

Tempo, espaço e transformações: contradições e resistências nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro

*Tiempo, espacio y transformaciones: contradicciones y
resistencias en los suburbios ferroviarios de Río de Janeiro*

*Time, Space and Transformations: Contradictions and
Resistance in the Railway Suburbs of Rio de Janeiro*

Maria Paula Albernaz*

Recebido: 31 de maio de 2024

Aprovado: 30 de maio de 2025

<https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.14540>

Para citar este artigo

Albernaz, M. P. (2025). Tempo, espaço e transformações: contradições e resistências nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro. *Territorios*, (52 Especial), 1-23. <https://doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/territorios/a.14540>

* Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro (Brasil). Correio eletrônico: mpaula.albernaz@gmail.com. ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-1975-8490>

Palavras-chave

*Desindustrialização;
reconversões suburbanas;
contradições capitalistas;
neoliberalismo;
resistências
comunitárias.*

Palabras clave

*Desindustrialización;
reconversiones
suburbanas;
contradicciones
capitalistas;
neoliberalismo;
resistencia comunitaria.*

Keywords

*Deindustrialisation;
suburban
conversions; capitalist
contradictions;
neoliberalism;
community resistance.*

RESUMO

A pesquisa realizada mostra os efeitos do legado industrial e das renovadas relações socioespaciais de territórios suburbanos, evidenciando transformações econômicas, urbanas e ambientais decorrentes, inicialmente, de políticas desenvolvimentistas e, posteriormente, neoliberais, direcionadas à acumulação global do capital. Essas dinâmicas exigem rever a perspectiva tradicionalmente associada aos subúrbios, observando lógicas fragmentárias reveladas no reaproveitamento de espaços fabris esvaziados da função original, promovido por agentes distintos, com interesses e estratégias antagônicas. O recorte territorial enfocado são os subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro, área priorizada no período da industrialização nacional, na qual o processo de desindustrialização foi intenso. A pesquisa se centraliza nos produtos da reconversão de remanescentes industriais por pessoas que, enfrentando dificuldades, lutam pela permanência em áreas urbanas com melhor infraestrutura. Essas reconversões permitem verificar as contradições provenientes das crises hegemônicas e o surgimento de resistências em grupos da população socioeconomicamente vulneráveis.

RESUMEN

La investigación muestra los efectos del legado industrial y de las renovadas relaciones socioespaciales en territorios suburbanos, haciendo hincapié en las transformaciones económicas, urbanas y ambientales derivadas, inicialmente, de las políticas desarrollistas y, posteriormente, de las neoliberales. Estas dinámicas requieren una revisión de la perspectiva tradicionalmente asociada a esos territorios, observando lógicas fragmentadas reveladas en la reutilización de espacios fabriles vaciados de su función original, promovida por diferentes agentes con intereses y estrategias contrapuestos. La investigación se centra en los suburbios ferroviarios de la Zona Norte de Río de Janeiro, área priorizada en la industrialización nacional en la cual se produjo una intensa desindustrialización. El énfasis se pone en los productos de la reconversión de los remanentes industriales por personas que, ante las dificultades, luchan por permanecer en áreas con mejor infraestructura. Esas reconversiones permiten mostrar las contradicciones derivadas de crisis hegemónicas, así como la aparición de resistencias por parte de grupos de población socioeconómicamente vulnerables.

ABSTRACT

The research shows the effects of industrial legacy and renewed socio-spatial relations in suburban territories, emphasizing the economic, urban, and environmental transformations initially derived from developmentalist and later neoliberal policies. These dynamics call for a review of the traditional perspective associated with these territories, observing fragmented logics revealed in the reuse of industrial spaces stripped of their original function, promoted by different agents with conflicting interests and strategies. The research is centred on the railway suburbs of the North Zone of Rio de Janeiro, a priority area in national industrialization in which intense deindustrialization took place. The emphasis is on the products of the reconversion of industrial remnants by people who, in the face of difficulties, struggle to remain in areas with better infrastructure. These reconversions reveal the contradictions arising from hegemonic crises, as well as the emergence of resistance among socioeconomically vulnerable groups.

Entre 1930 e meados dos anos 1970, a economia nacional brasileira foi fortemente direcionada à industrialização, motivada por crises econômicas enfrentadas nos países centrais e centralizada nos seus dois maiores polos urbanos: Rio de Janeiro e São Paulo. A partir dos anos 1970, com a disseminação de uma nova ordem econômica no âmbito mundial baseada em princípios neoliberais, houve uma mudança de rumo nas políticas governamentais, que desencadeiam um progressivo processo de desindustrialização justamente nas áreas urbanas anteriormente priorizadas para o desenvolvimento industrial.

Os subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro —recorte territorial enfocado (ver figura 1)— foram a porção urbana privilegiada em caráter pioneiro no período de industrialização brasileira por vantagens decorrentes da presença de vastos terrenos vazios próximos das linhas férreas inauguradas nas últimas décadas do século 19, motivadoras do fornecimento de energia elétrica e impulsionadoras do início de sua urbanização (Abreu, 1987). A partir dos anos 1940, devido às extensas inversões na infraestrutura urbana e rodoviária na região suburbana ferroviária e à introdução de normas urbanísticas funcionalistas,¹ o Estado, nas esferas nacional e local, incentivou a instalação de grandes estabelecimentos fabris nos moldes fordistas nesses territórios.

Ao longo do tempo, sob efeito da introdução de políticas neoliberais e do avanço do processo de desindustrialização,²

