



# Um ensaio sobre as velhas dinâmicas espaciais nos novos espaços do Transcarioca em Madureira

An essay about old spatial dynamics on the new  
spaces of the Transcarioca in Madureira

*Josielle Cíntia de Souza Rocha<sup>1</sup>, Universidade Federal Fluminense-  
PPGAU-EAU-UFF e Unifaminas, josiellecintia@yahoo.com.br*

*Maria de Lourdes P. M. Costa<sup>2</sup>, Universidade Federal Fluminense-  
PPGAU-EAU-UFF, mariadelourdespmcosta@gmail.com*

---

<sup>1</sup> Doutoranda do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense- PPGAU-EAU-UFF e professora do Centro Universitário Unifaminas.

<sup>2</sup> Professora e pesquisadora dos Cursos de Graduação e de Pós-Graduação da Escola de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal Fluminense- PPGAU-EAU-UFF.

## RESUMO

Este ensaio apresenta um quadro de transformações vividas na cidade do Rio de Janeiro, na qual em uma década tornou-se sede de megaeventos, principalmente esportivos, creditando-os como propulsores de grandes projetos urbanos, em resposta a uma economia globalizada e flexível, viabilizada através de estratégias baseadas no *marketing*. Com efeito, a cidade passa por um processo de reestruturação urbana, acarretando profundos impactos. Eixos viários projetados para este fim cortam bairros de ocupação consolidada e de intensa vida urbana, como a exemplo, o corredor expresso Transcarioca, no trecho correspondente ao bairro de Madureira. Com base em tese de doutoramento em andamento, destacam-se as mudanças estruturantes na paisagem e a atual forma de (re) apropriação dos espaços, por parte dos habitantes e usuários do bairro de Madureira, localizado na Zona Suburbana da cidade. A metodologia empregada na investigação condiz com uma abordagem conceitual, realizada através de bibliográfica temática e aquela concernente ao histórico sobre a evolução urbana dos espaços considerados, seguida de observação e coleta de dados para efetuar o cruzamento com o referencial teórico selecionado. Ao fim do texto, reflete-se sobre a hipótese da construção de novas identidades ou reafirmação daquelas existentes, ainda que estas transformações primam pela desconsideração da identidade local, bem como do conseqüente desdobramento dessas mudanças na vida cotidiana e nos novos hábitos da população envolvida.

**Palavras Chave:** centralidade; apropriação social do espaço; identidade.

## ABSTRACT

This essay presents a scenery of transformations experienced in the city of Rio de Janeiro, where in a decade it became the focus of mega-events, specially sports, crediting them as propellers of megaprojects, in response to a globalized and flexible economy, feasible through strategies based on marketing. In effect, the city suffers a process of urban restructuring with profound impacts. Roadways axes designed for this purpose cut neighborhoods of consolidated occupation and intense urban life, as for example, the Transcarioca expressway, in the section corresponding to the district of Madureira. Based on a doctoral thesis in progress, this research emphasize the structural changes in the landscape and the current (re) appropriation of spaces by the inhabitants and users of the Madureira, located in the Suburban Zone of the city. The methodology employed in the research corresponds with a conceptual approach, realized through a thematic bibliography and the one relative the history of the urban evolution of the spaces in question, followed by observation and data collect to cross the theoretical referential selected. At the end, it is reflected on the hypothesis of the construction of new identities or reaffirmation of those existing, although these changes are based on the lack of consideration of the local identity, as well as the consequence of these changes in daily life and in the new habits of the population involved.

**Keywords:** centrality; social appropriation of space; identity.

## INTRODUÇÃO

Esse trabalho é um ensaio cujo objetivo é uma reflexão sobre os temas que vem sendo discutidos na tese de doutoramento em desenvolvimento. É importante esclarecer, primeiramente, a escolha do gênero literário, o ensaio, que é guiado pelo senso comum, ou seja, uma mistura de instinto com experiência, bem como o fato de ser livre o bastante para circular entre os mais variados temas. Trata-se, portanto, do registro de experiências, de observações e reflexões extraídas da vida, assim, como surgiu a motivação pela escolha do tema a partir da aproximação e vivência experimentada na área-objeto da pesquisa, experiência tal que é inerente aos seres humanos, principalmente aos cidadãos, devido à sua própria condição.

