SILVA, R. de O.; SEVERIAN, D.; MONTEIRO NETO, A. (org.) (2021). *Brasil, Brasis: reconfigurações territoriais da indústria no século XXI*. Brasília, Ipea.

SIMONE, A. (2022). *Surrounds: urban life within and beyond capture.* Durham, NC, Duke University Press.

SIMONE, A.; RAO, V. (2012). Securing the Majority: Living through Uncertainty in Jakarta. *International Journal of Urban and Regional Research*, v. 36, n. 2, pp. 314-335.

SIMONE, A. et al. (2022). Urban Popular Economies: Territories of Operation for Lives Deemed Worth Living. *Public Culture*, v. 34, n. 3, pp. 333-357.

SOLIMANO, A. (1998). "Economic Growth under Alternative Development Strategies: Latin America from the 1940s to the 1990s". In: CORICELLI, F. et al. (ed.). *New Theories in Growth and Development.* Londres, Macmillan Publishers Limited, pp. 270-291.

Texto recebido em 31/mar/2024
Texto aprovado em 17/jul/2024