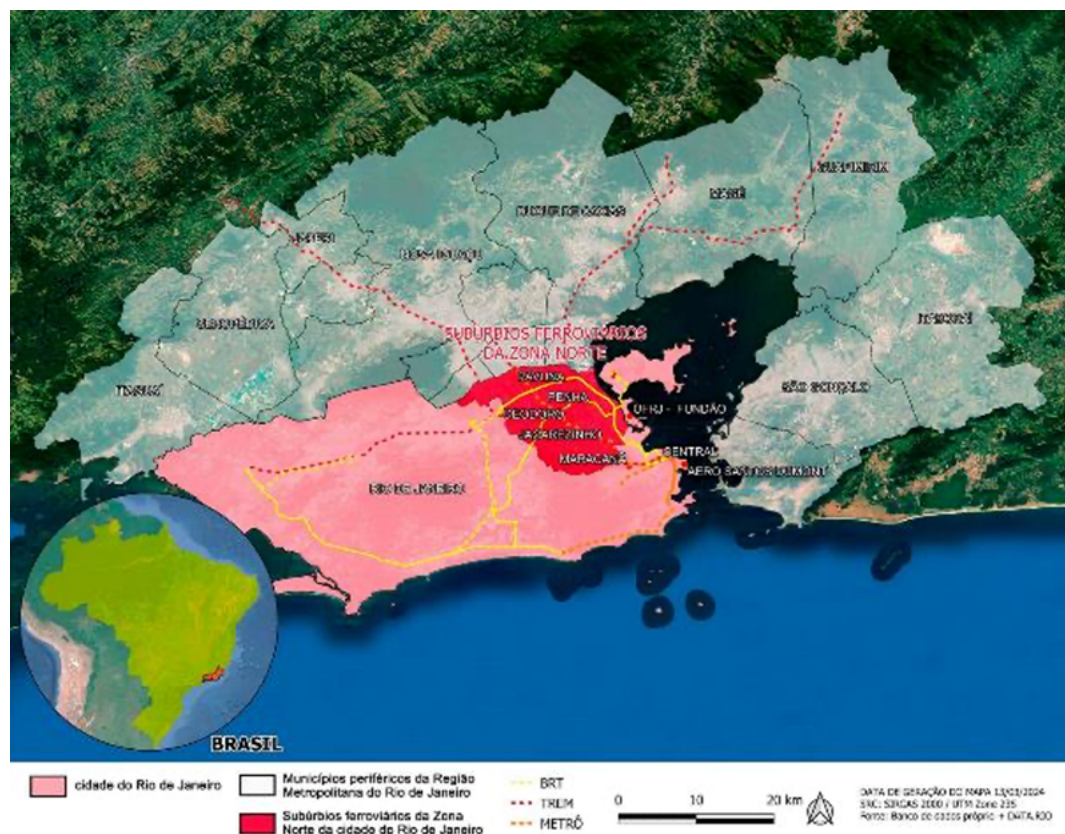
paisagem, formas, atuações e representações espaciais foram-se tornando mais heterogêneas e complexas nos subúrbios metropolitanos, acompanhadas do aumento das contradições geradas pelo sistema hegemônico e por focos de resistência a imposições, como observados no Rio de Janeiro. Neste artigo, evidenciam-se o legado industrial e as renovadas relações socioespaciais de territórios suburbanos ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro, destacando as transformações econômicas, urbanas e ambientais decorrentes de políticas desenvolvimentistas e, posteriormente, neoliberais, direcionadas à acumulação global do capital, que demonstram essas contradições e resistências. É possível verificar tanto a expansão contínua do capital, consumo e cultura global, associada à financeirização e inversões do grande capital, quanto a presença de “novos circuitos” culturais e sociais, e de ações voltadas à “busca por ganhos e sobrevivência” (Escobar, 2008, p. 5).

Para rever a perspectiva pouco plural usualmente associada à região suburbana, busca-se compreender as contradições contemporâneas com base na coexistência de “lógicas transversais” (Caldeira, 2016) que se contrapõem à globalizante “lógica dos negócios” (Brenner, 2018), identificadas principalmente nos territórios vivenciados pela “maioria da população urbana”. Essa expressão, cunhada por Simone e Rao (2012), entendida como a correspondente “a uma mistura de moradores pobres, trabalhadores e de classe

¹ Na década de 1930, o Decreto 6000 de 1937 estabeleceu o primeiro zoneamento industrial do Rio de Janeiro, incluindo no seu perímetro a Zona Norte da cidade, reafirmando o caráter fabril que se pretendia dar à região suburbana (Albernaz & Diógenes, 2023).

² Sobre a relação entre a introdução das políticas neoliberais e o início do processo de desindustrialização, ver Botelho (2001) e Pradilla Cobos (2018).

Figura 1. Mapa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro com a localização dos subúrbios ferroviários na Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro



Fonte: Data.Rio (2024) trabalhado pelo grupo de pesquisa do autor.

média baixa, o termo se referindo menos a identidades específicas do que a uma matemática de combinação” (p. 334), aplica-se aos residentes dos subúrbios analisados. Do mesmo modo, as novas visões trazidas por autores que investigam esses territórios (Caldeira, 2016; Escobar, 2008; Simone, 2022) a partir da manifestação de lógicas distintas promovidas

por agentes díspares que resultam em um espaço “da coexistência da heterogeneidade” e “sempre em construção” (Massey, 2008, p. 29), encontram uma equivalência nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro.

Na região suburbana ferroviária da Zona Norte, sobretudo a partir dos anos 2000, a habitação passa a ser protagonista

na reconversão das antigas fábricas esvaziadas da função original:

No caso do Rio de Janeiro, e mais especificamente da Zona Norte da cidade [...], ao mesmo tempo em que a desindustrialização estava em curso, a indústria da construção civil e o mercado imobiliário também ganhavam projeção [...], principalmente através de uma lógica de produção de cidade hegemônica e ligada ao mercado [...] Vale ressaltar que o processo de reconversão de lotes com estabelecimentos industriais para condomínios verticalizados [...], impulsionado pelo mercado imobiliário, ocorreu no início dos anos 2010 (Alves, 2024, pp. 4-5).

O movimento de ampliação do número de residências na região suburbana revela contradições intrínsecas à produção urbana capitalista nas cidades periféricas ao relacionar-se não apenas à produção hegemônica, mas igualmente a processos de produção por grupos da população que constroem sua própria habitação, buscando permanecer em áreas urbanas com melhor infraestrutura. Desde a primeira década do milênio, ao lado dos condomínios residenciais que aumentavam em número, os censos apontam a região suburbana da Zona Norte do Rio de Janeiro como a que apresenta um maior número de favelas, totalizadas em 2010 em mais de 400 favelas (Lopes *et al.*, 2011).

A produção de habitação decorrente da relação entre o processo de desindus-

trialização e a adoção de políticas neoliberalizantes nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro diferencia-se em termos do protagonismo dos agentes envolvidos, da maior ou menor interferência do Estado e da destinação das moradias a distintos grupos da população, resultando em produtos distintos. A maior frequência é na produção de empreendimentos voltados às camadas médias da população, cujo protagonismo na incorporação e na construção é da iniciativa privada, que conta com o Estado na promoção de programas e financiamento habitacional. Entretanto, há situações em que a produção habitacional destinada a grupos socioeconomicamente vulneráveis, vivendo em condições de risco, conta com maior interferência do Estado, ressaltando sua presença no reassentamento de famílias, em obras de urbanização, ações para a regularização e no financiamento, ficando a iniciativa privada encarregada da construção dos empreendimentos.

Na investigação das transformações dos subúrbios por meio das reconversões do uso fabril ao residencial tratadas no artigo, a ênfase é dada a uma terceira situação que se contrapõe às descritas acima, por se constituir na produção de habitação pelos futuros ocupantes, sem interferência estatal. Essa modalidade de produção habitacional a partir da reconversão de remanescentes industriais pode ser entendida como uma resistência comunitária às políticas neoliberais. Trata-se

territórios
52-Especial

das ocupações de estruturas fabris abandonadas, autoconstruídas por populações socioeconomicamente vulneráveis que incorporam novos modos de sociabilidade pela produção das moradias, tornando-se referência para a reflexão em torno de renovadas relações socioespaciais.