Boa parte do nosso planeta é um imenso depósito de signos materiais conscientemente deixados no território por quem nos precedeu: cidades, vilarejos, casas, ruas, trilhas, canais, galerias, diques, terraços, desmatamentos, divisão de terrenos rurais e suas destinações aos cultivos específicos. Portanto, os territórios e as cidades que observamos são os resultados de um longo processo de seleção cumulativa, ainda em curso, considerados por muitos como um palimpsesto que é escrito, corrigido, apagado e acrescentado pelas diversas gerações (Secchi, 2006) “o território é um palimpsesto: as diversas gerações o têm escrito, corrigido, apagado e acrescentado”. Nesse sentido, a cidade não é estática, mas um fenômeno em constante transformação. No curso de sua existência, geralmente ocorrem crescimentos, urbanizações, adaptações e readaptações de seus espaços, em princípio, na busca de torná-lo adequado às necessidades humanas, estas mesmas sujeitas a sucessivas mudanças.

Durante as últimas décadas, muito tem se discutido e investigado sobre as transformações dos espaços das urbes, em geral tomando como objeto de estudo centros históricos, regiões portuárias ou áreas que receberam obras de infraestrutura, quais sejam por terem passado por esvaziamentos em suas ocupações, seja em razão de degradação ambiental, seja ainda por acolhimento de novas atividades ou construção de grandes estruturas, dentre outras razões. Destas transformações, pautadas na agenda de discussões sobre os grandes projetos urbanos, emergem importantes debates sobre a implantação de grandes obras de infraestrutura, principalmente, aquelas ligadas à mobilidade urbana. Consequentemente, surgem também discussões a respeito das desapropriações, remoções, demolições e o impacto causado para a população, soluções muitas vezes controversas adotadas para viabilizar tais empreendimentos, principalmente no que se refere à incorporação de suas particularidades e pluralidades.

As propostas surgidas se revestem do desconhecimento sobre o estilo de vida de seus habitantes, distanciadas de suas genuínas características, na praxe da efetivação de se construir e reconstruir espaços. As cidades vêm forjando imagens ou cenários, calcados em modelos exógenos, não locais, em detrimento da preservação de suas identidades, tecidas por várias gerações, no rastro da política de constituição de cidades “globais”, como na cidade do Rio de Janeiro.

Neste contexto, o presente trabalho apresenta um balanço do quadro das transformações vividas por esta cidade-símbolo do país que, sob gestão de governos de diferentes instâncias, ascendeu ao posto de sede de megaeventos, principalmente esportivos, creditando-os como propulsores de grandes projetos urbanos, que, na verdade, inserem-se na competitividade entre cidades, em resposta a uma economia globalizada e flexível, viabilizada através de estratégias baseadas no marketing. Assim, os governos municipal, estadual e federal investiram para que a cidade do Rio de Janeiro se habilitasse a esse posto nas Olimpíadas, tendo obtido êxito para o ano de 2016, sob o compromisso do Poder Público de ampliar a soma de investimentos, para suprir a cidade da estrutura requerida para o evento. Apesar dos diversos problemas e muitos desafios a serem

enfrentados, prioritariamente nas áreas de segurança, transporte e saúde, a cidade passa por um processo de reestruturação urbana, que segue acarretando profundos impactos, como os observados nas intervenções em curso na região portuária, central da cidade, bem como em área onde passam os corredores expressos.

Nesse sentido, faz parte de nosso objetivo investigativo a implantação do corredor expresso Transcarioca<sup>3</sup>, em que se destaca o quadro geral de mudanças estruturantes na configuração espacial e a atual forma de (re) apropriação dos espaços, por parte dos habitantes e usuários do bairro de Madureira, que é um dos bairros por onde a via passa.

Pretendemos promover uma reflexão sobre os aspectos associados à perda ou desvalorização da identidade local, em meio à possibilidade de construção de outras identidades, por sua vez, função das transformações observadas na dinâmica de produção de novos espaços urbanos. Entendemos que as imagens espaciais desempenham um importante papel na memória coletiva, em razão dos conhecimentos e valores culturais que resistem e permanecem, contribuindo para a afirmação da identidade predominante. Afirma Bauman (2005, p.35) que as identidades estão livres e cabe a cada um capturar aquela que lhe convém, conferindo-lhe segurança e pertencimento. Mas, fruto das intervenções, as experiências urbanas decorrentes da dinâmica da sociedade sobre o espaço concedem também a esses indivíduos a possibilidade de escolhas, ou seja, o surgimento de “novas identidades”, de acordo com as variadas alternativas e com as relações sociais. Neste sentido, estas relações acontecem em lugares onde se processam a vida cotidiana, tendo o espaço urbano como suporte, que se torna local de coesão para determinado grupo social. Para Castells (1999, p. 22), a identidade é a fonte de significado e experiência de um povo.

A metodologia empregada na investigação condiz com uma abordagem conceitual, realizada através de bibliográfica temática e aquela concernente ao histórico sobre a evolução urbana dos aos espaços considerados, seguida de observação e coleta de dados para efetuar o cruzamento com o referencial teórico selecionado. O referencial em questão consolida-se pela constatação do entrelaçamento das relações existentes entre o processo de transformação dessa parte da cidade e a identidade pré e pós-existente, sob a perspectiva de possíveis construções, a partir do espaço transformado. Deste modo, esperamos, com esta reflexão, contribuir para a análise e a interpretação da produção dos novos espaços urbanos, no atual estágio do capitalismo de demanda planetária: as “celebrações mundiais”, sob a hipótese da construção de novas identidades, ainda que estas transformações primam pela desconsideração da identidade local e da autoimagem existente, bem como do conseqüente desdobramento dessas mudanças, a longo prazo, na vida cotidiana e nos novos hábitos da população envolvida.

## **CARACTERIZAÇÃO DO BAIRRO DE MADUREIRA: CENTRO TRADICIONAL DE COMÉRCIO E SERVIÇOS**

Madureira, bairro situado na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro, teve seu desenvolvimento atrelado à implantação da estrada férrea e inauguração de sua estação (1890), que possibilitou a ocupação do vetor de expansão da cidade rumo às áreas suburbanas. Em decorrência deste processo, a ocupação dessas áreas tomou uma forma linear ao longo da ferrovia, com maior

<sup>3</sup> O corredor expresso Transcarioca passa por 27 bairros: Barra da Tijuca, Jacarepaguá, Curicica, Cidade de Deus, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Cascadura, Engenheiro Leal, Turiaçu, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Irajá, Vila da Penha, Vila Kosmos, Brás de Pina, Penha Circular, Penha, Olaria, Ramos, Bonsucesso, Complexo do Alemão, Maré, Fundão e Galeão.