A pesquisa em andamento, na qual este artigo se baseia, investiga processos e dinâmicas que resultaram na produção, perda de função e reconversão de remanescentes industriais em ocupações autoconstruídas. Entrecruzam-se análises mais abrangentes do contexto metropolitano no qual se inserem, o que permite avaliar a atuação do Estado e a reação do mercado; e análises mais restritas do contexto microlocal, que possibilitam observar aspectos particulares e singulares referentes às práticas adotadas pelos grupos da população, além de alterações efetuadas nas espacialidades e nas materialidades. Desse modo, pretende-se ampliar o alcance das reflexões sobre os subúrbios ferroviários, incluindo não apenas os desígnios do mercado e das grandes corporações transnacionais, mas também as iniciativas de pessoas e grupos comunitários que podem ser um marco inaugural em uma era pós-neoliberal.

Contradições capitalistas nos processos de industrialização

Para situar o debate sobre os efeitos da adoção de políticas econômicas neoliberalizantes que levaram à desindustrialização

nos territórios suburbanos, acarretando significativas transformações, importa investigar inicialmente as contradições inerentes ao sistema capitalista que se rebatem nos processos de industrialização. Para isso, é importante remeter-se às implicações das relações pós-coloniais nos países latino-americanos, correspondentes à dominação de recursos naturais e à produção e introdução de instrumentos de ordenamento, e à interferência nas subjetividades, que se associam às relações de “colonialidade do poder”, conforme denominadas por Quijano (2005 [1992]).

Esses aspectos, responsáveis por incongruências nas escalas espaço-temporais nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro, foram alterando paisagem, formas, funções, controle territorial e modos de agir, como em outras metrópoles latino-americanas (Padrilla Cobos, 2018): “Las ciudades latinoamericanas han cambiado sustantivamente su estructura y funcionamiento a lo largo de los años transcurridos desde que la industrialización tardía y su correlato la urbanización acelerada iniciada en la década de los cuarenta del siglo XX impulsaron la transformación de un subcontinente mayoritariamente rural hacia otro dominado por lo urbano” (p. 651).

As contradições capitalistas nos processos de industrialização se associam ao reconhecimento, desde a época colonial, da América como um imenso território selvagem e vazio, terra virgem aberta a ser explorada nos moldes norte-europeus

(Gorelik, 2005). Sob essa visão eurocentrista e autoritária, e na interpretação simplista e unívoca que advém da adesão a interesses políticos e econômicos, obscurece-se a estrutura preexistente — composta por níveis entrelaçados de poder, saber e ser (Mignolo, 2007)— que, ao longo do tempo, se consolida e se torna cada vez mais complexa.

O crescimento econômico nacional, cobijado pelo Estado que investia na industrialização mediante a criação de infraestrutura pesada, esqueceu deliberadamente o território onde ela se dava. O desejo de se levar *progresso e civilização* à nação deu aval legitimador aos investimentos (Ballestrin, 2017) que associaram à política de industrialização uma política nacional rodoviarista que iria permitir a interligação dos polos industriais ao mercado de todo país mediante a construção de rodovias. A partir de então, a região suburbana passou a ser integrada à malha urbana através de forças impulsoras econômicas provenientes de processos que levaram as indústrias às áreas ferroviárias da Zona Norte do Rio de Janeiro (Silva, 2008):

Diferentes planos do início do século xx já indicavam a intenção de conectar a cidade a outros estados alargando as vias da região suburbana, além da proposição de um bairro industrial em Manguinhos, com um trajeto rodoviário litorâneo “à beira-mar da estrada de ferro Leopoldina” (Costa, 2007, p. 6). A Avenida Brasil,

inaugurada em 1946, é o melhor exemplo da associação Estado-Indústria no período ora em análise. Construída sobre aterro [...] o novo eixo rodoviário objetivava não só deslocar a parte inicial das antigas rodovias Rio-Petrópolis e Rio-São Paulo para áreas menos congestionadas, [...], como pretendia também incorporar novos terrenos ao tecido urbano, visando à sua ocupação industrial. [...] Toda a área próxima à Avenida Brasil foi destinada à localização fabril [...] (Abreu, 1987, p. 87).

A abertura de largas vias e viadutos bem como os aterros que alteraram a relação de proximidade com os corpos hídricos —beneficiando o emergente setor industrial— agravaram a fragmentação territorial e os impactos ambientais nos subúrbios, efeitos esses já evidenciados desde meados do século 19 pelo atravessamento das linhas férreas. Além das linhas de ramais ferroviários que cruzavam a região suburbana, então denominadas de Estrada de Ferro Leopoldina, Dom Pedro II, Rio D’Ouro e Melhoramentos do Brasil, somaram-se os eixos rodoviários das então Avenida Automóvel Clube e Suburbana, assim como a já citada Avenida Brasil, que, em 1950 e 1960, foi prolongada e teve suas pistas alargadas (Moraes, 2021).

Entre as consequências significativas da concentração da industrialização nos polos urbanos de Rio de Janeiro e São Paulo, pode-se citar o enorme crescimento demográfico. Este foi gerado pela

territórios
52-Especial

atração de numerosos migrantes —especialmente provenientes das áreas rurais da região Nordeste do país, historicamente ignoradas pelas políticas econômicas governamentais— ao mercado de trabalho emergente. A falta de investimentos públicos no setor agrícola durante o século 20 é uma característica histórica do capitalismo latino-americano que resultou na área rural em escassez de empregos, baixíssimos salários, péssimas condições de trabalho, ausência de segurança social e outros serviços voltados às necessidades básicas, levando muitos dos seus habitantes a viverem em condições de pobreza ou migrarem para áreas urbanas (Padrilla Cobos, 2018). Séries históricas do crescimento da população nessas cidades entre 1920 e 1970 mostram a explosão nas taxas populacionais relacionadas a essa migração (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1928, 1940, 1950, 1960, 1970).

Paradoxalmente, as políticas governamentais que concentravam vultosos investimentos na urbanização no Rio de Janeiro e em São Paulo foram incapazes de se mobilizar para atender às demandas habitacionais acarretadas pela elevação contínua do contingente populacional nessas duas grandes metrópoles. Apesar do entendimento de que o problema habitacional era uma questão do Estado, refletido em iniciativas governamentais de promoção de habitação popular desde final do século 19 (Bonduki, 2017), no período da industrialização e do aumento

espantoso da migração —1940 e 1970—, as políticas habitacionais foram muito limitadas. Entre os anos de 1945 e 1964, a abrangência quantitativa e um maior alcance aos grupos da população operária em propostas de habitação social esbararam em inúmeros obstáculos, como clientelismo político, descontinuidade administrativa e desinteresse no setor da habitação, como ressalta Bonduki (2017).