concentração em torno das estações. Posteriormente, foram abertas ruas perpendiculares à estrada férrea, por isto, os centros destes bairros se encontram no entorno das estações ferroviárias (Abreu, 2006, p.50). Segundo Bernardes (1990, p.131) até as décadas de 1950/60, Madureira era um simples subúrbio residencial. A partir de então, teve um extraordinário desenvolvimento, no qual a autora aponta alguns aspectos fundamentais para o desenvolvimento do bairro. Primeiramente, a sua localização limítrofe a uma zona densamente povoada com outra em plena expansão sem serviços para atender ao incremento populacional em processo. A segunda se refere a sua situação geográfica, ou seja, o bairro está numa área de estrangulamento do relevo (entre os morros de Inácio Dias e Juramento), onde passa dois ramais ferroviários (Estrada de Ferro Central do Brasil e Linha Auxiliar) com suas respectivas estações - Madureira e Magno -, servindo como tronco<sup>4</sup> de onde parte grande número de vias de ligação com bairros suburbanos e Jacarepaguá, na Zona Oeste da cidade. Além dos dois aspectos apresentados, a área é tem um “comércio numerosíssimo e muito variado, onde grande número de filiais do centro [...] se fazem representar, atesta a vitalidade de Madureira como subcentro comercial” (ibid, p.131). Bernardes relata, ainda, a mudança na fisionomia das ruas próximas das estações ao se transformarem de residenciais para comerciais. A autora finaliza suas considerações sobre o bairro classificando-o como “importantíssimo subcentro regional, que deve sua vitalidade ao fato primordial de sua posição no contato da zona urbana com a zona suburbana” (ibid, p.132).

Observamos com o exemplo citado acima, que, devido a expansão das cidades, emergiu a necessidade de uma reestruturação intraurbana na organização espacial das atividades econômicas cujo resultado imediato foi o desenvolvimento de novas centralidades, dentro do modelo “centro-periferia”. No debate que se refere aos processos de organização espacial da cidade, alguns autores apresentam importante contribuição (Spósito, 1991; Corrêa, 1997; Villaça, 2001), principalmente no que se refere ao surgimento de subcentros, como concentração de atividades antes exclusivas dos centros tradicionais das cidades. Para Spósito (1991) os subcentros são áreas de concentração das mesmas atividades do centro tradicional principal das cidades, no entanto, com menos atividades especializadas, com uma localização, em sua maioria, distante do centro. Segundo Corrêa (1997), um dos processos de reorganização do espaço se refere à diminuição do grau de centralização do centro tradicional das cidades, resultando num processo de descentralização e formação de subcentros comerciais, que são identificados por constituírem áreas de concentração de trocas e circulação de mercadorias e dinheiro. Neste contexto, Villaça (2001) aponta o surgimento de subcentros, enquanto novas centralidades, em cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre e Belo Horizonte, ao tentar identificar a época em que alguns centros de bairros passaram a apresentar estabelecimentos de comércio e serviços, com índices significativos de quantidade, porte e variedade. A exemplo de Madureira, a partir da década de 1940, que em consequência da organização espacial vinculada a multiplicação dessas novas áreas com expressivas atividades comerciais, de serviços e fluxo passa a se identificar como uma centralidade. Abreu (2006, p.125) aponta que, em decorrência da grande expansão física da metrópole, na década de 1950, e consequente aumento das distâncias entre o centro tradicional e as áreas residenciais suburbanas, possibilitou o desenvolvimento de subcentros como Madureira, que apresentou significativo incremento das atividades de comércio e serviços para servir aos bairros vizinhos e também à Baixada Fluminense.

De acordo com o art. 56 da Lei de Uso e Ocupação do Solo da Cidade do Rio de Janeiro, centralidade urbana se refere “a qualidade de um espaço para o qual convergem e onde se articulam funções e fluxos estruturadores do ambiente urbano e que exerce atração sobre os

<sup>4</sup> Madureira além de possuir dois ramais ferroviários, era servida por bonde, ônibus e lotação.

demais espaços da cidade, em diferentes graus ou hierarquias, em relação” (PCRJ, 2013) à: concentração e à diversidade de usos e atividades econômicas; oferta de transportes e à acessibilidade; disponibilidade de infraestrutura; concentração e à oferta de empregos; oferta habitacional, incluindo a de interesse social; contribuição para a economia da cidade. Desta forma, a Secretaria Municipal de Urbanismo classifica as centralidades existentes na cidade levando em consideração à concentração de atividades socioeconômicas e sua capacidade de atração, definindo assim como um “Centro de Alcance Metropolitano”; Madureira e Barra da Tijuca como “Centro de Alcance Municipal e Intermunicipal”; Méier, Tijuca e Santa Cruz como “Centro de Alcance Regional”; e Inhaúma e Flamengo como “Centro de Alcance Local”.