Nesse contexto, a história da industrialização e das favelas entrelaçaram-se. Nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro, esse cenário implicou desde o início da instalação de indústrias, nas primeiras décadas do século 20, o florescimento de assentamentos auto-construídos, sobretudo nas encostas dos morros, dos anos 1930 ao ano 1950, e, a partir de então, também nos mangues. Desde o final da década de 1920, algumas favelas já se encontravam estabelecidas na região suburbana ferroviária, como é o caso do Jacarezinho e da favela Joaquim de Queiroz, no atual Complexo do Alemão (Silva, 2005). Entretanto, a partir do final dos anos 1930, elas densificam-se e aumentam muito em número, seguindo o crescimento das indústrias, tornando-se a forma predominante de moradia dos operários fabris, como ressalta Silva (2005). A paisagem suburbana ferroviária passou a ser marcada por numerosas, extensas e densas favelas que abrigavam a maioria dos trabalhadores fabris, nas quais floresceram movimentos operários e comunitários (Silva, 2008).

Com o avanço da industrialização, os termos “subúrbio” e “suburbano” —referentes àqueles que lá habitam— passaram a ser progressivamente desvinculados da conotação geográfica —localização em franjas de áreas urbanizadas—. À região e aos seus habitantes passou a ser atribuída uma imagem de “espaço subordinado e sem história, sem criação, sem cultura, carente de valores estéticos em seus homens e sua natureza” (Fernandes, 1996, p. 31). Essa visão provocada pela priorização dada aos subúrbios ferroviários à industrialização, resumida no trinômio *trem, fábrica, operariado*, incutida no imaginário coletivo, apresentou-se como de muita conveniência pela correspondência a interesses do mercado fundiário e imobiliário.

“Rapto ideológico” foi a designação dada por Fernandes (1996) para explicar a contribuição do Estado ao mercado mediante as escolhas da localização de intervenções urbanísticas e determinações da legislação, que resultaram na perda de valores dos subúrbios. Para ajudar a criar atrativos para a venda de lotes urbanos para as camadas altas e médias da população, em áreas que se abriam à urbanização ao longo da orla marítima ao sul e a sudoeste da cidade, para lá direcionaram investimentos públicos e estabeleceram critérios de valorização do solo por meio das normas urbanísticas (Abreu, 1987). Nesse contexto, a área suburbana só tenderia a perder seus valores, ainda mais prejudicados com o início do processo

de desindustrialização iniciado no final dos anos 1970.

Desindustrialização nos territórios ferroviários suburbanos e suas contradições

Como prerrogativas para renovar o controle da produção econômica e a divisão global do trabalho, antepondo-se à crise do capitalismo de meados da década de 1970, os países centrais passaram a adotar medidas sutis para impingir a economia de livre-mercado e a penetração do capital estrangeiro no âmbito mundial (Slater, 2011). Nessa nova ordem, observa-se uma migração para novas formas de produção, flexibilização de postos de trabalho e, sobretudo, priorização de novos polos de crescimento econômico e aglomerações industriais em escala global, em detrimento de outros até então privilegiados, inclusive na América Latina (Ramonet, 1998, p. 50). Nesse cenário, as políticas econômicas nacionais latino-americanas passaram a orientar-se à abertura do mercado, à redução do papel do Estado e à desregulamentação das atividades do setor privado (Solimano, 1998), sendo que os territórios e as pessoas atingidos foram ignorados, relegados à subalternização (Escobar, 2004).

Ainda em finais dos anos 1970, iniciou-se um processo de desindustrialização nos subúrbios da Zona Norte ferroviária do Rio de Janeiro, que se intensificou nos anos 1980 e 1990 e que

territórios
52-Especial

perdura até hoje. Muitas das fábricas encerraram suas atividades ou foram diminuindo sua produção, ou substituindo unidades para outras localizações no país onde se ofereciam vantagens financeiras e fiscais (Silva, 2008). As consequências sociais nesses subúrbios foram a precarização da força de trabalho antes proletarizada, o agravamento da exclusão social e da pobreza, e a introdução de outros aspectos da violência; em consequência, aumentaram-se as contradições referentes às formas de lidar com a reprodução da vida do operariado, como ressalta Silva (2008): “Um contingente significativo de desempregados e ruas inteiras são tomadas

por tráfico de drogas [...] A reação dos moradores é abandonar suas casas [...] frutos de enormes sacrifícios [...] passam a ser vendidas a preços subavaliados [...] Também são forçadas a acostumar-se com homens armados” (p. 116).

Destaca-se que esse momento correspondeu a um redirecionamento no zoneamento industrial, restringindo a expansão fabril na Zona Norte suburbana às áreas de instalação pioneira das indústrias e a uma faixa ao longo da principal rodovia urbana da cidade, a Avenida Brasil (Albernaz & Diógenes, 2023). A avenida, com maior número de faixas e maior largura na pista de rolamento de veículos

Figura 2. A Avenida Brasil na primeira década de 2000



Fonte: Fiocruz Imagens (2007).

da cidade, tornou-se um dos principais eixos de via expressa do Rio de Janeiro (ver figura 2), transformando-se em referencial tanto positivo —por ocasionar um aumento na acessibilidade suburbana— quanto negativo —por fragmentar os subúrbios e isolar territórios nas suas franjas junto à Baía de Guanabara, além de expor cotidianamente seus habitantes à insegurança e ao desconforto—.

Inúmeras antigas indústrias foram-se tornando enormes vazios urbanos, trazendo impactos nos territórios suburbanos onde se localizavam. Inversamente ao ocorrido no Rio de Janeiro em finais do século 19, quando casarões abandonados por residentes nas áreas pericentrais que se dirigiam a áreas mais valorizadas para moradia foram ocupados por indústrias pioneiras (Abreu, 1987), iniciou-se, nas primeiras décadas do século 21, uma mudança de uso industrial para o residencial, quando glebas esvaziadas da função fabril foram ocupadas por habitação, com incentivo de políticas governamentais.

Ainda nos anos 1970, unindo-se a iniciativas anteriores de habitação fomentadas pelo Estado, conjuntos habitacionais foram construídos no âmbito do então recém-criado Banco Nacional de Habitação (BNH),³ marcando pontualmente a região suburbana. No entanto, foi sobretudo a partir dos anos 2000, que a habitação teve protagonismo nos subúrbios ferroviários da Zona Norte, com a reconversão de antigas indústrias inativas. Quase metade das antigas fábricas reconvertidas

se tornou condomínios residenciais no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida,⁴ como mostrado na figura 3.

Por possuir razoável capacidade de infraestrutura urbana e ter valor do solo bem inferior comparado às áreas priorizadas para residência por camadas de maior renda da população, dispondo de terrenos que permitissem economia de escala, essa parte da Zona Norte da cidade foi alvo dos incorporadores imobiliários, contando com o incentivo financeiro do Estado. Os residentes de conjuntos habitacionais do BNH e dos condomínios residenciais do Minha Casa Minha Vida (como, respectivamente, passaram a ser chamados), viriam acrescer a população da camada de renda média suburbana.