O surgimento e multiplicação dessas novas centralidades nas cidades são provocados pelo processo de descentralização vinculado a um sistema de organização da estrutura urbana aos moldes do capitalismo, por isto, o conceito de centralidade é normalmente apresentado com base em índices econômicos, tais como concentração de estabelecimentos comerciais, serviços, empregos e ou arrecadação de tributos. Porém, alguns autores contemporâneos apontam uma banalização desta hierarquia de centros e subcentros devido à aplicação de teorias como a Teoria das Localidades Centrais, Teoria de Centro-Periferia e Teoria dos Polos de Crescimento por tratar, da mesma forma, de diferentes contextos espaciais (Serpa, 2011, p.100-101). Ainda segundo Serpa (ibid, p.101) a formação de novas centralidades tem um rebatimento na forma urbana, que é mais amplo que a simples acumulação de capital, pois esta, por sua vez, tem “caráter cumulativo” a partir de conteúdos diversos (modos de vida, situações diversas, rupturas do cotidiano, etc). Desta forma, o autor aponta que as centralidades estão baseadas “nas formas de reprodução da vida, no valor de uso e na apropriação, de qualidades e conteúdos diversos dos das localidades centrais” (ibid). Trata-se, portanto, de um “processo lento e cotidiano de apropriação espacial e se traduzem em formas urbanas com forte identificação com os habitantes dos bairros populares” (ibid, p.103). A proposta aqui apresentada é, portanto, pensar as centralidades enquanto bases para a reprodução da vida cotidiana, analisadas à luz da relação agentes-espaço que produz identidades locais, como uma atualização do conceito, agora, baseado também em conteúdo de ordem qualitativa e simbólica, e não mais apenas em índices econômicos. Essas centralidades, sua população e usuários revelam, assim, o que denominamos de múltiplas identidades, aquelas que desde suas origens têm se mostrado fundamentais na constituição identitária da cidade e que pretendemos exemplificar na próxima seção.

## ELEMENTOS FORMADORES DE UMA IDENTIDADE LOCAL EM MADUREIRA

Através de observação *in loco*, constatamos a forma como acontece a relação dos espaços públicos residuais das grandes vias que corta o bairro de Madureira e das passagens e travessias, bem como suas apropriações, que nos parecem bem peculiares. Destaca-se dessa observação, a relação que se encontra fortemente vinculada a aspectos físicos caracterizados pelos espaços residuais embaixo dos viadutos, passarelas, passagens e rampas que vai além de exemplares de espaços de circulação, passaram a corresponder à imagem desses lugares. Madureira representa um importante ponto nodal na cidade com reflexos não apenas em seus bairros suburbanos e Zona Oeste, mas também em cidades da Baixada Fluminense, tais como, Nova Iguaçu, Duque de Caxias, São João de Meriti e Belford Roxo. Desta forma, o bairro confirma sua característica de centralidade através da acessibilidade e grau de influência, recentemente ampliado pela implantação de uma via expressa do sistema Bus Rapid Transit (BRT), o Transcarioca, com a construção das estações de parada de ônibus, Madureira e Mercadão, e a reforma e ampliação do Terminal de ônibus de Madureira. A construção de pistas de rolamento, viadutos, passarelas,

passagens e rampas, bem como a adequação desses já existentes foram necessárias para integrar todo o sistema modal que já funcionava no lugar – estação ferroviária e terminal rodoviário – de modo a integrá-los ao novo sistema BRT. Notamos que essa ampliação de vias de circulação, tanto de veículos quanto de pedestres, ampliou e possibilitou novas formas de ocupação do espaço, que já eram típicas deste lugar.