Originalmente, essa camada da população residente na região suburbana se constituía de famílias que haviam buscado moradia em alguns dos subúrbios mais bem servidos de infraestrutura desde os anos 1940, a partir da diminuição da oferta habitacional em áreas mais valorizadas da cidade com a política nacional de congelamento de aluguéis, instituída em 1942, ampliada e renovada até 1964 (Bonduki, 2017). O crescimento da população nos arrabaldes urbanos é também atribuído à valorização do ideário da casa própria pelas camadas das classes médias, induzido tanto pela publicidade do mercado fundiário e imobiliário nas vendas de lotes recém-parcelados e imóveis recém-construídos quanto pelo Estado (Abreu, 1987). A ideia disseminada pelo mercado,

³ O BNH foi criado pela Lei 4380/1964 junto ao Sistema Financeiro da Habitação, que instituiu a correção monetária no país. Tornou-se o órgão central que orientava e disciplinava a habitação no âmbito nacional (Bonduki, 2017).

⁴ O Programa Minha Casa Minha Vida, o maior em termos de recursos e unidades habitacionais construídas, foi lançado pelo governo federal, na gestão do Presidente Lula, em 2009.

Figura 3. Condomínios residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida, em gleba de antiga fábrica de cimento em Irajá, subúrbio ferroviário da Zona Norte do Rio de Janeiro



Fonte: Alves (2024, p. 103).

amparada desde as primeiras políticas habitacionais no país pelo Estado, era de que a compra do imóvel para residência corresponderia a um aumento do *status* social do proprietário (Bonduki, 2017). O avanço dos princípios neoliberais contribui ainda mais para reforçar esse viés mercadológico da produção da habitação social.

Nos subúrbios ferroviários da Zona Norte do Rio de Janeiro, o acesso dos trabalhadores tanto a conjuntos habitacionais de programas habitacionais do BNH quanto a condomínios residenciais do Programa Minha Casa Minha Vida foi dificultado devido à adesão do governo

em suas políticas a princípios neoliberalizantes. No primeiro caso, destacam-se as linhas empresariais de atuação do BNH, a abertura do financiamento das unidades habitacionais para grupos da população de maior faixa de renda e a ausência de subsídio direto para sua aquisição (Bonduki, 2017). Amore *et al.* (2015) ressaltam de que, além de ter a mesma lógica financeira dos programas anteriores, no Programa Minha Casa Minha Vida, relega-se ao setor imobiliário e da construção civil, a escolha dos terrenos para implantar unidades habitacionais e as características construtivas e arquitetônicas das habitações.

Desse modo, as políticas habitacionais implementadas pelo governo federal após o início do processo de desindustrialização na região suburbana nunca representaram substituição ou redução no ritmo das ocupações autoconstruídas já existentes. De fato, o descaso governamental e empresarial ao lidar com dificuldades sociais e financeiras impostas aos ex-operários (Souza, 2014) ocasionou, entre outros problemas, a considerável expansão e o adensamento das áreas das grandes favelas, bem como o surgimento de outras. Após os anos 1980, isso

correspondeu ainda à abertura progressiva desses territórios para a criminalidade e posterior militarização.

Hoje, os subúrbios ferroviários da Zona Norte se sobrepõem à região na qual se localiza o maior número de favelas do Rio de Janeiro, como citado, sendo que algumas delas estão entre os maiores aglomerados denominados “complexos” (ver figura 4). Esse movimento expressa contradições intrínsecas à produção urbana capitalista da era industrial fordista em cidades periféricas, revelando que o pretendido avanço na modernização das

Figura 4. Complexo do Jacarezinho junto à antiga fábrica de lâmpadas GE, subúrbio ferroviário da Zona Norte do Rio de Janeiro



Fonte: adaptada de Google Earth (2024c).

relações de produção econômica e urbana só se dá a partir de retrocessos na qualidade do ambiente urbano e da crescente luta pela sobrevivência e pela resistência para permanência por muitos grupos da população urbana.

Resistências comunitárias nos subúrbios ferroviários

Podem-se atribuir as perdas sociais e econômicas a ideias que esvaziam os territórios de sua história, pessoas, eventos e objetos, como verificado por Gorelik (2005) no contexto dos processos desenvolvimentistas latino-americanos. A América segundo o autor era considerada como um enorme vazio a ser preenchido mediante intervenções e ocupações. Tais perdas motivam um movimento reativo protagonizado por sujeitos suburbanos, diretamente relacionado às suas vivências urbanas durante os processos de industrialização e desindustrialização. As relações de colonialidade do poder, conforme referidas por Quijano (2005 [1992]), no caso dos subúrbios ferroviários que envolvem a dominação da produção e de recursos naturais, a utilização de instrumentos de autoridade e a interferência nas subjetividades foram sendo reconvertidas em capital social mobilizado em outros modos de sociabilidade por grupos, movimentos e coletivos suburbanos.

A origem do capital social suburbano é atribuída às lutas travadas no âmbito do processo de industrialização (Silva, 2008)

por lideranças operárias de formação sindical, que também se ligaram a movimentos reivindicatórios pela melhoria da habitação, como ressalta Silva, cristalizando-se em um legado de resistência transferido às futuras gerações de suburbanos. A concentração da mão de obra pela proximidade dos antigos estabelecimentos fabris e a residência em favelas acabaram resultando, respectivamente, em mobilização dos operários para a participação no movimento sindical e nas lutas por trazer benefícios ao local de moradia: as favelas. A formação do capital social suburbano pode ser também verificada na contabilização do elevado nível de confiança entre vizinhos, na capacidade de organização local e de mobilizar intervenção coletiva nos subúrbios quando contrapostos a outras regiões do Rio de Janeiro, como identificadas em pesquisa realizadas pela Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro em 1998 (Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, 2000).

Duas formas de atuação social podem ser consideradas expressões da reação ao esvaziamento cultural provocado nos subúrbios por um pensamento ideológico que tende a ser agravado com a disseminação de princípios neoliberalizantes a partir dos anos 1980. A primeira forma associa-se a iniciativas motivadas por um sentimento de pertencimento e que buscam ressignificar os territórios subalternizados (Albernaz & Mattoso, 2019; Carneiro, 2023; D'Andrea, 2020), nas quais sobressai a organização política de

movimentos sociais e coletivos que se expressam espacialmente, sobretudo, através de manifestações culturais.

Na atuação social de movimentos e coletivos dos subúrbios do Rio de Janeiro, é adotada uma narrativa comum relativa ao privilégio suburbano em termos culturais, principalmente relacionados à vanguarda na criação de música e dança, e da intensidade do uso dos seus espaços públicos, comparados a outras partes da cidade. A resistência mobilizada por esses grupos relacionada às perdas social e econômica gira em torno do orgulho suburbano e se efetua por meio das práticas do cotidiano, tendo dois componentes centrais:

A luta contra a forma estigmatizante com que os subúrbios são retratados pelos meios de comunicação em geral, na literatura e em músicas; e a ênfase na importância das manifestações culturais como estruturadoras das sociabilidades locais e da valorização da construção de um “modo de vida” suburbano, que seria um componente básico que identificariam, de certa forma, os moradores desses territórios, em que pese as suas singularidades, diferenças e complexidade (Carneiro, 2023, p. 97).