Há muito se discute sobre o impacto das grandes obras rodoviaristas criando largas e extensas vias, viadutos e espaços residuais, principalmente no que se refere ao surgimento de espaços públicos considerados inóspitos e passaram a ser entendidos no debate como problemas no âmbito social e urbano. Jacobs (2000) inicia essa discussão ao revelar que à medida que as grandes vias e viadutos que cruzam as cidades tomam lugar dos espaços públicos, bem como dos lugares de encontro. Agrega-se a essa discussão a argumentação de Sennett (1993, p.32) quando afirma que “o homem moderno perdeu a oportunidade da experimentação que as ruas lhe ofereciam por trocar o simples caminhar pela correria dos automóveis”, perdendo assim, a possibilidade do encontro. Esse homem moderno vive nas cidades das sociedades desenvolvidas e globalizadas onde há predominantemente a construção desses espaços de circulação e comunicação, lugares de fluxos a-históricos, destinados à mobilidade, denominados por Augé de não-lugares (1994). Esses lugares para Augé são não lugares, pois não respondem a primeira vocação de um lugar, ser territorial, ter a possibilidade de criar identidades singulares e relações simbólicas, implicando, assim, na uniformidade e na generalização do espaço urbano.

Haesbaert (1999) compartilha do mesmo entendimento que há uma relação entre território e identidade ao afirmar que o primeiro não existe sem algum tipo de identificação e valoração simbólica, seja positiva ou negativa, do espaço pelos seus habitantes. A referência a um território é um dos aspectos fundamentais para a estruturação de uma identidade, que pode apresentar-se como uma forma, consciente ou não, de contraposição ao processo excludente engendrado pela globalização. Nesse mesmo sentido, Halbwachs (2006) aponta que o território é uma representação de identidade e memória, que é viva e não se trata de uma experiência iniciada e concluída no passado, mas sim algo que permanece vivo. Ressalta, ainda, que os grupos procuram projetar sua própria imagem no espaço, como se fosse um espelho. O espaço serve de depositário para os valores e modos de vida dos grupos (Halbwachs, 2006).

Nesse sentido Bourdieu (1983, p.82) aponta que “as diferentes posições que os grupos ocupam no espaço social correspondem estilos de vida, sistemas de diferenciação que são a retradução simbólica de diferenças objetivamente inscritas nas condições de existência”. Percebemos que essas espacialidades são consideradas exemplares da identidade local: os espaços embaixo dos viadutos ocupados por barracas comercializando roupas, sapatos, utensílios para casa e todo tipo de utilidades, e, mais recentemente, a transformação dessas áreas em bares, os quais se apropriam da própria estrutura das pistas como proteção das intempéries; as passarelas e rampas que abrigam um comércio considerado marginal ou ilegal pela administração pública, porém legitimado pelos transeuntes. Vale ressaltar que a origem desta forma de apropriação está atrelada aos aspectos socioeconômicos destes agentes, que, independente das relações estabelecidas na construção deste lugar, se manifesta na sua espacialidade. Entendemos, aqui, que apropriação se refere às formas de uso como resposta às necessidades, às intenções ou desejos, mesmo quando se referem a inadequações ou indícios de marginalidade ou ilegalidade. Podem, na verdade, indicar uma possibilidade de melhor aproveitamento dos espaços públicos de passagem e que podem fornecer subsídios para alimentar projetos de espaços desta natureza.

Figura 1: Mosaico de diferentes focos de apropriação de passagens em Madureira.



Fig. 1a – Ambulantes abaixo da rampa de acesso à estação de trem. Fotografia da autora. 02 dez. 2015.



Fig. 1b – Ambulantes na passarela de ligação entre as estações de trem e BRT. Fotografia da autora. 02 dez. 2015.



Fig. 1c – Comércio informal sob o viaduto do BRT. Fotografia da autora. 02 dez. 2015.



Fig. 1d – Viaduto Negrão de Lima: espaço de manifestação cultural e comércio informal em Madureira. Fotografia da autora. 02 dez. 2015.