A estigmatização e o relativo isolamento provocado pela ausência histórica de interesse de políticas voltadas às populações locais abriram campo para a organização e discussão de movimentos e coletivos, baseados, sobretudo, nessa

noção de sociabilidade. A partir da construção de uma visão positiva da região suburbana que enaltece processos culturais vivos e heterogêneos, contrapondo-se à lógica depreciativa que foi sendo incorporada aos subúrbios pela sociedade, o intuito visto pela autora em relação aos coletivos e movimentos suburbanos é de “estimular um novo olhar da população sobre a sua cidade” e de reivindicar “um outro projeto de cidade menos segregado e desigual” (Carneiro, 2023, p. 132).

Na segunda forma de atuação social, incluem-se as ações comunitárias voltadas à ocupação para a moradia de espaços abandonados pelo esvaziamento da função fabril. Diz respeito à resistência às forças hegemônicas pela utilização da terra urbana mediante o seu valor de uso contraposto ao seu valor de troca, à apropriação de um espaço modificado para servir a necessidades e possibilidades de um grupo da população, como ressaltado por Lefebvre (1986 [1974]).

Essa ocupação de antigas fábricas para a moradia por população socioeconomicamente vulnerável pode também ser lida como um complexo resgate de perdas sociais e econômicas no contexto suburbano que entrelaça processos históricos, apropriação do espaço e organização social. Constitui-se uma resposta ao descompromisso do Estado ao longo do tempo em prover bens mínimos para a reprodução da classe trabalhadora na entrada do país na modernidade, como ocorrido nos países centrais por pressão

dos sindicatos operários (Botelho, 2001), e uma reivindicação de grupos da população por seu direito à cidade, a partir da apropriação de espaços improdutivos, dando-lhes uma nova função.

Espacialmente, essas ocupações autoconstruídas nos espaços de antigas fábricas e galpões industriais —denominadas “favelas fabris” (Rocha, 2016)— expressam a capacidade de resistência ao transformar espaços fabris abandonados em oportunidades habitacionais. Configuram-se como expansão de grandes e pequenas favelas historicamente existentes, de onde, em geral, procede parte dos seus ocupantes, cuja origem está relacionada à

própria presença da antiga planta industrial (ver figura 5). A ocupação nos antigos estabelecimentos fabris possibilita que esses sujeitos se situem em áreas muito bem atendidas por infraestrutura —tendo sempre estações de trem ou metrô nas proximidades, ou encontrando-se em frente de importantes vias, originalmente responsáveis pela localização industrial—.

A habitação nas ocupações autoconstruídas nas antigas fábricas representa um desafio a ser enfrentado para seus moradores, pois, na disputa territorial, para fazer valer o direito à cidade, quase sempre se apresenta em uma situação de grande precariedade. No aproveitamento

Figura 5. Ocupação da antiga fábrica de tampas de garrafa Silva Pedrosa, subúrbio ferroviário de Del Castilho, Rio de Janeiro



Fonte: adaptada de Google Earth (2024b).

das grandes estruturas antes utilizadas para a produção fabril, há um prejuízo considerável nas condições de salubridade e bem-estar da moradia, que decorrem especialmente da ausência de ventilação e iluminação nos ambientes habitados, bem como da inadequação de instalações hidráulicas e sanitárias.⁵ A adaptação das instalações industriais para acomodar a função de moradia também corresponde frequentemente ao descaso com o problema da contaminação do solo por substâncias tóxicas:

O desenvolvimento industrial e tecnológico alavancou processos de degradação ambiental e de presença de contaminantes no meio ambiente, seja no solo, no ar ou na água. [...] o Rio de Janeiro não apresenta nenhum instrumento legal para gerenciamento de áreas contaminadas, o cadastro de áreas contaminadas é ainda incipiente, mostrando ainda um terreno desconhecido a ser desbravado no sentido da mitigação de passivos ambientais em remanescentes industriais (Alves, 2024, p. 120).

A 5ª edição do cadastro de Áreas Contaminadas pelo INEA [Instituto Estadual do Ambiente do Rio de Janeiro] (ver figura 51 abaixo) demonstrou que boa parte dos pontos de contaminação levantados está nas Zonas Norte e Central da cidade. É perceptível, principalmente, a localização de áreas industriais contaminadas concentradas na Zona Norte, região da cidade que

recebeu em maior quantidade que as outras regiões instalações de indústrias durante o século XX e XXI, incentivados pelos zoneamentos industriais (Alves, 2024, p. 123).

Nesse cenário de precariedade, durante os anos 2000, houve ocupações autoconstruídas que tiveram suas moradias removidas totalmente ou em parte, dando lugar à construção de conjuntos habitacionais produzidos por iniciativa direta do Estado. A produção de conjuntos habitacionais nessas ocupações autoconstruídas foram frequentemente para reassentamento do grupo de pessoas que ocupavam anteriormente os espaços fabris abandonados por pressão por melhorias habitacionais junto aos órgãos públicos por parte dos seus ocupantes (Silva, 2008), como no caso da figura 6, que mostra um compartilhamento da ocupação autoconstruída de conjuntos habitacionais no mesmo remanescente industrial.

Essas iniciativas correspondem a um reduzido número quando comparadas com os inúmeros remanescentes industriais inativos na região suburbana ferroviária da Zona Norte do Rio de Janeiro, que poderiam ter sido alvo de uma atuação do Estado. É importante mencionar que, se fossem identificados e resolvidos problemas jurídicos relacionados a imóveis de domínio público ou pendências fiscais de imóveis privados em alguns desses espaços industriais com ocupações

⁵ *Pesquisas empíricas mostram a precariedade nas ocupações autoconstruídas para a moradia* (Pinto, 2024).

Figura 6. Ocupação Embratel e conjuntos habitacionais Embratel e Mandela de Pedra, subúrbio ferroviário de Bonsucesso, Rio de Janeiro



Fonte: adaptada de Google Earth (2024a).

autoconstruídas, a regularização fundiária poderia facilitar a integração formal desses moradores à posse.

Ainda há muito a se investigar sobre essas ocupações autoconstruídas suburbanas, mas há alguns indícios da sua produção e consequências. Os agentes produtores desses espaços desassociam-se de movimentos sociais ou coletivos locais (Silva, 2008), a ocupação sendo organizada por grupos de pessoas que, na autoconstrução para moradia dos remanescentes industriais, buscam de fato um modo de permanência em solos urbanos cujo valor da terra os exclui por sua condição econômica na sociedade. Vale

ainda destacar os sentimentos de pertencimento que se desenvolvem entre os ocupantes e se manifestam, especialmente nas tentativas —em geral exitosas— de sua remoção, uma vez que enfrentam uma luta constante para autoconstruir e afirmar seu lugar.