Os exemplos apresentados anteriormente são evidências de elementos identitários fortemente marcados nos espaços urbanos de Madureira, traços que lhe conferem originalidade e singularidade. Compreende-se, aqui, o conceito de identidade como a fonte de significado e experiência de um povo” (Castells, 1999, p.22) e, neste sentido, cada um tem a livre escolha daquela que lhe convém, desde que lhe confira segurança e pertencimento (Bauman, 2005). Desta forma, as experiências urbanas, fruto das intervenções, decorrentes da dinâmica da sociedade sobre o espaço concedem também a esses indivíduos a possibilidade de escolhas, ou seja, o surgimento de “novas identidades”, de acordo com as variadas alternativas e com as relações sociais. A apropriação social dessas áreas demonstra que o fenômeno urbano presente no centro de Madureira, ruma na contramão do que ocorre em muitas localidades, espaços onde por vezes, se configuram como sem uso, ou apenas simples vias de transição ao longo do cotidiano da população, sem um caráter identitário, muito discutido por Jacobs (2000), Sennett (1993) e Augé (1994). Essa apropriação social do espaço exemplifica o que Haesbaert (1999) aponta como forma

de resistência ao processo excludente da globalização a construção ou a manutenção de identidades:

“[...] resistir ao sem-sentido de uma sociedade globalmente mercantilizada e onde tudo é possível de transformar-se em valor contábil, ou seja, onde a primazia das relações e dos valores sociais está vinculada à acumulação de capital. Paralelo a esta mercantilização, a identidade também pode ressurgir como uma forma, consciente ou não, de contraposição ao processo excludente engendrado pela globalização”. (Haesbaert, 1999, p.170-171).

Nessa perspectiva, acreditamos que a presença de ambulantes nas passarelas e abaixo delas, ainda que já sabida a necessidade de produção de renda por estes grupos sociais, bem como de outros grupos com os quais se apropriam de espaços inóspitos no bairro, reforçam a condição de Madureira como lugar de comércio e de centralidade com elementos identitários peculiares, pois, segundo Haesbaert (1999, p.178-179) um dos fatores fundamentais para a estruturação de uma identidade é a referência a um território, tanto simbólico quanto concreto. A presença destes elementos transcende o *modus operandi* de práticas transformadoras que culminam na homogeneização e desconsideração da identidade local.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Do exposto anteriormente, verificamos que Madureira se configura como espaço de representações simbólicas rico em significados que cumprem a função de expressarem as estruturas sociais, traduzindo-se pelas espacialidades através das quais a identidade ganha materialidade.

No momento atual, cuja discussão sobre cidade gira em torno do discurso da globalização, principalmente no que se refere a redefinição das funções das cidades e a competitividade entre as mesmas, que produz cada vez mais uma homogeneização através da produção de paisagens globais, a identidade local se torna fundamental como forma de resistência frente à primazia da imagem do cenário urbano globalizado.

Neste contexto, segundo Serpa (2011), parece difícil falar ainda de “lugares” como espaços vividos e da experiência, lugares que, de alguma maneira, subvertam ou questionem as lógicas hegemônicas de produção do espaço urbano nas metrópoles capitalistas. Parece, no entanto, que “lugares” existem e persistem nas “brechas” metropolitanas, sobretudo nas áreas populares das metrópoles. Ainda para o autor, “nos bairros populares das metrópoles capitalistas são os moradores os verdadeiros agentes de transformação do espaço. Eles se articulam em “rede”, não em uma rede única, mas em redes superpostas. [...] mostram que são múltiplas as representações desses espaços, entre os grupos/agentes que compõem suas redes de relações sociais. Descobre-se que os bairros são culturas transversais que abarcam muitas e múltiplas subculturas” (Serpa, 2011, p.98).

Deste modo, a trajetória percorrida nesse ensaio reafirma a hipótese central da tese de doutoramento em estudo sobre uma possível contradição urbana: de um lado, um processo homogeneizador legitimado pelo empreendimento de grandes projetos urbanos em detrimento de uma economia capitalista globalizada; por outro lado surgem focos informais de resistência, ainda que “não intencionais”, os quais reforçam a presença de uma identidade local. Revela-se importante uma investigação aprofundada sobre este fenômeno no bairro de Madureira, tomada

por uma perspectiva histórica e sociocultural, principalmente após algumas questões suscitadas durante a elaboração desse texto.

## REFERÊNCIAS

- ABREU, Maurício de Almeida. A evolução urbana do Rio de Janeiro. 4. ed. Rio de Janeiro: IPP, 2006.
- AUGÉ, Marc. Não-lugares: Introdução a uma antropologia da supermodernidade. Trad. Maria Lúcia Pereira. Campinas: Papirus, 1994.
- BAUMAN, Zygmunt. Identidade: entrevista a Benedetto Vecchi/ Zygmunt Bauman; tradução Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2005.
- BERNARDES, Lysia M.C. Rio de Janeiro: cidade e região. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura: Departamento Geral de Doc. e Inf. Cultural, 1990.
- BOURDIEU, Pierre. Gostos de classe e estilos de vida. *In*: ORTIZ, Renato (org.) Bourdieu. São Paulo: Ática, 1983.
- CASTELLS, Manuel. O poder da identidade (A era da informação: economia, sociedade e cultura); v.2. São Paulo: Paz e Terra, 1999.
- CERTEAU, Michel de. A invenção do cotidiano: 1 – artes do fazer. Trad. de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 2011.
- COELHO, António Baptista. Da valorização patrimonial a uma cuidadosa recharacterização urbana: ou mais uma reflexão sobre o “espírito do lugar”. Revista Infohabitar: Lisboa, Encarnação – Olivais Norte. Ano XI, nº 528.
- CÔRREA, Roberto Lobato. Trajetórias geográficas. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- HAESBAERT, Rogério. Identidades territoriais. *In*: Manifestações da cultura no espaço. (org.) Zeny Rosendahl, Roberto Lobato Corrêa. Rio de Janeiro: EdUERJ, 1999, p.169-190.
- \_\_\_\_\_. “Concepções de território para entender a desterritorialização”. *In*: SANTOS, Milton et alli. Território Territórios. Niterói: Programa de Pós-Graduação em Geografia-PPGEO-UFF/AGB, 2002.
- HALBWACHS, Maurice. A memória coletiva. São Paulo: Centauro, 2006.
- JACOBS, Jane. Morte e Vida de Grandes Cidades. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2000.
- LACAZE, Jean-Paul. A Cidade e o Urbanismo. Trad. de Magda Bigotte de Figueiredo. Lisboa: Instituto Piaget, 1999.
- LUNGO, Mario. Grandes proyectos urbanos: Una visión general. *In*: \_\_\_\_\_. (Compilador). Grandes Proyectos Urbanos. 1. ed. San Salvador: UCA Editores, 2004. 245p. cap. 1, p. 15-68 (Estructuras y procesos. Série mayor; 24).

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar Nº 111/2011, Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Sustentável do Município do Rio de Janeiro. Disponível em <[www.rio.rj.gov.br](http://www.rio.rj.gov.br)> Acesso em 10 dez. 2015.

\_\_\_\_\_. Projeto de Lei Complementar Nº 33/2013. Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS. Disponível em <[www.rio.rj.gov.br](http://www.rio.rj.gov.br)> Acesso em 10 dez. 2015.

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: Nobel, 1988.

SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva, 2006.

SENNETT, Richard. O Declínio do Homem Público: As Tiranias da Intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

SERPA, Angelo. “Lugar e centralidade em um contexto metropolitano”. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes de; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (org.). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2011.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. Revista de Geografia, São Paulo, v. 10, p. 1-18, 1991.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.