Considerações finais

Os estudos sobre o legado da industrialização têm priorizado a ordem econômica, explorando diferenças e similaridades entre impactos mais abrangentes da desindustrialização no Norte e Sul global (Pradilla Cobos, 2018). Também se

debruçam em análises voltadas à questão patrimonial, contrapondo interesses hegemônicos aos de preservação cultural (Carvalho *et al.*, 2024). A discussão apresentada mostra a relevância de se explorar os remanescentes industriais a partir de processos e dinâmicas que avaliam antigas e novas racionalidades que provocam transformações nos contextos suburbanos metropolitanos. Destaca a importância exercida pelos processos de industrialização e desindustrialização na produção e transformação desses territórios, considerando a existência simultânea de perspectivas globalizantes e locais, mostrando tanto o papel das políticas públicas impregnadas por ideias incutidas pela colonialidade traçada por sistemas dominantes quanto aspectos mais recentes “dependentes de práticas através das quais [as pessoas] se engajam [nos territórios]” (Simone, 2022, p. 4).

A compreensão da transformação suburbana envolve uma investigação de variadas práticas espontâneas que se entrecruzam às lógicas oficiais, como aquelas encontradas por Caldeira na urbanização periférica de São Paulo (2016), avaliando as mudanças que vêm ocorrendo de “intensa contiguidade dos díspares: disparidade de formas, funções e modos de fazer coisas [...] repletos de lacunas, interstícios, rupturas, solos contestados, regimes de posse da terra dissonantes, financiamentos, legalidades e uso” (Simone, 2022, p. 4). Assim, é imprescindível para melhor compreendê-las articular as

diferenças, avaliando as múltiplas camadas de tempo, instituições, práticas, interesses de classe, linguagens, imaginários, tradição, que compõem a formação cultural (Escobar, 2008).

Subúrbios latino-americanos são hoje também “territórios da diferença” (Escobar, 2008, p. 43), no sentido de que são múltiplos, porém são únicos na força da insistência de demandas “por autonomia, território, justiça e reconhecimento cultural”. Suas práticas sociais e manifestações culturais —pouco conhecidas— tentam dar um novo sentido a modelos de ocupação dos espaços preconcebidos, como os condomínios residenciais, que fortalecem estigmas sobre esses territórios e suas populações.

A partir da vida pulsante dos subúrbios, visualizada nas atuações de resistência, futuros utópicos concretos e experimentais podem ser imaginados para as populações, como aqueles antevistos por renomados autores (Freire, 1979; Quijano, 2005 [1992]; Santos, 2000). A colonialidade traçada por sistemas dominantes fragiliza-se ante as práxis cotidianas e a potência que revelam para o desenho de uma outra urbanização. Há muitas questões a serem investigadas mais profundamente em relação à compreensão das particularidades da suburbanização latino-americana, mas novas visões de grupos e indivíduos suburbanos e sua dinâmica espacial e funcional têm de ser priorizada.

Referências

- Abreu, M. de A. (1987). *Evolução urbana do Rio de Janeiro*. Iplanrio.
- 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*, 36(1), 1-23. <https://revista.an.gov.br/index.php/revistaacervo/article/view/1877/1810>
- Albernaz, M. P., & Mattoso, R. (2019). Suburbanização carioca: reflexos de uma identidade construída na configuração do Engenho Novo. *Urbana: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos da Cidade*, 11(1), 93-120. <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8653334>
- Alves, M. L. (2024). *Reconversão de remanescentes industriais em condomínios verticalizados: a produção de um novo subúrbio ferroviário carioca* [dissertação de mestrado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro. https://minerva.ufrj.br/F/?func=direct&doc_number=000952633&local_base=UFR01
- Amore, C. S., Shimbo, L. Z., & Rufino, M. B. C. (2015, 15 maio). *Minha casa... e a cidade? Avaliação do Programa Minha Casa Minha Vida em seis estados brasileiros*. Laboratório de Habitação e Assentamentos Humanos. <https://www.labhab.fau.usp.br/publicacoes/minha-casa-e-a-cidade-avaliacao-do-programa-minha-casa-minha-vida-em-seis-estados-brasileiros/>
- Ballestrin, A. M. de A. (2017). Modernidade/colonialidade sem “imperialidade”? O elo perdido do giro decolonial. *Dados: Revista de Ciências Sociais*, 60(2), 505-540. <https://doi.org/10.1590/001152582017127>
- Bonduki, N. (2017). *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do Inquilinato e difusão da casa própria*. Estação Liberdade. <https://doi.org/10.22296/2317-1529.1999n1p177>
- Botelho, A. (2001). Do fordismo à produção flexível: a produção do espaço em um contexto de mudança das estratégias de acumulação de capital. *GEOSP Espaço e Tempo*, 5(2), 113-126. <https://revistas.usp.br/geosp/article/view/123609>
- Brenner, N. (2018). *Espaços da urbanização: o urbano a partir da teoria crítica*. Letra Capital.
- Caldeira, T. (2016). Peripheral urbanization: autoconstruction, transversal logics, and politics in cities of the global south. *Environment and Planning D: Society and Space*, 35(1), 3-20. <https://doi.org/10.1177/0263775816658479>
- Carneiro, S. de S. (2023). Coletivos suburbanos cariocas: cultura, estigmas e políticas de resistência. Em S. de S. Carneiro & R. Mattoso (Orgs.), *Subúrbios: espaços plurais e múltiplos do Rio de Janeiro* (pp. 97-136). Autografia.

- Carvalho, M. de, Gagliardi, C., & Marins, P. C. G. (2024). Patrimônio cultural e capital urbano: disputas em torno dos legados industriais. *Cadernos Metrópole*, 27(62). <https://doi.org/10.1590/2236-9996.2025-6268275-pt>
- Costa, R. D. G.-R. (2007). *Entre avenida e rodovia: a história da Avenida Brasil (1906-1954)* [tese de doutorado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro. http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=80278
- D'Andrea, T. (2020). Contribuições para a definição do conceito dos conceitos periférica e sujeitas e sujeitos periféricos. *Novos Estudos Cebrap*, 39(1), 19-36. <https://doi.org/10.25091/S01013300202000010005>
- Escobar, A. (2004). Beyond the third world: imperial globality, global coloniality and anti-globalisation social movements. *Third World Quarterly*, 25(1), 207-230. <https://www.jstor.org/stable/3993785>
- Escobar, A. (2008). *Territories of difference: place, movements, life, redes*. Duke University Press.
- Fernandes, N. da N. (1996). *O rapto ideológico da categoria subúrbio: o Rio de Janeiro 1858-1945* [dissertação de mestrado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Freire, P. (1979). *Conscientização: teoria e prática da libertação: uma introdução ao pensamento de Paulo Freire*. Cortez & Moraes.
- Fundação Oswaldo Cruz. (2007). Imagem histórica do bairro industrial do Rio de Janeiro [imagem]. <https://www.fiocruzimagens.fiocruz.br/media.details.php?mediaID=2206>
- Google Earth. (2024a). Conjunto Embratel, Bonsucesso, Rio de Janeiro-RJ [imagem geoespacial]. https://earth.google.com/web/search/Conjunto+Embratel,+Bonsucesso,+Rio+de+Janeiro+-+RJ/@-22.88429456,-43.24644539,9.60399299a,619.19832803d,35y,0h,0t,0r/data=CrMBGoQBEn4KIzB4OTk3ZmJkY2E2M2I1ZWY6MH-gxOWJiYzdhdWZjZmQyYjg3GTPQxlv44TbAIaGhf4KLn0XAKkVDdb25qdW50byB-FbWJyYXRlbCBIE1hbmRlbGEgZGUgUGVkcmlsIEJvbnN1Y2Vzc28sIFJpbyBkZS-BKYW5laXJvIC0gUkoYAIAiYKJAKktpwbuE2wBG34PoRB-M2wBlvYPUzrJ5Fw-CHU6onKbqBFwEICCAE6AwoBMEICCABKDQj_____8BEAA
- Google Earth. (2024b). Del Castilho, Rio de Janeiro-RJ [imagem geoespacial]. https://earth.google.com/web/search/Del+Castilho,+Rio+de+Janeiro+-+RJ/@-22.879578,-43.27287193,11.57505885a,1249.25981146d,35y,-0h,0t,0r/data=Co4BGmASWgojMHg5OTdjNDczOGY3ZmExOToweDVhNjliZjI3OTg4N-DE2YzcZBHhm3ZrhNsAhANTDhl2jRcAqIURlbCBDYXN0aWxobywgUmlvIGR-IIephbmVpcm8gLSBSShgCIAEiJgokCSkrry4WEDVAEScrry4WEDXAGRDa5OH-VG0IAIRCHXJz0YErAQgIIAToDCgEwQgIIAEoNCP_____wEQAAA
- Google Earth. (2024c). Jacarezinho, Rio de Janeiro- RJ, Brasil [imagem geoespacial]. <https://earth.google.com/web/search/Jacarezinho,+Rio+de+Janeiro+-+RJ,+Brasil/@-22.88533129,43.25911313,45.01388255a,1673.55283917d,35y,0h,0t,0r/>

data=CiwiJgokCXSay6Nk0jbAEcK3mI-L0zbAGTKRFyrVp0XAle7KjqEyqUXAQgII-AToDCgEwQgIIAEoNCP_____wEQAA

- Gorelik, A. (2005). A produção da cidade latino-americana. *Tempo Social: Revista de Sociologia da USP*, 17(1), 111-133. <https://doi.org/10.1590/S0103-20702005000100005>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1928). *Recenseamento do Brasil: realizado em 1 de setembro de 1920: população*. Directoria Geral de Estatística. Typ. da Estatística. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibliotecacatalogo?view=detalhes&id=26463>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1940). *CD: 1940: apuração (pesquisa)*. *Recenseamento geral: 1940: apuração (pesquisa)*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=53674>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1950). *Censo demográfico: 1950*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=767>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1960). *Censo demográfico: 1960*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=768>
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (1970). *Censo demográfico: 1970*. IBGE. <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?view=detalhes&id=769>
- Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos. (2000). *Anuário estatístico da cidade do Rio de Janeiro: 1998*. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.
- Lefebvre, H. (1986). *La production de l'espace*. Editions Anthropos. (Obra original publicada em 1974).
- Lopes, G., Amorim, V., & Cavallieri, F. (2011, 2 dezembro). Favelas cariocas: comparação das áreas ocupadas 2004-2011. *Coleção Estudos Cariocas*, 9(1), 78. Instituto Municipal de Urbanismo Pereira Passos, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro. <https://doi.org/10.71256/19847203.9.1.78.2012>
- Massey, D. (2008). *Pelo espaço: uma nova política da espacialidade* (5ª ed.). Bertrand Brasil.
- Mignolo, W. (2007). *La idea de América Latina: la herida colonial y la opción decolonial*. Gedisa.
- Moraes, P. B. de. (2021). *Rodovia Metropolitana: lógicas projetuais na Avenida Brasil* [tese de doutorado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro. https://sucupira-legado.capes.gov.br/sucupira/public/consultas/coleta/trabalhoConclusao/viewTrabalhoConclusao.jsf?popup=true&id_trabalho=11468057
- Pinto, G. de O. (2024). *Remanescentes industriais nos subúrbios ferroviários do Rio de Janeiro: um estudo sobre a ocupação autoconstruída para habitação e a memória operária*. Midiateca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal do Rio de Janeiro. <http://www.midiateca.fau.ufrj.br/?p=projetos&id=2838&busca=%Ga-briele%Pinto%&pg=1>

- Pradilla Cobos, E. (2018). Cambios neoliberales, contradicciones y futuro incierto de las metrópolis latinoamericanas. *Cadernos Metrópole*, 20(43), 649-672. <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/2236-9996.2018-4302>
- Quijano, A. (2005). Colonialidade do poder, eurocentrismo e América Latina. Em E. Lander (Org.), *A colonialidade do saber: eurocentrismo e ciências sociais: perspectivas latino-americanas* (pp. 117-142). Consejo Latinoamericano de Ciencias Sociales. (Trabalho original publicado em 1992).
- Ramonet, I. (1998). *Geopolítica do caos*. Vozes.
- Rocha, D. G. (2016). *Da favela ao conjunto: a trajetória da CCPL entre o abandono, a remoção e a urbanização* [tese de doutorado]. Fundação Getúlio Vargas. <https://repositorio.fgv.br/items/f9bd3bb2-8d32-4709-b203-a49cfb9b22bc>
- Santos, M. (2000). *Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal*. Record.
- Silva, H. (2008). *As ruínas da cidade industrial: resistência e apropriação social do lugar* [dissertação de mestrado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro.
- Silva, M. L. P. da. (2005). *Favelas cariocas, 1930-1964*. Contraponto.
- Simone, A. (2022). *Surrounds: urban life within and beyond capture*. Duke University Press.
- Simone, A., & Rao, V. (2012). Securing the majority: living through uncertainty in Jakarta. *International Journal of Urban and Regional Research*, 36(2), 314-335. <https://doi.org/10.1111/j.1468-2427.2011.01028.x>
- Slater, D. (2011). Latin America and the challenge to imperial reason: a commentary on Arturo Escobar's paper. *Cultural Studies*, 25(3), 450-458. <https://doi.org/10.1080/09502386.2010.527153>
- Solimano, A. (1998). Economic growth under alternative development strategies: Latin America from the 1940s to the 1990s. Em F. Coricelli, M. di Matteo & F. Hahn (Eds.), *New theories in growth and development* (pp. 270-291). Macmillan Publishers Limited.
- Souza, L. G. (2014). *Análise espacial: gestão municipal de vazios urbanos no Rio de Janeiro* [dissertação de mestrado]. Universidade Federal do Rio de Janeiro. https://minerva.ufrj.br/F/?func=direct&doc_number=000824218&local_base=UFR01